

7 nowych dróg
rowerowych

Targówek, Praga-
Południe

Ursynów, Wola,
Bielany



Raport z konsultacji społecznych dotyczących 7 projektów dróg dla rowerów w rejonie ulic Rembielińskiej; Radzywińskiej; Stanisławowskiej – J. Dwernickiego – Szaserów; Roentgena – Ciszewskiego; Okopowej – Towarowej; al. Prymasa Tysiąclecia, Pułkowej.

Warszawa, 22 sierpnia 2016 r.

SPIS TREŚCI

I. KALENDARIUM	3
II. INFORMACJE O PROJEKCIE	4
1. Wstęp	4
2. Akcje informacyjne	12
3. Działania podjęte w ramach konsultacji	12
III. UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI	13



I. KALENDARIUM



Konsultacje trwały od 25 maja do 17 czerwca 2016 roku. Uwagi były zbierane mailowo i pocztą tradycyjną. Spotkania konsultacyjne, na których zaprezentowano projekty i dyskutowano nad przyjętymi rozwiązaniami

TARGÓWEK

6 czerwca 2016 r. (poniedziałek), godz. 18.00
Szkoła Podstawowa nr 84, ul. Radzymańska 277

PRAGA-PÓŁUDNIE

7 czerwca 2016 r. (wtorek), godz. 17.00
Centrum Społeczne PACA 40, ul. Paca 40

URSYNÓW

8 czerwca 2016 r. (środa), godz. 18.00
Urząd Dzielnicy Ursynów, al. KEN 61, (metro Imielin), sala konferencyjna

WOLA

9 czerwca 2016 r. (czwartek), godz. 18:00
Zespół Szkół im. Michała Konarskiego, ul. Okopowa 55a

BIELANY

13 czerwca 2016 r. (poniedziałek), godz. 18:00
Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego, ul. Wójcickiego 1/3, budynek nr 21, sala nr 327

II. INFORMACJE O PROJEKCIE

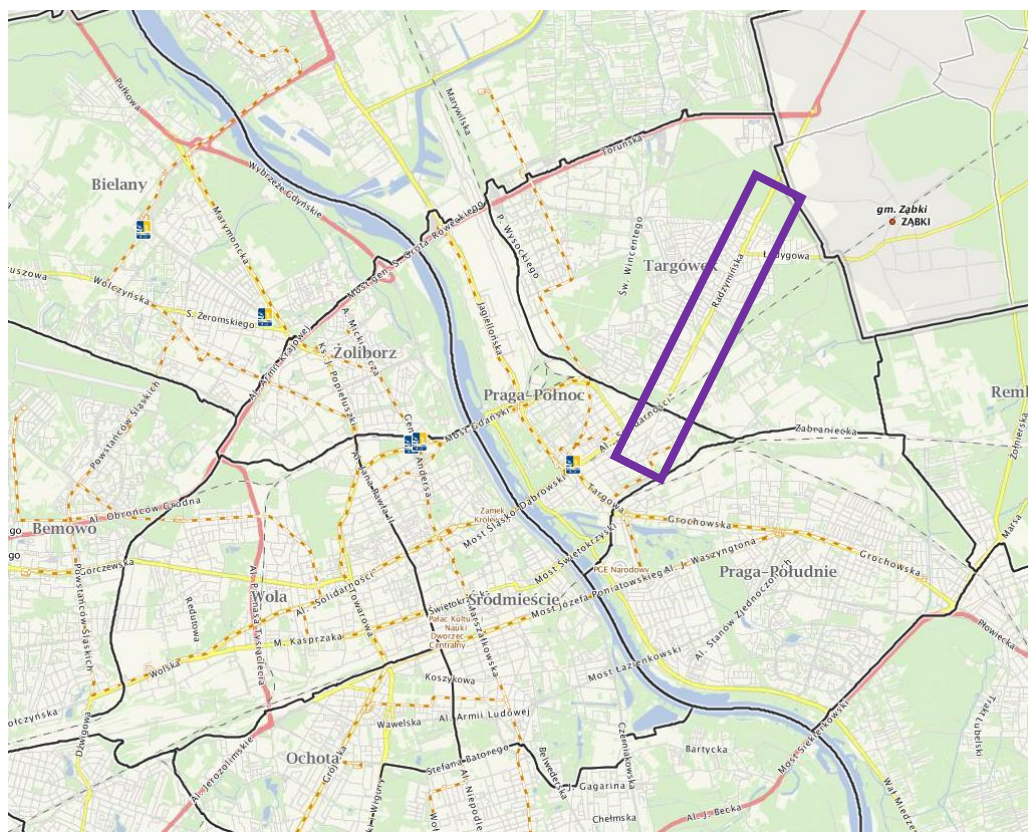
1. WSTĘP

Zarząd Dróg Miejskich zaprojektował drogi rowerowe, które połączą odcinki istniejące i pomogą stworzyć spójny system rowerowy w Warszawie. Realizację inwestycji planujemy w latach 2016–2018. Część z nich (Okopowa – Towarowa, Radzyńska, al. Prymasa Tysiąclecia) będzie realizowana w systemie „Projektuj i buduj”.

CZĘŚĆ 1 TARGÓWEK

A. Ulica Radzyńska

Ulica Radzyńska w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (SUiKZP) jest zapisana jako ulica klasy głównej (G). Ulica składa się z dwóch jezdni, każda po 2 lub 3 pasy ruchu. Na rozpatrywanym odcinku nie występuje żadna infrastruktura rowerowa. Realizacja inwestycji zapewni połączenie sąsiednich gmin (Marki, Ząbki) z Warszawą.



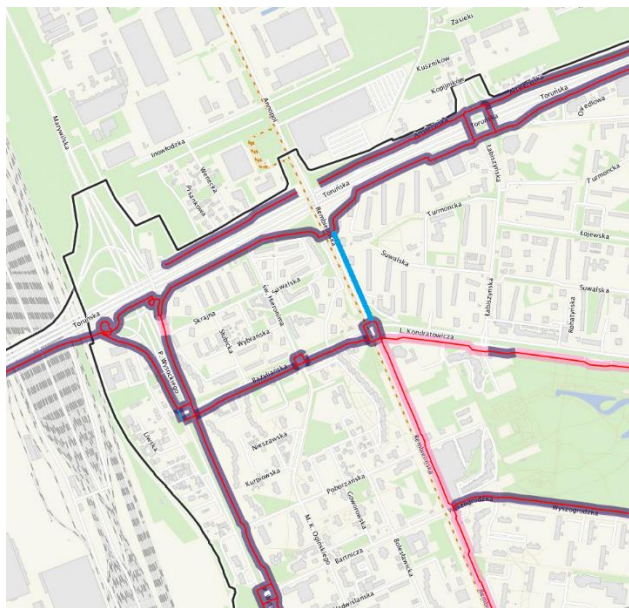
W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- budowa drogi dla rowerów oraz chodników,
- remont chodników,
- przebudowa skrzyżowań,
- przebudowa przystanków autobusowych i dostosowanie ich do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

B. Ulica Rembielińska

Ulica Rembielińska to droga powiatowa – zbiorcza, na której zgodnie z obowiązującymi Standardami wykonawczymi i projektowymi dla systemu rowerowego m.st. Warszawy dopuszcza się budowę wydzielonych dróg dla rowerów.

Projektowana droga dla rowerów przyczyni się do powiększenia spójności istniejącej sieci rowerowej w dzielnicy Targówek m.st. Warszawy.



W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- budowa drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy wraz z dowiązaniem do istniejącej infrastruktury rowerowej,
- remont chodników,
- przeniesienie istniejącej stacji warszawskiego roweru publicznego Veturilo,
- zabezpieczenie rejonu skrzyżowania ul. Kondratowicza i ul. Rembielińskiej przed nielegalnym parkowaniem pojazdów.

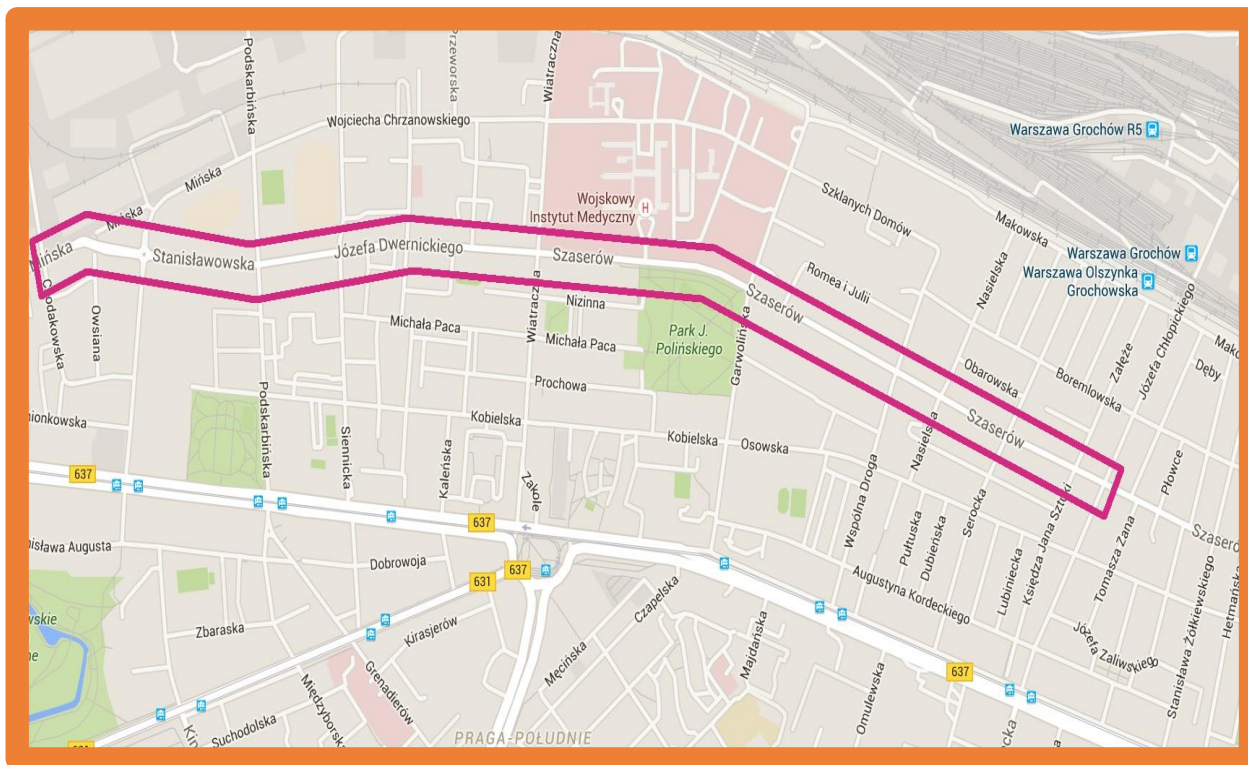
CZĘŚĆ 2 PRAGA-PÓŁUDNIE

Konsultacje społeczne dotyczyły projektu nowej infrastruktury rowerowej wzdłuż ciągu ulic: Mińskiej – Stanisławowskiej – J. Dwernickiego – Szaserów od skrzyżowania z ul. Chodakowską do skrzyżowania z ul. Chłopickiego.

Po zrealizowaniu projektu powstanie spójny ciąg dróg i pasów dla rowerów po północnej stronie ul. Grochowskiej; będący kontynuacją istniejącej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Szaserów w kierunku ul. Marsa, umożliwiający dojazd

rowerem od obrzeży Kamionka do ul. Marsa i dalej wzdłuż ul. Marska w kierunku Rembertowa oraz w kierunku Gocławia.

Planowana infrastruktura dla rowerów umożliwi obsługę ruchu rowerowego dla kierunku wschód-zachód w dzielnicy Praga Południe oraz będzie alternatywą dla nieprzyjemnej dla rowerzystów ul. Grochowskiej z wielopasową jezdnią o dużym natężeniu ruchu.



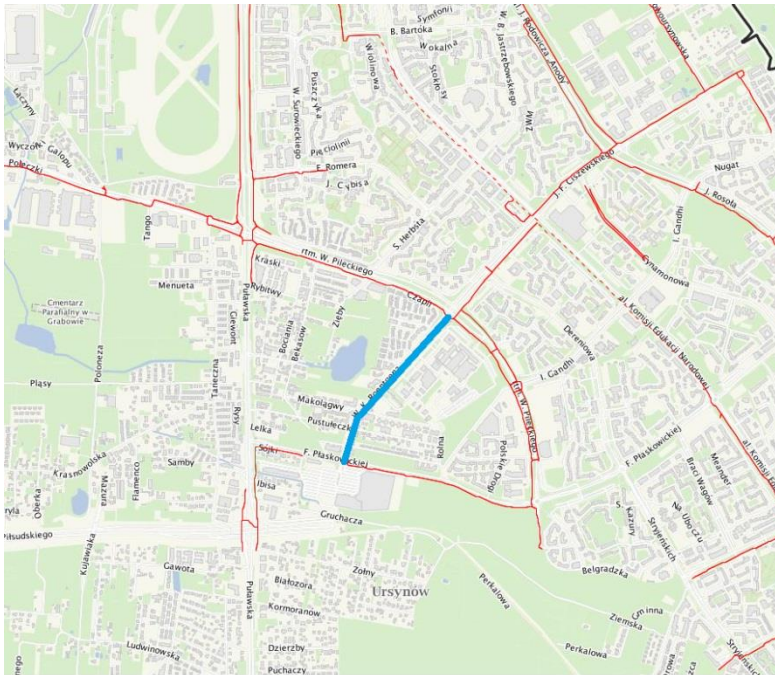
W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów po stronie północnej ulicy Szaserów na odcinku od ul. Wiatracznej do ul. Chłopskiego,
- budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów po stronie południowej ulicy Szaserów na odcinku od ul. Wiatracznej do ul. Garwolińskiej,
- wyznaczenie w jezdni ulic Stanisławowskiej i Dwernickiego jednokierunkowych pasów ruchu dla rowerów,
- przebudowa małego ronda na skrzyżowaniu ulic Stanisławowskiej i Terespolskiej,
- przebudowa skrzyżowań z sygnalizacją świetlną wraz z przeprowadzeniem ruchu rowerowego
- remont chodników,
- przebudowa części przystanków autobusowych i dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych
- uporządkowanie parkowania,
- wykonanie nowej stacji rowerów miejskich Veturilo w rejonie skrzyżowania z ul. Garwolińską,
- wykonanie parkingu rowerowego (stojaków) przy wyjściu z Parku Polńskiego,
- uzupełnienie trawników oraz nowe nasadzenia drzew i krzewów na całej trasie.

CZĘŚĆ 3 URSYNÓW

Ciąg ulic: Roentgena - Ciszewskiego to droga powiatowa – zbiorcza, na której zgodnie z obowiązującymi Standardami wykonawczymi i projektowymi dla systemu rowerowego m.st. Warszawy przewiduje się wydzieloną infrastrukturę rowerową.

Projektowany remont drogi dla rowerów przyczyni się do poprawy jakości infrastruktury rowerowej w Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy.



W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- remont istniejącej drogi dla rowerów,
- uzupełnienie brakującego fragmentu infrastruktury rowerowej w rejonie ul. Makolągwy
- remont chodników,
- dowiązanie się do przebudowanych skrzyżowań ul. Roentgena z ul. Pileckiego i ul. Ciszewskiego z ul. Dereniową.

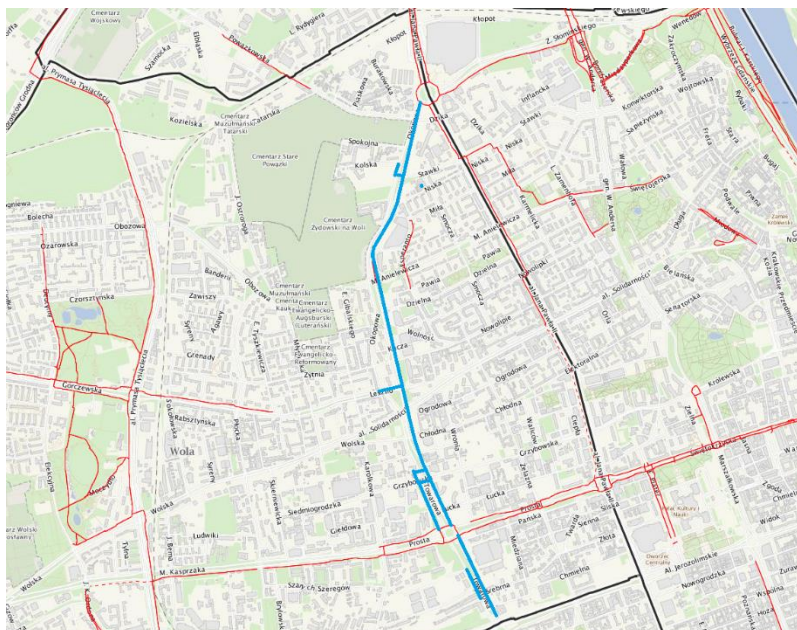
CZĘŚĆ 4 WOLA

A. Okopowa

Ciąg ulic: Okopowa – Towarowa to droga wojewódzka – główna ruchu przyspieszonego, na której zgodnie z obowiązującymi Standardami wykonawczymi i projektowymi dla systemu rowerowego m.st. Warszawy należy dążyć do budowania wydzielonej infrastruktury rowerowej.

Projektowana droga dla rowerów przyczyni się do rozszerzenia sieci infrastruktury rowerowej w Dzielnicy Wola m.st. Warszawy i zapewni bezpośredni dojazd do wielu obiektów użyteczności publicznej.

Ponadto projektowana droga dla rowerów będzie stanowić alternatywę dla istniejącej obwodowej trasy rowerowej usytuowanej w al. Prymasa Tysiąclecia.

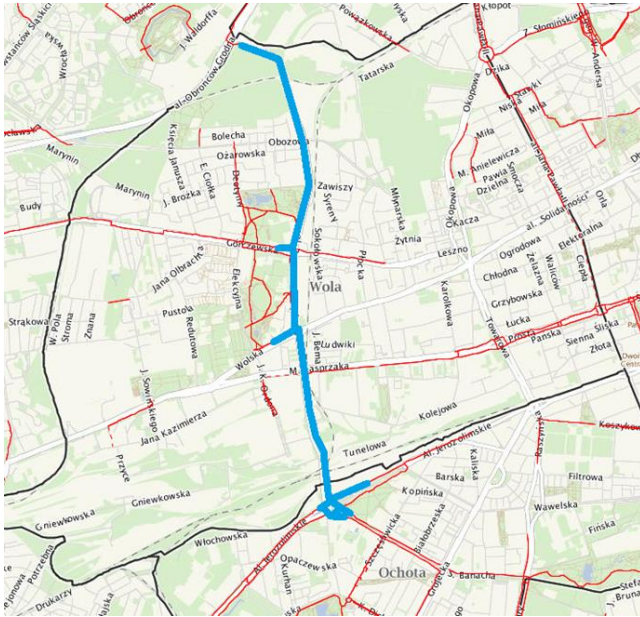


W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- budowa drogi dla rowerów po wschodniej stronie ciągu,
- budowa drogi dla rowerów po zachodniej stronie ciągu na odc. od ul. Grzybowskiej do ronda Daszyńskiego i od ul. Siennej do ul. Kolejowej,
- remont chodników,
- dostosowanie skrzyżowań z sygnalizacją świetlną na całym projektowanym odcinku do przeprowadzenia infrastruktury rowerowej.

B. Al. Prymasa Tysiąclecia

Trasa rowerowa w al. Prymasa Tysiąclecia jest jedną z bardziej uczęszczanych w warszawskiej sieci rowerowej. Celem projektu jest uczynienie tej trasy bardziej przyjaznej poprzez wymianę istniejącej nawierzchni z kostki betonowej na równą nawierzchnię asfaltową oraz wprowadzenie szeregu innych ułatwień. Piesi i rowerzyści znacząco poprawę odczują na rondzie Zesłańców Syberyjskich, gdzie w miejsce istniejących przejść podziemnych wyznaczone zostaną przejścia w poziomie jezdni.



W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

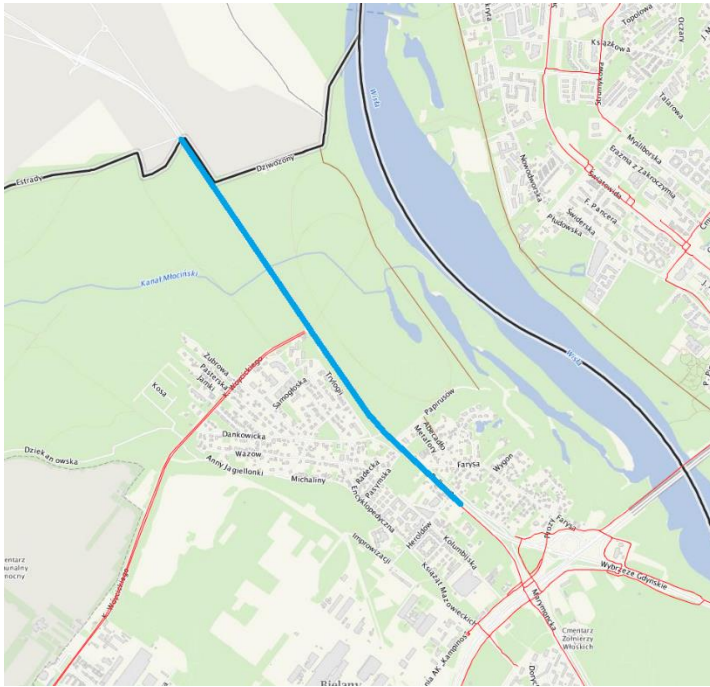
- remont drogi dla rowerów wraz z poszerzeniem,
- korekta przebiegu dróg dla rowerów wzdłuż ul. Wolskiej i ul. Górczewskiej w rejonie skrzyżowań z al. Prymasa Tysiąclecia,
- powiązanie z nowo wybudowaną drogą dla rowerów w Al. Jerozolimskich,
- budowa łączników do jezdni serwisowych po wschodniej stronie al. Prymasa Tysiąclecia,
- remont chodników,
- doświetlenie tunelu pod torami kolejowymi w rejonie ronda Zesłańców Syberyjskich,
- przebudowa skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, w tym:
 - wyznaczenie naziemnych przejść dla pieszych na rondzie Zesłańców Syberyjskich;
 - budowa brakujących przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu z ul. Wolską oraz ul. Górczewską,
- wprowadzenie priorytetu dla tramwajów w ciągu ul. Wolskiej,
- przebudowa przystanków autobusowych i dostosowanie ich do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

CZĘŚĆ 5 BIELANY

Ulica Pułkowa to droga krajowa – główna ruchu przyspieszonego, na której zgodnie z obowiązującymi Standardami wykonawczymi i projektowymi dla systemu rowerowego m.st. Warszawy należy dążyć do budowania wydzielonej infrastruktury rowerowej.

Projektowana droga dla rowerów przyczyni się do rozszerzenia sieci infrastruktury rowerowej w dzielnicy Bielany m.st. Warszawy i zapewni bezpośredni dojazd m.in. do kampusu Uniwersytetu im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego oraz do Parku Młocińskiego.

Ponadto projektowana droga dla rowerów zapewni połączenie sąsiednich gmin (Łomianki, Izabelin) z m.st. Warszawą.



W ramach projektu zostaną wykonane następujące prace:

- budowa drogi dla rowerów i remont chodnika,
- budowa ciągów pieszo-rowerowych na odcinkach leśnych,
- połączenie budowanej infrastruktury rowerowej z wyznaczonymi pasami ruchu dla rowerów na ul. Wóycickiego,
- połączenie z istniejącą drogą dla rowerów na ul. Półkowej, która powstała w ramach realizacji Trasy Mostu im. Marii Skłodowskiej-Curie
- remont jezdni serwisowej po wschodniej stronie ul. Półkowej od ul. Muzealnej do Trasy Mostu im. Marii Skłodowskiej-Curie,
- przebudowa skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, w tym:
 - wyznaczenie przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniach z ul. Heroldów, ul. Dzierżonowską, Wóycickiego;
 - wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów przy istniejącym osygnalizowanym przejściu dla pieszych na granicy z Łomiankami;
 - przebudowa przystanków autobusowych i dostosowanie ich do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

2. AKCJA INFORMACYJNA

Informacje na temat konsultacji były przekazane zainteresowanym na wiele sposobów:

Strona internetowa

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

Media społecznościowe

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

Plakaty

Plakaty rozmieszczone w dzielnicowych obiektach użyteczności publicznej.

Informacje w mediach

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

Wiadomości sąsiedzkie (24.05.2016)

<http://www.wiadomosciasiedzkie.pl/news/110/n/9406>

TVN Warszawa (26.05.2016)

<http://tvnwarszawa.tvn24.pl/informacje,news,siedem-nowych-sciezek-zdecyduj-jak-beda-wygladac,203552.html>

Targowek.info (27.05.2016)

<http://www.targowek.info/2016/05/na-brodnie-i-zaciszu-beda-na-99-nowe-sciezki-rowerowe/>

Radio Eska (27.05.2016)

<http://warszawa.eska.pl/newsy/kolejne-kilometry-nowych-sciezek-rowerowych-ruszaja-konsultacje-spoeczne-audio/184832>

Rowerowe Społeczeństwo Obywatelskie

<http://rower.zm.org.pl/?t=audyt>

TuBielany.pl (17.06.2016)

http://tustolica.pl/pulkowa-dla-rowerow-juz-w-przyszlym-roku_73469

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/kolejne-konsultacje-projektow-nowych-drog-dla-rowerow>

Opinie mieszkańców były zbierane drogą mailową i pisemną oraz na spotkaniach konsultacyjnych.

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

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

Spotkania (patrz: tabela).

termin	godziny	temat	miejsce	prowadzący	liczba uczestników
06.06.2016 (poniedziałek)	18:00-21:00	Konsultacje dotyczące ścieżek rowerowych na Targówku	Szkoła Podstawowa nr 84, ul. Radzywińska 277	Joanna Kędziora, Katarzyna Górską-Manczenko	13
07.06.2016 (wtorek)	17:00-20:00	Konsultacje dotyczące ścieżki rowerowej na Pradze-Południe	Szkoła Podstawowa nr 84, ul. Radzywińska 277	Artur Tondera, Maciej Socha	5
08.06.2016 (środa)	18:00-21:00	Konsultacje dotyczące ścieżki rowerowej na Ursynowie	Urząd Dzielnicy Ursynów, al. KEN 61, (metro Imielin), sala konferencyjna	Adrian Szczygielski, Mikołaj Pieńkos	6
09.06.2016 (czwartek)	18:00-21:00	Konsultacje dotyczące ścieżek rowerowych na Woli	Zespół Szkół im. Michała Konarskiego, ul. Okopowa 55a	Tamas Dombi, Marcin Makijewski, Adrian Szczygielski	11
13.06.2016 (poniedziałek)	18:00-21:00	Konsultacje dotyczące ścieżki rowerowej na Bielany	Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego, ul. Wójcickiego 1/3, budynek nr 21, sala nr 327	Adrian Szczygielski, Katarzyna Górską-Manczenko	5

III. UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI

CZĘŚĆ 1 TARGÓWEK

A. Ulica Radzymińska

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	AB	1. Na skrzyżowaniu z ul. Kościeliską nie jest konieczne pozyskiwanie dodatkowego terenu - wystarczy zwęzić zachodni wylot skrzyżowania o ok. 5 m. Na ulicy Kościeliskiej jest jeden pas ruchu w kierunku zachodnim, który w obrębie skrzyżowania ma aż 8 m szerokości. Zwęzenie wylotu nie tylko oszczędzi teren, ale także poprawi bezpieczeństwo, czytelność rozwiązania i efektywność sygnalizacji. 2. Na skrzyżowaniu z Młodzieńczą i Łodygową pozostanie dramatycznie mało miejsca dla pieszych i pasażerów na uczęszczanym przystanku autobusowym w kierunku centrum. Koniecznie trzeba zabudować zatokę autobusową (kompletnie niepotrzebna, bo na tym skrzyżowaniu zaczyna się buspas w kierunku centrum), w razie potrzeby korygując projekt rozbudowy Łodygowej zrobiony przez ZMID. 3. Przejścia i przejazdy przez ulice Lotnika, Określona, Gniazdowska i Mroźna należy co najmniej zaprojektować jako wyniesione. Jeszcze lepiej byłoby zlikwidować te wloty, ewentualnie zamienić w jednokierunkowe z kontraruchem rowerowym (np. Określona w jedną stronę, a Gniazdowska w drugą), żeby ograniczyć liczbę punktów kolizji. Wszystkie te ulice mają dojazd z dróg niższych klas, nie muszą generować zagrożenia na Radzywińskiej, utrudniać ruchu rowerów i autobusów. 4. Do wyniesienia też zjazdu na stacje paliw przy Radzywińskiej 283. 5. Słabo rozwiązane jest skrzyżowanie z Bystrą - nie ma możliwości ani zjazdu w ul. Bystrą w kierunku Ząbek, ani sensownego wjazdu z Bystrej na DDR. Należy albo doprojektować komplet przejazdów, albo włączyć DDR jako 4. wlot skrzyżowania (z sygnalizatorem S-1a) zamiast przejazdu po północnej stronie. Rozwiązaniem mogłoby być też doprojektowanie drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Radzywińskiej na odcinku od Bystrej do ślepego zakończenia drogi serwisowej w rejonie przystanku autobusowego Krynoliny (patrz też kolejna uwaga niżej). 6. Założeniem projektu jest obsługa rowerem tylko jednej strony ulicy. Tymczasem po drugiej też są zabudowania. Jednocześnie na sporych odcinkach są już jezdnie serwisowe i niewiele brakuje by je połączyć. Od istniejącej drogi dla rowerów przy Kraśnickiej do początku jezdni serwisowej przy Spytka z Melsztyna jest 180 m, potem jest 300 m dróg serwisowych. Kolejne 190 m DDR w rejonie ul. Tarnogórką, 180 m w rejonie ul. Tużyckiej i jesteśmy na skrzyżowaniu z ul. Łodygową. Od Łodygowej droga serwisowa prowadzi aż za ulicę Krynoliny, skąd pozostaje 300 m do ul. Bystrej. W sumie kosztem budowy 850 m dróg dla rowerów można uzyskać 2,4 km ciągłej trasy. Z kolei bez tego droga dla rowerów po jednej stronie bardzo trudnej do pokonania ulicy będzie generowała konflikty między rowerzystami próbującymi się dostać do celów podróży po wschodniej stronie ulicy a innymi użytkownikami drogi (""dostali nową drogę dla rowerów, a jeżdżą po chodniku / jezdni"").	1. uwzględniono 2. uwzględniono 3. uwzględniono częściowo 4. uwzględniono 5. uwzględniono częściowo 6. uwzględniono częściowo	1. Wylot zostanie zwężony. 2. Zatoka autobusowa zostanie zabudowana. 3. Zostaną zaprojektowane wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego wymagałoby głębszych analiz komunikacyjnych, czego nie ma w zakresie opracowania; 4. Uwzględniono. 5. Jest to rozwiązanie etapowe. W przyszłości planowana jest budowa drogi dla rowerów i pieszych po północnej stronie ul. Bystrej. 6. Budowana droga dla rowerów ma za zadanie zintegrowanie Warszawy z gminami sąsiednimi. Budowa drogi dla rowerów po stronie wschodniej jest poza zakresem opracowania. Zostanie wyznaczony przejazd dla rowerzystów przez ul. Radzywińską w rejonie skrzyżowania z ul. Tarnogórką.
2	ŁT	"1) Rezygnację z CPR przy skrzyżowaniu z Kościeliska, zwężenie wylotu skrzyżowania w ulice Kościeliska i wykonanie oddzielnego DDR i chodnika. Obecny wylot skrzyżowania jest bardzo szeroki, znacznie szerszy niż niezbędny dla pomieszczenia 1 pojazdu, tymczasem dla pieszych i rowerzystów wspólny CPR w takim miejscu to będzie horror. 2) Likwidację zatoki autobusowej przy Blokowej, budowę w jej miejscu platformy przystankowej, budowę prostego DDR oraz prowadzenie ciągu pieszego niezależnie, równolegle, za DDR. Obecny przebieg DDR to slalom specjalny, tymczasem zatrzymanie się autobusu na buspasie, który jest w tym miejscu nie utrudnia ruchu samochodom osobowym, więc zatoka jest zbędna. 3) Likwidację zatoki autobusowej pomiędzy Gniazdowskiej a Młodzieńczą , budowę w jej miejscu platformy przystankowej oraz prowadzenie ciągu pieszego niezależnie od przystanku, równolegle, za DDR. Tylko takie rozwiązanie gwarantuje nie pogorszenie budową DDR warunków ruchu pieszych(, który jest tam bardzo duży!) ,czyli jest spójne z miejską strategią transportową. Ponadto wylot w Radzywińska na skrzyżowaniu z Młodzieńczą to aż 4 pasy a prosto	1. uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. uwzględniono częściowo 4. uwzględniono 5. uwzględniono częściowo	1. Wylot zostanie zwężony;. 2. Nie uwzględniono – z uwagi na duży ruch autobusowy w tym linii ekspresowe, które byłyby blokowane przez linie zwykłe. 3. Przystanek Młodzieńcza – zlikwidowana zostanie zatoka autobusowa;. 4. Przebieg drogi dla rowerów zostanie wyprostowany;. 5. Projektowana droga dla rowerów zostanie dowiązana do istniejącej organizacji ruchu (Przejazd dla rowerzystów). Dodatkowo chodnik od przejścia dla pieszych w południowo-wschodnim narożniku.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		przez skrzyżowanie na wlocie są tu tylko 2 pasy, co jest chyba niezgodne z przepisami? Ja widziałem tu kierowców jadących wprost Radzymińską z prawoskrętu. 4) wyprostowanie DDR przy Krynoliny 5) wzdłuż ulicy Wolności chodnik i DDR powinny chyba być odwrotnie? na terenie Ząbek DDR jest od jezdni, a nietypowo, czerwoną kostka jest chodnik od strony posesji. Proszę o weryfikację.."		
3	RO	Jedna tylko uwaga aby ścieżka rowerowa była asfaltowa i bez progów związanymi z wjazdami do posesji. Nie zróbcie takiego badziewia jak ścieżka rowerowa przy ul.Szpitalnej bądź ul.Batorego w Ząbkach.	uwzględniono	Nawierzchnia drogi dla rowerów jest przewidziana jako asfaltowa.
4	WK	"Radzymińska: - niezwykle niebezpieczne drogi lokalne, serwisowe, POW-Płaskowicka - DROGA DO CENTRUM handlowego Auchan. Codziennie widzę zdarzenia stykowe w których biorą udział rowery i samochody.. to samo będzie na Radzymińskiej. - skanalizowano tylko jedno skrzyżowanie. w taki sposób jak na Wiertniczej, ze wszystkich stron rower może wjechać na skrzyżowanie czując się bardzo bezpiecznie. Czemu nie zrobiono tego na pozostałych skrzyżowaniach? przecież rowerem jeździmy (jak innymi pojazdami) we wszystkich kierunkach."	nie uwzględniono	Skrzyżowanie z ul. Łodygową będzie przebudowane w ramach inwestycji ZMID i powstanie komplet przejazdów dla rowerzystów. Dodatkowo zostaną zaprojektowane przejazdy przy ul. Tarnogórskiej.
5	AJ	"Mam ogromną prośbę, by wybudowana ścieżka rowerowa nie była z kostki, ale żeby była ze zwykłego asfaltu. (Moja prośba dotyczy również wszystkich planów budowy ścieżek rowerowych w Warszawie). Rowerzyści, którzy jeżdżą szybciej niż rekreacyjnie nie chcą korzystać ze ścieżek rowerowych z kostki, ponieważ źle się nią jeździ. Na kostce znacznie dłużej utrzymuje się rozbite szkło, trudniej je sprzątnąć z kostki niż z asfaltu. Poza tym, niestety bardzo często ścieżki z kostki przecinają co chwilę prostopadłe krawężniki, które jakby zaznaczają wjazd np. do posesji. Gdyby ścieżka powstała z kostki, to bardzo proszę o nie przecinanie jej co chwilę prostopadłymi krawężnikami. Niech wszelkie spadki czy podjazdy będą wykonane tak, żeby jechało się płynnie, bez wyskoków na nierównościach."	uwzględniono	Zgodnie z zamówieniem nawierzchnia drogi dla rowerów ma być asfaltowa.
6	Spotkanie	"Skrzyżowanie Jórskiego i Radzymińskiej – warto by było zrobić w tym miejscu zjazd/podjazd dla rowerów zamiast wysokich krawężników. W przypadku gdy będą chcieli Państwo wykorzystywać ulicę ruchu lokalnego od Jórskiego w kierunku północnym zwracam uwagę też na niebezpieczny punkt. Samochód wjeżdżający z ul. Radzymińskiej w ulicę ruchu lokalnego nie widzi rowerzystów jadących w kierunku północnym. I rowerzyści też nie widzą wjeżdżających samochodów z ul. Radzymińskiej. Rozwiązaniem byłoby tutaj wycięcie krzewów."	uwzględniono	Zostaną zapewnione warunki widoczności. Krawężniki będą obniżone, tak aby nie było żadnego uskoku.
7	Spotkanie	Prośba o wyregulowanie studzienek między ul. Kościeliską a Blokową	nie uwzględniono	Inwestycja nie ingeruje w jezdnię.
8	Spotkanie	Problem z odwodnieniem ul. Radzymińska 213 i 215	uwzględniono częściowo	Problem został przedstawiony wykonawcy Programu Funkcjonalno – Użytkowego. Szczegółowe rozwiązania będą znane na etapie projektu budowlanego.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
9	Spotkanie	Środkiem planowanej ścieżki przebiegają słupy telefoniczne. Czy zostaną usunięte?	nie uwzględniono	Słupy nie będą znajdować się w przekroju drogi dla rowerów.
10	Spotkanie	Czy będzie zachowana odległość 3,5 metra od jezdni do ścieżki?	uwzględniono częściowo	Jeżeli pozwalają na to warunki terenowe, to odległość ta będzie zachowana. Jeżeli deficyt terenu nie będzie umożliwiał prowadzenia drogi dla rowerów w odległości 3,5 m od jezdni, to zostanie zastosowana separacja drogi dla rowerów od jezdni w postaci barierek, płotków lub krzewów.
11	Spotkanie	Kto będzie odśnieżał ścieżkę rowerową? Mieszkańcy domów położonych blisko ścieżki dopytują także, czy zostaną usunięte ich miejsca parkingowe.	uwzględniono częściowo	Obecnie drogi dla rowerów pełniące ważne funkcje w systemie transportowym miasta są odśnieżane na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich. Nie wiadomo, kto będzie odpowiedzialny za odśnieżanie dróg dla rowerów w przyszłości, ale z całą pewnością droga dla rowerów będzie odśnieżana przez służby miejskie, ponieważ będzie pełnić ważną funkcję w systemie transportowym miasta. Odśnieżanie drogi dla rowerów nie będzie obowiązkiem właścicieli nieruchomości. Obecnie przy ul. Radzymińskiej parkowanie jest zabronione znakiem B-36 (zakaz zatrzymywania się). Nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych. W związku z powyższym nie zostaną usunięte żadne miejsca parkingowe.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
13	MF	<i>ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH WARSZAWA ul. CHMIELNA 190</i> ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH dnia 17 CZE. 2016 KANCELARIA Warszawa 06.06.2016 Do Konsultacji od Ścieżki rowerowej ul. Radzywińska (strona zachodnia) <i>WARSZAWA ul. RADZYMIŃSKA</i> Zastrzeżenia do koncepcji ścieżki rowerowej po stronie zachodniej Właściciel posesji 207 działka 60 1. Udział na własności działki 207 (minimalny ok. 20m²) co zawęża aktualny chodnik o ok. 0,75m czyli szerokość chodnika w granicach posesji do granicy ścieżki rowerowej 2,20 m – 0,75 m = 1,45m 2. Pozostały pas drogowy posiada spadek w kierunku posesji w związku z czym należy wyrównać teren oraz wykonać konieczne odwodnienia co najmniej w 2 pkt na odległości ok 26m.. 3. Przeszkody inne na wytyczonej trasie ścieżki rowerowej to: 1 słup telekomunikacyjny, 1 znak drogowy, 1 słup NN, który ma zostać przestawiony zgodnie z koncepcją projektową zakładu energetycznego poza teren posesji ~ 7 i znajdzie się w odległości ok 1,4m do granicy ścieżki rowerowej. 4. Pod trasą na tym pasie znajdują się instalacje: gazowa, wodna i kanalizacyjna. <i>bez odpowietrzenia</i> 5. Należy zwrócić uwagę i uwzględnić dojazd straży pożarnej i dostęp do hydrantu a także częste zatrzymania samochodów w celu otwarcia bramy oraz szybki wjazd na podjazd z bus pasa, wyjazd i zamknięcie bramy, bardzo częste i uciążliwe kolizje komunikacyjne z "wykoncypowaną" ścieżką rowerową stwarzają zagrożenie dla rowerzystów i bardzo utrudniają będą życie mieszkańcom posesji (6 osób, 3 samochody w tym jeden do działalności gospodarczej). Należy też uwzględnić ruch samochodowy dla klientów usług internetowych (1 klient co godzina wjazd-wyjazd). 6. Trasa rowerowa przeprowadzona niegospodarnie i nieekologicznie z bardzo dużymi kosztami przebudów i usunięć. W sposób oczywisty narzuca się wschodnia strona ul. Radzywińskiej gdzie drogą przylegającą odbywa się niewielki ruch samochodowy. Można ją wykorzystać, przeorganizować ruch i analogicznie	1. uwzględniono częściowo 2. uwzględniono częściowo 3. uwzględniono częściowo 4. uwzględniono częściowo 5. nie uwzględniono 6. nie uwzględniono	1. Problem został przedstawiony wykonawcy PFU. Szczegółowe rozwiązania będą znane na etapie projektu budowlanego. 2. Problem został przedstawiony wykonawcy PFU. Szczegółowe rozwiązania będą znane na etapie projektu budowlanego. 3. Problemy z elementami kolidującymi z drogą dla rowerów będą rozwiązywane na etapie projektu budowlanego. Skrajnia drogi dla rowerów (odległość, w której nie może się znajdować żadna przeszkoda) wynosi 0,5 m. 4. Projekt będzie uzgadniany z gestorami sieci i uzbrojenia. 5. Ruch rowerowy nie jest tak intensywny jak ruch samochodów czy autobusów. Zatrzymanie samochodu na zjeździe na przecięciu drogi dla rowerów i chodnika w celu sprawnego zamknięcia/otwarcia bramy nie powinno sprawiać problemów. Samochody straży pożarnej w razie konieczności są uprzywilejowane do zatrzymywania się na jezdni lub na drodze dla rowerów. 6. Istniejąca droga dla rowerów przy ul. Radzywińskiej znajduje się po północno-zachodniej stronie jezdni. Planowana droga dla rowerów będzie kontynuowana po tej samej stronie drogi dla rowerów. Jest to zgodne z podstawowymi zasadami kształtowania infrastruktury rowerowej. Droga dla rowerów będzie odseparowana od chodnika, co jest rozwiązaniem dużo bezpieczniejszym niż wspólny ciąg pieszo-rowerowy lub chodnik, po którym, z uwagi na zwiększoną dopuszczalną prędkość na jezdni, mogą poruszać się rowerzyści.

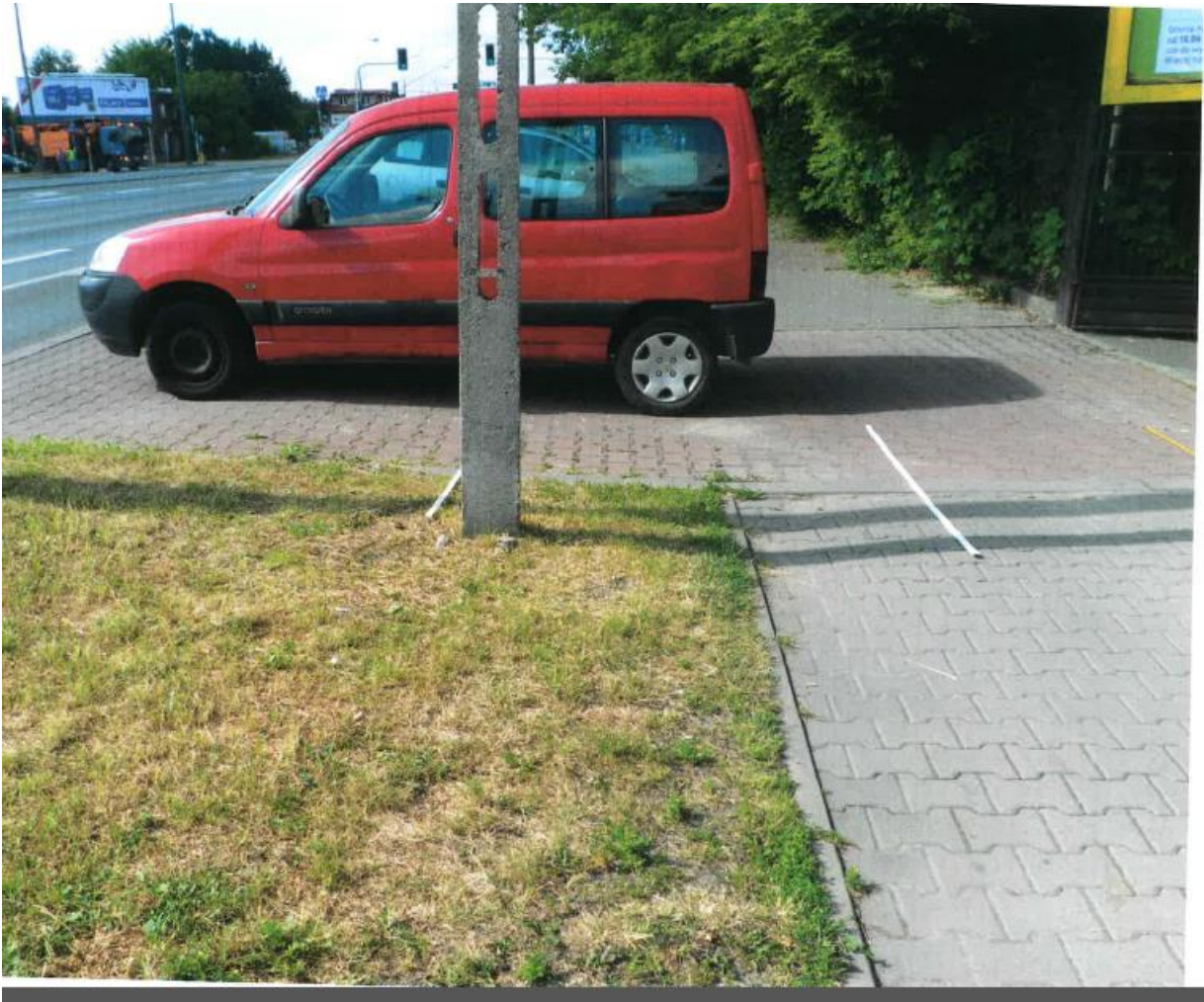
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		zorganizować go tak jak jest to w tej chwili zrobione na odcinku pomiędzy ulicami Trocka – Gorzykowska. Argumentem przemawiającym za przeniesieniem ruchu na wschodnią stronę ul. Radzywińskiej jest również mniejsza ilość skrzyżowań a co za tym idzie droga rowerowa staje się bezpieczniejsza i mniej uciążliwa dla rowerzystów jak i mieszkańców posesji przylegających do Radzywińskiej. Na odcinku Kościeliska, Tarnogórska do Młodzieńczej po stronie zachodniej znajdują się 4 skrzyżowania z drogami osiedlowymi w tym bardzo ruchliwe skrzyżowanie z ul. Blokową, zaś po stronie wschodniej tylko 1. Kładka nad ul. Radzywińską od dawna pozwala na ruch rowerowy więc przejazd do SP 84, DK Zacisze, czy wypożyczalni z rowerami nie jest problemem. Można też ścieżkę rowerową poprowadzić mniej ruchliwymi i bardziej pustymi ulicami żeby połączyć Stare Zacisze a nawet Las Bródnowski czyli ul. Bystrą, z OBI. Ścieżki rowerowe mogły przebiegać ulicami Młodzieńczą, Codzienną, Blokową, Gliwicką, Spójni, Krośniewicką, Samarytanką, Karkonoszy. Są to znacznie atrakcyjniejsze rozwiązania niż przejazd wzdłuż Radzywińskiej gdzie natężenie ruchu jest znaczne szczególnie w godzinach rannych i popołudniowych. Ponadto aby inwestycja w ścieżkę rowerową była przyjazna dla ruchu rowerowego należało by odseparować ścieżkę od ruchu ulicznego i ustawić ekrany dźwiękochłonne. Dodatkowo zwiększenie ruchu rowerowego w bezpośrednim sąsiedztwie wąskiego chodnika wprowadza zagrożenie dla idących samodzielnie do szkoły dzieci. <i>Trzeba uwzględnić miejsca na śnieg z odśnieżaniem i wystawiane śmieci w tym zielone</i>		

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
14	WT	Warszawa dnia 16.06.2016  ul. Radzywińska 200 03-611 Warszawa Dyrektor ZDM Łukasz Puchalski 00-801 Warszawa ul. Chmielna 120 dotyczy: Projektowanej budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Radzywińskiej od ul. Karkonoszy do granicy miasta. SPRZECIW My, niżej podpisani, mieszkańcy oraz osoby wynajmujące lokale użytkowo-handlowe przy ul. Radzywińskiej (drodze wojewódzkiej) na odcinku od nr 203 do nr 223 wnosimy sprzeciw wobec zgłoszonego do konsultacji społecznej projektu budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Radzywińskiej. Swoje stanowisko argumentujemy następującymi zastrzeżeniami: - Projekt ścieżki rowerowej wykonano naruszając prawo w zakresie planu zagospodarowania przestrzennego (budynki mieszkalne i handlowo-usługowe), prawa budowlanego oraz prawa o ruchu drogowym. - Zaplanowana ścieżka rowerowa, według obecnego projektu, ogranicza poziom bezpieczeństwa wszystkich uczestników pasa drogowego. Nasze samochody mają średnio 5 m długości. Zaplanowany projekt przewiduje odstęp jedynie 3,5 metra między jezdnią, a trasą rowerową. Skutkuje to bardzo dużym niebezpieczeństwem i zagrożeniem licznych kolizji. Obecnie samochody wjeżdżające do naszych posesji bardzo często są „spychane” przez komunikację poruszającą się Bus-pasem, a Państwa projekt uniemożliwia szybki zjazd z głównej drogi (gdzie przypominamy ruch odbywa się z prędkością 60 km/h). Ponadto nie będziemy mogli swobodnie otworzyć bramy, gdyż nasze samochody będą zastawiały ścieżkę rowerową, bądź chodnik. Sytuacja ta powoduje więc brak całkowitej obsługi komunikacyjnej każdej posesji. 2016-06-17 Zarząd Dróg Miejskich	1 nie uwzględniono 2 uwzględniono częściowo 3 nie uwzględniono 4 nie uwzględniono 5 uwzględniono 6 uwzględniono 7 uwzględniono 8 uwzględniono częściowo 9 uwzględniono częściowo	1.Wykonawca projektu budowlanego będzie zobowiązany do uzyskania wszystkich niezbędnych zgód oraz zezwoleń, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przedstawiony projekt jest programem funkcjonalno-użytkowym, w którym są rozważane możliwe rozwiązania. 2.Ruch rowerowy nie jest tak intensywny jak ruch samochodów czy autobusów. Zatrzymanie samochodu na zjeździe na przecięciu drogi dla rowerów i chodnika w celu sprawnego zamknięcia/otwarcia bramy nie powinno sprawiać problemów. Samochody straży pożarnej w razie konieczności są uprzywilejowane do zatrzymywania się na jezdni lub na drodze dla rowerów. Biorąc pod uwagę, że obecnie na ul. Radzywińskiej jest ograniczenie prędkości do 60 km/h i rowerzyści mają prawo jazdy po chodniku, to wybudowanie drogi dla rowerów nie zwiększy problemów wynikających z wjeżdżania/wyjeżdżania z posesji. 3.Samochody Policji, Straży Pożarnej czy Pogotowia Ratunkowego są pojazdami uprzywilejowanymi i w uzasadnionych przypadkach mogą się zatrzymywać w każdym dogodnym miejscu. 4.Uważamy, że remont chodników, budowa drogi dla rowerów i uporządkowanie terenu może zwiększyć wartość nieruchomości. 5.Zostanie zaprojektowane przejście dla pieszych. 6.Rozwiązania dotyczące odwodnienia będą zawarte w docelowym projekcie budowlanym. 7.Docelowo zostanie wykonany projekt zieleni, który uwzględni poprawę stanu istniejącego. 8.Typowy koszt na śmieci będzie zawęzał chodnik o maksymalnie 0,6 m i nie będzie to problemem. Jednak w razie problemów z przejściem ludzi należy koszt na śmieci przekazać bezpośrednio pracownikom zajmującym się zbieraniem odpadów, a nie pozostawiać koszt na śmieci na cały dzień poza posesją. 9. Właściciel posesji jest zobowiązany do zapewnienia możliwości bezpiecznego przejścia z wykorzystaniem części chodnika na składowanie śniegu. 10. Stan władania zostanie odpowiednio uregulowany.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		3. Ograniczenie swobodnego dojazdu do naszych posesji spowoduje również brak możliwości zatrzymania się samochodów Policji, Straży Pożarnej, karetok pogotowienia ratunkowego i innych ważnych służb ratujących życie oraz pojazdów technicznych. 4. Brak swobodnej obsługi komunikacyjnej każdej posesji spowoduje spadek wartości lokalów użytkowych. Podkreślamy, że na ul. Radzywińskiej i tak występuje deficyt miejsc postojowych. Jeśli teraz zabiorą nam Państwo wjazdy, samochody osobowe oraz samochody ciężarowe dostarczające do funkcjonujących na tym odcinku firm nie będą miały gdzie zaparkować, co będzie skutkowało wypowiedaniem umów i naszymi stratami finansowymi. 5. Zaplanowana inwestycja powoduje także kolizję z ul. Lotnika, gdzie nie zaprojektowano przejścia dla pieszych poruszających się chodnikiem. Ponadto, samochody wyjeżdżające na ul. Radzywińską z ul. Lotnika będą zmuszone zatrzymać się na środku planowanej ścieżki rowerowej w celu przepuszczenia pojazdów poruszających się Bus-pasem. 6. Proszę zauważyć, że na ul. Radzywińskiej następuje dość spory spadek od strony jezdni. Projekt planowanej ścieżki rowerowej nie bierze tego pod uwagę. Po wykonaniu inwestycji, woda będzie spływać na chodnik, uniemożliwiając przejście po nim, a w zimę zamarzanie. Nie przekonuje nas Państwa argument, że woda zostanie wchłonięta przez trawnik, ponieważ planowana trasa rowerowa zabiera dość spory fragment trawnika w celu wybetonowania drogi. Spowoduje to liczne zalewania posesji (w tym naszych domów). 7. Planowana trasa rowerowa zabiera fragment trawnika. Podkreślamy, iż na ul. Radzywińskiej zieleni jest znikomym elementem i dodatkowe jej ograniczenie jest dla nas krzywdzące. Po wykonaniu zaplanowanej przez Państwa inwestycji ograniczy się bezpieczeństwo ruchu dla pieszych z psami, które obecnie jest dość spore. W naszej opinii zaplanowana trasa przebiegająca wzdłuż drogi wojewódzkiej, gdzie ilość zieleni jest znacznie ograniczona, nie jest atrakcyjną lokalizacją dla tego typu inwestycji. 8. Szerokość zaplanowanego chodnika wynosiłaby 2,2 m szerokości. Wystawiane pojemniki na śmieci spowodują kolejne pomniejszenie jej szerokości i utrudnienia w swobodnym ruchu pieszych. Przypominamy, że jest on dość duży z uwagi na liczne firmy i instytucje edukacyjne (szkoła podstawowa, Dom Kultury). 9. Zaprojektowana ścieżka rowerowa uniemożliwi nam – mieszkańcom możliwość składowania śniegu w okresie zimowym. Chodnik zaplanowany jest przy naszych posesjach i kończy się przy granicy ścieżki rowerowej. Nie widzimy zatem możliwości oczyszczania trasy dla pieszych i zapewnienia im bezpieczeństwa.		

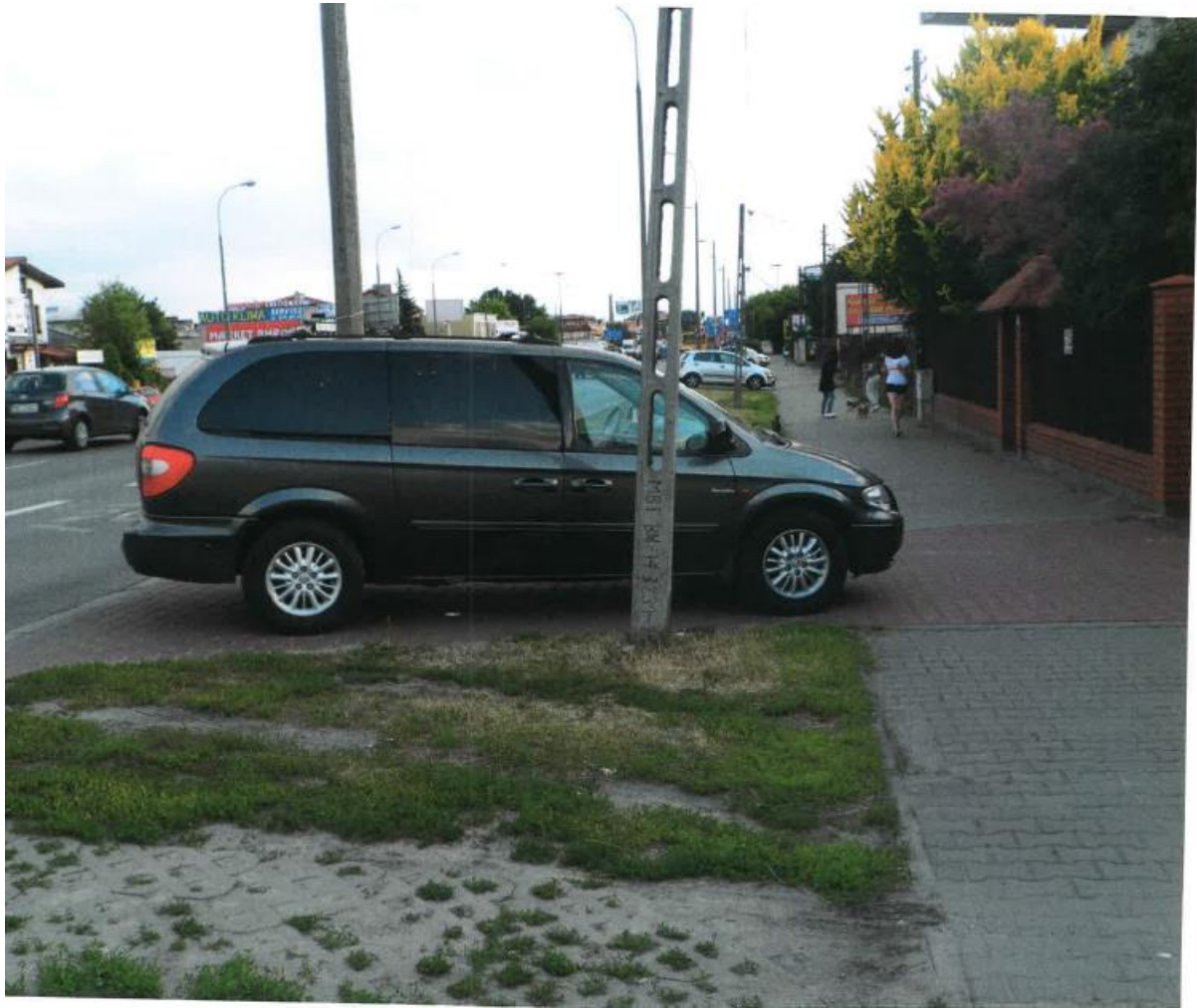
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		10. Przypominamy także, że do tej pory niektóre grunty na chodniku nie mają uregulowanego stanu prawnego. Najpierw Urząd powinien to wyprostować, a dopiero potem zacząć projektować teren, który chwilowo nie należy prawnie do Miasta. Uważamy, że ścieżka rowerowa powinna przebiegać na ul. Radzywińskiej, ale z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu drogowego i realnych potrzeb wszystkich jej uczestników. Z tego powodu proponujemy przerzucenie planowanej trasy na drugą stronę ulicy, gdzie idzie droga serwisowa i kierowcy nie będą mieli wyżej wymienionych przez nas problemów komunikacyjnych. Innym rozwiązaniem naszych problemów mogłoby być przeniesienie ścieżki na drogi równoległe do ul. Radzywińskiej tj. ul. Bajeczna lub ul. Bogumińska. Ważny interes mieszkańców powinien być uwzględniony, a nie pomijany. Zaplanowana inwestycja nie dość, że godzi w nasze interesy, to zagraża bezpiecznemu funkcjonowaniu ruchu drogowego. Zwracamy Państwa uwagę również na brak opinii Inżyniera Ruchu Miasta Stołecznego Warszawy, a także Policji, które naszym zdaniem powinny być kluczowe w projektowaniu tak poważnej inwestycji. Zwracamy się więc z uprzejmą prośbą o rozważanie naszego podania oraz odpowiedź zwrotną. Mamy nadzieję, że nie dopuścicie Państwo do tak niebezpiecznych rozwiązań oraz weźmiecie pod uwagę nasze zdanie. Zgodnie z obowiązującym prawem, mamy bowiem głos przy decyzjach dotyczących naszej przyszłości. Do podania załączamy zdjęcia przedstawiające obecny stan i potwierdzający nasze obawy odnośnie przedstawionego projektu ścieżki rowerowej.		

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		 A white delivery van with green accents is parked on a street. The van has the text "WENTYLACJA POŻAROWA" and "SMAV" on its side. Below this, it says "Smay Sp. z o.o. - Kraków, Ciepłownicza 29" and "+48 12 378 18 00". The van is parked next to a sidewalk and a grassy area. In the background, there are street signs, including one for "Lotnika", and a billboard for "PRODUKCJA REKLAM" with the phone number "22 618 31 88" and website "www.easy-btl.pl".		

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				

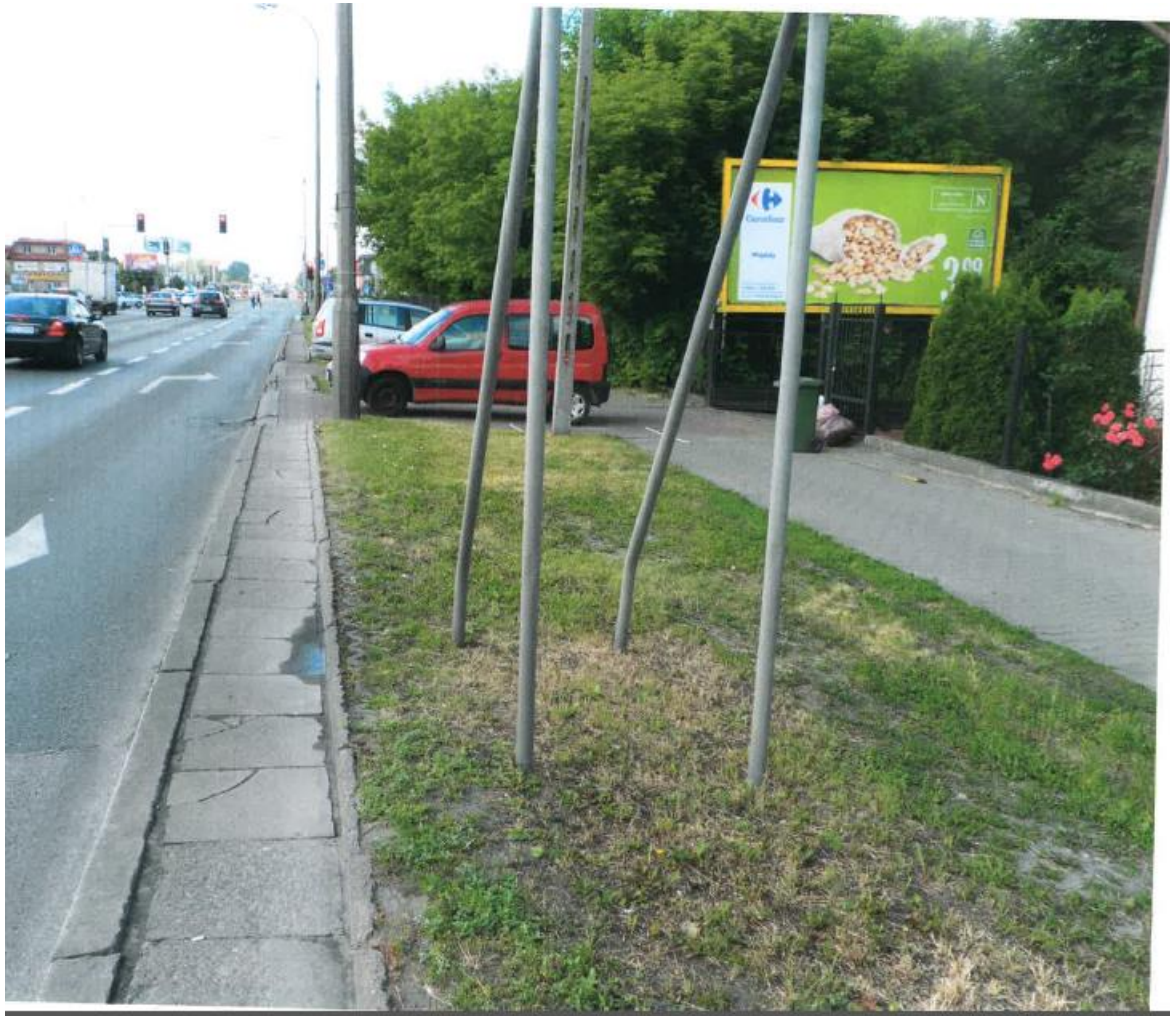
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
15	AS	Warszawa 15.06.2016 rok ul. Radzywińska 200 03-611 Warszawa (Właściciel nieruchomości przy ul. Radzywińskiej 200)  Wydział Komunikacji Społecznej Zarząd Dróg Miejskich ul. Chmielna 120 00-801 Warszawa <u>dot. Projektowanej budowy trasy rowerowej na Targówku wzdłuż ulicy Radzywińskiej –na odcinku od ulicy Karkonoszy do granicy miasta.</u> <i>W związku z określeniem terminu przez ZDM w Warszawie na zgłaszanie uwag (do dnia 17 czerwca 2016), dotyczących budowy drogi rowerowej wzdłuż ulicy Radzywińskiej w Warszawie zgłaszam swój</i> sprzeciw <i>oraz następujące zastrzeżenia:</i> <i>1. Projektowana inwestycja jest niezgodna z ustaleniami Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, terenu osiedla Zacisze- Elsnerów z dnia 26 października 2006 roku. Na odcinku od ulicy Kościeliskiej do przystanku autobusowego znajdującego się przy Domu Kultury.(Oznaczenie na rysunku planu symbolami: UU 14 i UUM 4).</i> <i>W paragrafie 12 punkcie 1 akapit 3(& 12.1.3) wspomnianego wyżej miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest mowa: „1. Ustala się następujące zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji:...3) ustala się prowadzenie w liniach rozgraniczających ulicy Radzywińskiej dróg dojazdowych obsługujących przyległe zainwestowanie- na odcinkach wskazanych na rysunku planu;”</i> <i>Na mapie, wzdłuż symboli UU14 i UUM 4 oznaczono „odcinki ulic, na których niezbędna jest dodatkowa jezdnia tylko dla obsługi zainwestowania przyległego do tych ulic „</i>	1.uwzględniono częściowo 2.uwzględniono częściowo 3.uwzględniono częściowo 4.1. nie uwzględniono 4.2. nie uwzględniono 4.3. nie uwzględniono 4.4. uwzględniono	1.Wykonawca projektu budowlanego będzie zobowiązany do uzyskania wszystkich niezbędnych zgód oraz zezwoleń, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przedstawiony projekt jest programem funkcjonalno-użytkowym, w którym są rozważane możliwe rozwiązania. 2.Jeżeli Pana plany zostały oficjalnie zgłoszone (projekt organizacji ruchu, projekty konstrukcji itp.), to zmiany zostaną uwzględnione w ostatecznym projekcie. 3.Rozwiązania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz organizacji ruchu będą rozpatrywane na etapie projektu organizacji ruchu. 4.1. Obecnie drogi dla rowerów pełniące ważne funkcje w systemie transportowym miasta są odśnieżane na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich. Nie wiadomo, kto będzie odpowiedzialny za odśnieżanie dróg dla rowerów w przyszłości, ale z całą pewnością droga dla rowerów będzie odśnieżana przez służby miejskie, ponieważ będzie pełnić bardzo ważną funkcję w systemie transportowym miasta. Odśnieżanie drogi dla rowerów nie będzie obowiązkiem właścicieli nieruchomości. 4.2. Właściciel posesji jest zobowiązany do zapewnienia możliwości bezpiecznego przejścia z wykorzystaniem części chodnika na składowanie śniegu. 4.3. Ruch rowerowy nie jest tak intensywny jak ruch samochodów czy autobusów. Zatrzymanie samochodu na zjeździe na przecięciu drogi dla rowerów i chodnika w celu sprawnego zamknięcia/otwarcia bramy nie powinno sprawiać problemów. 4.4. Zjazdy zostaną odpowiednio wzmocnione, aby konstrukcja zapewniała wytrzymałość pojazdów dostawczych.

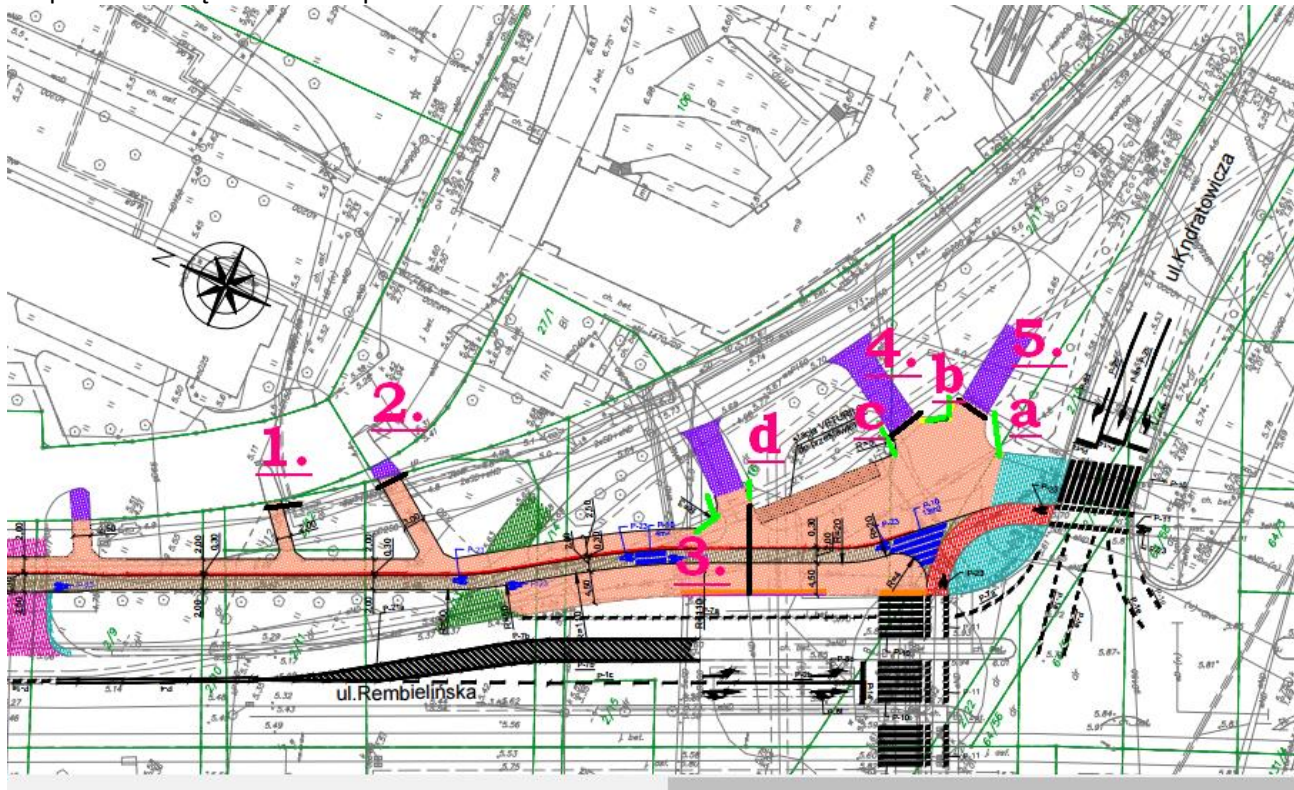
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		<i>2. Projektowana inwestycja narusza interesy inwestycyjne osób trzecich.</i> Planowana w obecnym kształcie ścieżka rowerowa pomija paragraf 2 punkt 9 (&2.9) mówiący o <u>szeroko rozumianej działalności usługowej</u>, która może być prowadzona na tym odcinku ulicy Radzywińskiej. <u>Jestem właścicielem nieruchomości przy ulicy Radzywińskiej ... w Warszawie. Zamierzam istniejący tam dom, dostosować na duży obiekt usługowy: biurowo-handlowy. Proponowana w obecnym kształcie ścieżka rowerowa, wyraźnie koliduje z możliwością wykorzystania mojej działki oraz z ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla tej części ulicy Radzywińskiej w Warszawie. Zaznaczam i proszę o uwzględnienie moich planów, które rozpocząłem od projektowania dwóch wjazdów na moją posesję przy Radzywińskiej ..., przy dwóch istniejących bramach (prawo nakazuje, aby każda nieruchomość posiadała dostęp do drogi publicznej) jak również przyłącza kanalizacji i wody miejskiej, których jestem w trakcie załatwiania</u> Nadto wskazuję, że na przedmiotowym terenie niewskazana jest budowa ścieżki rowerowej, bo jest to niezgodne z ustaleniami obowiązującego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla dzielnicy Targówek m.st. Warszawy, który przewiduje budowę „drogi serwisowej”. „Droga serwisowa” pozwoliłaby jeździć po niej rowerzystom, a brak „drogi serwisowej” spowoduje brak możliwości podłączenia do ulicy poszczególnych posesji (brak wjazdów) co jest niezgodne z kolejnymi przepisami dotyczącymi zapewnienia do nieruchomości dostępu do drogi publicznej. <u>Reasumując:</u> najpierw powinno się zaprojektować i wybudować drogę serwisową –tak jak jest to na innych odcinkach ulicy Radzywińskiej, a nie planować budowę ścieżki rowerowej, która ogranicza/eliminuje budowę „drogi serwisowej”. Innym wyjściem jest przeprowadzenie ścieżki rowerowej od Radzywińskiej ..., drugą stroną ulicy Radzywińskiej –istniejącą już drogą serwisową. <i>3. Planowane przedsięwzięcie stanowi niebezpieczeństwo dla właścicieli nieruchomości położonych przy ulicy Radzywińskiej, rowerzystów jak i pieszych.</i> Wskazuję, iż dobra praktyka projektowania i wykonania infrastruktury rowerowej oraz organizacji ruchu rowerowego powinna opierać się na		

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		metodologii tzw. pięciu kryteriów holenderskiej organizacji standaryzacyjnej CROW: • spójności • bezpośredniości • wygody • bezpieczeństwa • atrakcyjności. Nadto, trzeba nie zapominać o: - prędkości projektowej drogi rowerowej: minimum 30 km/godz, co obejmuje również wjazdy i wyjazdy z wydzielonych dróg rowerowych. - współczynnika opóźnienia: wydzielona droga rowerowa musi zapewniać jazdę równie szybką, jak w ulicy. W związku z tym należy zapewnić pierwszeństwo na skrzyżowaniach z ulicami poprzecznymi (zalecane prowadzenie drogi rowerowej grzbietem płytowego progu spowalniającego w ulicy poprzecznej) oraz odpowiedni priorytet w przypadku sygnalizacji świetlnej. - kącie widoczności: należy eliminować sytuacje, kiedy rowerzysta musi oglądać się wstecz oraz wychylać tracąc równowagę, czemu zapobiegają lustra sferyczne drogowe. Nadto, <u>przy wjazdach muszą zostać zamieszczone lustra sferyczne</u> celem umożliwienia podglądu przejezdności trasy rowerowej <u>Reasumując:</u> planowana trasa rowerowa powinna być tak zaplanowana i zabezpieczona, aby wyeliminować niebezpieczeństwo użytkowników: właścicieli nieruchomości położonych przy ulicy Radzymińskiej, rowerzystów jak również pieszych. <i>4. Dodatkowo wnoszę o odpowiedź w formie pisemnej na pytania:</i> 1. Kto i kiedy oraz w jakim zakresie będzie dokonywał odśnieżenia trasy rowerowej, oraz gdzie będzie składowany opadły śnieg? 2. Wobec budowy trasy rowerowej, co właściciele posesji zobligowani do systematycznego czyszczenia chodników mają robić z zebrany opadłym śniegiem i nieczystościami oraz gdzie będzie znajdowało się miejsce ich składowania? 3. W jaki sposób zostanie zapewniona wystarczająca długość wjazdu do poszczególnych posesji usługowych przy uwzględnieniu przebiegu wjazdu w		

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		poprzek trasy rowerowej i zakończeniu wjazdu bramą, co wymaga zatrzymania pojazdu celem otwarcia bramy? 4. W jaki sposób zostanie zapewnione bezpieczeństwo przejazdu przez wjazdy do działek usługowych przy uwzględnieniu częstego ruchu po wjeździe pojazdów ciężkich powyżej 3,5 tony(np. dostawczych)?		

B. Ulica Rembielińska

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1.	PP	Skrzyżowanie nowej DDR z istniejącą DDR wzdłuż Toruńskiej: w rejonie skrzyżowania poszerzyć planowaną DDR do szerokości 2,5m lub większej.	nie uwzględniono	Ze względu na ograniczone możliwości terenowe – istniejącą skarpę oraz granicę pasa drogowego.
2.	PP	Skrzyżowanie nowej DDR z istniejącą DDR wzdłuż Toruńskiej: uwzględnić w projekcie lustro dla poprawy wzajemnej widoczności jadących nową drogą oraz jadących tunelem pod ul. Rembielińską.	uwzględniono	
3.	PP	Skrzyżowanie nowej DDR z istniejącą DDR wzdłuż Toruńskiej: na wszystkich wlotach skrzyżowania wprowadzić malowanie rozdzielające kierunki ruchu.	nie uwzględniono	Rozwiązanie stosowane w Warszawie tylko w przypadku występowania słupków U-12c w miejscach zagrożonych nielegalnych parkowaniem.
4.	PP	Skrzyżowanie nowej DDR z istniejącą DDR wzdłuż Toruńskiej: Oznakować nową drogę jako podporządkowaną do DDR wzdłuż Toruńskiej ("pierwszeństwo łamane") za pomocą tylko oznakowania poziomego (linia P-13), bez montażu znaków pionowych.	nie uwzględniono	Ze względu na ograniczoną widoczność wskazanym jest spowolnienie rowerzystów poruszających się wzdłuż Trasy Toruńskiej przez skrzyżowaniem z projektowaną drogą dla rowerów na ul. Rembielińskiej.
5.	PP	Łącznik między budynkami Suwalska 6 i Suwalska 9: Na skrzyżowaniu łącznika z nową DDR oznakować pierwszeństwo za pomocą oznakowania poziomego (linia P-13), tak aby łącznik był podporządkowany do drogi wzdłuż Rembielińskiej.	nie uwzględniono	Ze względu na małe natężenie ruchu na projektowanym łączniku nie ma uzasadnienia do wprowadzania dodatkowego oznakowania.
6.	PP	Przecięcie drogi rowerowej i zjazdu z ul. Rembielińskiej: Zachować ciągłość nawierzchni chodnika oraz drogi rowerowej (tak jak zaplanowano w projekcie).	uwzględniono	
7.	PP	Przecięcie drogi rowerowej i zjazdu z ul. Rembielińskiej: Poszerzyć miejscowo drogę rowerową do szerokości 2,75m lub większej.	uwzględniono częściowo	Drogę dla rowerów poszerzono do 2,5 m.
8.	PP	Przecięcie drogi rowerowej i zjazdu z ul. Rembielińskiej: Namalować na przecięciu przejazd rowerowy (znak P-11).	nie uwzględniono	Zgodnie z obowiązującymi przepisami pojazd włączający się do ruchu (przy wykorzystaniu zjazdu) jest zobowiązany ustąpić pierwszeństwa przejazdu kierującym rowerami poruszającym się po drodze dla rowerów.
9.	PP	Przecięcie drogi rowerowej i zjazdu z ul. Rembielińskiej: Dodać słupki blokujące wjazd na chodnik i drogę rowerową z obu stron przejazdu.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
10.	PP	Przecięcie drogi rowerowej i zjazdu z ul. Rembielińskiej: Zaplanować w rejonie zjazdu malowanie rozdzielające kierunki ruchu na drodze rowerowej.	uwzględniono	
11.	PP	Przecięcie drogi rowerowej i zjazdu z ul. Rembielińskiej: Zaplanować znaki informujące rowerzystów o konieczności zjazdu w tym miejscu na jezdnię w przypadku chęci kontynuowania jazdy wiaduktem nad Toruńską.	uwzględniono	
12.	PP	Rejon skrzyżowania planowanej DDR z istniejącą DDR wokół skrzyżowania Kondratowicza/Rembielińska: Wprowadzić malowanie rozdzielające kierunki ruchu w miejscach oczekiwania rowerzystów na zielone światło przed wjazdem na przejazdy rowerowe.	uwzględniono częściowo	Zaprojektowano słupki blokujące U-12c w osi przejazdów dla rowerzystów wraz z malowaniem poziomym zgodnym ze Standardami projektowymi i wykonawczymi systemu rowerowego m.st. Warszawy.
13.	PP	Dodatkowo zaplanować zwiększenie liczby drzew lub krzewów na trawnikach między drogą rowerową i jezdnią.	uwzględniono	
14.	MC	Wnioskuje o uzupełnienie osłupkowania według numeracji 1-5 na dołączonym obrazku (czarne kreski). Odetnie to możliwość wjazdu na chodniki z przejścia dla pieszych i parkingu, co obecnie jest wykorzystywane na masową skalę do wjazdów (często z wysoką prędkością) celem nielegalnego parkowania na drodze pożarowej jak i ciągach pieszych wokół budynku Kondratowicza 11. Postulowany sposób osłupkowania zachowuje dojazd do osprzętu sterownika sygnalizacji świetlnej jak i stacji Veturilo w sposób niezmieniony. Do punktów usługowych (oraz nielegalnych miejsc postojowych na drodze ppoż.) po montażu słupków zachowany będzie dojazd przez wjazd na drogę pożarową od ulicy Kondratowicza jak i wjazd na drogę wewnętrzną na wysokości budynku Kondratowicza 15. Jako uzupełnienie, oznaczone jasnozielonymi kreskami (numeracja a - e), wnosze o ochronę trawników w sąsiedztwie osłupkowania poprzez montaż płotków typu ZOM. Szacunkowo potrzebna ilość 15-20 sztuk na narożniki trawników w bezpośrednim sąsiedztwie słupków. 	uwzględniono częściowo	Zaprojektowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu zapobiegające nielegalnemu parkowaniu pojazdów w przedmiotowym miejscu.

CZĘŚĆ 2 PRAGA-PÓŁUDNIE

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	KK	Pasy rowerowe powinny rozpoczynać się od skrzyżowania ul. Mińskiej z Chodakowską. Jest wystarczająco dużo miejsca na nie i nie będzie dochodzić do zajeżdżania drogi rowerzystom.	nie uwzględniono	Wydłużenie pasów ruchu dla rowerów do ul. Chodakowskiej było rozważane na etapie przygotowania założeń do projektu - niestety nie jest to możliwe z powodu małego promienia łuku ul. Mińskiej. Przy obecnej szerokości jezdni i małym promieniu łuku długie pojazdy ciężarowe zajmują praktycznie całą szerokość jezdni na łuku. Dodatkowo widoczność na jezdni południowej jest ograniczona przez istniejącą zabudowę ulicy. Pasy ruchu na jezdni stosuje się w sytuacji, gdy pojazdy mieszczą się na swoim pasie ruchu nie najeżdżając na sąsiedni pas ruchu.
2	KK	Pasy rowerowe przed i za skrzyżowaniem z ul. Terespolską powinny być doprowadzone do samego ronda. Doświadczenia z korzystania z rond przy ul. Świętokrzyskiej wskazują, że w innym wypadku kierowcy samochodów zjeżdżających z ronda zajeżdżają drogę rowerzystom. Z rysunków wynika, że jest tam wystarczająca odległość pomiędzy chodnikiem a wyspą rozdzielającą	nie uwzględniono	Kierowcy samochodów osobowych zajeżdżają drogę rowerzystom na wylotach ronda, co ma miejsce szczególnie wówczas, gdy rowerzyści jadą tuż przy zewnętrznym krawężniku ronda sami zachęcając w ten sposób do wyprzedzania. Pasy ruchu dla rowerów na wylocie ronda częściowo zapobiegłyby takim sytuacjom, jednocześnie sprzyjałyby innego rodzaju niebezpiecznym zdarzeniom - potrąceniom bocznym, do których dochodzi przy równoczesnym opuszczaniu ronda przez rowerzystę i samochód ciężarowy. Szerokość wylotów z ronda jest niewystarczająca do bezpiecznego równoczesnego przejazdu rowerzysty obok pojazdu ciężarowego, który opuszczając jezdnię ronda "omiata" całą szerokość wylotu ronda. Kierowca długiego samochodu ciężarowego na łuku ma ograniczoną widoczność do tyłu, rowerzysta może znaleźć się w "martwym polu" lub nie zostać w porę zauważony przez kierowcę, który skoncentrował uwagę na manewrowaniu długim pojazdem ciężarowym.
3	KK	Pas rowerowy przy wjazdach na ulicę zlokalizowanych pomiędzy budynkami Stanisławowska 1 i 3 powinien być oznaczony czerwoną farbą, aby ostrzegać przed ruchem rowerowym i uniknąć wymuszania pierwszeństwa na rowerzystach. Takie oznaczenie jest zastosowane na pozostałych wjazdach na ul. Stanisławowską przy kolejnych budynkach	uwzględniono	Kolorem czerwonym zostanie oznaczona nawierzchnia pasa ruchu dla rowerów w obszarach kolizji, m.in. na zjazdach do posesji.
4	KK	Na wylotach z ul. Podskarbińskiej powinny znaleźć się linie zatrzymania odsunięte od pasów rowerowych, aby kierowcy nie traktowali linii pasów rowerowych jako linii zatrzymania, co obecnie często ma miejsce na przejazdach rowerowych. W ramach oznakowania poziomego mogłyby się tam znaleźć także linie ciągłe oddzielające kierunki jazdy.	uwzględniono	Rysunek koncepcji nie zawiera kompletnego projektu oznakowania poziomego i pionowego; linie zatrzymania na wlotach ul. Podskarbińskiej oraz linie P-4 oddzielające kierunki ruchu będą pokazane w projekcie stałej organizacji ruchu.
5	KK	Istniejące przejścia przez ul. Podskarbińską powinny być przesunięte bliżej skrzyżowania, aby nie wydłużać ciągów pieszych. Część z użytkowników może przekraczać jezdnie w miejscach najkrótszej odległości, czyli poza obecnie ujętymi na rysunku przejściami.	uwzględniono	Na skrzyżowaniu ul. Stanisławowskie/Dwernickiego z ul. Podskarbińską projektowana jest przebudowa istniejącej sygnalizacji świetlnej. Przejścia dla pieszych przez wloty ul. Podskarbińskiej zostaną przesunięte bliżej skrzyżowania, o ile możliwe będzie przestawienie słupów i masztów sygnalizacji świetlnej ze względu na kolizje z istniejącą infrastrukturą podziemną ulicy.
6	KK	Na wylotach z ul. Siennickiej powinny znaleźć się linie zatrzymania odsunięte od pasów rowerowych, aby kierowcy nie traktowali linii pasów rowerowych jako linii zatrzymania. W ramach oznakowania poziomego mogłyby się tam znaleźć także linie ciągłe oddzielające kierunki jazdy.	uwzględniono	Linie zatrzymania na wlotach ul. Siennickiej zostaną pokazane w projekcie stałej organizacji ruchu.
7	KK	Czy na wjazdach pomiędzy budynkami nr 27-29-31 nie powinny zostać wyznaczone przejścia dla pieszych?	nie uwzględniono	Nie wyznaczamy przejść dla pieszych na zjazdach bramowych na drogi wewnętrzne.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
8	KK	Dlaczego na zachodnim i południowym wlocie ul. Kickiego nie wyznaczono przejść dla pieszych. Ich komplet zapewniłby bezpieczeństwo pieszych.	uwzględniono	Na skrzyżowaniu ul. Dwernickiego z ul. Kickiego na zamówienie ZDM wykonywany jest projekt sygnalizacji świetlnej obejmującej całe skrzyżowanie, w tym wloty ul. Kickiego, na których zostaną wyznaczone przejścia dla pieszych.
9	KK	Czy na wjazdach pomiędzy budynkami nr 23-21-19 nie powinny zostać wyznaczone przejścia dla pieszych?	nie uwzględniono	Nie wyznaczamy przejść dla pieszych na zjazdach bramowych na drogi wewnętrzne.
10	KK	Przy skrzyżowaniu z ul. Wiatraczną powinien zostać wyznaczony komplet przejazdów rowerowych, aby ułatwić poruszanie we wszystkich kierunkach.	nie uwzględniono	Zostaną zaprojektowane przejazdy dla rowerów przez ul. Dwernickiego i ul. Szaserów przy skrzyżowaniu z ul. Wiatraczną ; projekt obejmuje przebudowę sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu.
11	KK	Konieczne jest wyznaczenie przejazdu rowerowego przy istniejącym przejściu dla pieszych przy wyjeździe ze szpitala. Byłoby właściwym wyznaczenie także drugiego przejście dla pieszych, aby uniknąć przechodzenia poza przejściem dla pieszych, które zapewnia pierwszeństwo.	nie uwzględniono	Brak miejsca na przesunięcie zatok autobusowych, nie można skorygować łuków na zjeździe do CSK MON.
12	KK	Droga rowerowa po południowej stronie powinna zostać przedłużona do ul. Garwolińskiej, aby możliwe było legalne włączenie się do ruchu na tej ulicy. Część rowerzystów będzie wykorzystywać istniejący chodnik	uwzględniono	Droga dla rowerów zostanie wydłużona do skrzyżowania z ul. Garwolińską, zostanie wykonany komplet przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania ul. Szaserów z ul. Garwolińską; skręt w/z ul. Garwolińska będzie możliwy poprzez przejazd rowerowy.
13	KK	wyznaczenie kompletu wjazdów i przejazdów przez skrzyżowanie, aby rowerzyści nie używali do tego celu przejść dla pieszych.	uwzględniono	Zostanie wykonany komplet przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania ul. Szaserów z ul. Garwolińską; skręt w/z ul. Garwolińska będzie możliwy poprzez przejazd rowerowy.
14	KK	Przy przejściu dla pieszych na wysokości budynku nr 117 powinien zostać wyznaczony przejazd rowerowy, aby ułatwić rowerzystom dojazd do szkoły.	nie uwzględniono	Wykonanie przejazdu rowerowego wiąże się z przebudową sygnalizacji świetlnej przy przejściu dla pieszych; w budżecie inwestycji brak środków na taką przebudowę.
15	KK	Na skrzyżowaniu z ul. Wspólna droga przydało by się wyznaczenie przejazdów po stronie wschodniej i zachodniej, tak by osoby jadące z południa mogły swobodnie włączyć się na drogę rowerową. Inaczej rower jadący z południa na zachód będzie musiał zablokować skrzyżowanie i auta jadące z południa na północ.	nie uwzględniono	Ograniczony budżet inwestycji nie zapewnia wystarczających środków na przebudowę sygnalizacji świetlnej w zakresie niezbędnym do wyznaczenia przejazdów rowerowych przez ul. Szaserów na skrzyżowaniu z ul. Wspólna Droga.
16	KK	Na skrzyżowaniu z ul. Wspólna droga mogłyby by zostać wyznaczone także włączenia na jezdnię za przejściem po południowej stronie.	uwzględniono	Na projektowanym przejeździe rowerowym zostaną zaprojektowane łuki o promieniu 2m ułatwiające wjazd/wyjazd z ul. Garwolińskiej.
17	KK	Przy ul. Nasielskiej i Serockiej powinno się wyznaczyć komplet przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, aby umożliwić bezpieczne poruszanie w każdym kierunku.	uwzględniono częściowo	Ul. Nasielska i ul. Serocka są ulicami osiedlowymi o b. małym natężeniu ruchu, wykonywanie przejazdów rowerowych przy tych skrzyżowaniach jest zbędne; ruch rowerów będzie odbywał się na zasadach ogólnych przez skrzyżowanie.
18	Zielone Mazowsze	Uwaga ogólna: Ciąg Stanisławowska-Dwernickiego-Szaserów nie nadaje się na główną trasę rowerową dla Pragi Południe. Nie powinien być traktowany jako trasa zastępcza dla Grochowskiej ze względu na zbyt dużą liczbę skrzyżowań i sygnalizacji, słabą widoczność na tych skrzyżowaniach. Na istniejącym odcinku na jednym kilometrze jest 10 skrzyżowań, do tego zjazdy na parkingi, ludzie czekający na ścieżce na autobus, bo chodnik za wąski, parkowanie zasłaniające widoczność na przejazdach itp. Ciąg ten może pełnić funkcje ściśle lokalnej trasy dojazdowej, ale nie może służyć jako jedyna trasa w tych okolicach. Efektem będzie kiepska prędkość użytkowa, liczne kolizje i konflikty. Docelowo główna trasa rowerowa ze wschodu i tak będzie musiała prowadzić albo Grochowską albo wzdłuż torów kolejowych. Lepszą lokalizacją dla tymczasowej trasy alternatywnej może być np. ciąg Kobielska - Osowska.	uwzględniono częściowo	Planowana infrastruktura dla rowerów w ciągu ulic Mińskiej – Stanisławowskiej – Dwernickiego – Szaserów umożliwi obsługę ruchu rowerowego dla kierunku wschód-zachód po północnej stronie ul. Grochowskiej; będzie ona kontynuacją istniejącej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Szaserów w kierunku ul. Marsa i będzie alternatywą dla nieprzyjemnej dla rowerzystów ul. Grochowskiej z wielopasową jezdnią o dużym natężeniu ruchu.
19	Zielone Mazowsze	W związku z częściową zabudową zatoki przed budynkiem Mińska 65 wskazane byłoby wyprostowanie chodnika.	uwzględniono	Zostanie zaprojektowany chodnik na wprost przy krawędzi pasa postojowego.

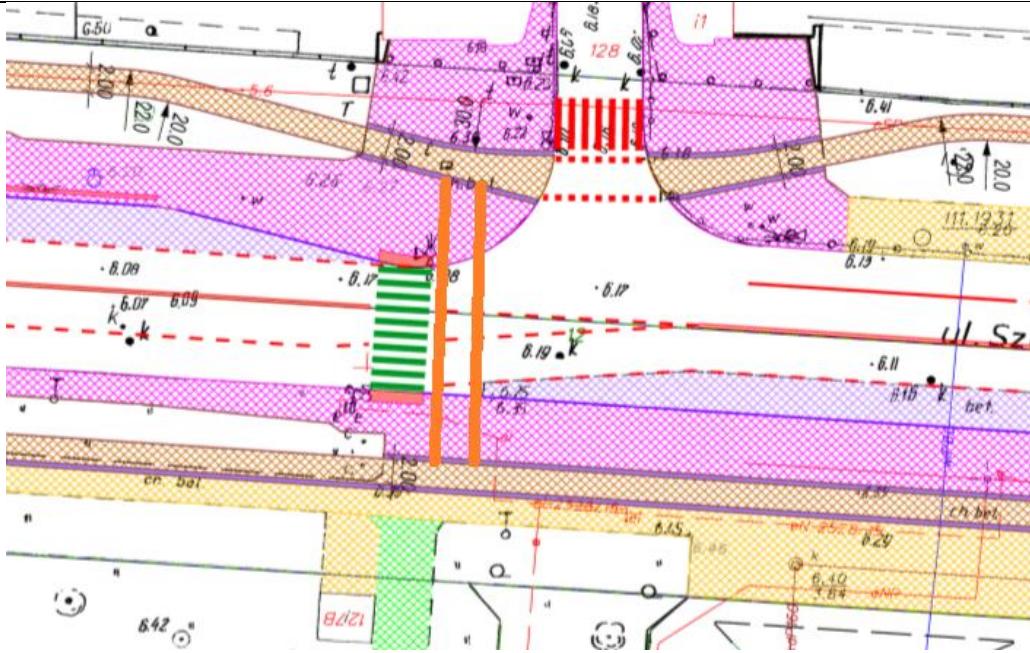
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
20	Zielone Mazowsze	Na skrzyżowaniu Mińska / Stanisławowska należałoby doprojektować łącznik rowerowy do ślepego zakończenia wschodniego odcinka Mińskiej.	uwzględniono	Łącznik rowerowy zostanie zaprojektowany.
21	Zielone Mazowsze	Ulica Dwernickiego: na skrzyżowaniach z Podskarbińską, Siennicką, Kickiego przydałoby się skorygować wyłukowania na połączeniu jezdni, tak by naprowadzały skręcających w prawo na pas ruchu, a nie na pas rowerowy.	uwzględniono częściowo	Korekta łuków zostanie wykonana w formie oznakowania poziomego - powierzchni wyłączonych z ruchu.
22	Zielone Mazowsze	Na skrzyżowaniu Szaserów / Garwolińska powinien znaleźć się komplet przejazdów.	uwzględniono	W ramach przebudowy sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu zostanie wykonany komplet przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu ul. Szaserów z ul. Garwolińską.
23	Zielone Mazowsze	Na skrzyżowaniu Szaserów / Nasielska widoczność jest ograniczona przez żywopłot, który trzeba będzie niestety wyciąć.	uwzględniono częściowo	Żywopłot zostanie przycięty; nie będzie konieczne jego całkowite usunięcie.
24	Zielone Mazowsze	Na skrzyżowaniu Szaserów / Serocka widoczność jest ograniczona przez reklamy na płocie i w narożniku działki. Należy przysunąć przejście i przejazd do samego skrzyżowania (i tak nie ma 5 m odsunięcia, więc pod względem „płynności ruchu” nie ma to znaczenia). Alternatywnie należy uwzględnić konieczność wykupienia narożnika, przynajmniej skosu o wymiarach 5x5 m.	uwzględniono częściowo	Sprawdzimy legalność reklam w pasie drogowym; nielegalnie ustawione reklamy zostaną usunięte; ażurowe ogrodzenie z siatki drucianej nie będzie ograniczało widoczności.
25	Zielone Mazowsze	Na skrzyżowaniu Szaserów / Wiatraczna wskazane byłoby zwężenie wlotu ul. Dwernickiego do szerokości odpowiadającej liczbie pasów ruchu i/lub umieszczenie azylu na przejściu dla pieszych. Alternatywnie, można rozważyć przekształcenie skrzyżowania w mini rondo z DDR jako dodatkowymi wlotami od strony wschodniej.	nie uwzględniono	Radykalna przebudowa tego skrzyżowania wykracza poza program inwestycji, na wlocie wschodnim ul. Szaserów zostanie zaprojektowany pas do lewoskrętu.
26	AB	Ciąg ten ogólnie kiepsko nadaje się na główną trasę rowerową dla Pragi Południe. Za dużo skrzyżowań, sygnalizacji, słaba widoczność na tych skrzyżowaniach. Na istniejącym odcinku DDR przy Szaserów na jednym kilometrze jest 10 skrzyżowań, do tego zjazdy na parkingi, ludzie czekający na ścieżce na autobus, bo chodnik za wąski, parkowanie zasłaniające widoczność na przejazdach... To może funkcjonować jako trzeciorzędna trasa dojazdowa, ale nie jako jedyna trasa w tych okolicach. Efektem będzie kiepska prędkość użytkowa, liczne kolizje i konflikty. Docelowo główna trasa rowerowa ze wschodu i tak będzie musiała prowadzić albo Grochowską albo wzdłuż torów kolejowych. Z kolei jako prowizorka na projektowanym odcinku może spokojnie funkcjonować np. ciąg Kobielska - Osowska z ruchem na zasadach ogólnych.	uwzględniono częściowo	Planowana infrastruktura dla rowerów w ciągu ulic Mińskiej – Stanisławowskiej – Dwernickiego – Szaserów umożliwi obsługę ruchu rowerowego dla kierunku wschód - zachód po północnej stronie ul. Grochowskiej; będzie ona kontynuacją istniejącej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Szaserów w kierunku ul. Marsa i będzie alternatywą dla nieprzyjaznej dla rowerzystów ul. Grochowskiej z wielopasową jezdnią o dużym natężaniu ruchu.
27	AB	Czy w związku z częściową zabudową zatoki przed budynkiem Mińska 65, nie warto by przy okazji wyprostować chodnika?	uwzględniono	Zostanie wykonany chodnik przy krawędzi pasa postojowego.
28	AB	Na skrzyżowaniu Mińska / Stanisławowska przydałby się łącznik rowerowy do ślepego zakończenia wschodniego odcinka Mińskiej.	uwzględniono	Łącznik zostanie zaprojektowany.
29	AB	Ulica Dwernickiego: na skrzyżowaniach z Podskarbińską, Siennicką, Kickiego przydałoby się skorygować wyłukowania na połączeniu jezdni, tak by naprowadzały skręcających w prawo na pas ruchu, a nie na pas rowerowy.	uwzględniono częściowo	Korekta łuków zostanie wykonana w formie oznakowania poziomego – powierzchni wyłączonych z ruchu.
30	AB	Dlaczego na skrzyżowaniu Szaserów / Garwolińska brak kompletu przejazdów?	uwzględniono	Zostanie wykonany komplet przejazdów w ramach przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu.
31	AB	Czy na skrzyżowaniu Szaserów / Wspólna Droga będzie likwidowana sygnalizacja? Jeśli nie, to raczej nie należy wynosić przejścia i przejazdu na północnym wlocie.	uwzględniono	Pomyłka na rysunku koncepcji zostanie poprawiona, na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną przejazd i przejście pozostaną w poziomie istniejącej jezdni.
32	AB	Szaserów / Nasielska - widoczność ograniczona przez żywopłot, który trzeba będzie niestety wyciąć.	uwzględniono częściowo	Żywopłot zostanie przycięty do wysokości ~70cm; nie jest konieczne całkowite usunięcie żywopłotu.

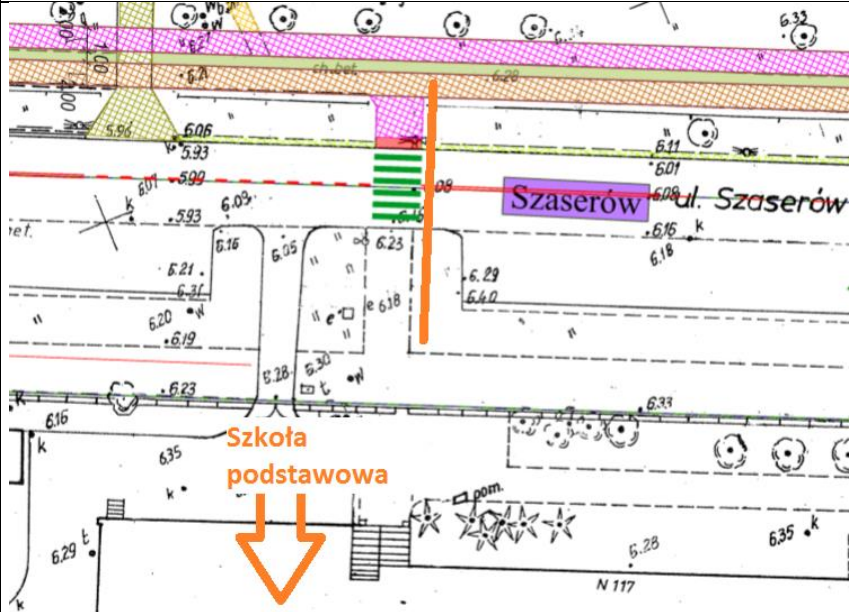
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
33	AB	Szaserów / Serocka - widoczność ograniczona przez reklamy na płocie i w narożniku działki. Narożnik do wykupienia, przynajmniej skos 5x5 m. Alternatywnie przysunięcie przejścia i przejazdu do samego skrzyżowania (i tak nie ma 5 m odsunięcia, więc na jedno wychodzi).	uwzględniono częściowo	Sprawdzimy legalność reklam w pasie drogowym; nielegalnie ustawione reklamy oraz reklamy ograniczające widoczność na skrzyżowaniu zostaną usunięte; ażurowe ogrodzenie z siatki drucianej nie będzie ograniczało widoczności.
34	ŁT	Zabudowałbym powierzchnie wyłączoną z ruchu przy skrzyżowaniu Stanisławowskiej z Terespolską. To znacznie poprawia bezpieczeństwo, bo w praktyce mało kto przestrzega P-21	uwzględniono	Wyspy rozdzielające – azyle na wlotach zostaną powiększone i wykonane w krawężnikach w miejsce istniejących wysp z elementów prefabrykowanych przykręcanych do nawierzchni ; powierzchnia wyłączona z ruchu na zachodnim wlocie ul. Stanisławowskiej zostanie zastąpiona wyspą w krawężnikach.
35	ŁT	Poszerzyłbym azyl na Stanisławowskiej przed Skrzyżowaniem z Podskarbińską, pozostawienie pasa ruchu 4,4 metra, może skutkować ustawianiem się 2 samochodów obok siebie przed skrzyżowaniem, najeżdżaniem na pas rowerowy i wymuszaniem pierwszeństwa na rowerach przez skręcających w prawo kierowców	uwzględniono	Azyle zostaną poszerzone z pozostawieniem pasa ruchu dla pojazdów szerokości 3,5m.
36	ŁT	Na Dwernickiego przy Mycielskiego należałoby zbudować wyspę betonową pomiędzy pasami w obu kierunkach aby uniemożliwić wyprzedzanie autobusu na obu przystankach. Jest tam podwójna ciągła. Niestety szerokie pasy ruchu (aż 4,65 metra w kierunku Stanisławowskiej) sprawia, że nie będzie przestrzegana.	uwzględniono częściowo	Rozważymy wykonanie dodatkowego przejścia dla pieszych bez azylu przy skrzyżowaniu z ul. Mycielskiego. Wykonanie azyli dla pieszych bądź pasa dzielącego spowodowałoby na zwężonym pasie ruchu w sąsiedztwie przystanków autobusowych najeżdżanie na pas ruchu dla rowerów przez autobusy.
37	ŁT	Zabezpieczyłbym zatokę parkingową przy Wiatracznej przed parkowaniem na chodniku	uwzględniono	Zostaną zaprojektowane słupki blokujące typu Syrenka.
38	ŁT	Uniemożliwić parkowanie na chodniku przy prawoskręcie do Wojskowego Instytutu Medycznego - skala ruchu umożliwia tam zastąpienie prawoskrętu (przynajmniej częściowo poprzez jego skrócenie) legalnymi miejscami postojowymi dla taxi. Miejsce samochodów nie jest na chodniku	uwzględniono	Skrócenie pasa do prawoskrętu przed zjazdem do Szpitala MON i wyznaczenie postoju TAXI na początku istniejącego pasa zostanie uwzględnione w projekcie stałej organizacji ruchu; realizacja będzie zależała od stanowiska Inżyniera Ruchu w tej sprawie.
39	ŁT	Konieczne zabezpieczyć przed nielegalnym parkowaniem chodnik pomiędzy Garwolińską a Romea i Juli trzeba (patrz zdjęcie Szaserów 1)	uwzględniono	Parkowanie na chodniku przed pawilonami handlowymi jest obecnie legalne, chociaż nie jest przestrzegana odległość 10m od skrzyżowania; ze względu na przebieg drogi dla rowerów i ryzyko blokowania przez parkujące samochody chodnika i drogi dla rowerów zaprojektowane zostaną słupki blokujące .
40	ŁT	Zlikwidować zatokę przy Garwolińskiej, bądź przynajmniej zabezpieczyć ją przed parkowaniem - po likwidacji dzikiego parkingu pomiędzy Garwolińską i Romea i Julii dzikie parkowanie najprawdopodobniej przeniesie się na zatokę	uwzględniono częściowo	Pozostawimy możliwość parkowania w zatoce, ale chodnik zostanie zabezpieczony słupkami blokującymi.
41	ŁT	Wyznaczyć przejazdy rowerowe na wszystkich ramionach skrzyżowania Szaserów z Garwolińską, Znając życie, chcąc skrócić sobie czas oczekiwania na światłach w praktyce rowerzyści i tak będą korzystać z przejścia gdzie nie ma przejazdu, jeśli się to opłaci czasowo.	uwzględniono	Zostanie zaprojektowany komplet przejazdów rowerowych na tym skrzyżowaniu.
42	PP	Wszystkie przejazdy rowerowe niewyznaczone na progach zwalniających oznaczyć kolorem czerwonym.	uwzględniono częściowo	Przejazdy rowerowe przez skrzyżowania bez sygnalizacji świetlnej zostaną oznaczone kolorem czerwonym; na skrzyżowaniach z sygnalizacją przejazdy nie będą oznaczane kolorem czerwonym.
43	PP	Zaprojektować podpórki rowerowe na DDR przy skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.	uwzględniono	Zaprojektujemy podpórki rowerowe przed przejazdami przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.
44	PP	Przed osygnalizowanymi przejazdami rowerowymi wyznaczyć malowanie poziome rozdzielające kierunki ruchu.	uwzględniono	Rysunek koncepcji nie zawierał kompletnego oznakowania poziomego; oczywiście zostanie narysowane w projekcie stałej organizacji ruchu
45	PP	Na odcinkach gdzie obok pasa ogólnego (szer. 3,5m) jest pas rowerowy (szer. 1,5m) przyjąć stałą szerokość pasa ogólnego 3,25m i poszerzyć pas rowerowy do 1,75m.	uwzględniono	Propozycja zostanie uwzględniona w projekcie stałej organizacji ruchu, jej wdrożenie będzie zależało od stanowiska Inżyniera Ruchu i opinii ZTM.
46	PP	ad Rys 1. Sierżanty rowerowe wykonać min. 1m od prawej krawędzi jezdni.	uwzględniono	Sierżanty na rysunku koncepcji narysowano za blisko krawędzi jezdni; w projekcie stałej organizacji ruchu sierżanty zostaną odsunięte od krawężnika.

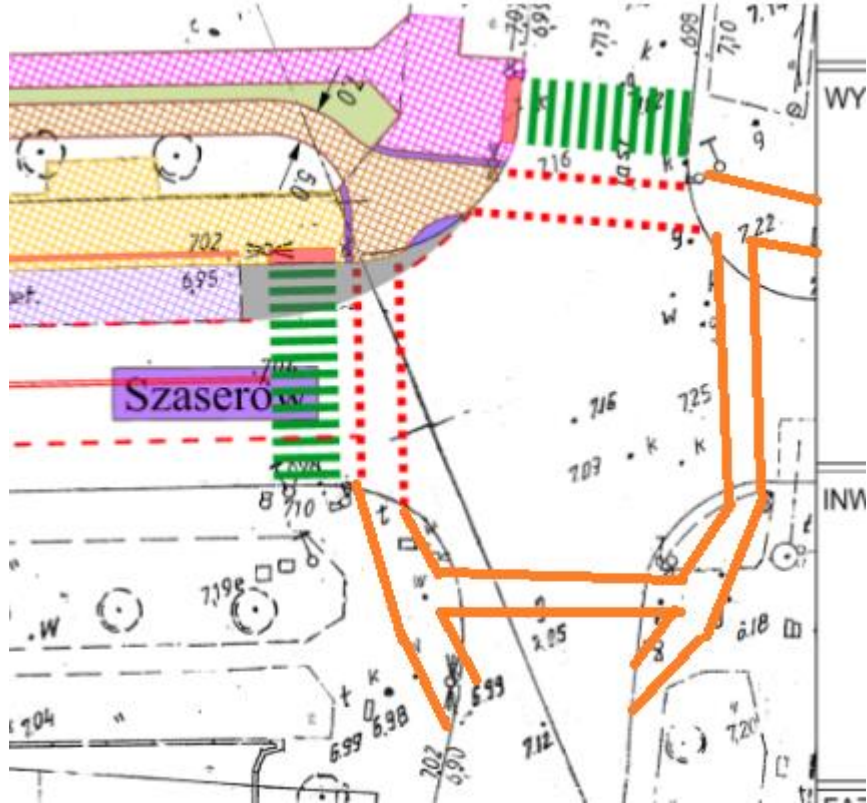
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
47	PP	Linie zatrzymania dla rowerów w służach przy skrzyżowaniu z Podskarbińską przysunąć maksymalnie do przejść dla pieszych.	uwzględniono	Uwaga zostanie wprowadzona w projekcie organizacji ruchu.
48	PP	Odległość między liniami zatrzymania dla rowerów i samochodów w służach rowerowych zwiększyć do min. 3,5m.	uwzględniono	Uwaga zostanie wprowadzona w projekcie organizacji ruchu.
49	PP	Wyznaczyć na skrzyżowaniu z Podskarbińską (na wlotach Podskarbińskiej) dodatkowe służy do skrętu w lewo "na dwa" (z Dwernickiego w Podskarbińską i ze Stanisławowskiej w Podskarbińską).	uwzględniono	Wprowadzimy służy typu II w projekcie stałej organizacji ruchu i w projekcie sygnalizacji.
50	PP	ad Rys 3. Wyznaczyć brakujący przejazd rowerowy przez zachodni wlot skrzyżowania z Wiatraczną.	nie uwzględniono	Przejazd rowerowy po stronie zachodniej skrzyżowania jest zbędny i mógłby powodować próby jazdy pasami dla rowerów pod prąd.
51	PP	Dodać na jezdni wyspę chroniącą rowerzystów zjeżdżających z drogi rowerowej na pas rowerowy przy skrzyżowaniu z Wiatraczną.	uwzględniono	Wyspy kryjące - zabezpieczające początek pasa ruchu dla rowerów zostaną zaprojektowane.
52	PP	Wybudować łączniki umożliwiające wjazd na DDR z Wiatracznej z pominięciem sygnalizacji świetlnej.	nie uwzględniono	Ze względu na kolizje z pieszymi nie projektujemy łączników rowerowych z pominięciem sygnalizacji.
53	PP	Wyznaczyć przejazd rowerowy obok przejścia dla pieszych przez Szaserów przy wyjeździe z WIM.	nie uwzględniono	Nie projektujemy przejazdu rowerowego ze względu na wysoki koszt przebudowy sygnalizacji świetlnej.
54	PP	Na prostopadłych miejscach parkingowych przylegających bezpośrednio do DDR/chodnika umieścić ograniczniki, aby przody/tyły pojazdów nie blokowały DDR/chodnika.	uwzględniono	Zostaną zaprojektowane słupki blokujące typu Syrenka, separatory ruchu lub inne rozwiązanie ograniczające blokowanie nawisem samochodu chodnika / drogi dla rowerów.
55	PP	ad rys 4. Wyznaczyć komplet przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach skrzyżowania z Garwolińską.	uwzględniono	Zostanie wykonany komplet przejazdów rowerowych przez skrzyżowanie z ul. Garwolińską.
56	PP	Wybudować łączniki umożliwiające wjazd na DDR z Garwolińskiej z pominięciem sygnalizacji świetlnej.	nie uwzględniono	Z powodu bezpieczeństwa pieszych nie projektujemy łączników rowerowych z pominięciem sygnalizacji ; na projektowanym przejeździe rowerowym zostaną zaprojektowane łuki o promieniu r=2m ułatwiające wjazd/wyjazd z ul. Garwolińskiej.
57	PP	Zachować ciągłość nawierzchni DDR oraz chodnika na wyniesionych przejściach i przejazdach.	uwzględniono	Zostanie zachowana ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów i chodnika na wyniesionych przejściach i przejazdach.
58	PP	Na projekcie brakuje połączenia chodnika z przejściem dla pieszych przez Szaserów (między Wspólną Drogą oraz Romea i Julii).	uwzględniono	Pomyłka na rys. koncepcji zostanie skorygowana w projekcie (chodnik zamiast pasa zieleni między chodnikiem a drogą dla rowerów na wysokości przejścia dla pieszych).
59	PP	ad rys. 5. Zachować ciągłość nawierzchni DDR oraz chodnika na wyniesionych przejściach i przejazdach.	uwzględniono	Zostanie zachowana ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów i chodnika na wyniesionych przejściach i przejazdach.
60	EĆ	Po co nam kolejna droga dla rowerów, kiedy dopiero co ukończono równoległą (oddaloną mniej więcej o 50 metrów od Dwernickiego) drogę dla rowerów na ul. Chrzanowskiego? Ta na Chrzanowskiego nie cieszy się zresztą specjalną popularnością wśród rowerzystów i zazwyczaj stoi pusta. Czy ta droga na Dernickiego będzie biegła znikąd do nikąd i wydanie na nią pieniędzy było sztuką dla sztuki?	uwzględniono częściowo	Planowana infrastruktura dla rowerów w ciągu ulic Mińskiej – Stanisławowskiej – Dwernickiego – Szaserów umożliwi obsługę ruchu rowerowego dla kierunku wschód-zachód po północnej stronie ul. Grochowskiej; jest ona kontynuacją istniejącej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Szaserów w kierunku ul. Marsa i będzie alternatywą dla nieprzyjaznej dla rowerystów ul. Grochowskiej z wielopasową jezdnią o dużym natężeniu ruchu. Droga dla rowerów w ul. Chrzanowskiego ma funkcję lokalną i służy do obsługi sąsiadującej zabudowy mieszkaniowej oraz zapewnia bezpieczny dojazd rowerem do obiektów sportowych: kortów tenisowych i stadionu lekkoatletycznego klubu sportowego "Orzeł" oraz do hali sportowej przy ul. Siennickiej.

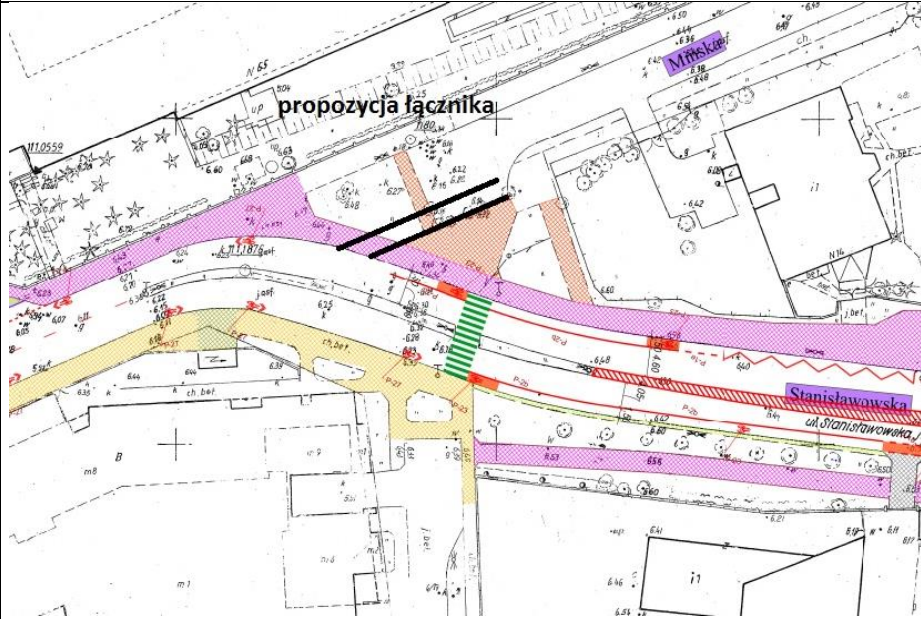
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
61	EĆ	Czy utworzenie ciągu rowerowego Stanisławowska - Dwernickiego - Szaserów oznacza likwidację miejsc parkingowych wzdłuż tych ulic, zabudowanych starymi domami nieposiadającymi garaży?	uwzględniono częściowo	Na części projektowanego ciągu rowerowego wzdłuż pasów ruchu dla rowerów, ze względu na bezpieczeństwo ruchu rowerowego, konieczne będzie zastąpienie dotychczasowego parkowania ukośnego lub prostopadłego - parkowaniem równoległym, co spowoduje redukcję liczby stanowisk postojowych. Dołożono starań, aby zachować możliwie jak największą liczbę stanowisk postojowych.
62	EĆ	Czy planowany ciąg rowerowy oznacza też, że chodniki zostaną oddzielone od trawników (tak jak zrobiono to na Dwernickiego), co oznacza, że mieszkańcy nie będą tam mogli wyprowadzać psów? Czy psy rowerzystom też przeszkadzają?	uwzględniono częściowo	Niskie płotki – wygradzenia typu ZOM - oddzielające trawnik od chodnika przy ul. Dwernickiego mają zapobiec wchodzeniu pieszych na trawnik oraz mają chronić zieleni przed niszczeniem, a także mają zapobiec nielegalnemu parkowaniu pojazdów na trawnikach i zieleńcach. Montaż tych wygradzeń nie jest powodowany złośliwością wobec właścicieli psów, a ma służyć ochronie zieleni miejskiej przed dewastacją.
63	EĆ	/.../ dołączono projekty, ale są tak małe i dla mnie nieczytelne, że na ich podstawie nie jestem w stanie wyrobić sobie zdania na temat planowanych zmian. Dlatego będę bardzo wdzięczna za udzielenie mi odpowiedzi.	uwzględniono częściowo	Na stronie internetowej Zarządu Dróg Miejskich zamieszczono rysunki w formacie PDF. Format PDF jest otwierany bezpośrednio przez większość dostępnych przeglądarek internetowych oraz przez wiele bezpłatnych programów, m.in. Adobe Acrobat Reader, które umożliwiają łatwe powiększanie fragmentów rysunku i jego wydruk. W przypadku podobnych trudności w przyszłości, związanych z odczytem materiałów zamieszczonych do konsultacji społecznych na stronie urzędu, prosimy o bezpośredni kontakt z pracownikami Urzędu Miasta, którzy postarają się pomóc w rozwiązaniu problemów technicznych.
64	TG	Tor jazdy roweru poza pasami dla rowerów nie może być wyznaczany /za pomocą znaków P-27/ na przedłużeniu osi pasa dla rowerów. Między skrzyżowaniami znaki P-27 muszą być trochę dalej (min. 1 metr od krawężnika), zaś w obrębie skrzyżowań - w osi pasa ruchu.	uwzględniono	Uwagę uwzględnimy w projekcie organizacji ruchu.
65	TG	Na łuku ul. Mińskiej znaki P-27 umieszczać w osi pasa ruchu (uwaga zaznaczona na rysunku)	uwzględniono częściowo	Rozważymy propozycję – należy przeanalizować czy wyznaczanie zalecanego toru ruchu rowerzystów na łuku ul. Mińskiej poprawi bezpieczeństwo ruchu, bo: jazda w osi pasa ruchu częściowo zapobiegłoby ew. zahaczeniu przez tył długich poj. ciężarowych na łuku, a rowerzysta byłby lepiej widoczny; z drugiej strony większość pojazdów na tej ulicy to sam. osobowe i ze wzgl. na bezpieczeństwo podczas wyprzedzania celowe jest pozostawienie prawej strony jezdni dla rowerów.
66	TG	Ul. Mińska : znaki P-27 zaznaczone za blisko krawężnika; odległość powinna być min. 1,0m (uwaga zaznaczona na rysunku)	uwzględniono	Uwagę uwzględnimy w projekcie organizacji ruchu.
67	TG	Ul. Stanisławowska - zachodni wylot skrzyżowania z ul. Terespolską: zawęzić pas ruchu tak, aby samochody nie omijały autobusu na przystanku (uwaga zaznaczona na rysunku)	uwzględniono częściowo	Zostanie wykonany pas dzielący w krawężnikach; jednak ze względu na konieczną łączną szerokość pasa ruchu dla rowerów 1,5m oraz pasa ruchu dla pojazdów min. 3,25m (ze wzgl. na ruch autobusów) kierowcy sam. osobowych nadal będą musieli omijać autobus na przystanku.
68	TG	Wlot ul. Terespolskiej na rondo z ul. Stanisławowską od strony południowej rondo: przysunąć przejście dla pieszych bliżej ronda (uwaga zaznaczona na rysunku)	nie uwzględniono	Nie przesuwamy przejścia dla pieszych do ronda ze względu na kolizję z latarnią i zielenią urządzoną.
69	TG	ul. Stanisławowska - wschodni wylot rondo z ul. Terespolską: wjazd na pas ruchu dla rowerów osłonić wysepką kosztem skrócenia miejsca postojowego (uwaga zaznaczona na rysunku)	uwzględniono	Wysepka kryjąca- osłaniająca początek pasa dla rowerów na wschodnim wylocie ronda zabezpieczy pas ruchu dla rowerów przed ścinaniem i najeżdżaniem przez pojazdy opuszczające rondo.
70	TG	ul. Stanisławowska - zachodni wylot skrzyżowania z ul. Podskarbińską: zawęzić jezdnię wyznaczając powierzchnię wyłączoną z ruchu na przedłużeniu istn. wyspy azylu dla pieszych (uwaga zaznaczona na rysunku)	uwzględniono	Istniejące wyspy azylu dla pieszych na wlotach ronda zostaną przebudowane na wyspy w krawężnikach oraz zostanie zaprojektowana wyspa w krawężnikach rozdzielająca kierunki ruchu na przedłużeniu azylu na zachodnim wylocie ronda.

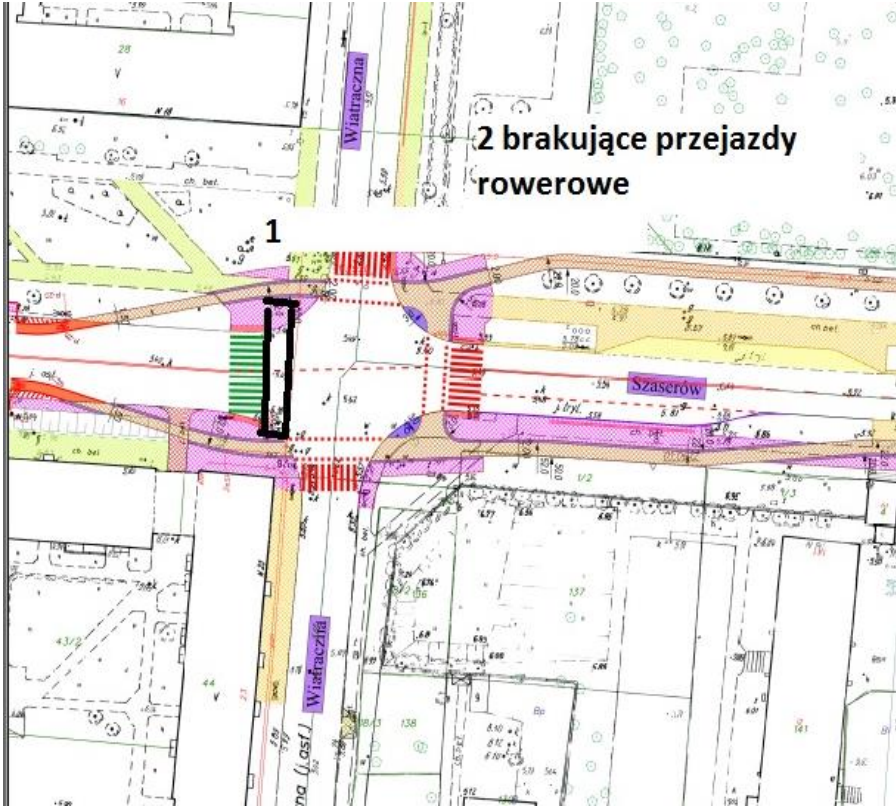
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
71	TG	Skrzyżowanie ul. Stanisławowskiej z ul. Podskarbińską: zawęzić do 3,0m pasy ruchu na ul.Podskarbińskiej na skrzyżowaniu aby skrócić przejścia dla pieszych (uwaga zaznaczona na rysunku)	nie uwzględniono	Ul. Podskarbińską prowadzony jest ruch autobusów miejskich.
72	TG	Skrzyżowanie ul. Dwernickiego z ul. Siennicką: zawęzić do 3,0m pasy wloty ul. Dwernickiego na skrzyżowanie za pomocą wydłużenia wyspy dzielącej lub wyznaczenie powierzchni wyłączzonej z ruchu P-21 w osi jezdni (uwaga zaznaczona na rysunku)	nie uwzględniono	Ul. Dwernickiego odbywa się autobusów miejskich, nie chcemy, żeby autobusy na długim odcinku najeżdżały na pas ruchu dla rowerów.
73	TG	Zachodni wylot ul. Dwernickiego za skrzyżowaniem z ul. Siennicką : czemu służy projektowane odgięcie pasa ruchu dla rowerów przed proj. równoległym stanowisku postojowym; odgicie to kieruje rowerzystę pod rozpędzone samochody (uwaga zaznaczona na rysunku)	uwzględniono częściowo	Odgięcie pasa ruchu dla rowerów zaprojektowano przed proj. równoległym stanowiskiem postojowym wyznaczonym na chodniku i częściowo na jezdni; odcinek odgięcia zostanie wydłużony, odgięcie pasa będzie łagodniejsze.
74	TG	Odcinek ul. Dwernickiego pomiędzy skrzyżowaniami z ul Kickiegi i ul. Mycielskiego: odsunąć odgięcia pasa ruchu dla rowerów od azyli dla pieszych kosztem likwidacji pojedynczych miejsc postojowych, są to miejsca potencjalnych kolizji rowerzystów z samochodami	uwzględniono	Odgięcie pasa ruchu dla rowerów zostaną wykonane pod mniejszym kątem i odsunięte od azyli dla pieszych.
75	TG	Wyznaczyć dodatkowe przejścia dla pieszych przez ul. Dwernickiego przy skrzyżowaniu z ul. Mycielskiego; wykonać azyły dla pieszych, odsunąć przystanki autobusowe od skrzyżowania (uwaga zaznaczona na rysunku)	uwzględniono częściowo	Rozważymy wyznaczenie dodatkowego przejścia przez wschodni wlot ul. Dwernickiego.
76	TG	Zawęzić zjazd na drogę wewnętrzną bez przejazdu - pomiędzy budynkami Dwernickiego 21 i Dwernickiego 19 (uwaga zaznaczona na rysunku)	uwzględniono	Wlot zostanie zawężony.
77	TG	Zawęzić wlot ul. Dwernickiego na skrzyżowaniu z ul. Wiatraczną; poszerzyć chodnik po południowo-zachodniej stronie skrzyżowania kosztem zawężenia jezdni i likwidacji niepotrzebnego pasa do skretu w prawo w ul. Wiatraczną ; poszerzenie chodnika zapobiegnie konfliktom rowerzystów z pieszymi	nie uwzględniono	Na tym skrzyżowaniu zostanie wyznaczony pas do lewoskrętu na wschodnim wlocie ul. Szaserów; na początku /końcu pasa ruchu dla rowerów zostaną zaprojektowane wyspy kryjące pas dla rowerów.
78	TG	Zlikwidować zatokę postojową do parkowania równoległego po stronie szpitala MON naprzeciw przystanku Dwernickiego-04; samochody niszczą chodnik parkując ukośnie z przednimi kołami na chodniku	uwzględniono częściowo	Chodnik zostanie zabezpieczony przed najeżdżaniem za pomocą słupków blokujących, donic lub w inny sposób; zatoka do parkowania równoległego przy szpitalu jest potrzebna.
79	TG	Zaprojektować odcinek chodnika wzdłuż drogi dla rowerów na długości przystanku autobusowego Dwernickiego-04, wyeliminuje to dwukrotne przekraczanie drogi dla rowerów przez pieszych idących wzdłuż ul. Szaserów	uwzględniono	Rysunek zostanie uzupełniony o ten odcinek chodnika.
80	TG	Zawęzić zjazd do szpitala MON, zmniejszyć promienie łuków w celu skrócenia długości przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów	nie uwzględniono	Niemożliwe jest zawężenie zjazdu i zmniejszenie promieni łuków; jest to główny zjazd do szpitala.
81	TG	Po południowej stronie ul Szaserów przy skrzyżownaiu z ul. Garwolińską zaprojektować łuk lub łącznik drogi dla rowerów dla skręcających w prawo w ul. Garwolińską	uwzględniono	Droga dla rowerów zostanie wydłużona do skrzyżowania z ul. Garwolińską, zostanie wykonany komplet przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania ul. Szaserów z ul. Garwolińską; skręt w/z ul. Garwolińska będzie możliwy poprzez przejazd rowerowy; zostanie wykonany komplet przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania ul. Szaserów z ul. Garwolińską; skręt w i z ul. Garwolińską będzie możliwy poprzez przejazd rowerowy.
82	TG	Wykonać dodatkowe dojście do przystanku Os. Młodych-01 - przejście dla pieszych za skosem wyjazdowym zatoki przystankowej; wiązałoby się to z likwidacją ~7 istniejących stanowisk postojowych . Proponuję wykonać wysepkę w osi jezdni na długości zatoki autobusowej tak, by ruch na prost w kierunku zachodnim na ul . Szaserów był prowadzony po istniejącej nawierzchni zatoki autobusowej. Na tym odcinku ulicy ruch jest mały i pojazdy opuszczające skrzyżowanie zmieszczą się za autobusem. (szkic wysepki i komentarz zamieszczony na rysunku)	nie uwzględniono	W odległości zaledwie 60 m jest istniejące przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną przy skrzyżowaniu z ul. Wspólna Droga.
83	TG	Uporządkować parkowanie po południowej stronie ul. Szaserów na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Nasielską i ul. Sztuki: czy jest to chodnik czy parking ? Należy albo uniemożliwić parkowanie na chodniku przylegającym do jezdni ul. Szaserów po stronie południowej i ustawić słupki blokujące wzdłuż jezdni zapobiegające parkowaniu na chodniku, albo dopuścić wyłącznie parkowanie równoległe na chodniku przy krawędzi jezdni; wyeliminować nieuporządkowane parkowanie w obszarze skrzyżowania i przy przejściach dla pieszych. (szkic i komentarz zamieszczony na rysunku)	uwzględniono	Parkowanie po południowej stronie ul. Szaserów pomiędzy ul. Nasielską i ul. ks. J. Sztuki zostanie uporządkowane - z pozostawieniem parkowania wyłącznie równoległego.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
84	TG	Zabezpieczyc przed parkowaniem chodnik po południowej stronie ul. Szaserów oraz w obrebie skrzyżowań z ulicami: Nasielską, Serocką i ul. ks.J.Sztuki - ustawić słupki blokujące (szkic i komentarz zamieszczony na rysunku)	uwzględniono	Parkowanie po południowej stronie ul. Szaserów pomiędzy ul. Nasielską i ul. ks. J. Sztuki oraz w obszarze wymienionych skrzyżowań zostanie uporządkowane, parkowanie w obszarze skrzyżowań zostanie wyeliminowane poprzez ustawienie słupków blokujących lub wygrodzeń typu ZOM.
85	TG	Zawęzić wlot ul. J. Sztuki po stronie południowej ul. Szaserów (szkic i komentarz zamieszczony na rysunku)	nie uwzględniono	Ul. ks. J. Sztuki po południowej stronie ul. Szaserów jest ulicą dwukierunkową z jezdnią szerokości 6,0m. Nie możemy wprowadzić wahadłowego ruchu na zawężonym wg Pana propozycji wlocie skrzyżowania, a proponowane zwężenie jezdni byłoby możliwe jedynie pod warunkiem wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na tej ulicy, co wiązałoby się ze zmianą organizacji ruchu na ul. Sztuki i sąsiadujących skrzyżowaniach, nie poprawiłoby znacząco bezpieczeństwa ruchu na tym skrzyżowaniu oraz wykracza poza zakres projektu drogi dla rowerów. Ze względu na ruch pojazdów ciężarowych (m.in. wywóz śmieci) oraz konieczność zapewnienia bezpiecznego wymijania się pojazdów na południowym wlocie i wylocie skrzyżowania ul. Sztuki z ul. Szaserów podjęto decyzję, że dotychczasowa geometria i szerokość ul. Sztuki pozostanie bez zmian.
86	TG	Na skrzyżowaniu ul. Szaserów z ul. Chłopickiego zlikwidować zielone strzałki do skrętu w prawo na zachodnim wlocie ul. Szaserów; dopuścić ruch na wprost z prawego pasa ruchu ze wzgl. na otwartą zatokę autobusową na wylocie wschodnim skrzyżowania; obecnie prawy pas ruchu jest pasem dla prawoskretu (szkic i komentarz zamieszczony na rysunku)	uwzględniono częściowo	W projekcie proponujemy dopuszczenie ruchu na wprost z prawego pasa ruchu oraz dostosowane zielonych strzałek do obecnie obowiązujących przepisów; wprowadzenie tych zmian będzie zależało od decyzji Inżyniera Ruchu.
87	TG	Na skrzyżowaniu ul. Szaserów z ul. Chłopickiego zlikwidować zieloną strzałkę do skrętu w prawo na wlocie północnym ul. Chłopickiego (szkic i komentarz zamieszczony na rysunku)	uwzględniono częściowo	W projekcie proponujemy dostosowane zielonych strzałek do obecnie obowiązujących przepisów; wprowadzenie tej zmiany będzie zależało od decyzji Inżyniera Ruchu.
88	MP	Rozumiem, że wyznaczenie drogi rowerowej po obu stronach ul. Szaserów jest zbyt kosztowne. Jeżeli tak to należy maksymalnie ułatwić dostęp do niej od strony pld, by mieszkańcy pld strony ulicy nie musieli specjalnie prowadzić roweru po pasach lub też jechać chodnikami by się dostać do nowej drogi. Inaczej stworzymy DDR który będzie trudno dostępny z innych kierunków niż tylko wschód-zachód.	uwzględniono częściowo	Zaprojektowane zostaną dodatkowe przejazdy rowerowe.
89	MP	 Konieczne jest wyznaczenie przejazdu rowerowego przy istniejącym przejściu dla pieszych przy wyjeździe ze szpitala.	nie uwzględniono	Przejazd rowerowy nie zostanie wykonany ze względu na brak miejsca: nie jest możliwe przesunięcie zatok autobusowych, nie można skorygować - zmniejszyć promieni łuków na zjeździe do CSK MON. Droga dla rowerów na wysokości Centralnego Szpitala Klinicznego MON została zaprojektowana po obu stronach ul. Szaserów i możliwa będzie kontynuacja jazdy rowerem wzdłuż ul. Szaserów, a przejazd na drugą stronę ulicy Szaserów będzie możliwy na najbliższym skrzyżowaniu.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
90	MP	Dlaczego na skrzyżowaniu Szaserów z Garwolińską tylko przejazdy po stronie Pł i Zachodniej. Osoby chcące włączyć się z osiedla po Pł-Wsch stronie będą musieli jechać po pasach.	uwzględniono	Zostanie wykonany komplet przejazdów przez wszystkie wloty na tym skrzyżowaniu.
91	MP	 Koniecznie wyznaczyć przejazd rowerowy na wysokości szkoły podstawowej by zapewnić bezpieczną drogę młodych rowerzystów.	uwzględniono	Przejazd rowerowy przy przejściu dla pieszych zostanie wykonany.
92	MP	Na skrzyżowaniu Szaserów/Wspólna Droga przydało by się wyznaczenie przejazdów po stronie wschodnie i zachodniej tak by osoby jadące ulicą Wspólna droga z Płd mogli swobodnie włączyć się na ddr. Inaczej rower jadący z Płd na Zachód będzie musiał zablokować skrzyżowanie i auta jadące z Płd na Płn.	nie uwzględniono	Możliwa bezpieczna jazda jezdnią ul. Wspólna Droga na zasadach ogólnych i skręt na drogę dla rowerów poprzez przejazd rowerowy.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
93	MP	Konieczne uzupełnienie skrzyżowania Szaserów z Chłopickiego o wszystkie przejazdy rowerowe. Jest to bardzo ruchliwe skrzyżowanie i przjazdy po wszystkich stronach ułatwi włączanie się na DDR i również opuszczanie zwłaszcza z kierunku pld. 	nie uwzględniono	Brak środków na przebudowę sygnalizacji świetlnej oraz usunięcie kolizji na całym skrzyżowaniu.
94	WK	Widzę tylko jeden wielki błąd. Są sierżanty rowerowe, ale co z dziećmi - ten sam błąd co na Ursynowie. Najwyższy czas tworzyć infrastrukturę przyjazną również dla dzieci, przecież to rejon wielkich osiedli mieszkaniowych. Do wyegzekwowania od kierowców przepisowego parkowania niezbędne będą stałe interwencje służb miejskich, a częstość kolizji rowerzystów z parkującymi i manewrującymi przy stanowiskach postojowych samochodami będzie ogromna, chociaż miejsca jest mnóstwo. Problemem może być przystanek i płot biurowca, ale w tym miejscu aż do Stanisławowskiej warto wprowadzić strefę TEMPO 30, jeśli zamierzacie spychać rowery na jezdnię. Dostępny jest szeroki chodnik, na którym stoją zaparkowane auta, lub 90 cm szerokości chodnika zajmują czerwone słupki. Poza tym ul. Stanisławowska to "żuki" - rozpędzone samochody dostawcze . /../. Rekomenduję na zwariowanej i dzikiej Pradze (pędzące na zabój w tym rejonie auta służbowe, dostawcze do 3,5t) zrobić zaporę w postaci zmiany projektu na klasyczną DDR.	uwzględniono częściowo	Proponowany wariant projektu jest realny do wykonania w ramach ograniczonego budżetu przeznaczonego na tą inwestycję. Uwzględnienie postulatu, aby wykonać wydzieloną drogę dla rowerów na całym odcinku objętym projektem byłoby znacznie droższe i z tego powodu jest niemożliwe do spełnienia.
95	WK	Pasy postojowe i stanowiska postojowe do parkowania równoległego przy krawędzi jezdni projektowane w ten sposób będą tak samo nieskuteczne jak na Świętokrzyskiej/Krakowskie Przedmieście. Z autopsji przedwczoraj: parking w kierunku Wisły za ul. Krakowskie Przedmieście, wyznaczone parkowanie równoległe. WSZYSTKIE AUTA ZAPARKOWANE SKOŚNIE LUB POPRZECZNIE, wszystkie auta zaparkowane na PASACH ROWEROWYCH, rowerem muszą zjechać na jezdnię pod inne auta!	uwzględniono częściowo	Staramy się walczyć z nieprzepisowym parkowaniem, szczególnie gdy zagraża ono bezpieczeństwu pieszych i rowerzystów. Choć egzekwowanie przepisów drogowych i nakładanie sankcji karnych za nieprzestrzeganie tych przepisów jest domeną policji i Straży Miejskiej, to Zarząd Dróg Miejskich prowadzi akcje informacyjne i edukacyjne w tym zakresie.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
96	WK	Może warto zaprojektować cały odcinek pierwszy raz inaczej, zgodnie z rekomendacjami Duńczyków czy Holendrów, by pasy na jezdni prowadzić od strony chodnika + separator betonowy na jezdni + parking równoległy dla samochodów BEZ SŁUPKÓW. Rekomenduję na zwiariowanej "i dzięki Pradze" (pędzące na zabój w tym rejonie auta służbowe, dostawcze do 3,5t) zrobić zaporę w postaci zmiany projektu na klasyczną DDR lub min. PASY ROWEROWE po prawej stronie parkingu nie jak w projekcie po lewej stronie.	uwzględniono częściowo	Pomysł jest dobry w przypadku budowy nowej ulicy. W tym przypadku wymagałby wykonania kompleksowej przebudowy ulicy, również w zakresie oświetlenia, kanalizacji deszczowej i usunięcia wielu kolizji z infrastrukturą podziemną oraz wycinki większości drzew, co radykalnie zwiększyłoby koszt inwestycji. Przy dostępnych środkach tak duży zakres remontu jest nierealny do wykonania, a wycinka drzew wywołałaby duży i uzasadniony opór społeczny.
97	MW	Mam prośbę o możliwość rozbudowania ścieżki rowerowej na ul. Szaserów oraz wzdłuż ul. Dwernickiego. Ścieżka na Pradze Południe jest bardzo krótka, a istnieją warunki aby można było dalej tą ścieżkę "pociągnąć" (np. szerokie chodniki), jazda w tym przypadku po jezdni jest niemożliwa ze względu na duży ruch autobusowy, wąską jezdnię i wiele dziur w jezdni co może spowodować ciężki upadek z roweru i potrącenie przez auto bądź autobus.	uwzględniono częściowo	Sądzymy że projekt spełni Pani oczekiwania; ze względu na ograniczony budżet oraz dostępną szeroką jezdnię w ciągu ulic Mińskiej –Stanisławowskiej – Dwernickiego na odcinku od ul. Mińskiej do ul. Wiatracznej zostaną wyznaczone pasy ruchu dla rowerów na jezdniach tych ulic. Proponowany wariant projektu jest realny do wykonania w ramach ograniczonego budżetu przeznaczonego na tą inwestycję. Wykonanie wydzielonej drogi dla rowerów na całym odcinku objętym projektem byłoby znacznie droższe i jest naszym zdaniem bezcelowe, gdyż pasy ruchu dla rowerów dobrze spełniają swoje zadanie – zob. przykład ul. Filtrowej czy ul. Świętokrzyskiej. Wyboje i wgniecenia przy krawędzi jezdni zostaną naprawione w przyszłości w ramach kompleksowego remontu nawierzchni ulicy, na który na razie brak środków.
98	WJ	 proponuję zbudować łącznik rowerowy na styku ulic Mińskiej/Stanisławowskiej, przy numerze Mińska 65, łączący parking z ulicą. powstałby wygodny skrót, omijający rondo dla ludzi jadących Terespolską w stronę Centrum (ZDJ. 1)	uwzględniono	łącznik rowerowy zostanie zaprojektowany.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
99	WJ	Strona zachodnia na skrzyżowaniu ulic Wiatracznej/Szaserów/Dwernickiego - bardzo potrzebny przejazd. Byłby kompletnie i łatwiejsze poruszanie się z osiedli przy ul. Chłopskiego na południe. 	nie uwzględniono	Nie projektujemy przejazdu rowerowego przez zachodni wlot skrzyżowania – mógłby powodować jazdę pod prąd jednokierunkowymi pasami ruchu dla rowerów.

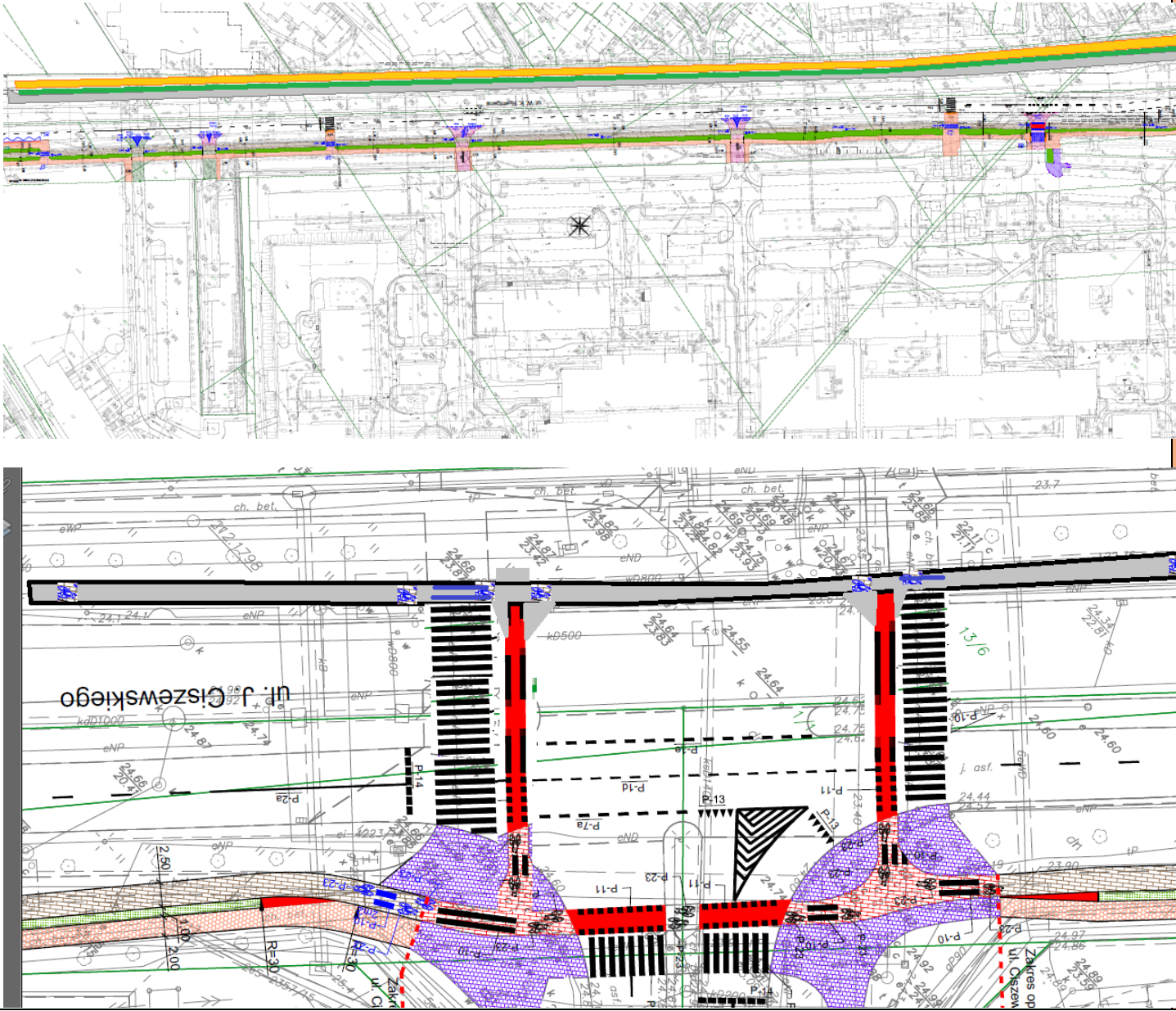
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
100	WJ	Na przeciwko Szpitala - jadąc przez park do szpitala nie mam możliwości przejechania, tak samo ze szpitala. Bardzo brakujący przejazd.	nie uwzględniono	Niemożliwe przesunięcie zatoki autobusowej ani zawężenie zjazdu do szpitala CSK MON.
101	WJ	Skrzyżowanie Szaserów/Wspólna droga - zachodnia strona, przejazd potrzebny wszystkim dzieciom dojeżdżającym do szkoły rowerem, ostatnio na tej ulicy było dużo wypadków powinniśmy zrobić jak najbezpieczniejszą drogę dlatego ten przejazd powinien istnieć.	nie uwzględniono	Ograniczony budżet inwestycji nie zapewnia wystarczających środków na przebudowę sygnalizacji świetlnej w zakresie niezbędnym do wyznaczenia przejazdów rowerowych przez ul. Szaserów na skrzyżowaniu z ul. Wspólna Droga.

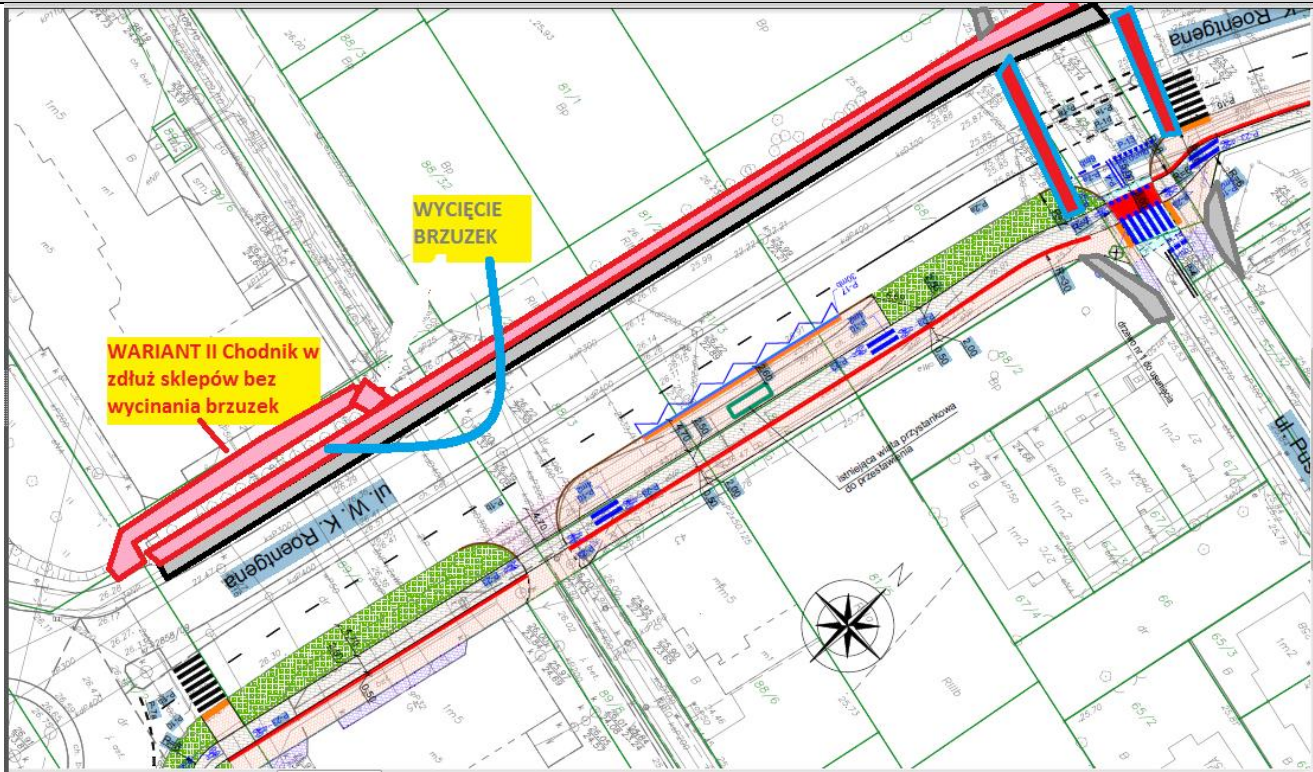
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
102	Warszawska Masa Krytyczna	Na wjazdach na posesje zachować niwele DDR i chodnika, zachować ciągłość nawierzchni oraz zastosować słupki blokujące wjazd na DDR i chodnik pojazdów innych niż rowery. Słupki blokujące lokalizować zgodnie z zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy 5523/2010.	uwzględniono	Proponowane rozwiązania uznajemy za standard w projektach nowych dróg dla rowerów; uwaga zostanie uwzględniona.
103	Warszawska Masa Krytyczna	Od ul. Podskarbińskiej do ul. Mycielskiego północny pas będzie wytyczony w miejscu kilkunastoletniego parkowania, wgnoty asfaltu, dziury, wyboje, pozapadane studzienki. Projekt należy rozszerzyć o frezowanie i wykonanie nowej nawierzchni na tym odcinku wraz z naprawą i regulacją studzienek.	uwzględniono częściowo	Brak środków na odnowę nawierzchni ulicy w ramach projektu drogi dla rowerów; w miarę możliwości postaramy się skoordynować realizację projektu z remontem ulicy lub naprawić uszkodzenia w formie łat w nawierzchni oraz regulacji zapadniętych studzienek i wpustów
104	Warszawska Masa Krytyczna	Skrzyżowanie ul. Dwernickiego z ul. Wiatraczną - doprojektować brakujący przejazd. Dodać wjazdy i zjazdy z DDR w ul. Wiatraczną.	nie uwzględniono	Nie projektujemy przejazdu rowerowego przez zachodni wlot skrzyżowania – mógłby powodować jazdę pod prąd jednokierunkowy mi pasami ruchu dla rowerów.
105	Warszawska Masa Krytyczna	Skrzyżowanie Szaserów z ul. Garwolińską: zaprojektować komplet przejść i przejazdów rowerowych po obwodzie skrzyżowania. Zaprojektować wjazdy i zjazdy z DDR w ul. Garwolińską.	uwzględniono	Na skrzyżowaniu z ul. Garwolińska zostanie zaprojektowany komplet przejazdów rowerowych oraz wyłukowania ułatwiające wjazd i zjazd na drogę dla rowerów.
106	Warszawska Masa Krytyczna	Skrzyżowanie ul. Szaserów z ul. Wspólna Droga: Zaprojektować komplet przejść i przejazdów po obwodzie skrzyżowania. Zaprojektować wjazdy i zjazdy z DDR w ul. Wspólna Droga.	nie uwzględniono	Ograniczony budżet inwestycji nie zapewnia wystarczających środków na przebudowę sygnalizacji świetlnej w zakresie niezbędnym do wyznaczenia przejazdów rowerowych przez ul. Szaserów na skrzyżowaniu z ul. Wspólna Droga.
107	Warszawska Masa Krytyczna	Skrzyżowanie ul. Szaserów z ul. Nasielską: Zaprojektować komplet przejść i przejazdów po obwodzie skrzyżowania. Zaprojektować wjazdy i zjazdy z DDR w ul. Nasielską.	uwzględniono częściowo	Ul. Nasielska jest ulicą osiedlową o b. małym natężeniu ruchu, wykonywanie przejazdów rowerowych przy tym skrzyżowaniu jest zbędne; ruch rowerów będzie odbywał się na zasadach ogólnych przez skrzyżowanie. zostaną wykonane przejścia dla pieszych bez przejazdów.
108	Warszawska Masa Krytyczna	Skrzyżowanie ul. Szaserów z ul. Serocką: Zaprojektować komplet przejść i przejazdów po obwodzie skrzyżowania. Zaprojektować wjazdy i zjazdy z DDR w ul. Serocką.	uwzględniono częściowo	Ul. Serocka jest ulicą osiedlową o b. małym natężeniu ruchu, wykonywanie przejazdów rowerowych przy tym skrzyżowaniu jest zbędne; ruch rowerów będzie odbywał się na zasadach ogólnych przez skrzyżowanie. zostaną wykonane przejścia dla pieszych bez przejazdów.
109	Warszawska Masa Krytyczna	Skrzyżowanie ul. Szaserów z ul. ks. J. Sztuki: Zaprojektować komplet przejść i przejazdów po obwodzie skrzyżowania z ul. ks. J. Sztuki.	uwzględniono częściowo	Możliwa bezpieczna jazda jeźdźcą ul. Sztuki na zasadach ogólnych i skręt na drogę dla rowerów poprzez przejazd rowerowy. Zostaną wykonane przejścia dla pieszych bez przejazdów rowerowych.
110	Warszawska Masa Krytyczna	Skrzyżowanie ul. Szaserów z ul. Chłopickiego: Zaprojektować wjazdy i zjazdy z DDR w ul. Chłopickiego	nie uwzględniono	Brak środków na przebudowę sygnalizacji świetlnej oraz usunięcie kolizji na całym skrzyżowaniu.
111	Spotkanie konsultacyjne	Na skrzyżowaniu ul. Wiatracznej z ul. Szaserów na wschodnim wlocie ul. Szaserów jest potrzebny wydzielony pas dla lewoskrętu. Remont ul. Wiatracznej jest planowany w 2017r.	uwzględniono	Pas do lewoskrętu na wschodnim wlocie ul. Szaserów na skrzyżowaniu z ul. Wiatraczną zostanie uwzględniony w projekcie stałej organizacji ruchu.
112	Spotkanie konsultacyjne	Zalegalizować parking przed budynkiem mieszkalnym Szaserów nr 139	nie uwzględniono	Brak miejsca, kolizja z projektowaną drogą dla rowerów.
113	Spotkanie konsultacyjne	Zaprojektować znak "Nakaz skrętu w prawo za znakiem" na zjeździe bramowym do posesji Szaserów 129 po stronie południowej ulicy Szaserów.	uwzględniono	Zostanie uwzględniony w projekcie stałej organizacji ruchu.
114	Spotkanie konsultacyjne	Wykonać przejazd rowerowy przy zjeździe do szpitala MON po stronie zachodniej zjazdu	nie uwzględniono	Brak miejsca na przesunięcie zatok autobusowych, nie można skorygować - zmniejszyć promieni łuków na zjeździe do CSK MON.
115	Spotkanie konsultacyjne	Przy wyjściu z parku wykonać pas zieleni i ustawić stojaki rowerowe; zagospodarowanie terenu wykonać w taki sposób, aby rozproszyć pieszych wychodzących z parku na drogę dla rowerów.	uwzględniono	Na części chodnika - w pasie drogowym ul. Szaserów zostanie zaprojektowany zieleńiec i stojaki dla rowerów.
116	Spotkanie konsultacyjne	Na skrzyżowaniu ul. Garwolińskiej z ul. Szaserów dodać komplet przejazdów rowerowych	uwzględniono	Zostanie wykonany komplet przejazdów przez wszystkie wloty skrzyżowania.

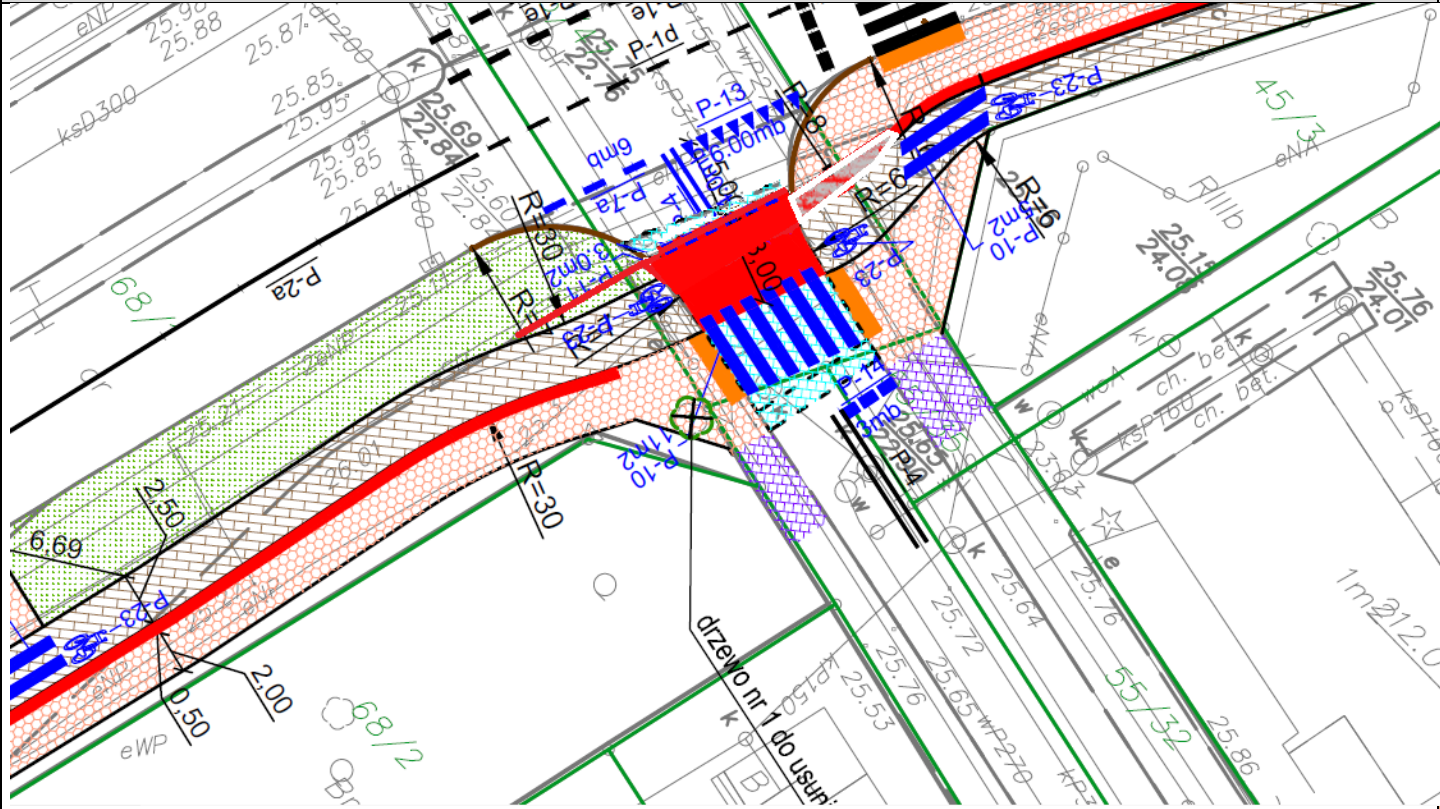
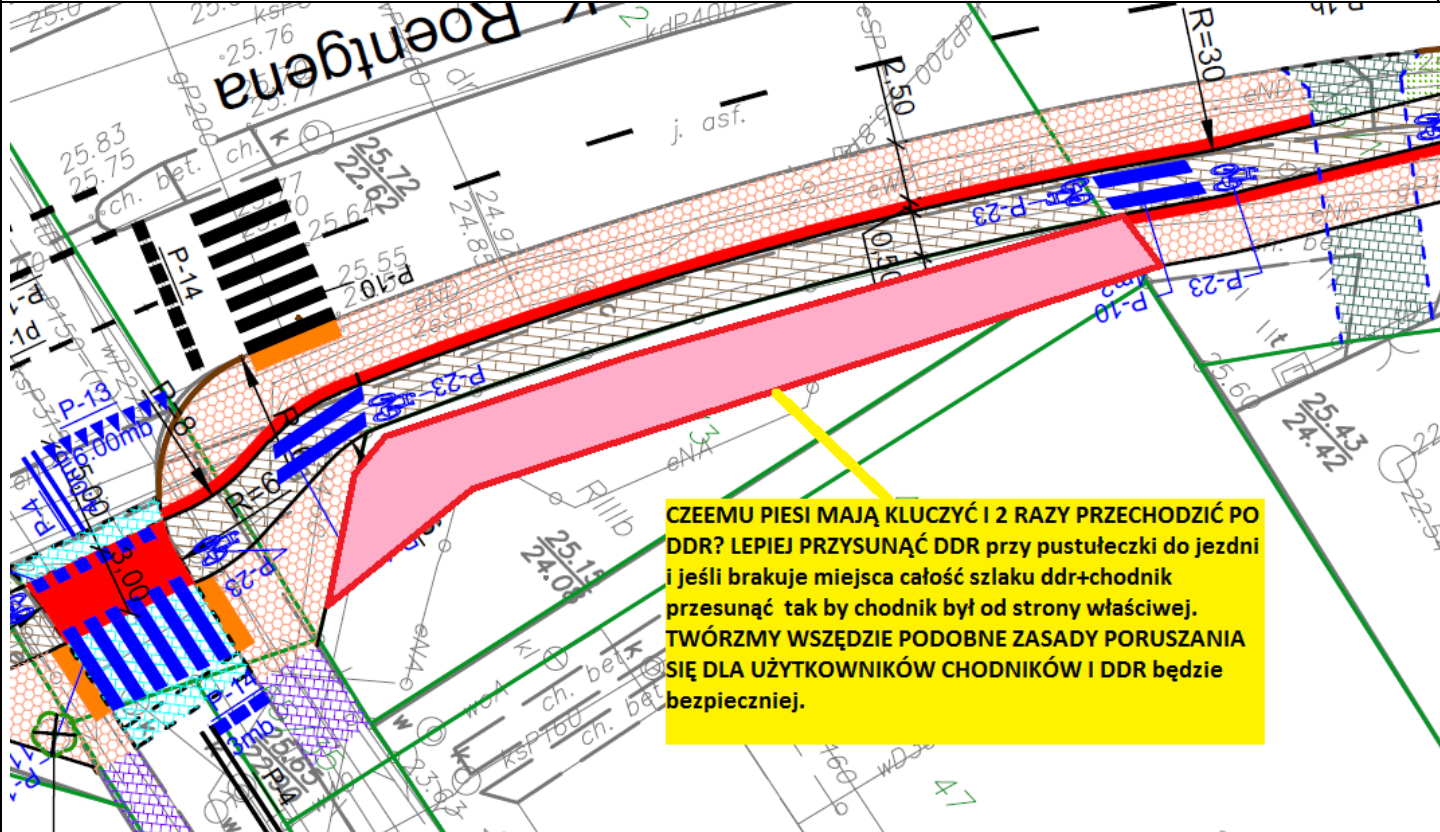
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
117	Spotkanie konsultacyjne	Na skrzyżowaniu ul. Garwolińskiej z ul. Szaserów wyokrąglić łukiem o promieniu 2m krawędzie drogi dla rowerów wzdłuż ul. Szaserów od strony skrzyżowania, by umożliwić skręt w kierunku/ skręt z/ ul. Garwolińskiej	uwzględniono	Na skrzyżowaniu z ul Garwolińska zostanie zaprojektowany komplet przejazdów rowerowych oraz wyłukowania ułatwiające wjazd i zjazd na DDR.
118	Spotkanie konsultacyjne	Znak D-41 "Strefa zamieszkania" na ul. Romea i Julii przesunąć - ustawić na granicy pasa drogowego	uwzględniono	Przestawienie znaku zostanie uwzględnione w projekcie stałej organizacji ruchu.
119	Spotkanie konsultacyjne	Wyznaczyć przejazdy przy przejściach dla pieszych w sąsiedztwie szkoły i przedszkola	nie uwzględniono	Kolizja z sygnalizacją świetlną , brak środków na przebudowę sygnalizacji.
120	Spotkanie konsultacyjne	Usunąć kiosk ruchu przy ul. Wspólna Droga, przestawić wiatę przystankową w kier. Zachodnim, skorygować łuk drogi dla rowerów	uwzględniono częściowo	Wiata zostanie przestawiona w kierunku zachodnim, kiosk pozostanie w obecnym miejscu.
121	Spotkanie konsultacyjne	Wyznaczyć dodatkowe przejazdy rowerowe przy ul. Wspólna Droga	nie uwzględniono	Ograniczony budżet inwestycji nie zapewnia wystarczających środków na przebudowę sygnalizacji świetlnej w zakresie niezbędnym do wyznaczenia przejazdów rowerowych przez ul. Szaserów na skrzyżowaniu z ul. Wspólna Droga.
122	Spotkanie konsultacyjne	Skrzyżowanie Szaserów z ul. Nasielską: wyznaczyć dodatkowe przejście dla pieszych przez ul. Szaserów po stronie zachodniej skrzyżowania, dodać przejazd rowerowy przy istn. przejściu dla pieszych po wschodniej stronie skrzyżowania	uwzględniono częściowo	Zostaną wykonane przejścia dla pieszych bez przejazdów.
123	Spotkanie konsultacyjne	Skrzyżowanie ul. Szaserów z ul Serocką : dodać przejazdy rowerowe przez północny i wschodni wlot skrzyżowania, wyznaczyć przejście dla pieszych po stronie wschodniej	uwzględniono częściowo	Zostaną wykonane przejścia dla pieszych bez przejazdów rowerowych.
124	Spotkanie konsultacyjne	ul. Ks.J.Sztuki - dodać przejazdy rowerowe	uwzględniono częściowo	Zostaną wykonane przejścia dla pieszych bez przejazdów.
125	Spotkanie konsultacyjne	ul. Chłopskiego - dodać kpl. przejazdów rowerowych; usunąć wystające krawężniki i wygładzić ścieki przykrawężnikowe przy przejazdach rowerowych	uwzględniono częściowo	Krawężniki zostaną obniżone; nie wyznaczamy komplet przejazdów z powodu ograniczonego budżetu.
126	Spotkanie konsultacyjne	ze względu na wgniecenia i koleiny w nawierzchni przy krawędzi jezdni ul Dwernickiego po stronie północnej na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ul.Podskarbińską i skrzyżowaniem z ul. Mycielskiego należy wykonać odcinek drogi dla rowerów zamiast pasów ruchu dla rowerów	uwzględniono	Będzie remont nawierzchni.

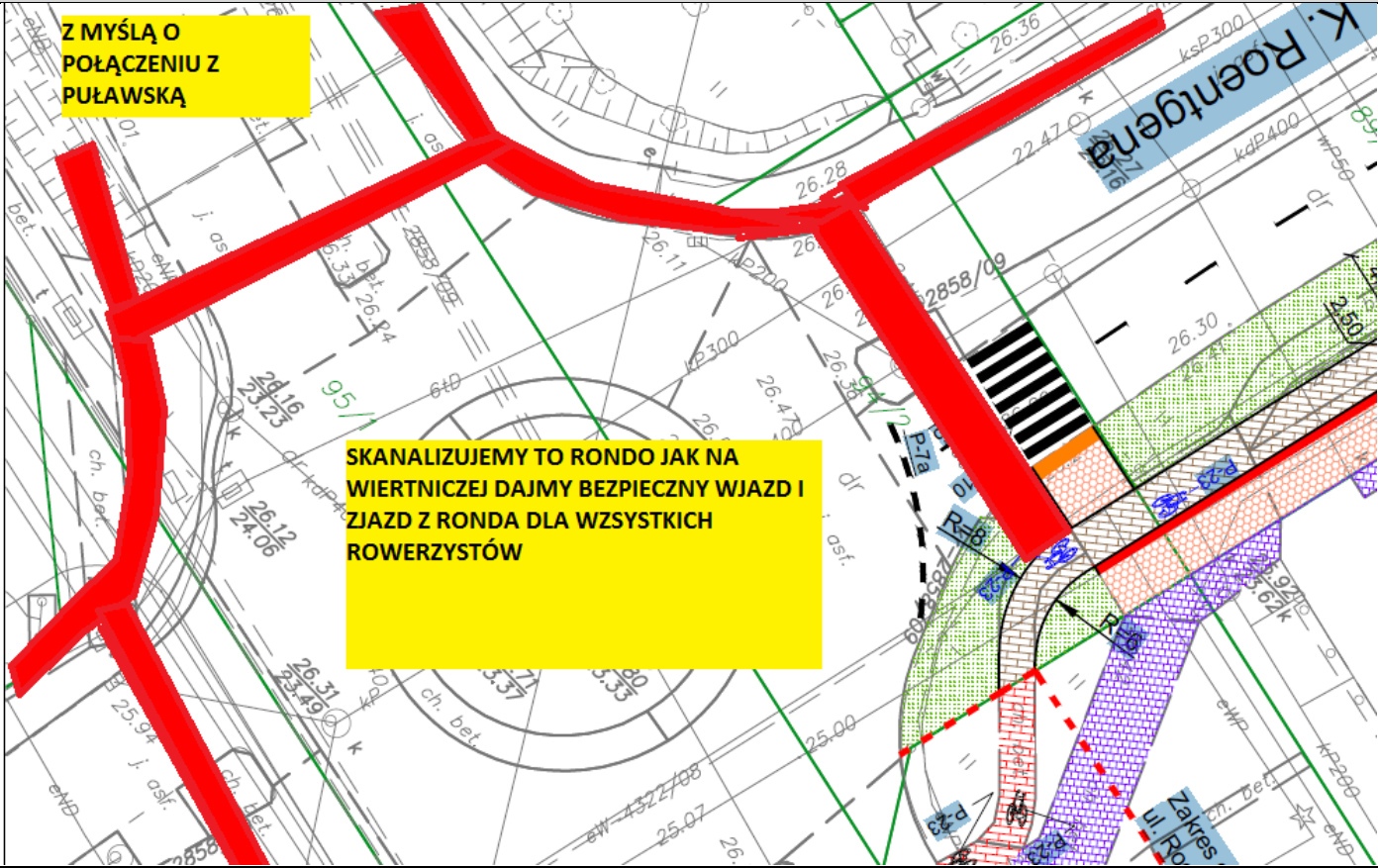
CZĘŚĆ 3 URSYNÓW

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	Warszawska Masa Krytyczna	Należy doprojektować przejazdy przez al. KEN i ul. Ciszewskiego na tych wlotach skrzyżowania na których obecnie ich nie ma. Znajdujące się przy tym skrzyżowaniu centrum handlowe generuje duży ruch rowerowy, a do znajdujących się tam parkingów rowerowych nie ma możliwości zgodnego z prawem dojazdu. Zasadnym z uwagi na duży ruch rowerowy wydaje się rozważenie zakresu opracowania o dobudowanie odcinka drogi rowerowej po wschodniej stronie al. KEN (przy centrum handlowym) od ul. Ciszewskiego do wjazdu na osiedle przy ul. Polinezyjskiej wraz z przejazdem przez al. KEN przy skrzyżowaniu z drogą dojazdową do osiedli przy ul. Polinezyjskiej i ul. Hawajskiej.	nie uwzględniono	Wyznaczenie przejazdów dla rowerzystów przez brakujące wloty skrzyżowania al. KEN i ul. Ciszewskiego wiązałoby się z kompleksową przebudową sygnalizacji, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
2	Warszawska Masa Krytyczna	Należy doprojektować dojście i dojazd do osiedla przy ul. Hawajskiej bezpośrednio ze skrzyżowania. Od momentu powstania osiedla pomimo wybudowania al. KEN nie ma dojścia bezpośrednio ze skrzyżowania co skutkowało powstaniem szerokiego przedepu. Znajdujące się na mapie dojście jest oznakowane (w rejonie przystanku autobusowego - chodnik betonowy) w sposób nieprawidłowy. W rzeczywistości są to schody które ze względu na swoją budowę (szerokość i wysokość stopni) są bardzo niewygodne w użyciu oraz uniemożliwiają dostęp do osiedla przez osoby o ograniczonej mobilności.	nie uwzględniono	Opracowanie przewiduje ingerencję wyłącznie w granicach pasa drogowego.
3	Warszawska Masa Krytyczna	Z uwagi na posadowienie w tym rejonie reklamy wielkoformatowej (narożnik od strony osiedla przy ul. Hawajskiej) należy zaprojektować dodatkowe zabezpieczenia przed niszczeniem drogi rowerowej i chodnika przez pojazdy ciężarowe z wysięgnikami koszowymi używanymi przez firmę obsługującą reklamę.	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania dotyczącym ul. Ciszewskiego.
4	Warszawska Masa Krytyczna	W pasie zieleni rozdzielającym drogę rowerową i chodnik zaprojektować nasadzenia z niskich krzewów które dodatkowo wyróżnią podział.	uwzględniono	
5	Warszawska Masa Krytyczna	Przy przystanku autobusowym (strona wschodnia) zawęzić istniejący chodnik do szerokości wyznaczonej projektowanym przejściem przez drogę rowerową. Przy przystanku autobusowym zaprojektować dodatkowe zabezpieczenia przed nielegalnym parkowaniem.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
6	Warszawska Masa Krytyczna	Z uwagi na zlokalizowane pawilony handlowe zaprojektować dodatkowe zabezpieczenia przed dewastowaniem chodnika i drogi rowerowej przez samochody oraz nielegalnym parkowaniem.	Uwzględniono	
7	Warszawska Masa Krytyczna	ul. Roentgena na całym odcinku z uwagi na brak darmowych miejsc parkingowych przy Centrum Onkologii oraz notorycznym zajmowanie każdego dostępnego miejsca przez nielegalnie parkujące samochody zaprojektować dodatkowe zabezpieczenia przed dewastowaniem chodnika i drogi rowerowej przez samochody oraz nielegalnym parkowaniem.	uwzględniono	Z zastrzeżeniem, że istniejące przejazdy dla rowerów o szerokości 2,00 m nie pozwalają na usytuowanie słupków blokujących U-12c w osi drogi dla rowerów.
8	WK	URSYNÓW - to niezwykle gęsta obustronna zabudowa. Ta ulica jak KEN powinna być obustronnie "wyposażona" w DDR i skanalizowana we wszystkich kierunkach. tym bardziej że po obu stronach jest na to miejsce. 	nie uwzględniono	Opracowanie zakłada remont istniejącej drogi dla rowerów wraz z uzupełnieniem brakujących fragmentów. Budowa drogi dla rowerów po drugiej stronie ciągu ulic Roentgena i Ciszewskiego znajduje się poza zakresem opracowania.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				
9	WK	Ciszewskiego warto poprowadzić DDR tak by można przy modernizacji CISZEWSKIEGO poprowadzić ddr zgodnie ze sztuką.	nie uwzględniono	Uwaga niezrozumiała.
10	WK	Warto "WYPROSTOWAĆ" DDR tam gdzie jest to możliwe. Państwo muszą nauczyć projektantów że wszelkie manewry przed przejazdami powodują iż rowerzysta musi zająć się pilnowaniem krzywizny TORU JAZDY + wężykowanie, zamiast skupić się na sprawdzaniu co się dzieje na wjeździe. Ewidentny przykład płynie z Rzymowskiego, Gdzie przy Palutha przed samym skrzyżowaniem mamy skręt w prawo, przejście dla pieszych i słupki centralnie na skřęcie Naturalny tor jazdy jest na wprost słupka, ew. pod prąd (na ddr).A przejazd powinien być przysunięty bliżej jezdni i być poprowadzony na poziomie jezdni 4-6 metrów przed skrzyżowaniem.	nie uwzględniono	Zgodnie z wymaganiami Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy (bazującymi na Dz.U.2003.220.2181 zał. nr 2 punkt 7.8) przejazdy dla rowerzystów i przejścia dla pieszych należy odsunąć od jezdni o 5,00 m w celu zapewnienia przestrzeni akumulacji dla pojazdów pomiędzy jezdnią a przejazdem dla rowerzystów/przejściem dla pieszych.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				
11	WK	 CZEEMU PIESI MAJĄ KLUCZYĆ I 2 RAZY PRZECHODZIĆ PO DDR? LEPIEJ PRZYSUNĄĆ DDR przy pustuleczki do jezdni i jeśli brakuje miejsca całość szlaku ddr+chodnik przesunąć tak by chodnik był od strony właściwej. TWÓRZMY WSZĘDZIE PODOBNE ZASADY PORUSZANIA SIĘ DLA UŻYTKOWNIKÓW CHODNIKÓW I DDR będzie bezpieczniej.	uwzględniono częściowo	Dla poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego w tym miejscu zaproponowano zawężenie pasów ruchu na jezdni do minimalnym przepisowych szerokości. Ostateczna decyzja co do tego rozwiązania leży w gestii Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy. Działka zaznaczona w uwadze nie jest we władaniu ZDM.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
12	WK		nie uwzględniono	Przebudowa skrzyżowania ul. Płaskowickiej i ul. Roentgena znajduje się poza zakresem opracowania.
13	ŁT	Zabezpieczenie chodnika i przystanku przy Makolągwy słupkami przed nielegalnym parkowaniem, które dziś ma tam miejsce (patrz zdjęcie w załączeniu)	uwzględniono	
14	ŁT	Wyłączenie zielonej strzałki na skrócie z Roentgena w Pileckiego, gdzie kierowcy nie zatrzymując się masowo wymuszają pierwszeństwo na jadących na zielonym przez Roentgena rowerzystach	uwzględniono częściowo	Wyświetlanie zielonych strzałek zostanie dostosowane do obecnie obowiązujących przepisów.
15	GS	Wszystkie przejazdy rowerowe w projektach są zawsze odsuwane od skrzyżowań? Na Zachód od Odry, o ile jest odseparowany DDR, to na skrzyżowaniu zbliża się on do jezdni i przecina skrzyżowanie jak najbliżej toru samochodów, co zapewnia obustronną widoczność kierowcom i rowerzystom. W Warszawie zawsze projektujecie Państwo na odwrót. Wady są 3: rowerzysta musi solidnie zwolnić na przejeździe, kierowca gorzej widzi rowerzystów, dla kierowcy nieczytelny jest zamiar rowerzysty, bowiem przed samym skrzyżowaniem zmienia on 2 razy kierunek jazdy. Wcielajmy rozwiązania, które sprawdziły się w krajach o znacznie bogatszej tradycji wykorzystania roweru jako środka transportu.	nie uwzględniono	Zgodnie z wymaganiami Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy (bazującymi na Dz.U.2003.220.2181 zał. nr 2 punkt 7.8) przejazdy dla rowerzystów i przejścia dla pieszych należy odsunąć od jezdni o 5,00 m w celu zapewnienia przestrzeni akumulacji dla pojazdów pomiędzy jezdnią a przejazdem dla rowerzystów/przejściem dla pieszych.
16	GS	Na skrzyżowaniach z przejazdami rowerowymi należy zlikwidować zielone strzałki.	uwzględniono częściowo	Wyświetlanie zielonych strzałek zostanie dostosowane do obecnie obowiązujących przepisów.
17	HM	Nawiązując do konsultacji społecznych z dnia 08.06.2016r. dotyczących ścieżki rowerowej na Ursynowie, wnoszę o uwzględnienie w planie ścieżki rowerowej przy skrzyżowaniu ulic Pileckiego i Ciszewskiego istniejących pawilonów handlowych. Pawilony te od lat wpisane są w to miejsc. Są użyteczne i potrzebne okolicznym mieszkańcom, na co mamy bardzo liczne dowody poparcia. Jest to również miejsce pracy, źródło utrzymania, czasem jedyne, wielu pracowników zatrudnionych w pawilonach, jak również ich właścicieli. Przy w/w skrzyżowaniu jest wystarczająco dużo miejsca by współistniała zarówno nowa ścieżka rowerowa, jak i dotychczasowe pawilony, co potwierdził przedstawiciel ZDM Pan Mikołaj Pieńkos, życzliwie przyjmując mój wniosek na spotkaniu. Ze swej strony deklaruję współpracę w zakresie podniesienia estetyki pawilonów, rozwiązania logistyki dostaw.	uwzględniono częściowo	W ramach opracowania zaproponowane zostanie miejsce na lokalizację nowych pawilonów handlowych w miejscu mniej konfliktogennym.

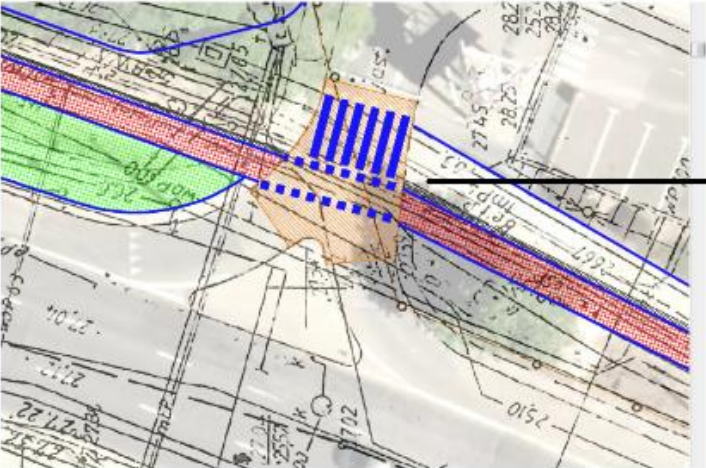
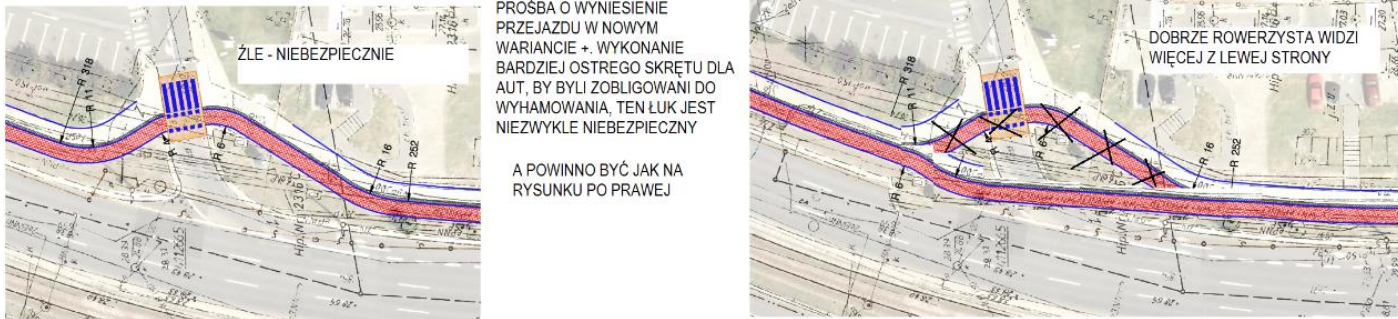
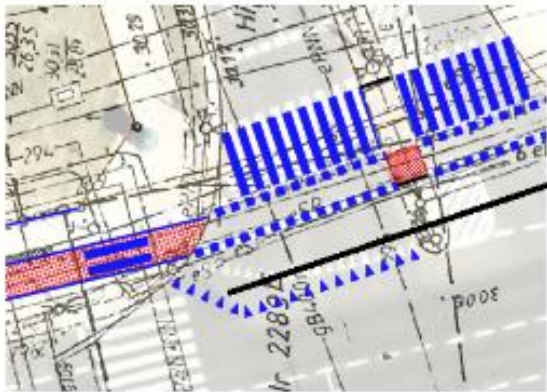
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
18	ZM	1. Należy wyprostować wlot ul. Makolągwy tak, by włączyła się do Roentgena pod kątem prostym. Poprawi to wzajemną widoczność i pozwoli poprawić geometrię drogi dla rowerów. Ewentualnie zamienić Makolągwy w jednokierunkową (do pary z Pustuleczki).	nie uwzględniono	Przejazd dla rowerzystów przez ul. Makolągwy zostanie poprowadzony na wyniesionym płytowym progu zwalniającym zapewniającym wystarczająco wysoki poziom bezpieczeństwa.
19	ZM	2. Na rondzie Roentgena / Płaskowickiej należy doprojektować brakujące przejazdy dla rowerów. Zjazdy z ronda powinny zostać zwężone do jednego pasa ruchu - dwupasowe zjazdy z ronda są bardzo niebezpieczne dla pieszych i rowerzystów.	nie uwzględniono	Przebudowa skrzyżowania ul. Płaskowickiej i ul. Roentgena znajduje się poza zakresem opracowania.
20	ZM	3. Wskazane byłoby przy okazji przeniesienie przystanku Ursynów Zach. 03 bliżej ronda. Między przejściem dla pieszych na rondzie a pierwszym zjazdem jest ok. 35 m, istniejąca krawędź peronowa ma niecałe 20 m – przystanek można zatem zmieścić bezpośrednio za rondem, co ułatwi przesiadki i dotarcie do głównego celu podróży w okolicy – centrum handlowego.	nie uwzględniono	Zaprojektowane rozwiązanie zostało zaakceptowane przez Zarząd Transportu Miejskiego.
21	ZM	4. Bliżej przejścia dla pieszych można przenieść również przystanek Makolągwy 01.	nie uwzględniono	Przystanek <i>Makolągwy 01</i> zgodnie z uwagami Zarządu Transportu Miejskiego zostanie przesunięty bliżej Centrum Onkologii w kierunku ul. Pileckiego.
22	ZM	5. Przejścia i przejazdy przez ulice Makolągwy i Pustuleczki powinny zostać wykonane z zachowaniem ciągłości nawierzchni i niwelety drogi dla rowerów i chodnika.	uwzględniono	
23	WMK	Na etapie projektowania konieczne jest wskazanie wszystkich miejsc kolizji nowo budowanej infrastruktury pieszej i rowerowej oraz remontowanej infrastruktury pieszej i rowerowej z punktami sieci poligonowej. Należy opracować w porozumieniu z Biurem Geodezji i Katastru Urzędu m.st. Warszawy ul. Sandomierska 12 program ochrony lub w przypadku możliwości zachowania danego punktu projekt odtworzenia sieci.	uwzględniono	
24	Spotkanie konsult.	Należy zrezygnować z projektowanej 1,00-1,50 m opaski zieleni pomiędzy chodnikiem i drogą dla rowerów i poszerzyć drogę dla rowerów do 3,00 m, w szczególności na odcinku od ul. Dereniowej do al. Komisji Edukacji Narodowej.	nie uwzględniono	1,50 m opaska zieleni pomiędzy chodnikiem i drogą dla rowerów jest rozwiązaniem standardowym stosowanym we wszystkich projektach.
25	Spotkanie konsult.	Należy bezwzględnie przewidzieć skrajnię od drzew, zarówno w poziomie jak i w pionie.	uwzględniono	
26	Spotkanie konsult.	Na odcinku od ul. Dereniowej do al. Komisji Edukacji Narodowej należy zaprojektować przynajmniej dwa łączniki do jezdni serwisowej osiedla Hawajska.	uwzględniono częściowo	Opracowanie przewiduje ingerencję wyłącznie w granicach pasa drogowego. Zaprojektowane zostaną przerwy w opasce zieleni pozwalające na wjazd na drogę dla rowerów z terenu osiedlowego.
27	Spotkanie konsult.	Na skrzyżowaniu ul. Ciszewskiego i ul. Pileckiego należy zawęzić pas zieleni pomiędzy drogą dla rowerów i platformą przystankową oraz wygospodarować więcej miejsca na istniejące obiekty handlowe.	uwzględniono częściowo	W ramach opracowania zaproponowane zostanie miejsce na lokalizację nowych pawilonów handlowych w miejscu mniej konfliktogennym.
28	Spotkanie konsult.	Pawilony handlowe na skrzyżowaniu ul. Ciszewskiego i ul. Pileckiego należy pozostawić w istniejącej lokalizacji.	uwzględniono częściowo	W ramach opracowania zaproponowane zostanie miejsce na lokalizację nowych pawilonów handlowych w miejscu mniej konfliktogennym.
29	Spotkanie konsult.	We wschodnim narożniku skrzyżowania ul. Ciszewskiego i ul. Pileckiego należy zaprojektować łącznik drogi dla rowerów i jezdni osiedlowej.	nie uwzględniono	Opracowanie przewiduje ingerencję wyłącznie w granicach pasa drogowego.
30	Spotkanie konsult.	W południowym narożniku skrzyżowania ul. Roentgena i ul. Pileckiego należy zaprojektować zieleńce z dodatkowymi nasadzeniami.	uwzględniono	
31	Spotkanie konsult.	W południowym narożniku skrzyżowania ul. Roentgena i ul. Pileckiego należy zabezpieczyć chodniki i drogę dla rowerów przed nielegalnym parkowaniem.	uwzględniono	
32	Spotkanie konsult.	Wzdłuż ul. Ciszewskiego przejazdy dla rowerzystów i przejścia dla pieszych należy zaprojektować na wyniesieniach.	uwzględniono częściowo	Wyniesione przejazdy dla rowerzystów i przejścia dla pieszych przewidziano na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej.

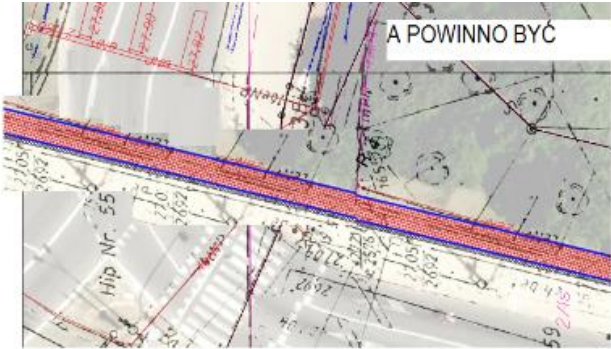
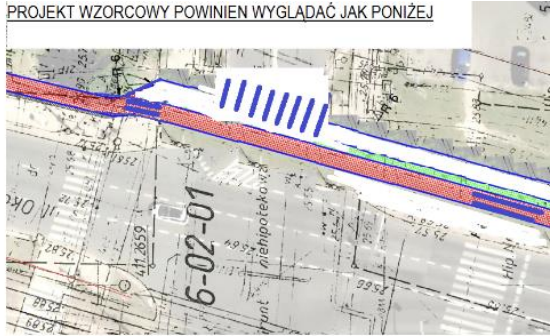
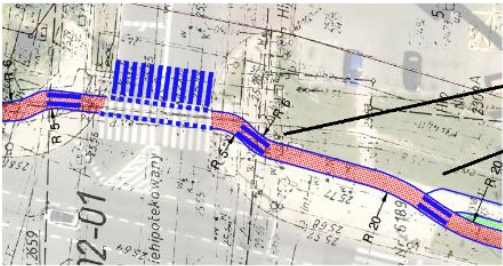
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
33	Spotkanie konsult.	Należy zaprojektować przejazd dla rowerzystów przez ul. Roentgena przy przejściu dla pieszych na wysokości ul. Makolągwy oraz przy przejściu dla pieszych na wysokości ul. Pustułeczki.	uwzględniono częściowo	Przy ul. Makolągwy zostanie zaproponowane rozwiązanie analogiczne do skrzyżowania ul. Świętokrzyskiej i ul. Czackiego umożliwiające łatwe włączenie się na drogę dla rowerów.

CZĘŚĆ 4 WOLA

A. Okopowa

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	SŁ	W związku z planowanym wybudowaniem kolejnych ścieżek rowerowych w Warszawie jak najbardziej popieram budowę odcina Okopowa-Towarowa, ponieważ aktualnie nie ma tam dobrych warunków do jazdy i rowerzyści wybierają trasę przy Jana Pawła. Budowa tej ścieżki znacznie odciąży ruch na tamtej ścieżce i przyspieszy dojazd z placu Zawiszy do Arkadii. Poza tym wnioskuję o przedłużenie tej ścieżki od pl. Zawiszy aż do istniejącego odcinka przy Al. Jerozolimskich (na wysokości ul. Spiskiej). Aktualnie jeździ tam wielu rowerzystów od strony dworca zachodniego a ścieżka nagle się urywa, dlatego jeżdżą po trawie wzdłuż chodnika. Jest to niedługi kawałek, a w połączeniu ze ścieżką przy Towarowej znacznie uatrakcyjni przejazd w tych okolicach.	nie uwzględniono	Dokumentacja projektowa dla drogi dla rowerów na Al. Jerozolimskich jest opracowywana na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich przez firmę Roden Road Design. Przebudowa placu Zawiszy znajduje się poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
2	BS	Zwracam się do Państwa w związku z ogłoszonymi konsultacjami społecznymi dot . nowej trasy rowerowej wzdłuż ulicy okopowej i towarowej. Piszę jednocześnie jako kierowca i rowerzysta, a mój zasadniczy postulat polega na tym, żeby trasę dla rowerów wyznaczyć na istniejącej już jezdni, kosztem zwężenia pasów ruchu dla samochodów. Aktualnie pasy na ulicy Okopowej są patologicznie szerokie, cała jezdnia ma w każdą stronę prawie 12 metrów szerokości na 3 pasy czyli spełnia niemalże parametry autostrady! Z tego powodu kierowcy jeżdżą jakby to była autostrada, a nie ulica w środku miasta (w załączeniu zdjęcie). Zmiany Wyobrażam sobie w ten sposób, że na jezdni zostałby wydzielony (linie na jezdni) oddzielny pas dla rowerów; ewentualnie możnaby wydzielić pas dla rowerów np. Poprzez krawężnik albo inną niską barierę dającą poczucie komfortu dla rowerzystów. Z jednej strony byłoby to rozwiązanie tańsze niż budowa od podstaw nowej drogi , z drugiej strony sprawiłoby to może, że samochody jeżdżące tam 100 km na godzinę nieco by zwolniły. Jeżdżę codziennie samochodem i nie mogę patrzeć na to jak łamane są przepisy przez kierowców. Nagminne przekraczanie prędkości, parkowanie gdzie popadnie, agresja wobec rowerzystów i pieszych. Z przykrością stwierdzam, że przemieszczanie się rowerem po Warszawie wymaga dużo odwagi oraz najlepiej maski do oddychania. W obliczu krytycznie złego stanu powietrza w stolicy Musimy podjąć zdecydowane kroki i ułatwiać życie najważniejszym uczestnikom ruchu, czyli pieszym, rowerzystom oraz osobom korzystającym z transportu publicznego. Marzę o momencie kiedy będę mógł spokojnie zamienić samochód na rower i przejechać przez centrum Warszawy nie bojąc się bycia zabitym przez kierowców jadących 'szybko ale bezpiecznie'.	nie uwzględniono	Zgodnie z obowiązującymi przepisami nie ma możliwości wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów na jezdni drogi głównej o ruchu przyspieszonym.
3	JW	Priorytetem powinno być poprowadzenie dróg rowerowych na pl. Zawiszy. Skrzyżowanie dla rowerzystów jest katastrofalne - by je bezpiecznie przekroczyć, trzeba rower prowadzić, co przy sekwencji świateł premiującej samochody i tramwaje oznacza długie oczekiwanie razem z pieszymi. Jeśli na pl. Zawiszy nie da się zbudować - a na to się zanosí - dróg w tym stuleciu, to może wymalować pasy na przejściach dla pieszych? Chodniki i przejścia są bardzo szerokie. Chociaż po jednej stronie...	nie uwzględniono	Plac Zawiszy wykracza poza zakres opracowania dokumentacji projektowej. Wyznaczenie infrastruktury rowerowej na tym skomplikowanym skrzyżowaniu wymaga kompleksowej przebudowy geometrii jezdni, będącej dużym zadaniem inwestycyjnym.
4	JW	Poprowadzenie drogi rowerowej wschodnią stroną ulicy Towarowej - między pl. Zawiszy a ul. Prosta - oznacza większą liczbę skrzyżowań z ulicami/wjazdami niż po stronie zachodniej. Na tym odcinku po stronie zachodniej jest więcej drzew dających cień - strona wschodnia to betonowa patelnia. Sporo rowerzystów dojeżdża do nowego centrum biurowego na Ochocie i droga po zachodniej stronie byłaby dla nich wygodniejsza. Wniosek - między pl. Zawiszy a Prosta droga rowerowa powinna być wytyczona po obu stronach ul. Towarowej. Zwłaszcza, że takie rozwiązanie przyjęto w projekcie między ul. Prosta i Grzybowską. Inaczej brak tu konsekwencji.	uwzględniono częściowo	Na odcinku pomiędzy rondem Daszyńskiego a ul. Sienną infrastruktura rowerowa zostanie wybudowana przez inwestora prywatnego w ramach realizacji budowy wieżowca "Sienna Towers". Zakres opracowania zostanie rozszerzony o odcinek drogi dla rowerów po zachodniej stronie jezdni pomiędzy ul. Sienną i ul. Kolejową.
5	JW	Włączenie drogi po stronie wschodniej pl. Zawiszy oznacza konieczność przebijania się przez licznych pieszych idących na przystanek kolejowy Ochota i robiących zakupy w kioskach. To najbardziej zatłoczony fragment placu. Zaproponowane rozwiązanie jest zaproszeniem do nieuchronnych konfliktów rowerzystów i pieszych - także na moście nad torami, gdzie chodnik - bo jak rozumiem, po dzisiejszym chodniku zostanie poprowadzona droga - jest bardzo wąski.	uwzględniono częściowo	Droga dla rowerów po wschodniej stronie ul. Okopowej zostanie zakończona włączeniem w istniejącą jezdnię serwisową przed budynkiem hotelowym. Do czasu przebudowy układu komunikacyjnego Placu Zawiszy rowerzysta jadący w kierunku południowym powinien skorzystać z przejazdu dla rowerzystów na wysokości ul. Kolejowej i dalej poruszać się po jezdni na zasadach ogólnych.

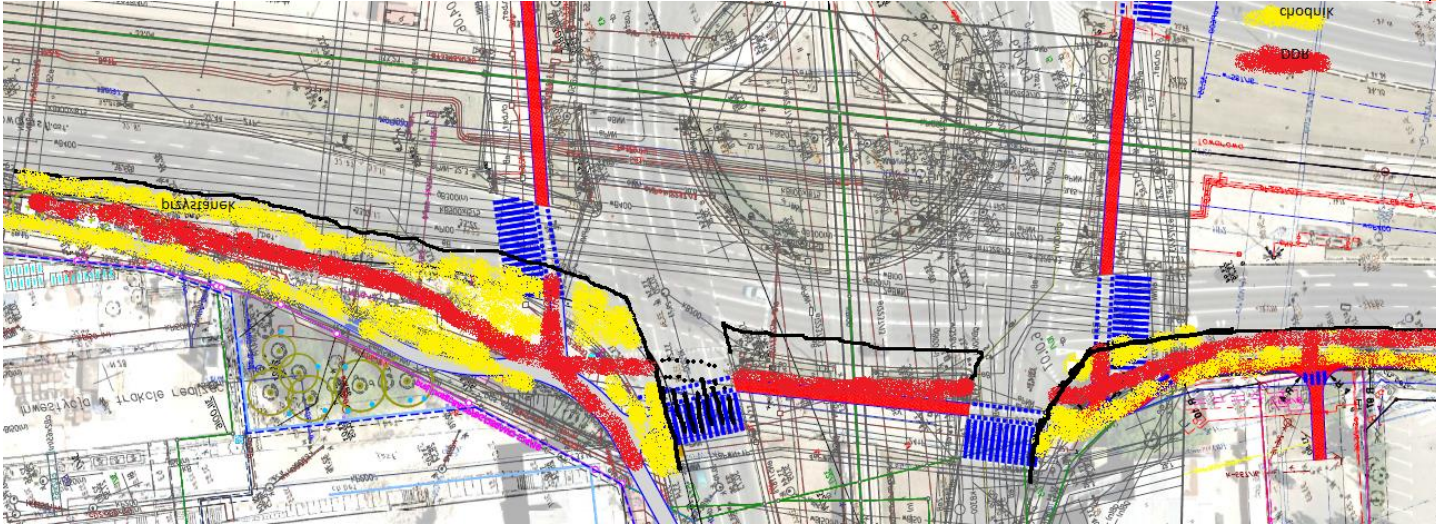
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
6	JW	Rozumiem, że dalsze poprowadzenie drogi rowerowej zachodnią stroną ul. Towarowej jest niemożliwe. A może jednak jest? W każdym cieszą protezy w ul. Leszno.	nie uwzględniono	Ze względu na wąski pas drogowy oraz istniejącą zielen aktualnie nie ma możliwości przeprowadzenia infrastruktury rowerowej po zachodniej stronie na całym odcinku ciągu ul. Okopowej – Towarowej.
7	JW	A może bezpieczne podłączenie drogi rowerowej do ul. Powązkowskiej? Jazda na wprost w ul. Dziką nie należy do przyjemnych. Można bezpiecznie założyć, że w związku z budową m.in. Zielonego Żoliborza ruch rowerowy znacząco tam wzrośnie. To połączenie to także dostęp do drogi rowerowej wzdłuż ul. JPil.	nie uwzględniono	Wyznaczenie dodatkowych przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu ul. Okopowej i ul. Powązkowskiej wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
8	WK	 CZY TU JEST WYKONANY OD LINIKI SKRĘT DDR na jezdni?, nawet jak będzie to łuk to czy nie powinien być wykonany przed skrzyżowaniem a nie w tarczy skrzyżowania? Bardzo łagodny łuk którego efektem będzie bardzo duża prędkość najazdowa jak przy Pallutha	uwzględniono	
9	WK	 PROŚBA O WYNIESIENIE PRZEJAZDU W NOWYM WARIANCIE + WYKONANIE BARDZIEJ OSTREGO SKRĘTU DLA AUT, BY BYLI ZOBOWIĄZANI DO WYHAMOWANIA, TEN ŁUK JEST NIEZWYKLE NIEBEZPIECZNY A POWINNO BYĆ JAK NA RYSUNKU PO PRAWEJ	uwzględniono	
10	WK	 Czy to oznacza że połowa każdego auta będzie na całej DDR podczas włączania się do ruchu?	nie uwzględniono	Skrzyżowanie ul. Okopowej i ul. Anielewicza zostanie przebudowane w ramach budowy infrastruktury rowerowej na ul. Anielewicza przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych.

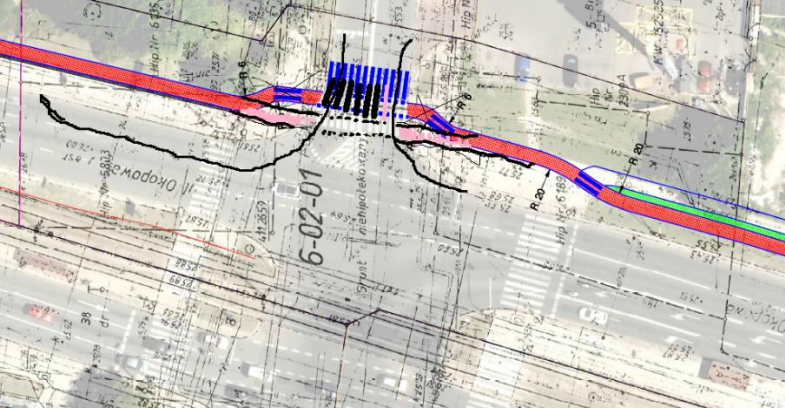
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
11	WK		nie uwzględniono	W rejonie ronda Zgrupowania AK „Radosław” projekt przewiduje dowiązanie się do istniejącej infrastruktury rowerowej.
12	WK	 GENERALNA ZASADA DDR - ZAAAAAASZE OD STRONY ULICY, chyba że mia miejsce przełożenie ze względu na istniejący przystanek autobusowy. Ewidentne pogorszenie sytuacji pieszego, dodatkowe nie potrzebne konflikty z rowerem	uwzględniono	
13	PW	Przejrzałem projekt budowy dróg dla rowerów wzdłuż ul. Towarowej i Okopowej i mam jedno pytanie, co prawda nie związane bezpośrednio z DDR ale pomyślałem że warto je zadać przy okazji: Otóż czy jest możliwe, ew. planowane wyznaczenie przy okazji tej inwestycji brakującego czwartego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Towarowej/Chłodnej/Wolskiej? W ostatnich latach po zachodniej stronie ul. Towarowej powstał tam budynek z lokalami usługowymi którego klientami są między innymi pracownicy biurowca WTT po drugiej stronie ulicy. Obecnie aby przejść przez ul. Towarową muszą oni trzykrotnie czekać na światłach. Wyznaczenie tego przejścia raczej nie utrudniłoby ruchu na skrzyżowaniu, a znacznie usprawniłoby komunikację pieszą w tym rejonie	nie uwzględniono	Zakres opracowania zakłada jedynie dostosowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu do przejazdu dla rowerzystów na wschodnim wlocie skrzyżowania. Wyznaczenie dodatkowego przejścia dla pieszych spowoduje konieczność kompleksowej przebudowy skrzyżowania.
14	PP	Zachowywać ciągłość nawierzchni DDR oraz chodnika na wszystkich przejściach wyniesionych oraz zjazdach z jezdni.	uwzględniono	
15	PP	Wszystkie przejazdy rowerowe wykonać o szerokości min. 3m.	uwzględniono	
16	PP	Wszystkie przejazdy rowerowe niewyznaczone na progach zwalniających oznaczyć kolorem czerwonym.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
17	PP	Nie wykonywać przejazdów jednostronnie łączonych z przejściami dla pieszych - wszystkie przejazdy powinny być odseparowane od przejść.	nie uwzględniono	W miejscach, w których jest to uzasadnione ze względów terenowych obowiązujące przepisy dopuszczają możliwość wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów połączonego z przejściem dla pieszych.
18	PP	Zaprojektować podpórki rowerowe przy skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	uwzględniono częściowo	Podpórki rowerowe przed skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną zostaną zaprojektowane w miejscach, w których nie będą utrudniały ruchu pieszych.
19	PP	Przed osygnalizowanymi przejazdami rowerowymi wyznaczyć malowanie poziome rozdzielające kierunki ruchu.	nie uwzględniono	Rozwiązanie stosowane w Warszawie tylko w przypadku występowania słupków U-12c w miejscach zagrożonych nielegalnych parkowaniem.
20	PP	Doprojektować DDR po zachodniej stronie Okopowej na odcinku od Ronda Radosława do Powązkowskiej. Wykonać komplet przejazdów rowerowych wokół skrzyżowania Okopowa/Powązkowska. W razie potrzeby zwęzić jezdnie/wykonać korekty pasów ruchu w zachodnich narożnikach skrzyżowania (tak aby w żadnym narożniku nie tworzyć CPR).	nie uwzględniono	Zakres opracowania zakłada jedynie dostosowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu do przejazdu dla rowerzystów na wschodnim wlocie skrzyżowania. Budowa drogi dla rowerów i wyznaczenie dodatkowych przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu ul. Okopowej i ul. Powązkowskiej wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
21	PP	Przejazd i przejście na wschodnim wlocie skrzyżowania Okopowa/Powązkowska przysunąć o kilka metrów do skrzyżowania.	uwzględniono	
22	PP	Wyznaczyć przejazd rowerowy obok przejścia przez Okopową przy skrzyżowaniu ze Stawki i wybudować DDR od przejazdu do ul. Kolskiej.	uwzględniono	
23	PP	Doprojektować łącznik od DDR do ślepego zakończenia ul. Niskiej.	nie uwzględniono	łącznik musiałby przebiegać przez teren XLV Liceum Ogólnokształcącego poza pasem drogowym. Brak zgody LO na takie rozwiązanie
24	PP	Przy zjeździe z Okopowej do CH Klif przysunąć przejście i przejazd maksymalnie do jezdni (z zachowaniem wyniesienia), zwłaszcza że wyznaczony jest wydzielony pas do skrętu.	uwzględniono	
25	PP	Dodać łącznik DDR ze ślepym zakończeniem ul. Wolność.	uwzględniono	
26	PP	Dodać krótki łącznik przy skrzyżowaniu z Żytnią, aby rowerzyści jadący Żytnią z zachodu mogli ustawić się na pasie do skrętu w lewo w Okopową, skręcić i zjechać na DDR za skrzyżowaniem (bez skrętu "na dwa").	uwzględniono częściowo	Do uwzględnienia w zależności od wymogów Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy.
27	PP	Zamienić miejscami oraz odseparować przejazd i przejście przez Okopową przy skrzyżowaniu z Leszno oraz odseparować przejazd od przejścia.	nie uwzględniono	Ze względu na wąski pas drogowy nie ma możliwości zamiany miejscami przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych i odseparowania przejazdu od przejścia dla pieszych.
28	PP	Przysunąć przejście i przejazd przez zachodnią jezdnię Okopowej maksymalnie do skrzyżowania z Leszno. Poprowadzić pod lekkim skosem.	uwzględniono częściowo	Nie ma uzasadnienia prowadzenie przejazdu dla rowerzystów nieprostopadle do osi jezdni.
29	PP	Wyznaczyć brakujące przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe przez wszystkie wloty skrzyżowania Okopowa/Leszno, a także wyznaczyć DDR po południowej stronie ul. Leszno (odcinek między jezdniami Okopowej).	nie uwzględniono	Wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów na wszystkich wlotach skrzyżowania wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
30	PP	Doprojektować DDR po zachodniej stronie Okopowej na odcinku od ul. Leszno do al. Solidarności.	nie uwzględniono	Bez kompleksowej przebudowy skrzyżowań ul. Okopowej z ul. Leszno i al. Solidarności odcinek po zachodniej stronie ul. Okopowej nie ma uzasadnienia.
31	PP	Wyznaczyć komplet przejazdów rowerowych przy wszystkich przejściach wokół skrzyżowania Okopowa/Solidarności. Wyeliminować trójkątną wyspę w północno-wschodnim narożniku skrzyżowania Okopowa/Solidarności przez likwidację jezdni do skrętu w prawo z Solidarności w Okopową. Ruch w tej relacji może odbywać się przez ul. Leszno lub Żytnią. Pozwoli to na powiększenie obszaru akumulacji dla pieszych i rowerzystów. Ewentualnie wyeliminować również trójkątną wyspę w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania Okopowa/Solidarności przez likwidację jezdni do skrętu w prawo z Solidarności w Okopową. Ruch w tej relacji może odbywać się przez ul. Wolską, Jaktorowską lub Grzybowską.	nie uwzględniono	Wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów na wszystkich wlotach skrzyżowania wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
32	PP	Doprojektować DDR po zachodniej stronie Okopowej na odcinku od al. Solidarności do ul. Grzybowskiej wraz z wyniesionym przejazdem przez Jaktorowską.	nie uwzględniono	Bez kompleksowej przebudowy skrzyżowania ul. Okopowej i al. Solidarności odcinek po zachodniej stronie ul. Okopowej na odcinku do ul. Grzybowskiej nie ma uzasadnienia.
33	PP	Wyznaczyć komplet przejść i przejazdów na skrzyżowaniu Okopowa/Wolska.	nie uwzględniono	Zakres opracowania zakłada jedynie dostosowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu do przejazdu dla rowerzystów na wschodnim wlocie skrzyżowania. Wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów na wszystkich wlotach spowoduje konieczność kompleksowej przebudowy skrzyżowania, która jest poza zakresem ze względów finansowych.
34	PP	Doprojektować DDR po zachodniej stronie Towarowej na odcinku od Kolejowej do pl. Zawiszy i połączyć z planowaną DDR wzdłuż al. Jerozolimskich.	nie uwzględniono	Wydzielenie drogi dla rowerów na tym odcinku wiązałoby się z ewentualnym zawężeniem jezdni do dwóch pasów ruchu lub wykupem gruntów i częściową likwidacją zabudowań.
35	PP	Tam gdzie to możliwe poszerzyć DDR do szerokości 3m.	nie uwzględniono	Na całym ciągu ul. Okopowej i ul. Towarowej brakuje miejsca na zaprojektowanie drogi dla rowerów o szerokości 3,00 m.
36	AB	Założeniem projektu było budowa drogi dla rowerów wyłącznie po wschodniej stronie ulicy. Jednak bez zrealizowania wybranych odcinków (Babka - Powązkowska, Leszno - al. Solidarności, Kolejowa - pl. Zawiszy) również po stronie zachodniej, zaprojektowana trasa będzie mało funkcjonalna (nie będzie zapewniała legalnego połączenia w popularnych relacjach). Będzie w ten sposób generowała konflikty między rowerzystami a pieszymi lub kierowcami zirytowanymi tym, że rowerzyści zamiast korzystać z Nowej Wspaniałej Ścieżki Rowerowej podjeżdżają kawałek po chodniku lub jezdni. Konsekwencją może być też ogólne kwestionowanie sensu inwestowania w infrastrukturę rowerową, zarówno przez rowerzystów jak i innych użytkowników dróg.	nie uwzględniono	Budowa dróg dla rowerów na po zachodniej stronie na przedmiotowych odcinkach wiązałaby się z kompleksową przebudową skrzyżowań ul. Okopowej i ul. Powązkowskiej, ul. Leszno i al. Solidarności, co jest poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
37	AB	Konieczne należy zwęzić wloty dróg poprzecznych przecinane przez przejazdy rowerowe; na projektowanej trasie występuje wiele poprzecznych ulic lokalnych o teoretycznie 2 pasach ruchu, ale szerokości 8-12 m. Generuje to liczne zagrożenia, np. skręcanie w prawo z nadmierną prędkością, omijanie pojazdu ustępującego pierwszeństwa przed przejściem czy przejazdem, parkowanie na jezdni przed przejściami ograniczające widoczność. Przy niewielkich natężeniach ruchu na wlocie za lepsze rozwiązanie uważam zwężenia od strony krawędzi jezdni ("uszy Myszki Miki") niż wyspę dzielącą pośrodku wlotu, gdyż pozwalają poprawić widoczność, często ograniczaną przez zagospodarowanie narożników skrzyżowania lub parkowanie.	uwzględniono częściowo	Uwaga uwzględniona w zakresie skrzyżowań, na którym zabieg ten nie będzie skutkował kompleksową przebudową skrzyżowania.
38	AB	Doprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie Okopowej na odcinku rondo Babka - Powązkowska i komplet przejazdów na skrzyżowaniu Okopowa / Powązkowska. W obecnej postaci nie ma żadnej możliwości wjazdu z projektowanej drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Okopowej w ul. Powązkowską. Nie można nawet ustawić się na wlocie ul. Dzięki, żeby przejechać Okopową na zasadach ogólnych, bo na wlocie obowiązuje nakaz skrętu w prawo. W SW narożniku skrzyżowania miejsce na przejazdy można uzyskać likwidując nadmiarowy trzeci pas ruchu w kierunku południowym (kończy się kilkaset metrów dalej).	nie uwzględniono	Budowa drogi dla rowerów i wyznaczenie dodatkowych przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu ul. Okopowej i ul. Powązkowskiej wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
39	AB	Zwęzić wlot ul. Dzikiej. 12 m to trochę przesada jak na 2 pasy ruchu i prowokuje do nielegalnych i niebezpiecznych zachowań (np. omijanie pojazdu, który skręcając w prawo zatrzymał się przed przejściem dla pieszych).	nie uwzględniono	Zawężenie wlotu ul. Dzikiej wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, które jest poza zasięgiem z powodów finansowych.
40	AB	Na skrzyżowaniu z ul. Stawki zabudować powierzchnie wyłączoną z ruchu na wlocie ul. Stawki (zwęzić wylot do jednego pasa ruchu).	uwzględniono częściowo	Uwzględnione w zakresie zabudowy powierzchni wyłączonej z ruchu.
41	AB	Do rozważenia: doprojektować łącznik do ślepego zakończenia ul. Niskiej (działki miejskie, ale trzeba by jakieś płoty rozebrać / przestawić).	nie uwzględniono	Łącznik musiałby przebiegać przez teren XLV Liceum Ogólnokształcącego poza pasem drogowym.
42	AB	Zmniejszyć odsunięcie i odgięcie drogi dla rowerów w rejonie zjazdu do Klifa. Projekt odtwarza stan istniejący, który nie jest ani bezpieczny, ani wygodny. Można skorygować sam zjazd, tak by był bardziej pod kątem prostym. Ponieważ zjazd ma wydzielony pas do skrętu w prawo, można też przysunąć drogę dla rowerów do samej jezdni, tak by rowerzysta był widoczny w lusterku.	uwzględniono	
43	AB	Zwęzić wlot ul. Dzielnej - zastąpić wyspę dzielącą pośrodku obustronnymi zwężeniami od krawędzi jezdni, dzięki czemu rowerzysta nie będzie wyjeżdżał na przejazd bezpośrednio zza płotu parkingu.	nie uwzględniono	Korekta skrzyżowania ul. Okopowej i ul. Dzielnej została wykonana w roku 2015 przy okazji frezowania nawierzchni ul. Okopowej. W ramach korekty zachowano rezerwę na drogę dla rowerów.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
44	AB	Zwęzić wylot ul. Leszno w stronę centrum do jednego pasa ruchu (lewy pas od strony Górczewskiej przeznaczyć tylko do skrętu w lewo w Okopową). Obecnie nie zgadza się liczba pasów przed i za skrzyżowaniem.	nie uwzględniono	Projekt zakłada wyłącznie dostosowanie istniejącej sygnalizacji świetlnej do wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów na wschodnim wlocie skrzyżowania. Większa ingerencja w sygnalizację świetlną wiązałaby się z kompleksową przebudową skrzyżowania – poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
45	AB	Zabudować zatokę na przystanku autobusowym na wylocie al. Solidarności w kierunku centrum. Za skrzyżowaniem i tak zaczyna się buspas, a pozwoli to skrócić czasy ewakuacji i powiększyć obszar akumulacji dla pieszych i rowerzystów.	nie uwzględniono	Propozycja likwidacji półotwartej zatoki autobusowej na przystanku <i>Okopowa 06</i> została w 2015 roku odrzucona przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy, przy argumentacji dotyczącej ograniczenia przepustowości całego skrzyżowania. Sytuacja analogiczna na przystanku <i>Okopowa 03</i> .
46	AB	Doprojektować dodatkowe chodniki w SE narożniku skrzyżowania z al. Solidarności: - od chodnika przy Towarowej do przystanku autobusowego - tak, by piesi idący wzdłuż Towarowej nie musieli dwukrotnie przecinać drogi dla rowerów; - od chodnika po południowej stronie Ogrodowej najkrótszą drogą do przejścia dla pieszych przez al. Solidarności (istniejące przedepty).	uwzględniono	
47	AB	Skrócić jezdnię ul. Ogrodowej do ostatniego zjazdu bramowego (obecnie końcówka jezdni jest wykorzystywana nielegalnie jako dodatkowe miejsca parkingowe) i przedłużyć pas równej nawierzchni na jezdni do łącznika drogi dla rowerów. Łącznik drogi dla rowerów nieznacznie odgiąć w kierunku ul. Solidarności, tak by wpisywał się w przyszłe wyprowadzenie drogi dla rowerów po południowej stronie al. Solidarności.	nie uwzględniono	Przebudowa ul. Ogrodowej znajduje się poza zakresem opracowania.
48	AB	W rejonie zakończenia ul. Ogrodowej zaprojektować dodatkowy parking rowerowy (10-20 stojaków), w związku z postępującym przepełnieniem istniejących stojaków, płotów i znaków drogowych w okolicy.	uwzględniono	
49	AB	Doprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie Okopowej na odcinku Leszno - al. Solidarności i brakujące przejazdy dla rowerzystów. Dla rowerzystów jadących w relacji Leszno - Towarowa lub Leszno - Ogrodowa zaprojektowany przebieg oznacza niepotrzebne nakładanie drogi i ryzyko dodatkowego zatrzymania na światłach (ze względu na znaczne rozsuniecie jezdni Okopowej na skrzyżowaniu z ul. Leszno). Jest to niezgodne z kryteriami CROW bezpośrednio i komfortu, które powinna spełniać infrastruktura rowerowa.	nie uwzględniono	Bez kompleksowej przebudowy skrzyżowań ul. Okopowej z ul. Leszno i al. Solidarności odcinek po zachodniej stronie ul. Okopowej nie ma uzasadnienia. Wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów na wszystkich wlotach skrzyżowania wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
50	AB	Zabudować powierzchnię wyłączoną z ruchu na wylocie ul. Chłodnej w stronę centrum.	uwzględniono	
51	AB	Zwęzić wlot ul. Kotlarskiej do 5 m (zjazd bramowy?), zmniejszyć promienie łuków na wlocie.	uwzględniono	
52	AB	Na rondzie Daszyńskiego zwęzić oba wyloty ulicy Towarowej do 3 pasów ruchu, wylot ulicy Prostej w kierunku centrum - do 2 pasów ruchu (zgodnie z deklarowanym przekrojem ulicy Prostej 2x2 pasy ruchu).	nie uwzględniono	Na rondzie Daszyńskiego nastąpi dowiązanie do istniejącego tymczasowego rozwiązania infrastruktury rowerowej. Skrzyżowanie zostanie w przyszłości przebudowane kompleksowo przez Tramwaje Warszawskie.
53	AB	Zwęzić wlot ul. Srebrnej do 5,5 m (najlepiej jednostronnie od strony północnej, ze względu na ograniczenie widoczności po tej stronie), wyprostować wlot.	uwzględniono częściowo	Wlot zostanie zawężony, ale przy zachowaniu odpowiednich warunków przejezdności dla większych pojazdów.
54	AB	Doprojektować odcinek drogi dla rowerów (lub prowizorycznie ciągu pieszo-rowerowego) po zachodniej stronie ul. Towarowej na odcinku Kolejowa - plac Zawiszy, z przejazdem przez ul. Kolejową, tak by połączyć drogą dla rowerów projektowaną w ramach budżetu partycypacyjnego przy Towarowej z drogą dla rowerów projektowaną w al. Jerozolimskich.	nie uwzględniono	Ze względu na brak miejsca w pasie drogowym w chwili obecnej nie ma możliwości zaprojektowania infrastruktury rowerowej na przedmiotowym odcinku.
55	ŁK	Rozwiązanie przyjęte po wschodniej stronie Ronda Daszyńskiego nie zapewnia dostatecznie dobrych warunków ruchu pieszych. Ruch pieszki bardzo wzrósł w tym miejscu po oddaniu kompleksu Warsaw Spire. Budują się kolejne wielkie biurowce. Pracownicy muszą dojść tam z zachodniej strony ronda, gdzie są wyjścia metra. Już dziś jest tłoczno. Po południowo-wschodniej stronie ronda, gdzie już dziś jest DDR non stop dochodzi do konfliktów pieszych z rowerzystami. Jedynym rozsądnym rozwiązaniem jest tam likwidacja czwartego pasa Towarowej przed i za rondem (wraz z zatoką). Ten pas jest i tak najmniej wykorzystywany (patrz w załączeniu:	nie uwzględniono	Na rondzie Daszyńskiego nastąpi dowiązanie do istniejącego tymczasowego rozwiązania infrastruktury rowerowej. Skrzyżowanie zostanie w przyszłości przebudowane kompleksowo przez Tramwaje Warszawskie. Sytuacja w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania została poprawiona w ramach realizacji inwestora zewnętrznego.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		 zdjęcie z porannego szczytu ok 9). Towarowa przed i za odcinkiem przy rondzie Daszyńskiego ma 3 pasy (także na skrzyżowaniach), które i tak nie są w pełni wykorzystywane, bo liczba samochodów jest ograniczana przez małą przepustowość Placu Zawiszy. Likwidacja skrajnego pasa minimalnie wpłynie na ruch samochodów, za to oznacza ogromną różnicę dla pieszych! Załączam schemat proponowanych zmian: 		

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
56	ŁK	Północno-wschodni wylot skrzyżowania Okopowej z Dziką ma 3 pasy, czyli więcej niż wlot, co jest chyba niezgodne z przepisami. Proponuję zlikwidować nadmiarowy pas na wylocie, zlikwidować fizycznie jezdnię, poszerzyć chodnik i poprawić łuki DDR przed przejazdem przez Dziką. Dodatkowo wylot w Dziką to 1 pas, a wjeżdżają najczęściej 2 samochody? Należało by tą sytuację unormować, jak ma być 1 pas , to zwęzić jezdnię w tym miejscu i poszerzyć chodnik przy przejściu przez Dziką. Dziś zachęcenie nienormatywnie szerokimi pasami ruchu kierowcy wjeżdżają w Dziką z bardzo dużą prędkością, co rowerzyści odczuwają dobitnie kawałek dalej na DDR wzdłuż Al. Jana Pawła, gdzie non stop rozpędzeni kierowcy wymuszają pierwszeństwo na przejeździe rowerowym. Schemat proponowanych zmian załączam: 	nie uwzględniono	Projekt zakłada dostosowanie skrzyżowania ul. Okopowej z ul. Dziką do przeprowadzenia ruchu rowerowego przez wschodni wlot skrzyżowania z wykorzystaniem istniejącej rezerwy na przejazd rowerowy bez kompleksowej przebudowy całego skrzyżowania ze względów finansowych.
57	ŁK	Wnioskuję o likwidację zatoki autobusowej na przedłużeniu pasa rozbiegowego przy wyjeździe z CH Klif. Pas rozbiegowy powinien kończyć się przed przejściem dla pieszych w celu poprawy bezpieczeństwa na nim. W miejscu zatoki należy zlokalizować peron przystankowy, a ciąg pieszy poprowadzić niezależnie za DDR. DDR w istniejącym przebiegu generuje masę konfliktów pieszy-rower.	nie uwzględniono	Zgodnie ze stanowiskiem Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy nie ma możliwości likwidacji zatoki autobusowej na drodze klasy GP.
58	ŁK	Projekt utrwała fatalne łuki na przejeździe rowerowym przy południowym wjeździe do Centrum handlowego Klif. Wnioskuję o ich korektę i złagodzenie. Ponadto należy zlikwidować ograniczający widoczność słup ogłoszeniowy.	uwzględniono	
59	ŁK	Przy skrzyżowaniu Towarowej z Krochmalną problemem są nielegalnie parkowane samochody na łukach skrzyżowania (patrz załączone zdjęcie). Nawet w przypadku wyniesienia przejazdu problem nie zniknie i samochody będą ograniczać widoczność na przejeździe. Wnioskuję o zwężenie wlotu Krochmalnej i ostrzejsze łuki tak by zmieściły się tylko 2 samochody i nielegalne parkowanie nie było możliwe bez zablokowania przejazdu: 	uwzględniono	
60	ŁK	Skala wykorzystania prawoskrętu do stacji paliw Statoil na wysokości Kolejowej jest bardzo małą - wnioskuję o jego likwidację, prosty przebieg DDR i ciągu pieszego	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
61	ŁK	Mam wątpliwości czy przy hotelu Golden Tulip -Campanile jest wystarczająco dużo miejsca pomiędzy postojem taxi wzdłuż Towarowej a postojem Taxi na drodze serwisowej i czy zachowana będzie odpowiednia skrajnia dla rowerów i pieszych. Proszę o rozważenie likwidację postoju wzdłuż Towarowej, bo najwięcej klientów taxi jest z i do hotelu	uwzględniono częściowo	Uwzględniono w zakresie zmiany rozwiązania pomiędzy jezdnią serwisową, a zatoką dla taksówek i poprawy warunków ruchu pieszego w tym miejscu.
62	GS	Stosujecie Państwo ostatnio opaski z kostki wzdłuż DDR. Osobiście wolałbym szerszą DDR o szerokość opaski. Taniej i więcej miejsca na mijanie jadących z naprzeciwka. Wydaje się, że kultura pieszych znacząco wzrosła i nie trzeba im już wyznaczać barier fizycznych aby nie wchodzili na DDR.	nie uwzględniono	Wprowadzenie opaski z kostki kamiennej jest rozwiązaniem standardowym stosowanym we wszystkich projektach.
63	GS	Wszystkie przejazdy rowerowe w projektach są zawsze odsuwane od skrzyżowań? Na Zachód od Odry, o ile jest odseparowany DDR, to na skrzyżowaniu zbliża się on do jezdni i przecina skrzyżowanie jak najbliżej toru samochodów, co zapewnia obustronną widoczność kierowcom i rowerzystom. W Warszawie zawsze projektujecie Państwo na odwrót. Wady są 3: rowerzysta musi solidnie zwolnić na przejeździe, kierowca gorzej widzi rowerzystów, dla kierowcy nieczytelny jest zamiar rowerzysty, bowiem przed samym skrzyżowaniem zmienia on 2 razy kierunek jazdy. Wcielajmy rozwiązania, które sprawdziły się w krajach o znacznie bogatszej tradycji wykorzystania roweru jako środka transportu.	nie uwzględniono	Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych należy odsunąć od jezdni o 5,00 m w celu zapewnienia przestrzeni akumulacji dla pojazdów pomiędzy jezdnią a przejazdem dla rowerzystów/przejściem dla pieszych.
64	GS	Na skrzyżowaniach z przejazdami rowerowymi należy zlikwidować zielone strzałki.	uwzględniono częściowo	Wyświetlanie zielonych strzałek zostanie dostosowane do obecnie obowiązujących przepisów.
65	Spotkanie konsultacyjne	Na odcinku pomiędzy rondem Zgrupowania AK „Radosław” a ul. Powązkowską należy zaprojektować drogę dla rowerów również po stronie zachodniej.	nie uwzględniono	Zakres opracowania zakłada jedynie dostosowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu do przejazdu dla rowerzystów na wschodnim wlocie skrzyżowania. Budowa drogi dla rowerów i wyznaczenie dodatkowych przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu ul. Okopowej i ul. Powązkowskiej wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
66	Spotkanie konsultacyjne	Zawężenie wlotu ul. Dzikiej.	nie uwzględniono	Zawężenie wlotu ul. Dzikiej wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, które jest poza zasięgiem z powodów finansowych.
67	Spotkanie konsultacyjne	Na odcinku pomiędzy rondem Zgrupowania AK „Radosław” a ul. Dziką po wschodniej stronie jezdni należy doprojektować chodnik po zewnętrznej stronie drogi dla rowerów, tak aby zmniejszyć liczbę punktów kolizji pomiędzy pieszymi i rowerzystami.	uwzględniono	
68	Spotkanie konsultacyjne	Należy zaprojektować pasy ruchu dla rowerów pomiędzy ul. Okopową a al. Jana Pawła II.	nie uwzględniono	Pasy rowerowe na tak krótkim odcinku nie byłyby czytelnym i spójnym rozszerzeniem systemu infrastruktury rowerowej.
69	Spotkanie konsultacyjne	Należy zaprojektować poprzeczny przejazd dla rowerzystów przez ul. Okopową na wysokości ul. Kolskiej.	uwzględniono	
70	Spotkanie konsultacyjne	Należy zabudować powierzchnię wyłączoną z ruchu na skrzyżowaniu ul. Okopowej i ul. Stawki.	uwzględniono	
71	Spotkanie konsultacyjne	Należy skorygować (wyprostować) przejazd dla rowerzystów przy zjeździe do centrum handlowego KLIF.	uwzględniono	
72	Spotkanie konsultacyjne	Należy skorygować lokalizację słupa reklamowego w rejonie skrzyżowania ul. Anielewicza i ul. Okopowej.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
73	Spotkanie konsultacyjne	W projekcie należy uwzględnić nowe nasadzenia krzewów, uzupełnienie szpalerów drzew oraz zieleń kompensacyjną.	uwzględniono	
74	Spotkanie konsultacyjne	Należy usunąć banery reklamowe powieszone na ogrodzeniu w rejonie skrzyżowania ul. Okopowej i ul. Dzielnej, które ograniczają widoczność na przejeździe dla rowerzystów.	uwzględniono	Uwagę przekazano do Wydziału Kontroli Pasa Drogowego z prośbą o ustalenie legalności przedmiotowych reklam.
75	Spotkanie konsultacyjne	Przejazd dla rowerzystów przez ul. Żytnią należy zaprojektować na wyniesieniu – płytowym progu zwalniającym.	nie uwzględniono	Nie ma uzasadnienia dla projektowania przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych na płytowym progu zwalniającym ze względu na sygnalizację świetlną.
76	Spotkanie konsultacyjne	Należy przebudować skrzyżowanie ul. Okopowej i ul. Leszno, tak aby zgadzała się liczba pasów ruchu na wlocie i wylocie skrzyżowania.	nie uwzględniono	Projekt zakłada dostosowanie skrzyżowania ul. Okopowej i ul. Leszno do przeprowadzenia ruchu rowerowego bez kompleksowej przebudowy, która ze względów finansowych jest poza zakresem przebudowy.
77	Spotkanie konsultacyjne	Należy rozważyć likwidację prawoskrętu z al. Solidarności w ul. Okopową (na północ) oraz likwidację półotwartej zatoki autobusowej.	uwzględniono częściowo	Likwidacja prawoskrętu oraz półotwartej zatoki autobusowej wiązałyby się z koniecznością zmiany trasy autobusu komunikacji miejskiej 527 – rozwiązanie zostanie uzgodnione z Zarządem Transportu Miejskiego i Inżynierem Ruchu m.st. Warszawy.
78	Spotkanie konsultacyjne	Należy zaprojektować chodnik w miejscu przedeptu prowadzący od ul. Ogrodowej do skrzyżowania ul. Okopowej i al. Solidarności.	uwzględniono	
79	Spotkanie konsultacyjne	Należy zaprojektować łącznik prowadzący do jezdni serwisowej wzdłuż jezdni głównej al. Solidarności.	nie uwzględniono	łącznik bez kontynuacji drogi dla rowerów wzdłuż al. Solidarności nie ma uzasadnienia.
80	Spotkanie konsultacyjne	Należy doprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie Okopowej na odcinku ul. Leszno - al. Solidarności.	nie uwzględniono	Bez kompleksowej przebudowy skrzyżowań ul. Okopowej z ul. Leszno i al. Solidarności odcinek po zachodniej stronie ul. Okopowej nie ma uzasadnienia. Wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów na wszystkich wlotach skrzyżowania wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
81	Spotkanie konsultacyjne	Należy skorygować skrzyżowanie ul. Towarowej i ul. Chłodnej – zabudować powierzchnię wyłączoną z ruchu.	uwzględniono	
82	Spotkanie konsultacyjne	Należy skorygować geometrię skrzyżowania ul. Towarowej i ul. Kotlarskiej.	uwzględniono	
83	Spotkanie konsultacyjne	Projektowanie drogi dla rowerów po zachodniej stronie ul. Towarowej na odcinku od ul. Grzybowskiej do Ronda Daszyńskiego nie ma uzasadnienia i należy odejść od projektowania takiego rozwiązania.	nie uwzględniono	Odcinek ten łączył się będzie z realizacją drogi dla rowerów w ramach budowy wieżowca „Sienna Towers”, która zostanie przedłużona aż do skrzyżowania z ul. Kolejową, gdzie powstanie przejazd dla rowerzystów przez ul. Towarową.
84	Spotkanie konsultacyjne	Drogę dla rowerów po wschodniej stronie ul. Towarowej w rejonie kompleksu Warsaw Spire należy zaprojektować z poszanowaniem świeżo wybudowanej posadzki – np. przy wykorzystaniu metalowych elementów (analogicznych do rejonu Metra Centrum Nauki Kopernik) wskazujących przebieg drogi dla rowerów.	nie uwzględniono	Droga dla rowerów zostanie zaprojektowana z zachowaniem nawierzchni asfaltowej dla uczytelnienia jej funkcji oraz zmaksymalizowania komfortu użytkowania.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
85	Spotkanie konsultacyjne	W południowo-zachodnim narożniku ronda Daszyńskiego należy zmniejszyć promień łuku poziomego projektowanej drogi dla rowerów przy dowiązaniu do istniejącej infrastruktury, w celu zmniejszenia powierzchni asfaltowej, którą muszą przekraczać piesi.	uwzględniono	
86	Spotkanie konsultacyjne	Należy zaprojektować przejazd dla rowerzystów przez ul. Kolejową.	uwzględniono	
87	Spotkanie konsultacyjne	Na odcinku pomiędzy ul. Kolejową a Placem Zawiszy po zachodniej stronie ul. Towarowej należy wyznaczyć tymczasowy ciąg pieszo-rowerowy do czasu kompleksowej zmiany zagospodarowania tego rejonu.	nie uwzględniono	Ze względu na brak miejsca w pasie drogowym w chwili obecnej nie ma możliwości zaprojektowania infrastruktury rowerowej na przedmiotowym odcinku.
88	Spotkanie konsultacyjne	Należy przebudować geometrię skrzyżowania ul. Towarowej i ul. Srebrnej – zawęzić wlot ul. Srebrnej, bez wykonywania wyspy dzielącej, poprawiając widoczność na przejeździe dla rowerzystów zwłaszcza po północnej stronie ul. Srebrnej w rejonie budynku przy ul. Srebrnej 16.	uwzględniono	
89	Spotkanie konsultacyjne	Należy zaprojektować jednokierunkową drogę dla rowerów prowadzącą z jezdni Al. Jerozolimskich do projektowanej drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Towarowej.	nie uwzględniono	Droga dla rowerów po wschodniej stronie ul. Okopowej zostanie zakończona włączeniem w istniejącą jezdnię serwisową przed budynkiem hotelowym. Do czasu przebudowy układu komunikacyjnego Placu Zawiszy rowerzysta jadący w kierunku południowym powinien skorzystać z przejazdu dla rowerzystów na wysokości ul. Kolejowej i dalej poruszać się po jezdni na zasadach ogólnych.
90	PZ	Uwaga ogólna. Niezrozumiałe jest wyznaczenie DDR po drugiej stronie tylko pomiędzy Grzybowską a Kasprzaka. Obustronne DDRy powinny być pomiędzy Rondo Radosława a Powązkowską i między Leszno a pl. Zawiszy.	nie uwzględniono	Budowa drogi dla rowerów po zachodniej stronie ul. Okopowej i Towarowej na przedmiotowych odcinkach, wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowań z ul. Powązkowską, ul. Leszno i al. Solidarności – poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
91	PZ	Sygnalizacja na przejeździe przy rondzie przez Okopową jest tak ustawione że konieczne jest zatrzymanie się na wyspie między torami a jezdnią . Miejsca na akumulację jest na jeden rower. Po wybudowaniu ruch wzrośnie co będzie to narażać na śmierć pod kołami tramwaju. Trzeba poprawić sygnalizację lub/i zwiększyć obszar akumulacji.	nie uwzględniono	Przebudowa ronda Zgrupowania AK „Radosław” jest poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
92	PZ	Brak możliwości wjazdu w Powązkowską z projektowanego DDR: zrobić dodatkowy DDR od Ronda do Powązkowskiej lub przejazd przy Dzikiej przez Okopową.	nie uwzględniono	Kompleksowa przebudowa skrzyżowania ul. Powązkowskiej i ul. Okopowej znajduje się poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
93	PZ	DDR i chodnik przez Dziką niepotrzebnie osunięty od skrzyżowania. zwęzić wylot/wylot Dzikiej, zmniejszyć promienie łuków - skróci się przejazd i przejście. W pd-wsch narożniku skrzyżowania Dzika- Okopowa przysunąć DDR bliżej jezdni Okopowej i po stronie trawnika zrobić chodnik. Unikniemy przeplatania ruchu pieszego i rowerowego.	uwzględniono częściowo	Przejazd dla rowerzystów zostanie przysunięty bliżej tarczy skrzyżowania, co pozwoli na skorygowanie geometrii drogi dla rowerów. Zawężenie wlotu ul. Dzikiej znajduje się poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
94	PZ	Wyprostować DDR przy wjeździe do Klifa 4.	uwzględniono	
95	PZ	Wyspę dzielącą przez Anielewicza powiększyć poprzez zabudowanie pola wyłączenia z ruchu. Skróci to długość przejazdu i zwiększy przestrzeń do akumulacji.	nie uwzględniono	Przebudowa skrzyżowania ul. Anielewicza i ul. Okopowej znajduje się w ramach zadania Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych – budowy infrastruktury rowerowej na ul. Anielewicza.
96	PZ	Zmniejszyć promień skrętu w pd-wsch narożniku skrzyżowania z Anielewicza. Obecnie ma 17 m.	nie uwzględniono	Przebudowa skrzyżowania ul. Anielewicza i ul. Okopowej znajduje się w ramach zadania Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych – budowy infrastruktury rowerowej na ul. Anielewicza.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
97	PZ	Przejazd przez Anielewicza poprowadzić tak aby nie było potrzeby robienia łuków po stronie południowej	nie uwzględniono	Przebudowa skrzyżowania ul. Anielewicza i ul. Okopowej znajduje się w ramach zadania Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych – budowy infrastruktury rowerowej na ul. Anielewicza.
98	PZ	Zwęzić jezdnie (Dzielnej) i zmniejszyć promień skrętu na skrzyżowaniu z Dzielną.	nie uwzględniono	Skrzyżowanie ul. Dzielnej i ul. Okopowej zostało przebudowane w roku 2015 i przystosowane do przeprowadzenia infrastruktury rowerowej – zmniejszono promień łuków i zachowano rezerwę pod przejazd dla rowerzystów.
99	PZ	Zlikwidować zatokę w pd-wsch narożnika skrzyżowania Kercelak . Zabytkową kostkę wykorzystać do budowy chodnika w pobliżu. Zlikwidować prawoskręt w pn-wschodnim narożniku Kercelaka.	nie uwzględniono	Zgodnie ze stanowiskiem Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy nie ma możliwości likwidacji zatoki autobusowej w obrębie skrzyżowania.
100	PZ	Zwęzić wjazd do stacji paliw Statoil	uwzględniono częściowo	Zlikwidowany zostanie pas do skrętu na stację benzynową.
101	PZ	W tym roku ma powstać DDR wzdłuż Alej Jerozolimskich do pl Zawiszy. Ma też powstać DDR od Ronda Daszyńskiego do Kolejowej (bez przejazdu przez Kolejową). Należy połączyć te inwestycje. W okolicach Dworca Głównego jest bardzo dużo miejsca - zastawione głównie przez parkujące (często nielegalnie) samochody. Przy budynku poczty są podcienie przez które należy przeprowadzić CPR. Wyznaczyć przejazd przez Kolejową .	uwzględniono częściowo	Wyznaczony zostanie przejazd dla rowerzystów przez ul. Kolejową. Na dalszym odcinku nie ma możliwości terenowych na wyznaczenie tymczasowej drogi dla rowerów i pieszych.
102	Zielone Mazowsze	1. Należy doprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie Okopowej na odcinku rondo Zgrupowania Radosław - Powązkowska i komplet przejazdów na skrzyżowaniu Okopowa / Powązkowska. W obecnej postaci nie ma żadnej możliwości wjazdu z projektowanej drogi dla rowerów w ul. Powązkowską. Nie można nawet ustawić się na wlocie ul. Dzikiej, żeby przejechać Okopową, bo na wlocie obowiązuje nakaz skrętu w prawo. W SW narożniku skrzyżowania miejsce na przejazdy można uzyskać likwidując nadmiarowy trzeci pas ruchu w kierunku południowym (kończy się kilkaset metrów dalej).	nie uwzględniono	Wyznaczenie dodatkowych przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu ul. Okopowej i ul. Powązkowskiej wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
103	Zielone Mazowsze	2. Na odcinku Powązkowska-Stawki, miejsce na drogę dla rowerów po zachodniej stronie jezdni można wygospodarować kosztem zbędnego, „ślepego” trzeciego pasa ruchu (jezdni na dalszym odcinku ma przekrój dwóch pasów). Umożliwi to obsługę m.in. obiektów uczelni i nowej zabudowy mieszkalnej po zachodniej stronie ulicy.	nie uwzględniono	Budowa drogi dla rowerów po zachodniej stronie ul. Okopowej na odc. od ul. Powązkowskiej do ul. Stawki wymaga wyznaczenia kompletu przejazdu dla rowerzystów na skrzyżowaniu z ul. Powązkowskiej – poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
104	Zielone Mazowsze	3. Należy zwęzić wlot ul. Dzikiej. Dwupasowa jezdnia o szerokości 12 m prowokuje do nielegalnych i niebezpiecznych zachowań (np. omijanie pojazdu, który skręcając w prawo zatrzymał się przed przejściem dla pieszych).	nie uwzględniono	Zawężenie wlotu ul. Dzikiej wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, które jest poza zasięgiem z powodów finansowych.
105	Zielone Mazowsze	4. Należy zabudować powierzchnie wyłączoną z ruchu na skrzyżowaniu z ul. Stawki (zwęzić wylot do jednego pasa ruchu).	uwzględniono częściowo	Uwzględnione w zakresie zabudowy powierzchni wyłączonej z ruchu.
106	Zielone Mazowsze	5. Wskazane byłoby doprojektowanie łącznika do ślepego zakończenia ul. Niskiej (działki miejskie, acz zagrodzone).	nie uwzględniono	Łącznik musiałby przebiegać przez teren XLV Liceum Ogólnokształcącego poza pasem drogowym.
107	Zielone Mazowsze	6. Należy zmniejszyć odsunięcie i odgięcie drogi dla rowerów w rejonie zjazdu do CH Klif. Projekt odtwarza stan istniejący, który nie jest ani bezpieczny, ani wygodny. Można skorygować sam zjazd, tak by był bardziej pod kątem prostym. Ponieważ zjazd ma wydzielony pas do skrętu w prawo, można też przysunąć drogę dla rowerów do samej jezdni, tak by rowerzysta był widoczny w lusterku.	uwzględniono	
108	Zielone Mazowsze	7. Należy zwęzić wlot ul. Dzielnej do 5,5 m. Przejazd dla rowerzystów i przejście dla pieszych należy zaprojektować jako wyniesione.	nie uwzględniono	Skrzyżowanie ul. Dzielnej i ul. Okopowej zostało przebudowane w roku 2015 i przystosowane do przeprowadzenia infrastruktury rowerowej – zmniejszono promień łuków i zachowano rezerwę pod przejazd dla rowerzystów. Wyniesienie przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
				pieszych jest niemożliwe ze względu na regularne kursowanie pojazdów komunikacji zbiorowej.
109	Zielone Mazowsze	8. Należy zwęzić wylot ul. Leszno w stronę centrum do jednego pasa ruchu (lewy pas od strony Górczewskiej przeznaczyć tylko do skrętu w lewo w Okopową). Obecnie nie zgadza się liczba pasów przed i za skrzyżowaniem, co czyni projekt niezgodny z prawem. Odzyskaną przestrzeń można wykorzystać do poszerzenia chodnika i budowy azylu dla pieszych.	nie uwzględniono	Projekt zakłada wyłącznie dostosowanie istniejącej sygnalizacji świetlnej do wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów na wschodnim wlocie skrzyżowania. Większa ingerencja w sygnalizację świetlną wiązałaby się z kompleksową przebudową skrzyżowania – poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
110	Zielone Mazowsze	9. W przypadku potrzeby prac na jezdni do skrętu w prawo z al. Solidarności (np. postawienia sygnalizacji), lepszym wyjściem byłoby całkowite przeprojektowanie tego narożnika(np. zlikwidowanie jezdni do skrętu w prawo i wprowadzenie zakazu prawoskrętu – relacja ta jest obsługiwana przez ul. Leszno).	nie uwzględniono	Całkowita likwidacja prawoskrętu nie została zaakceptowana przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy.
111	Zielone Mazowsze	10. Należy ograniczyć szerokość wylotu al. Solidarności w kierunku centrum do dwóch pasów ruchu (wydzielając na wlocie zachodnim pas do skrętu w lewo w Okopową). W wersji minimum, należy zabudować zatokę na przystanku autobusowym na wylocie al. Solidarności w kierunku centrum. Za skrzyżowaniem i tak zaczyna się buspas, a pozwoli to skrócić czasy ewakuacji i powiększyć obszar akumulacji dla pieszych i rowerzystów.	nie uwzględniono	Próba likwidacji półotwartej zatoki autobusowej na przystanku <i>Okopowa 06</i> została w 2015 roku zablokowana przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy, przy argumentacji dotyczącej ograniczenia przepustowości całego skrzyżowania. Sytuacja analogiczna na przystanku <i>Okopowa 03</i> .
112	Zielone Mazowsze	11. Należy doprojektować kawałek chodnika w SE narożniku skrzyżowania z al. Solidarności tak, by piesi idący wzdłuż Towarowej nie musieli dwukrotnie przecinać drogi dla rowerów.	uwzględniono	
113	Zielone Mazowsze	12. Należy doprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie Okopowej na odcinku Leszno - al. Solidarności i brakujące przejazdy dla rowerzystów. Dla rowerzystów jadących w relacji Leszno - Towarowa lub Leszno - Ogródowa zaprojektowany przebieg oznacza znaczne nadłożenie drogi i ryzyko dodatkowego zatrzymania na światłach (ze względu na znaczne rozsuniecie jezdni Okopowej na skrzyżowaniu z ul. Leszno).	nie uwzględniono	Bez kompleksowej przebudowy skrzyżowań ul. Okopowej z ul. Leszno i al. Solidarności odcinek po zachodniej stronie ul. Okopowej nie ma uzasadnienia. Wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów na wszystkich wlotach skrzyżowania wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
114	Zielone Mazowsze	13. Wskazane byłoby skrócenie Ogródowej o ok. 5 m, bo dokładnie tam, gdzie włącza się DDR, stoją 2 samochody.	nie uwzględniono	Przebudowa ul. Ogródowej znajduje się poza zakresem opracowania.
115	Zielone Mazowsze	14. Oprócz łącznika do Ogródowej wskazany byłby łącznik do drogi serwisowej po południowej stronie al. Solidarności po zachodniej stronie skrzyżowania.	nie uwzględniono	Łącznik bez kontynuacji drogi dla rowerów wzdłuż al. Solidarności nie ma uzasadnienia.
116	Zielone Mazowsze	15. Należy zabudować powierzchnię wyłączoną z ruchu na wylocie ul. Chłodnej w stronę centrum (dostosowanie szerokości jezdni do liczby pasów ruchu).	uwzględniono	
117	Zielone Mazowsze	16. Należy zwęzić wlot ul. Kotlarskiej do 5 m (zjazd), zmniejszyć promienie łuków na wlocie.	uwzględniono	
118	Zielone Mazowsze	17. Na rondzie Daszyńskiego należy zwęzić oba wyloty ulicy Towarowej do 3 pasów ruchu, wylot ulicy Prostej w kierunku centrum - do 2 pasów ruchu.	nie uwzględniono	Na rondzie Daszyńskiego nastąpi dowiązanie do istniejącego tymczasowego rozwiązania infrastruktury rowerowej. Skrzyżowanie zostanie w przyszłości przebudowane kompleksowo przez Tramwaje Warszawskie.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
119	Zielone Mazowsze	18. Należy zwęzić wlot ul. Srebrnej do 5,5 m (najlepiej jednostronnie od strony północnej, ze względu na ograniczenie widoczności po tej stronie), wyprostować wlot.	uwzględniono częściowo	Wlot zostanie zawężony, ale przy zachowaniu odpowiednich warunków przejezdności dla większych pojazdów.
120	Zielone Mazowsze	19. Należy uwzględnić w projekcie trasę rowerową po zachodniej stronie Towarowej na odcinku Kolejowa-plac Zawiszy. Bez zwężenia jezdni prawdopodobnie konieczne będzie poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego w podcieniach poczty, niemniej uwzględnienie przebiegu drogi rowerowej jest konieczne, by zapewnić wygospodarowanie odpowiedniej ilości miejsca w ramach inwestycji planowanych przez PKP.	nie uwzględniono	Ze względu na brak miejsca w pasie drogowym w chwili obecnej nie ma możliwości zaprojektowania infrastruktury rowerowej na przedmiotowym odcinku.
121	Zielone Mazowsze	20. Północna jezdnia na wiadukcie nad torami kolejowymi powinna zostać zwężona do przekroju odpowiadającego liczbie pasów ruchu na wylocie ze skrzyżowania (2). Pozwoli to na wydzielenie DDR bez zwężania chodnika, oraz przeniesienie postojów taksówek i autobusów na jezdnię. Przewidziane w projekcie rozwiązanie nadmiernie zwęża chodnik w rejonie intensywnego ruchu pieszego. Normalizacja przekroju jezdni pozwoli też na skrócenie czasu ewakuacji pieszych, usprawniając pracę sygnalizacji.	nie uwzględniono	Droga dla rowerów po wschodniej stronie ul. Okopowej zostanie zakończona włączeniem w istniejącą jezdnię serwisową przed budynkiem hotelowym. Do czasu przebudowy układu komunikacyjnego Placu Zawiszy (poza zakresem przedmiotowego opracowania) rowerzysta jadący w kierunku południowym powinien skorzystać z przejazdu dla rowerzystów na wysokości ul. Kolejowej i dalej poruszać się po jezdni na zasadach ogólnych.
122	Zielone Mazowsze	21. Wskazane byłoby uwzględnienie przejazdu przez północne ramię placu Zawiszy jako połączenie projektowanej (planowanej do realizacji w 2016 r.) DDR wzdłuż Al. Jerozolimskich na zachód od Pl. Zawiszy i DDR wzdłuż Towarowej.	nie uwzględniono	Plac Zawiszy wykracza poza zakres opracowania dokumentacji projektowej. Wyznaczenie infrastruktury rowerowej na tym skomplikowanym skrzyżowaniu wymaga kompleksowej przebudowy geometrii jezdni, będącej dużym zadaniem inwestycyjnym.
123	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa X Powązkowska -doprojektować komplet przejazdów po obwodzie skrzyżowania. Doprojektować zjazdy i wjazdy z DDR w ul. Powązkowską.	nie uwzględniono	Wyznaczenie dodatkowych przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu ul. Okopowej i ul. Powązkowskiej wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
124	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa X Stawki -doprojektować przejazd w poprzek ul. Okopowej i odcinek DDR do ul. Kolskiej	uwzględniono	
125	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa -doprojektować przejazd w poprzek ul. Okopowej i odcinek DDR do szkoły przy ul. Okopowej 55a	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania.
126	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa – pld. wjazd do CH Klif – zmienić geometrię wjazdu. Wyprostować przebieg DDR zachowując przejście i przejazd na progu płytowym.	uwzględniono	
127	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa X Anielewicza -doprojektować przejazd. Doprojektować wjazd i zjazd z DDR w ul. Anielewicza	nie uwzględniono	Skrzyżowanie ul. Okopowej i ul. Anielewicza zostanie przebudowane w ramach budowy infrastruktury rowerowej na ul. Anielewicza przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych.
128	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa X Dzika -doprojektować wjazd i zjazd z DDR w ul. Dziką.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
129	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa (rejon budynków 24 i 43) -doprojektować przejazd oraz łącznik do ul. Wolność	uwzględniono	
130	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa X Żytnia -doprojektować przejazd w poprzek ul. Okopowej. Doprojektować wjazd i zjazd z DDR w ul. Żytnią.	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania.
131	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa X Leszno -doprojektować brakujące przejazdy po obwodzie skrzyżowania. Doprojektować wjazd i zjazd z DDR w ul. Leszno	nie uwzględniono	Projekt zakłada dostosowanie skrzyżowania ul. Okopowej i ul. Leszno do przeprowadzenia ruchu rowerowego bez kompleksowej przebudowy, która ze względów finansowych jest poza zakresem przebudowy.
132	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Kercelak -doprojektować komplet przejazdów po obwodzie skrzyżowania. Doprojektować wjazdy i zjazdy z DDR w al. Solidarności	nie uwzględniono	Wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów na wszystkich wlotach skrzyżowania wiązałoby się z kompleksową przebudową skrzyżowania, będącą poza zakresem opracowania ze względów finansowych.
133	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Okopowa X Wolska/Chłodna -doprojektować przejazdy przez ul. Okopową i ul. Wolską. Doprojektować wjazdy i zjazdy z DDR w ul. Chłodna i ul. Wolską.	nie uwzględniono	Zakres opracowania zakłada jedynie dostosowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu do przejazdu dla rowerzystów na wschodnim wlocie skrzyżowania. Wyznaczenie dodatkowego przejścia dla pieszych spowoduje konieczność kompleksowej przebudowy skrzyżowania.
134	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Towarowa X Grzybowska -doprojektować wjazdy i zjazdy z DDR w ul. Grzybowską.	uwzględniono	
135	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Towarowa X Kolejowa -doprojektować przejazd przez Kolejową. Doprojektować wjazd i zjazd z DDR w ul. Kolejową,	uwzględniono częściowo	Ze względu na wąski pas drogowych (w szczególności po południowej stronie ul. Kolejowej) nie przewiduje się projektowania wjazdu i zjazdu z DD.
136	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Towarowa X pl. Zawiszy -doprojektować przejazd i połączenie z proj. DDR w al. Jerozolimskich.	nie uwzględniono	Plac Zawiszy wykracza poza zakres opracowania dokumentacji projektowej. Wyznaczenie infrastruktury rowerowej na tym skomplikowanym skrzyżowaniu wymaga kompleksowej przebudowy geometrii jezdni, będącej dużym zadaniem inwestycyjnym.

B. Al. Prymasa Tysiąclecia

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	spotkanie konsultacyjne	Zwiększyć promienie łuków na drodze dla rowerów w północno-zachodniej części ronda Zesłańców Syberyjskich oraz w innych miejscach.	uwzględniono	
2	spotkanie konsultacyjne	Zamiast przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów przez północny wlot na rondo Zesłańców Syberyjskich wyznaczyć łączniki do wiaduktu nad al. Prymasa Tysiąclecia.	nie uwzględniono	Celem projektu jest wyznaczenie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów bezpośrednio przy rondzie Zesłańców Syberyjskich (trasa alternatywna wymaga nadłożenia ok. 280 m).
3	spotkanie konsultacyjne	Zlikwidować przeplatanie się chodnika i drogi dla rowerów pomiędzy Dw. Zachodnim a rondem Zesłańców Syberyjskich.	nie uwzględniono	Brak możliwości takiego poprowadzenia drogi dla rowerów, aby w żadnym miejscu nie nastąpiło przecięcie ruchu pieszego i rowerowego.
4	spotkanie konsultacyjne	Wprowadzić schody w śladzie przebiegu pomiędzy Dw. Zachodnim a al. Prymasa Tysiąclecia	uwzględniono	
5	spotkanie konsultacyjne	Skorygować niweletę drogi dla rowerów pomiędzy rondem Zesłańców Syberyjskich a tunelem pod torami kolejowymi.	uwzględniono	
6	spotkanie konsultacyjne	Wprowadzić linię krawężniową wzdłuż drogi dla rowerów w tunelu.	nie uwzględniono	Tunel zostanie doświetlony, w związku z czym nie będzie konieczności stosowania rozwiązań poprawiających widoczność obrzeża drogi dla rowerów.
7	spotkanie konsultacyjne	Przedłużyć odcinek korygowanej niwelety w rejonie ul. Armatniej do wjazdu do tunelu.	uwzględniono	
8	spotkanie konsultacyjne	Zaprojektować rampę prowadzącą do jezdni serwisowej w rejonie ul. Armatniej (za wyjazdem z tunelu).	nie uwzględniono	W związku z wprowadzonymi korektami geometrycznymi i wysokościowymi drogi dla rowerów w tym rejonie (budowa muru oporowego), rampa mogła by być wprowadzona jedynie w niewielkiej odległości (ok. 30 m) od istniejącego wjazdu na jezdnię serwisową.
9	spotkanie konsultacyjne	Dostosować szerokości przejść dla pieszych wzdłuż al. Prymasa Tysiąclecia do szerokości chodnika	uwzględniono	
10	spotkanie konsultacyjne	Zaprojektować estakadę dla rowerzystów nad ul. Kasprzaka	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
11	spotkanie konsultacyjne	Zaprojektować lustro drogowe w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania z ul. Kasprzaka.	nie uwzględniono	Wzajemna widoczność uczestników ruchu zostanie poprawiona w sposób wystarczający dzięki zaprojektowanym zmianom geometrycznym.
12	spotkanie konsultacyjne	Wydzielić drogę dla rowerów wzdłuż ul. Kasprzaka pomiędzy al. Prymasa Tysiąclecia a ul. Bema po stronie południowej.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
13	spotkanie konsultacyjne	Zaprojektować łącznik do ul. Bema po północnej stronie ul. Kasprzaka.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania. Ze względu na konieczność ingerencji w sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu z ul. Bema odcinek będzie mógł być wykonany po przebudowie skrzyżowania w ramach odbudowy trasy tramwajowej.
14	spotkanie konsultacyjne	Skrócić zatokę przystankową Os. Wolska 06 (w kierunku północnym)	nie uwzględniono	Zatoka przystankowa ma długość dostosowaną do postoju dwóch autobusów jednocześnie.
15	spotkanie konsultacyjne	Uwzględnić konieczność naprawy nawierzchni jezdni serwisowej na północ os skrzyżowania z ul. Wolską.	uwzględniono	
16	spotkanie konsultacyjne	Wprowadzić chodnik wzdłuż drogi dla rowerów w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania z ul. Górczewską.	uwzględniono	
17	spotkanie konsultacyjne	Zlikwidować niebezpieczny wyjazd z salonów samochodowych na ul. Górczewską w rejonie wiaduktu kolejowego.	nie uwzględniono	Bezpieczeństwo w tym miejscu zostanie poprawione poprzez wykonanie wyniesionego przejazdu oraz poprawę wzajemnej widoczności pojazdów i rowerzystów. Nie przewiduje się zmian w obsłudze posesji.
18	spotkanie konsultacyjne	Wprowadzić chodnik w śladzie przejeźdu w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania z ul. Górczewską.	uwzględniono	
19	spotkanie konsultacyjne	Zlikwidować zatokę przystankową PKP Koło 01.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
20	spotkanie konsultacyjne	Doprowadzić ciąg rowerowy po stronie wschodniej jednokierunkowo do ul. Obozowej.	nie uwzględniono	Wprowadzenie uwagi w sposób zapewniający bezpieczeństwo rowerzystom wiązać się będzie z koniecznością wyznaczenia odcinka pasa ruchu dla rowerów, co na ulicach klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) nie jest dopuszczalne przez §46 ust. 3 <i>Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i> . Szerokość obecnego chodnika (w najwyższym miejscu 1,8 m) nie pozwala na dopuszczenie na nim ruchu rowerowego zgodnie z §47 ust. 1 ww. <i>Rozporządzenia</i> .
21	spotkanie konsultacyjne	Zaprojektować pochylnię prowadzącą od kładki w rejonie ul. Czorszyńskiej (po stronie zachodniej) w kierunku południowym	nie uwzględniono	Przebudowa kładki znajduje się poza zakresem opracowania.
22	spotkanie konsultacyjne	Zwęzić wlot ul. Czorszyńskiej w celu zwiększenia bezpieczeństwa.	uwzględniono	
23	spotkanie konsultacyjne	Wprowadzić łącznik do ul. Ożarowskiej.	uwzględniono	
24	spotkanie konsultacyjne	Poprawić oświetlenie odcinka na północ od ul. Obozowej.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
25	spotkanie konsultacyjne	Na północ od ul. Obozowej zaprojektować łącznik do jezdni pod wiaduktem.	uwzględniono	
26	spotkanie konsultacyjne	Na obiekcie nad torami kolejowymi zaprojektować wymianę barier energochłonnych na węższe.	uwzględniono	
27	spotkanie konsultacyjne	Zaprojektować pochylnię prowadzącą do Lasku na Kole	uwzględniono	
28	PB	Mając bezpośredni widok z okna na Rondo Zesłańców wiem, że codziennie przechodzą i przejeżdżają przez niego tysiące pieszych i rowerzystów. Dlatego też uważam, że niezbędne jest wytyczenie naziemnych przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych wokół całego skrzyżowania. Nie powinno się to odbić na płynności ruchu samochodowego, gdyż sygnalizacja dla pieszych i rowerów zmieściłaby się nawet w ramach istniejącego cyklu sygnalizacji.	uwzględniono	Projekt zakłada wyznaczenie przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów wokół całego skrzyżowania.
29	PB	Dodatkowo, przy okazji przebudowy omawianej trasy rowerowej, zalecam gruntowny remont przepustu pod torami kolejowymi. Obecnie poziom jego dewastacji jest tak głęboki, że skutecznie zniechęca do jakichkolwiek spacerów do sąsiedniej dzielnicy. Poprawione oświetlenie, monitoring, a może nawet (w miarę możliwości) poszerzenie w celu umieszczenia tam punktów usługowych - byłoby wielce wskazane. Obecnie jest to martwa strefa, wieczorem stająca się strefą niebezpieczną.	uwzględniono częściowo	Projekt zakłada remont tunelu w zakresie nawierzchni oraz oświetlenia.
30	JŁ	Dzień dobry mam jedno marzenie. Proszę zrobić zjazd/wjazd z Żoliborza (na tyłach hipodromu legii) na ścieżkę na Al. Prymasa Tysiąclecia na wiadukcie przy lasku na Kole, tj.między torami kolejowymi a S-8. Obecnie nie ma tam jakiegokolwiek możliwości wjazdu a nawet wejścia - żeby dostać się z Żoliborza z okolicy Powązkowskiej i Krasińskiego trzeba jechać naokoło, tj. przez ścieżkę przy s8. Jedyny sensowny skrót wymaga przejścia na drugą stronę torów kolejowych, co w tym miejscu nie jest bezpieczne. Po prawdziwe to mogą być nawet schody, byleby się dało tam dostać, bo jazda nad s-8 jest straszna- stężenie spalin, co oczywiste, jest tam bardzo wysokie.Oczywiście ideałem byłoby zrobienie wiaduktu rowerowo-pieszego nad torami, w ciągu prymasa, ale z zejściami i zjazdami do Lasku, tak aby dwie części Lasku na Kole były połączone.	nie uwzględniono	Budowa schodów oraz pochylni wykracza poza zakres opracowania.
31	MK	Projekty, które prezentujecie, w wielu miejscach dostosowane są do ruchu robotów, a nie pieszych. Ci zawsze wybiorą najkrótszą drogę i jeśli nie ma przeciwwskazań powinno to być odzwierciedlone w przebiegu chodników. Dla przykładu tylko rondo Zesłańców Syberyjskich (bo gdybym miał wymieniać wszystkie nieoczywiste przebiegi, musiałbym wziąć urlop na napisanie tego maila): 1. Chodnik pod estakadą po zachodniej stronie ronda (przy obecnych schodach) dwa razy łamie się pod kątem 45 st. I to nawet bez zaobłąń po stronie niestykającej się ze ścieżką rowerową. 2. Idąc od strony dworca do przystanku przy tunelu trzeba przed al. Prymasa Tysiąclecia najpierw skręcić w lewo pod kątem 45 st., a potem w prawo 90 st. Że nikt tak nie będzie chodził świadczy wydeptana obecnie ścieżka na wysokości przystanku. 3. Aby dojść od ronda do przystanku w Al. Jerozolimskich w stronę Włoch jest się zmuszanym do ominięcia "rezerwy pod stację rowerową...", co oznacza, że kilka metrów za przejściem skręca się w lewo pod kątem 90 st., a potem 45 st. w prawo. Czyli poruszamy się niczym w labiryncie. Efektem takiego projektowania jest nie tylko utrudnianie życia, ale przede wszystkim prowokowanie niebezpiecznych zachowań. Pieszy mając do wyboru przestrzeganie przepisów i poruszanie się dziwaczными łamańcami lub nieprawidłowe skrócenie sobie drogi przez trawnik, ścieżkę rowerową lub co gorsza jezdnię, w wielu przypadkach zdecyduje się na to drugie. Dlatego mądre projektowanie minimalizuje ilość złych pokus poprzez maksymalne dostosowanie infrastruktury do intuicyjnych zachowań. W podanych przypadkach nie wydaje się to trudne i podobnie jest w dziesiątkach innych miejsc. Warto byście przyjrzeni się swoim projektom pod tym kątem, żeby wyeliminować te wszystkie 45 i 90 st.	uwzględniono	Cały projekt zweryfikowano pod kątem trasowania ciągów pieszych, w szczególności poprawiono wskazane miejsca.

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
32	MP	-za przystankiem autobusowym Armatnia ścieżka rowerowa podjeżdża pod górę i natychmiast zjeżdża z powrotem w dół. Nie umiem odczytać z planu, czy planowane jest zlikwidowanie albo chociaż zmniejszenie tej irytującej i spowalniającej jazdy górki	uwzględniono	Projekt zakłada korektę rozwiązania wysokościowego w tym miejscu.
33	MP	-oba przejazdy w okolicach Prądyńskiego są zaznaczone na fioletowo - "próg zwalniający". Czy to oznacza tzw. wyniesiony przejazd? Takie rozwiązanie jest bardzo potrzebne, ponieważ samochodom wyjeżdżającym ze stacji benzynowej zdarza się wymuszać pierwszeństwo, zwłaszcza zimą, kiedy kierowcy nie spodziewają się ruchu rowerowego	uwzględniono	Projekt zakłada wprowadzenie wyniesionych przejazdów.
34	MP	-bardzo cieszy komplet przejazdów na skrzyżowaniu Wolska/Prymasa Tysiąclecia, czy przy Kasprzaka/Prymasa Tysiąclecia też są w przyszłości planowane cztery przejazdy? Do tej pory były nieprzydatne, ale teraz jest budowany dalszy odcinek ścieżki wzdłuż Kasprzaka	nie uwzględniono	Przebudowa skrzyżowania z ul. Kasprzaka realizowana jest obecnie przez inwestora prywatnego. Ponowna przebudowa byłaby nieracjonalna z punktu widzenia gospodarowania środkami publicznymi, w związku z czym znajduje się poza zakresem projektu.
35	MP	-wzdłuż Wolskiej do Wieluńskiej widzę poprawę promienia zakrętu tam, gdzie ścieżka rowerowa wyjeżdża zza żywopłotu, jednak jeszcze lepszym rozwiązaniem byłaby całkowita zamiana miejscami ścieżki rowerowej i żywopłotu, tak jak jest na odcinku od Wieluńskiej do parku.	nie uwzględniono	Założeniem projektu było ograniczenie ingerencji w istniejącą zieleni. Umieszczenie drogi dla rowerów w miejscu obecnego żywopłotu, z jednoczesnym zachowaniem odpowiedniej odległości do drzew, uniemożliwi posadzenie żywopłotu z zachowaniem skrajni drogowej i rowerowej.
36	PP	Zachowywać ciągłość nawierzchni DDR oraz chodnika na wszystkich przejściach wyniesionych oraz zjazdach z jezdni.	uwzględniono	Zachowanie ciągłości nawierzchni jest założeniem projektu.
37	PP	Wszystkie przejazdy rowerowe wykonać o szerokości min. 3m.	uwzględniono	Wymaganie to wynika z obecnie obowiązujących przepisów.
38	PP	Wszystkie przejazdy rowerowe niewyznaczone na progach zwalniających oznaczyć kolorem czerwonym.	uwzględniono	
39	PP	Zaprojektować podpórki rowerowe przy skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.	uwzględniono częściowo	Podpórki zostaną zastosowane w miejscach nieutrudniających ruchu pieszych.
40	pp	Przed osygnalizowanymi przejazdami rowerowymi oraz w miejscach gdzie szerokość DDR jest większa lub równa 3m wyznaczyć malowanie poziome rozdzielające kierunki ruchu.	uwzględniono częściowo	Zgodnie ze <i>Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie</i> malowanie stosowane jest w przypadku umieszczenia słupków blokujących.
41	pp	Zaprojektować parkingi rowerowe przy skrzyżowaniach, punktach usługowych i przystankach komunikacji miejskiej. Dojazd do parkingów z DDR. Od 2 do 10 stojaków na parking.	uwzględniono	
42	pp	Powiększyć trójkątne wyspy dzielące na rondzie kosztem nadmiarowych prawych pasów do jazdy prosto (z Prymasa na BW1920 i w drugą stronę). W obu kierunkach zaraz za skrzyżowaniem jezdnie zwążają się do szerokości 2 pasów ruchu.	nie uwzględniono	Założeniem projektu było zachowanie liczby pasów ruchu dla pojazdów, aby efekt projektu nie pogorszył warunków ruchu żadnej grupy jego uczestników.
43	pp	Przejście i przejazd przez jezdnię do prawoskrętu w północno-zachodnim narożniku ronda wykonać pod skosem, pod mniejszym kątem do jezdni Al. Jerozolimskich. Zamienić miejscami przejście i przejazd.	uwzględniono częściowo	Przyjęta lokalizacja przejazdu dla rowerzystów powoduje mniejszą liczbę punktów kolizji pieszy – rowerzysta.
44	PP	Przejazdy wokół ronda, tam gdzie pozwala na to miejsce, poszerzyć do 3,5m.	uwzględniono	
45	pp	W rejonie przystanku Armatnia sprowadzić ruch rowerowy na drogę serwisową, zrezygnować z budowy wydzielonej DDR. Zastosować środki uspokojenia ruchu, strefę ograniczonej prędkości i "sierżanty rowerowe" na jezdni serwisowej, ewentualnie również wykonać odpowiednie poprawki nawierzchni. Przejście dla pieszych przez zjazd z Prymasa na jezdnię serwisową wykonać jako wyniesione z ciągłością nawierzchni chodnika.	nie uwzględniono	Z uwagi na duże natężenie ruchu rowerowego założeniem projektu była całkowita separacja ruchu pojazdów i rowerzystów na tym odcinku.

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
46	PP	Kontynuować prowadzenie ruchu rowerowego jezdnią serwisową aż do Parafialnej (do kładki). Wykonać łącznik ślepego zakończenia jednej z "odnóg" jezdni serwisowej z Parafialną, a po drugiej stronie ulicy włączyć DDR jako 4 wlot skrzyżowania.	nie uwzględniono	Z uwagi na duże natężenie ruchu rowerowego założeniem projektu była całkowita separacja ruchu pojazdów i rowerzystów na tym odcinku.
47	PP	Zabudować zatokę przystankową na Kasprzaka w stronę centrum, odseparować ruch pieszy od rowerowego.	uwzględniono częściowo	Na długości przystanku zostanie wprowadzona wydzielona droga dla rowerów.
48	PP	Poszerzyć przejazd rowerowy przez Kasprzaka do 3,5m.	nie uwzględniono	Przebudowa skrzyżowania z ul. Kasprzaka realizowana jest obecnie przez inwestora prywatnego. Ponowna przebudowa byłaby nieracjonalna z punktu widzenia gospodarowania środkami budżetowymi, w związku z czym znajduje się poza zakresem projektu.
49	PP	Zabudować zatokę przystankową na Wolskiej w stronę Bemowa. Poprowadzić DDR między chodnikiem, a przystankiem (miejszem oczekiwania na autobus). Przysunąć przystanek maksymalnie do skrzyżowania z Prymasa.	uwzględniono częściowo	Przesunięto przystanek bliżej skrzyżowania.
50	PP	Tam gdzie jest miejsce poszerzyć DDR na całej długości do szer. min. 2,5m.	uwzględniono	
51	PP	Zwęzić wylot Wolskiej w stronę centrum do 2 pasów ruchu. Wydzielić z jezdni dwukierunkową drogę rowerową do skrzyżowania z Bema.	nie uwzględniono	Odcinek znajduje się poza zakresem opracowania.
52	PP	Dla rowerów jadących wschodnią stroną Prymasa na północ wykonać płynne przejście DDR w pas rowerowy na jezdni serwisowej, z pominięciem progu zwalniającego.	uwzględniono	
53	PP	Na projekcie brakuje połączenia przejazdów rowerowych wokół ronda z istniejącą DDR po południowej stronie Górczewskiej (południowo-zachodni narożnik ronda). Wykonać takie połączenie w taki sposób, aby DDR płynnie przechodziła w przejazd rowerowy (bez wyłukowań).	uwzględniono	
54	PP	Maksymalnie wyprostować DDR wzdłuż Górczewskiej w północno-wschodnim narożniku ronda, tak aby przechodziła płynnie w przejazd rowerowy przez Prymasa (bez wyłukowania).	uwzględniono	
55	PP	Zaślepić wyjazd z salonów samochodowych na Górczewską, w celu poprawy bezpieczeństwa. Dojazd do salonów możliwy jest od Prymasa Tysiąclecia. Wykonać łącznik DDR ze ślepym zakończeniem drogi.	nie uwzględniono	Bezpieczeństwo w tym miejscu zostanie poprawione poprzez wykonanie wyniesionego przejazdu oraz poprawę wzajemnej widoczności pojazdów i rowerzystów. Nie przewiduje się zmian w obsłudze posesji.
56	PP	Wykonać dodatkowo 180m DDR o szer. min. 2,5m po południowej stronie Górczewskiej, od Prymasa do Sokołowskiej.	nie uwzględniono	Odcinek znajduje się poza zakresem opracowania.
57	PP	Zabudować zatokę przystankową obok buspasa - na wylocie Górczewskiej w stronę centrum.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
58	PP	Przejazdy rowerowe po północnej i zachodniej stronie ronda poszerzyć do 3,5m, w miarę dostępności miejsca poszerzyć również pozostałe przejazdy.	uwzględniono	
59	PP	Wykonać jednokierunkową DDR od łącznika do ul. Radziwie do jezdni bocznej po wschodniej stronie Prymasa w celu umożliwienia dojazdu do ul. Obozowej bez zmiany strony ulicy. Na jezdni bocznej wyznaczenie pasa rowerowego lub "sierżantów" od włączenia tej DDR do skrzyżowania z Obozową.	nie uwzględniono	Wprowadzenie uwagi w sposób zapewniający bezpieczeństwo rowerzystom wiązać się będzie z koniecznością wyznaczenia odcinka pasa ruchu dla rowerów, co na ulicach klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) nie jest dopuszczalne przez §46 ust. 3 <i>Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i> . Szerokość obecnego chodnika (w najwyższym miejscu 1,8 m) nie pozwala na dopuszczenie na nim ruchu rowerowego zgodnie z §47 ust. 1 ww. <i>Rozporządzenia</i> .

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
60	GS	Stosujecie Państwo ostatnio opaski z kostki wzdłuż DDR. Osobiście wolałbym szerszą DDR o szerokość opaski. Taniej i więcej miejsca na mijanie jadących z naprzeciwka. Wydaje się, że kultura pieszych znacząco wzrosła i nie trzeba im już wyznaczać barier fizycznych aby nie wchodzili na DDR.	nie uwzględniono	Wprowadzanie opaski z kostki kamiennej jest rozwiązaniem standardowym stosowanym we wszystkich projektach. ma na celu wyraźne oddzielenie pieszych i rowerzystów.
61	GS	Wszystkie przejazdy rowerowe w projektach są zawsze odsuwane od skrzyżowań? Na Zachód od Odry, o ile jest odseparowany DDR, to na skrzyżowaniu zbliża się on do jezdni i przecina skrzyżowanie jak najbliżej toru samochodów, co zapewnia obustronną widoczność kierowcom i rowerzystom. W Warszawie zawsze projektujecie Państwo na odwrót. Wady są 3: rowerzysta musi solidnie zwolnić na przejeździe, kierowca gorzej widzi rowerzystów, dla kierowcy nieczytelny jest zamiar rowerzysty, bowiem przed samym skrzyżowaniem zmienia on 2 razy kierunek jazdy. Wcielajmy rozwiązania, które sprawdziły się w krajach o znacznie bogatszej tradycji wykorzystania roweru jako środka transportu.	uwzględniono częściowo	Projekt zweryfikowano pod kątem widoczności na przejazdach dla rowerzystów.
62	GS	Na skrzyżowaniach z przejazdami rowerowymi należy zlikwidować zielone strzałki.	uwzględniono częściowo	Zakres stosowania „zielonych strzałek” zostanie dostosowany do obecnie obowiązujących przepisów.
63	KD	Bardzo popieram wszelkie działania, które mają ucywilizować sąsiedztwo Dworca Zachodniego - parkowanie na tym terenie jest chaotyczne, bardzo często nielegalne, a także niebezpieczne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego byłoby krokiem w dobrą stronę, jednak projekt nie wskazuje możliwości zawrócenia przez samochody osobowe w przypadku braku miejsc parkingowych w zatoce postojowej na wysokości przystanków autobusów ZTM. Obawiam się, że może to skutkować niekontrolowanym zatrzymywaniem się samochodów w nieprawidłowych miejscach na wysokości budynku dworca PKS. Być może można zrezygnować z północnej wyspy przystankowej i wprowadzić możliwość wykonania pętli samochodem tamtędy (czyli odwrotnie niż obecnie)? Prawdopodobnie w przypadku braku miejsca do zaparkowania przy dworcu PKS część kierowców wolałaby wrócić do parkingu K&R przy dworcu kolejowym - z tego co rozumiem, wg projektu byłoby to niemożliwe. Kwestia uporządkowania ruchu samochodów przy dworcu jest absolutnie kluczowa dla bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu na tym odcinku, proszę więc o dodatkowe analizy. Niestety ograniczenie nielegalnego parkowania musi wiązać się także z umieszczeniem słupków we wszystkich miejscach, w których można spodziewać się zatrzymujących się pojazdów. Z pewnością wiele wniosków można wyciągnąć z obserwacji stanu obecnego.	uwzględniono	
64	KD	Ciągi piesze powinny być możliwie proste - przejścia dla pieszych na terenie dworca należałoby przesunąć tak, żeby piesi wychodzili na nie prosto ze schodów, a nie zbaczali. Dotyczy to obu przejść przy schodach koło przystanku Dworzec Zachodni 02.	uwzględniono częściowo	Wyprostowano zachodni ciąg. Odstąpiono od przebudowy nowo wybudowanych schodów (przez inwestora prywatnego) na wschodnim ciągu pieszym.
65	KD	Można dobudować dodatkowe schody łączące zachodni kraniec przystanku Dworzec Zachodni 02 z chodnikiem wzdłuż zatoki postojowej.	uwzględniono częściowo	Uwagę uwzględniono poprzez dostosowanie lokalizacji przystanku do istniejących ciągów schodów.
66	KD	Rezerwa terenu pod infrastrukturę rowerową nie powinna się znaleźć na terenie chodnika oddzielonego od DDR schodami i wąską pochylnią, tylko w miejscu w sąsiedztwie DDR, np. na terenie zieleńca pomiędzy parkingiem K&R a pętlą autobusową.	uwzględniono	
67	KD	Zatoka postojowa dla autobusów prywatnych znajduje się w miejscu, w którym parkujące autobusy znacznie ograniczają wzajemną widoczność rowerzystów/pieszych i samochodów skręcających na parking K&R. Może warto ją przesunąć nieco na wschód (zamienić miejscami z przejściem dla pieszych)?	uwzględniono częściowo	Odstąpiono od wykonania zatoki w tym miejscu.
68	KD	Brakuje oznaczenia pasów dla pieszych przez DDR na wschodnim krańcu wyspy na pętli Dworzec Zachodni. Dodatkowo ze względu na sąsiedni przystanek występuje duże ryzyko kolizji między pieszymi a rowerzystami. Warto rozważyć dodatkowe wygrodenia, aby je ograniczyć.	uwzględniono	
69	KD	Warto dodać przejście dla pieszych łączące zachodni kraniec skrajnego południowego peronu dworca PKS z chodnikiem, przecinające jezdnię manewrową i DDR.	nie uwzględniono	Lokalizacja przejścia w tym miejscu nie zapewni bezpieczeństwa pieszym, którzy wychodzić będą zza stojących autobusów.
70	KD	Konieczne jest zabezpieczenie ruchu pieszych przechodzących z terenu dworca PKS na chodnik wzdłuż al. Prymasa Tysiąclecia. Obecnie są tam trzy predepty, które powodują ryzyko kolizji przy wejściu pieszych na DDR oraz erozję	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		skarpy, co wiąże się z kolei z zanieczyszczeniem powierzchni drogi dla rowerów. Proponuję zalegalizować przynajmniej jedno z tych przejść (schody) i uniemożliwić pozostałe przez budowę barierek.		
71	KD	Proszę maksymalnie odsunąć DDR od chodnika na odcinku od Ronda Zesłańców Syberyjskich do przystanku Rondo Zesłańców Syberyjskich 06. DDR może iść łagodniejszym łukiem przez teren obecnej skarpy, którą należałoby wyregulować. Chodnik mógłby zostać poszerzony zwłaszcza w rejonie przystanku. Obecnie piesi często zajmują pas drogi dla rowerów, oczekując na autobus.	uwzględniono	
72	KD	Można poszerzyć chodnik łączący teren dworca PKS przez wiadukt autobusowy z zachodnią stroną al. Prymasa Tysiąclecia, ewentualnie oznakować jako ciąg pieszo-rowerowy.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
73	KD	Proszę rozważyć zamianę miejscami drogi dla rowerów i chodnika w tunelu pod torami kolejowymi. Co prawda zwiększa to liczbę punktów kolizji, ale pozwoliłoby na bezpieczniejsze wprowadzenie pieszych z dworca PKS na chodnik (punkt 9.) oraz analogiczną zmianę na schodach po północnej stronie tunelu, na południe od przystanku Armatnia. Obecnie piesi z bagażami wchodzą ze schodów prosto pod koła szybko jeżdżących w tym miejscu rowerów. Przeplotki chodnika i DDR w mniej krytycznych miejscach nie będą bardziej niebezpieczne niż obecna sytuacja.	nie uwzględniono	Zmiana nie zostanie wprowadzona z uwagi na wzrost liczby punktów kolizji. Schody zostaną zaprojektowane w taki sposób, aby piesi nie wchodzi bezpośrednio na drogę dla rowerów.
74	KD	W razie braku powyższej zmiany proszę o oznakowanie krytycznych miejsc znakami ostrzegawczymi dla rowerzystów i pieszych.	nie uwzględniono	Zostały wprowadzone poprzez korektę przebiegu schodów.
75	KD	Bardzo proszę o maksymalne możliwe ucywilizowanie tunelu pod torami - obecnie jest to miejsce skrajnie nieprzyjazne.	uwzględniono częściowo	Projekt zakłada remont tunelu w zakresie nawierzchni oraz oświetlenia.
76	KD	Na skrzyżowaniu Prymasa Tysiąclecia i Kasprzaka brakuje oznakowania skrzyżowań chodników i DDR. W miejscach oznakowanych tu jako bufor rozdzielający z kostki kamiennej proszę rozważyć montaż barierek.	nie uwzględniono	Nie przewiduje się montażu wygrodzeń kanalizujących ruch pieszych na chodnikach.
77	KD	Jak rozumiem, przebudowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż Kasprzaka jest poza zakresem tego projektu - liczę na to, że sytuacja tam się jednak poprawi tak szybko jak to możliwe.	uwzględniono	Odcinek został włączony w zakres projektu.
78	KD	Przystanek PKP Kasprzaka 06 jest bardzo ruchliwy - trzeba tam maksymalnie ograniczyć ryzyko kolizji pieszych i rowerzystów. Według mnie na odcinku na północ od tego przystanku nie ma potrzeby przeprowadzania DDR na stronę ulicy - obecna sytuacja jest zadowalająca.	nie uwzględniono	Drogi dla rowerów lokalizuje się zasadniczo bliżej jezdni niż chodniki.
79	KD	Może udałoby się wyznaczyć DDR po północnej stronie Kasprzaka od Prymasa Tysiąclecia do przejazdów wzdłuż Bema i/lub Płockiej? W ten sposób można częściowo rozładować tłok na południowo-wschodnim narożu (możliwe zwężenie jest północnej jezdni Kasprzaka do 3 pasów - 4. kończy się za skrzyżowaniem).	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
80	KD	Proszę o oznakowanie pionowe chodnika i DDR w miejscu, w którym rozdziela się na nie ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie Prymasa Tysiąclecia na północ od Wolskiej - obecnie często rowerzyści jeżdżą tu chodnikiem.	uwzględniono	
81	KD	Zatoka autobusowa przy przystanku Os. Wolska 06 powinna zostać zlikwidowana kosztem chodnika i DDR, co pozwoli na ograniczenie regulacji wysokościowej skarpy. Zatoka jest tu zbędna, na lewo od niej jest pas do skrętu w jezdnię serwisową. Autobusy muszą się z przystanku przeciskać przez dwa pasy.	nie uwzględniono	Zatoka została zachowana z uwagi na klasę drogi.
82	KD	W miejscu przedępu od Prymasa Tysiąclecia do przystanku PKP Koło 01 należy wybudować chodnik.	uwzględniono	
83	KD	Należy rozważyć likwidację zatoki przy przystanku PKP Koło 01 i poszerzenie chodnika, co pozwoli przynajmniej oznakować go jako ciąg pieszo-rowerowy. Wielu rowerzystów jeździ obecnie tą stroną Górczewskiej przynajmniej do Sokołowskiej.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
84	KD	Jak rozumiem, brak połączenia z drogą przy Górczewskiej na południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania to pomyłka w projekcie.	uwzględniono	Na spotkaniu informacyjnym prezentowany był skorygowany rysunek.

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
85	KD	W projekcie zniknęło połączenie DDR przy Prymasa Tysiąclecia z DDR biegnącą wzdłuż ogrodzenia terenu Olimpii w głąb parku Moczydło - należy je zachować.	uwzględniono	
86	KD	Jeśli to możliwe, proszę poszerzyć chodnik po zachodniej stronie Prymasa Tysiąclecia na odcinku od parku Moczydło do skrzyżowania z Górczewską - w niedziele (targ na Olimpii) piesi notorycznie barykadują DDR.	uwzględniono	
87	KD	Zdecydowanie popieram przestawienie ekranów akustycznych i wyznaczenie prawoskrętu w Czorszyńskiej. Miejsce to jest obecnie bardzo niebezpieczne - skręt samochodów często zaskakuje innych kierowców, co powoduje gwałtowne manewry. Warto też poszerzyć chodnik po południowej stronie skrzyżowania kosztem trawnika. Bezwzględnie należy w tym miejscu wyeliminować parkowanie blisko przejścia dla pieszych. Słupki obecnie nie wystarczają, należy wykorzystać elementy prefabrykowane.	uwzględniono	
88	KD	Przydałby się łącznik umożliwiający włączenie się rowerzysty w ciąg Prymasa Tysiąclecia na wysokości ul. Radziwie w kierunku Obozowej.	nie uwzględniono	Wprowadzenie uwagi w sposób zapewniający bezpieczeństwo rowerzystom wiązać się będzie z koniecznością wyznaczenia odcinka pasa ruchu dla rowerów, co na ulicach klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) nie jest dopuszczalne przez §46 ust. 3 <i>Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i> . Szerokość obecnego chodnika (w największym miejscu 1,8 m) nie pozwala na dopuszczenie na nim ruchu rowerowego zgodnie z §47 ust. 1 ww. <i>Rozporządzenia</i> .
89	KD	Proszę o dodanie łącznika z DDR w stronę ul. Ożarowskiej. Jeśli sytuacja własnościowa nie pozwala na poprowadzenie DDR w podcieniu budynku Prymasa Tysiąclecia 145/149, proszę przynajmniej o połączenie DDR z chodnikiem, aby nie trzeba było pokonywać trawnika. Przyda się każde rozwiązanie pozwalające na włączenie się do ruchu rowerzysty z ul. Ożarowskiej.	uwzględniono	
90	KD	Proszę rozważyć umożliwienie ruchu rowerowego po wschodniej stronie al. Prymasa Tysiąclecia na odcinku od Obozowej do S8 - wystarczyłoby pozwolić na wjazd na jezdnię serwisową, a następnie dodać połączenie z chodnikiem, który można by przekształcić w ciąg pieszo-rowerowy.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
91	KD	Jeśli to możliwe, należy poszerzyć chodnik na północ od Obozowej - 1,70 m to zdecydowanie za mało.	nie uwzględniono	Szerokość chodnika w tym miejscu dostosowano do projektu przebudowy ul. Obozowej, przygotowanego przez Tramwaje Warszawskie.
92	KD	Należy dodać oznakowanie przejścia dla pieszych przez DDR przy dojściu do przystanku Lasek na Kole.	uwzględniono	Lokalizacje ewentualnych przejść dla pieszych zostaną opracowane na etapie przygotowywania projektu organizacji ruchu.
93	KD	Przy bramie awaryjnej koło Lasku na Kole znajdują się obecnie mylące znaki drogowe. Proszę rozważyć ich usunięcie lub przesunięcie w miejsce mniej widoczne z drogi dla rowerów.	uwzględniono	
94	KD	Proszę o połączenie ciągu pieszo-rowerowego na północ od wiaduktu nad torami kolejowymi ze ścieżkami w Lasku na Kole.	uwzględniono	
95	LG	Chciałam zwrócić uwagę na odcinek oznaczony w projekcie jako "Armatnia". Uważam, że powinno się tam oddzielić DDR i chodnik od Al. Prymasa Tysiąclecia pasem zieleni. Można by to zrobić przenosząc przynajmniej część pasa zieleni, który obecnie oddziela DDR i chodnik od jezdni manewrowej. Natężenie ruchu w Al. Prymasa Tysiąclecia jest tak duże, że ten odcinek należy do jednego z najbardziej nieprzyjemnych, jakie znam. Rowerzyści i piesi są tam narażeni na wielki hałas i zapach spalin.auta, w tym często betoniarki, tiry i inne duże pojazdy, jeżdżą tam bardzo szybko. Przeniesienie (przynajmniej części) pasa zieleni, na tyle szerokiego, żeby można tam było zasadzić szpaler drzew i/lunb żywopłot wyraźnie podniosłoby komfort użytkowania tego odcinka. Uważam, że skoro czyniona jest inwestycja w poprawę tej DDR, to należałoby włączyć w to ten punkt.	nie uwzględniono	Ze względu na poszerzenie chodnika oraz drogi dla rowerów względem stanu istniejącego, wprowadzenie pasa zieleni wiązać się będzie z koniecznością przesunięcia słupa wysokiego napięcia, co wykracza poza zakres opracowania. Droga dla rowerów zostanie w miarę możliwości odsunięta od jezdni.

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		Niestety,na Państwa projekcie widzę tylko zamianę miejscami DDR i chodnika. Wydaje mi się, że istniejący przy jezdni manewrowej pas zieleni jest na tyle szeroki, a drzewa tam rosnące są na tyle oddalone od brzegu DDR/chodnika, że przeniesienie, które proponuję, powinno być możliwe do zrealizowania bez większych problemów i bez uszkodzenia tych drzew. A nawet jeśli drzewa by musiały ucierpieć, wydaje mi się, że użyteczność pasa zieleni przy Al. Prymasa będzie o wiele większa niż przy jezdni manwerowej, gdzie praktycznie nie ma ruchu. Chciałabym zwrócić uwagę, że część osób wybiera rower jako swój środek transportu ze względu na to, że jeżdżenie rowerem jest przyjemniejsze i zdrowsze. Pewną ironią jest, że to właśnie te osoby, które rezygnują z auta najbardziej odczuwają negatywne skutki ruchu samochodowego takie jak hałas i wdychanie spalin. Odzielanie pasem zieleni DDR i chodników przy tak wielkich i ruchliwych trasach jak Prymasa Tysiąclecia powinno być moim zdaniem standardem, gdyż podnosi to wyraźnie komfort jazdy rowerem, przez co przyczynia się do wyboru tej formy transportu.		
96	LG	Chciałam się dowiedzieć, czy zostanie poszerzone "wąskie gardło" przy skarpie przy rondzie Tybetu, w południowo-wschodnim rogu Al. Prymasa i Kasprzaka. Z projektu (odcinek zatytułowany "Kasprzaka") nie jestem w stanie tego wyczytać, jest tam tylko napisane, że będzie budowany nowy mur oporowy. jest tam tak mało miejsca, że czekający na światło rowerzyści zastawiają drogę innym rowerzystom skręcającym w Kasprzaka, przez co często traci się zielone światło. Nie wiem, jakie są możliwości poprawy sytuacji ze względu na ukształtowanie tego miejsca, ale chciałabym zwrócić uwagę na ten problem.	uwzględniono	Rozwiązanie ruchu rowerowego w tym miejscu zostanie poprawione.
97	ŁT	Przy przejeździe rowerowym na wschód od Ronda Zesłańców Syberyjskich w ciągu Al. Jerozolimskich (wyjazd dla autobusów) wnoszę o naprostowanie DDR	uwzględniono częściowo	Rozwiązanie zostanie skorygowane tak, aby zapewnić jak najlepsze warunki ruchu drogowego, ograniczając jednocześnie konieczność wycinki drzew.
98	ŁT	Wnioskuję o złagodzenie łuków przy zatoce autobusowej na odcinku Armatnia	uwzględniono	
99	ŁT	Na skrzyżowaniu z Kasprzaka (strona wschodnia) . Po co wydzielony pas tylko do jazdy prosto, jeśli do jazdy prosto są 2 pasy na wiadukcie? Skala wykorzystania 3 pasów wlotu i wylotu skrzyżowania z Kasprzaka jest relatywnie mała, za to przestrzeni dla pieszych i rowerzystów jest tam zdecydowanie bardzo mało. Wnioskuję o zwężenie wlotu i wylotu skrzyżowania po stronie wschodniej do 2 pasów ruchu, włącznie z likwidacją zatoki oraz poszerzenie chodników, jak również prowadzenie dodatkowego ciągu pieszego za DDR niezależnie od peronu przystankowego wzdłuż przystanku za skrzyżowaniem. Wg. projektu na przystanku ma być chodnik szeroki na 3 metry, odliczając wiatę przystankową to mniej niż 2 metry dla pieszych i pasażerów ZTM razem, to zdecydowanie za mało. Taka marginalizacja pieszych jest sprzeczna z miejską strategią transportową, gdzie pieszy ma mieć priorytet.	uwzględniono częściowo	Poszerzono peron przystankowy na północnym wylocie skrzyżowania, Przestrzeń dostępna dla pieszych i rowerzystów na południowym wlocie skrzyżowania została w projekcie poszerzona o ok. 4 m względem stanu istniejącego.
100	ŁT	Na skrzyżowaniu z Wolską. -Jezdnia ma 4 pasy ruchu po stronie wschodniej skrzyżowania i na jego północno-wschodnim wylocie. Jest to nieuzasadnione potrzebami ruchu samochodów (ruch na wprost wiaduktem) za to powoduje konieczność odgięcia DDR i ostrego łuku R8 na wschodnim ramieniu skrzyżowania. Wnioskuję o likwidację 4 pasa, naprostowanie zbyt ostrego łuku DDR, peron przystankowy w miejscu dzisiejszej zatoki na północno- wschodnim wylocie oraz dodatkowy ciąg pieszy oddzielnie od przystanku, za DDR -Na północno-zachodnim wlocie skrzyżowania wnioskuję o oddzielny DDR w miejscu CPR. Wlot skrzyżowania może rozszerzać się do 3 pasów ruchu tuż przed rondem gdzie projektant zaproponował już oddzielny DDR i chodnik, albo można zrezygnować z środkowego pasa, który umożliwia jazdę na wprost, możliwą jest ona przecież szybciej wiaduktem. Moje obserwacje wskazują, że nie wpłynie to negatywnie na ruch samochodów ze względu na ograniczone wykorzystanie 3 pasów dziś. Ponadto konieczne jest zabezpieczenie całego odcinka wzdłuż tego wlotu skrzyżowania słupkami przed nielegalnym parkowaniem, które okazjonalnie, ale jednak ma tam miejsce dziś. -Na południowo-zachodnim wylocie skrzyżowania wnoszę o osłupkowanie chodnika za zatoką, bo tam nie da się normalnie przejść Czy nie da się wyznaczyć parkingu pod wiaduktem? Tam jest masa wybrukowanego miejsca, którego nikt nie używa, za to chodnik są pełne samochodów. (Patrz zdjęcie w załączniku)	nie uwzględniono	Założeniem projektu było zachowanie liczby pasów ruchu dla pojazdów, aby efekt projektu nie pogorszył warunków ruchu żadnej grupy jego uczestników. Uwaga w zakresie chodnika po zachodniej stronie al. Prymasa Tysiąclecia wykracza poza zakres projektu.

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
101	ŁT	na północ od skrzyżowania z Wolską (strona wschodnia) przy włączeniu w jezdnię serwisową proponuje rozszerzyć DDR przy styku z jezdnią, ażeby umożliwić włączenie w pas rowerowy łagodnym łukiem	uwzględniono	
102	ŁT	Na skrzyżowaniu z Górczewską - Czy północno-wschodni wylot skrzyżowani ma być zwężony czy rozszerzony. Rysunek wskazuje na zwężenie, legenda na rozszerzenie jezdni? Stan faktyczny -dziś są tam 3 pasy na wylocie, sugeruje raczej zwężenie wlotu do 2 pasów i o to wnioskuje, przy czym moim zdaniem zamiast poszerzać chodnik w pasie dzielącym należy poszerzyć chodnik po stronie północnej, rozszerzając przestrzeń dla pieszych i rowerzystów na rogu skrzyżowania, gdzie jej dziś najbardziej brakuje - Wnioskuje, ażeby zatoki autobusowe półotwarte zamienić na zatoki standardowe, tym samym zwężając do 2 pasów północny i południowy wylot ronda. Podniesie to bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych, jak również umożliwi wydłużeni zielonego światła w związku ze skróconą drogą ewakuacji - Wnoszę o weryfikację programu sygnalizacji świetlnej, tak ażeby umożliwiała przejazd na wprost prze skrzyżowanie w jednym cyklu światła. Dotychczas są z tym problemy po stronie zachodniej, jak akurat nie było kogoś kto wcisnąłby przycisk. -Wnoszę o likwidację zielonej strzałki na wydzielonym pasie do skrętu w prawo na zachodnim wlocie skrzyżowania. Dziś to bardzo niebezpieczne miejsce, bo kierowcy masowo ignorują obowiązek zatrzymania pojazdu -Wnoszę o poprawienie geometrii DDR przy przejeździe rowerowym pomiędzy wiaduktem a skrzyżowaniem, w ciągu Górczewskiej. Łuk R6 jest zbyt ostry dla rowerzystów, ponadto ostre łuki DDR przed przejazdem utrudniają kierowcom obserwację zbliżających się rowerzystów i sprzyjają wymuszeniom pierwszeństwa	uwzględniono częściowo	Założeniem projektu było zachowanie liczby pasów ruchu dla pojazdów, aby efekt projektu nie pogorszył warunków ruchu żadnej grupy jego uczestników. Na etapie przygotowywania projektów sygnalizacji świetlnej, zostanie w nich zapewniona możliwość przejazdu przez skrzyżowanie w jednym cyklu sygnalizacji. Funkcjonowanie „zielonych strzałek” zostanie dostosowane do obecnie obowiązujących przepisów.
103	ŁT	Wnioskuje o złagodzenie łuku DDR na północ od Czorsztyńskiej, jest tam dużo miejsca na coś łagodniejszego niż R20, co powinno ułatwić obserwację nadjeżdżających rowerzystów kierowcom samochodów na przejeździe przez Czorsztyńską	uwzględniono	
104	ŁT	Wnioskuje o likwidację zatoki przy wiadukcie nad obwodową linią kolejową towarową (odcinek Węzeł Prymasa Tysiąclecia). Przystanek o szerokości 2,5 metra nie spełnia żadnych standardów. Uwzględniając ławeczkę, słupek i śmietnik ciężko tam przejść. Tymczasem 3 pasy ruchu Prymasa Tysiąclecia pozwalają na zatrzymanie autobusu na jezdni bez stworzenia korka, szczególnie, że do następnego węzła na trasie jest stąd spora odległość. Poza tym przystanek Lasek na Kole to przystanek na żądanie, którym jeździ zaledwie jedna linia z częstotliwością 6 autobusów na godzinę w szczycie. Na wiaduktach na trasie do bezkolizyjnej jazdy na wprost też pozostają 2 pasy.	nie uwzględniono	Zatoka została zachowana z uwagi na klasę drogi.
105	AB	Na rondzie Zesłańców Syberyjskich projekt zakłada powiększenie trójkątnych wysp dzielących poprzez przebudowę jezdni do skrętu w prawo. Będzie to kosztowne, zwiększy rozległość i tak rozbudowanego skrzyżowania, nie rozwiąże wszystkich problemów (np. w narożniku SE), a wygeneruje nowe (np. brak miejsca na normatywne łuki w narożniku NW). Wbrew deklaracjom nie zapewni też miejsca na akumulację pieszych i rowerzystów na wyspach, na co dowodem są chociażby przejścia dla pieszych przez drogi dla rowerów zlokalizowane bezpośrednio przed przejazdem. Lepszym rozwiązaniem byłoby zlikwidowanie nadmiarowych (pojawiających się w rejonie skrzyżowania i znikających tuż za nim) pasów ruchu na wprost. Ul. Bitwy Warszawskiej ok. 200 m od ronda Zesłańców ma już przekrój 2x2 pasy ruchu. Wylot w al. Prymasa Tysiąclecia również ma zasadniczo 2 pasy ruchu, trzeci pas kończy się 30 m za skrzyżowaniem, żeby zrobić miejsce dla wylotu z tunelu. Obecnie układ pasów ruchu na rondzie jest niezgodny z § 61 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Szczególnie niebezpieczny jest nadmiarowy pas ruchu na wylocie północnym, kończący się na wysokości zatoki autobusowej. W 2015 r. rondo Zesłańców Syberyjskich znalazło się na 4. miejscu na liście skrzyżowań o największej liczbie zdarzeń drogowych, czy zatem warto konserwować wadliwy i niezgodny z przepisami stan obecny? Liczba pasów na wprost w obszarze skrzyżowania w ciągu Bitwy Warszawskiej - Prymasa Tysiąclecia powinna wynosić 2x2, zgodnie z przekrojem ul. Bitwy Warszawskiej (której poszerzenie jest nierealne, w związku z planami budowy tramwaju). Analogicznie wylot jezdni zbierająco-rozprowadzającej al. Jerozolimskich z ronda w kierunku centrum można zwęzić do 2 pasów ruchu. Dostosowanie przekroju do obowiązujących przepisów pozwoliłoby zwiększyć obszary akumulacji na wszystkich 3 wyspach trójkątnych bez przebudowy jezdni do skrętu w prawo, ponadto skróciłoby czasy ewakuacji z poszczególnych jezdni oraz czas przejazdu / przejścia przez całe skrzyżowanie.	nie uwzględniono	Założeniem projektu było zachowanie liczby pasów ruchu dla pojazdów, aby efekt projektu nie pogorszył warunków ruchu żadnej grupy jego uczestników.

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
106	AB	Doprojektować łączniki rowerowe wzdłuż al. Prymasa Tysiąclecia do jezdni dojazdowej PKS (?), co pozwoli na bezkolizyjny przejazd nad al. Prymasa Tysiąclecia.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania. Celem projektu jest wyznaczenie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów bezpośrednio przy rondzie Zesłańców Syberyjskich (trasa alternatywna wymaga nadłożenia ok. 280 m).
107	AB	Zmniejszyć promień łuku na połączeniu jezdni w SW narożniku skrzyżowania. W tym narożniku skręcające w prawo z dużą prędkością samochody często wymuszają pierwszeństwo na pieszych i rowerzystach.	uwzględniono	
108	AB	Doprojektować łącznik rowerowy do ślepego zakończenia al. Bohaterów Września.	uwzględniono	
109	AB	W terenie występują liczne przedepty od strony Dworca Zachodniego do przystanku autobusowego w kierunku Woli oraz do tunelu pod torami. Projekt nie przewiduje żadnych bezpośrednich ciągów pieszych w tej relacji. Należy uzupełnić brakujące powiązania. Przykładowym rozwiązaniem byłoby prowadzenie drogi dla rowerów i chodnika w kierunku północnym możliwie długo w poziomie ronda zamiast przyklejania ich do jezdni al. Prymasa Tysiąclecia (patrz też uwaga niżej).	uwzględniono	
110	AB	Wyeliminować zbędne przewyższenia na drodze dla rowerów wzdłuż Prymasa Tysiąclecia. Niweleta drogi dla rowerów w tunelu jest prawidłowo powyżej niwelety jezdni, jednak po obu stronach tunelu niepotrzebnie obniża się do poziomu jezdni, by potem wnosić się powoli razem z jezdnią.	uwzględniono	
111	AB	W rejonie przystanku Armatnia 02, w miejscu gdzie różnica wysokości między DDR a jezdnią serwisową (na podkładzie: ul. Bema) jest najmniejsza (ok. 1 m) przydałaby się dodatkowa pochylnia łącząca DDR z jezdnią serwisową. W miejscu połączenia należałoby wykonać zawężenie jezdni serwisowej, tak by parkujące samochody nie blokowały wjazdu na DDR. Alternatywnie / dodatkowo można wykonać pochylnię w kierunku przeciwnym (w stronę torów). Celem pochylni jest obsługa powiązania tunelu pod torami z peronem 8 dworca Warszawa Zachodnia, a także rejonem ul. Armatniej i Ordoną. Osoby jadące z kierunku Odolan na Ochotę będą mogły ominąć w ten sposób konfliktowe skrzyżowanie z ul. Kasprzaka.	nie uwzględniono	W związku z wprowadzonymi korektami geometrycznymi i wysokościowymi drogi dla rowerów w tym rejonie (budowa muru oporowego), rampa mogła by być wprowadzona jedynie w niewielkiej odległości (ok. 30 m) od istniejącego wjazdu na jezdnię serwisową.
112	AB	Modernizowanie (krawężniki typu Kassel, ścieżki prowadzące dla niewidomych) wadliwego stanu istniejącego na przystanku PKP Kasprzaka 01 (ruch rowerów między ludźmi oczekującymi na autobus) jest bezcelowe i stanowiłoby marnotrawstwo środków publicznych. Nie ma żadnego uzasadnienia dla utrzymywania 4 pasów na wylocie w kierunku centrum, skoro na odpowiadającym mu wlocie funkcjonują de facto 2 pasy na wprost (niemal wszystkie pojazdy z prawego pasa skręcają w prawo). Należy zabudować przynajmniej 1 pas ruchu na nowy peron przystanku autobusowego, co stworzy miejsce dla przeprowadzenia wydzielonej drogi dla rowerów.	uwzględniono	Rozwiązanie ruchu rowerowego w tym miejscu zostanie poprawione.
113	AB	Należy też zaprojektować bezkolizyjny przejazd górą nad ul. Kasprzaka po nasypie i wzdłuż estakady kolejowej. Rozdzieli to kierunki ruchu i ograniczy kumulację pieszych i rowerzystów w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania. Ul. Kasprzaka położona jest w zagłębieniu, przejazd górą rozwiąże kilka problemów jednocześnie (konieczność hamowania bezpośrednio za spadkiem, brak miejsca na akumulację pieszych i rowerzystów, konflikty między ruchem wzdłuż Prymasa i wzdłuż Kasprzaka) i poprawi parametry trasy (komfort, bezpośredniość).	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
114	AB	Zwęzić wylot Wolskiej w stronę centrum do dwóch pasów ruchu (trzeci pas ruchu i tak kończy się 100 m za skrzyżowaniem) i doprojektować drogę dla rowerów do skrzyżowania z ul. Bema. Prowizorycznie można przenieść parkowanie z chodnika na jezdnię i oznakować ten odcinek chodnika jako ciąg pieszo-rowerowy. Pozwoli to podłączyć kolejny kwartał zabudowy do modernizowanej drogi dla rowerów.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
115	AB	Przystanek autobusowy Wolska 06 przenieść na pas do skrętu w prawo w jezdnię serwisową (zlikwidować zatokę obecnie zlokalizowaną za pasem do skrętu w prawo). Autobus nie będzie się musiał przebijać przez 2 pasy ruchu ruszając z przystanku, a piesi i rowerzyści zyskają miejsce do akumulacji i krótsze czasy ewakuacji. Zmniejszy się też zakres prac ziemnych (na rysunku: "skarpa do regulacji wysokościowej").	nie uwzględniono	Zatoka została zachowana z uwagi na klasę drogi.

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
116	AB	Projekt odcina od modernizowanej trasy drogę dla rowerów w Parku Szymańskiego - należy uzupełnić powiązanie, z poprawą widoczności i przebudową przejazdu przez jezdnię serwisową na wyniesiony.	uwzględniono	
117	AB	W przypadku, gdyby konieczne były oszczędności, na odcinku między Wolską a Górczewską również po stronie zachodniej proponowałbym prowadzić ruch rowerowych jezdnią serwisową. Ruch samochodowy jest tu znikomy, drogą serwisową jeździ się znacznie przyjemniej (dalej od jezdni, wyższy standard nawierzchni), a w dodatku unikamy 2 punktów kolizji.	nie uwzględniono	Z uwagi na duże natężenie ruchu rowerowego założeniem projektu była całkowita separacja ruchu pojazdów i rowerzystów na tym odcinku.
118	AB	Zlikwidować zatokę w kierunku centrum (przystanek autobusowy PKP Koło 01). Autobusy mogą zatrzymywać się na buspasie, a w przypadku likwidacji buspasa przekrój Górczewskiej i tak powinien zostać ograniczony. Doprojektować łącznik po południowej stronie Górczewskiej do ul. Sokołowskiej (można prowizorycznie jako ciąg pieszo-rowerowy). Pozwoli to na legalny dojazd do modernizowanej drogi dla rowerów z zabudowy po południowej stronie ul. Górczewskiej.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
119	AB	Wykonać odcinek chodnika po skosie w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania, w śladzie istniejącego przedeptu.	uwzględniono	
120	AB	Niebezpieczny wyjazd z salonów samochodowych na ul. Górczewską najlepiej byłoby po prostu zlikwidować. Wszystkie te salony mają obsługę z jezdni serwisowej al. Prymasa Tysiąclecia.	nie uwzględniono	Bezpieczeństwo w tym miejscu zostanie poprawione poprzez wykonanie wyniesionego przejazdu oraz poprawę wzajemnej widoczności pojazdów i rowerzystów. Nie przewiduje się zmian w obsłudze posesji.
121	AB	Nie likwidować powiązania z drogą dla rowerów w parku Moczydło (al. Żmichowskiej).	uwzględniono	
122	AB	Zwęzić wlot ul. Czorszyńskiej od strony północnej do 5,5 m i wyprostować go. Pozwoli to na poprawę widoczności bez konieczności przebudowy ekranów akustycznych (odsunięcie przejazdu dla rowerów o 3 m od ekranów). Zwężenie wlotu jest zasadne także w przypadku przebudowy ekranów, ze względu na parkowanie w ul. Czorszyńskiej.	uwzględniono	
123	AB	Po stronie wschodniej zaprojektować jednokierunkową drogę dla rowerów od skrzyżowania DDR w tunel pod torami (do ul. Radziwie) do początku jezdni zbierająco-rozprowadzającej, a następnie odcinek pasa ruchu dla rowerów od końca tej drogi dla rowerów do miejsca w którym na jezdni wykształca się drugi pas ruchu ogólnego. Pozwoli to na dojazd do ul. Obozowej bez konieczności wdrapywania się na kładkę.	nie uwzględniono	Wprowadzenie uwagi w sposób zapewniający bezpieczeństwo rowerzystom wiązać się będzie z koniecznością wyznaczenia odcinka pasa ruchu dla rowerów, co na ulicach klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) nie jest dopuszczalne przez §46 ust. 3 <i>Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i> . Szerokość obecnego chodnika (w najwęższym miejscu 1,8 m) nie pozwala na dopuszczenie na nim ruchu rowerowego zgodnie z §47 ust. 1 ww. <i>Rozporządzenia</i> .
124	AB	Funkcjonalność kładki w rejonie ulicy Czorszyńskiej i Radziwie poprawiłoby zaprojektowanie odcinków pochylni na wprost. Powinno być trywialne zwłaszcza po stronie zachodniej (ok. 1 m różnicy wysokości, brak ograniczeń terenowych). Ułatwi to korzystanie z kładki i ograniczy różnice wysokości do pokonania zarówno rowerzystom jak i pieszym (np. idącym z parku do ul. Radziwie - obecnie muszą z parku schodzić na poziom znajdującego się niżej przystanku autobusowego Czorszyńska 01, aby dopiero stamtąd wdrapywać się na kładkę).	nie uwzględniono	Przebudowa kładki znajduje się poza zakresem opracowania.
125	AB	Zalegalizować ruch rowerów po jezdni dojazdowej Tramwajów Warszawskich (Aleja Prymasa Tysiąclecia 102). Dalej poszerzyć istniejący chodnik po wschodniej stronie al. Prymasa do parametrów ciągu pieszo-rowerowego (docelowo do połączenia z DDR / CPR w przedłużeniu Krasińskiego zgodnie z koncepcją dla Żoliborza).	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
126	AB	Na wiadukcie nad torami kolejowymi projekt zakłada utrzymanie obecnego substandardu. A może da się zmienić rodzaj bariery na węższą? Albo np. przemalować pasy ruchu na 3,25 m i przesunąć barierę?	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
127	AG	Uważam, że tą drogę wraz z chodnikiem powinno się oddzielić pasem zieleni od Al. Prymasa (odcinek między rondem Tybetu a rondem Zesłańców) - jest to do zrobienia, bo miejsce jest, a znaczenie podniosłoby komfort jazdy przy tej ruchliwej trasie.	nie uwzględniono	Ze względu na poszerzenie chodnika oraz drogi dla rowerów względem stanu istniejącego, wprowadzenie pasa zieleni wiązać się będzie z koniecznością przesunięcia słupa wysokiego napięcia, co wykracza poza zakres opracowania. Droga dla rowerów zostanie w miarę możliwości odsunięta od jezdni.
128	AG	Zwracam też uwagę na "wąskie gardło" przy skarpie na rondzie Tybetu - nie wiem, czy z tym da się lub czy planują coś zrobić, ale ma być budowany nowy mur oporowy, więc może.	uwzględniono	Rozwiązanie ruchu rowerowego w tym miejscu zostanie poprawione.
129	KJ	Chciałbym zgłosić uwagę dotyczącą skrzyżowania al. Prymasa Tysiąclecia oraz ul. Kasprzaka. Według mnie proponowane rozwiązanie jest niekorzystne i nie jest w stanie obsłużyć dużej liczby użytkowników, którzy poruszają się tamtędy już dzisiaj. Oprócz przesunięcia nasypu niezbędna jest w mojej ocenie likwidacja zatoki autobusowej i zmiana toru dla pasów przejeżdżających przez skrzyżowanie, tak aby wygospodarować więcej miejsca dla wydzielonej DDR. Jeśli nie zostanie przy okazji tego remontu rozwiązany problem braku infrastruktury rowerowej na trasie wzdłuż ul. Kasprzaka w kierunku centrum, to remont ten nie ma najmniejszego sensu z punktu widzenia jakości sieci DDR.	uwzględniono	Rozwiązanie ruchu rowerowego w tym miejscu zostanie poprawione.
130	KJ	Ponadto, chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że dosunięcie DDR do samej jezdni na odcinku od Armatniej do Kasprzaka będzie się wiązało z brakiem komfortu jazdy tą trasą. Brak jakiegoś rodzaju oddzielenia np. pasem zieleni z drzewami, spowoduje, że rowerzyści będą jechali bezpośrednio obok pędzących często znacznie ponad 100 km/h samochodów i tirów. Narazi ich to na hałas, podmuchy powietrza oraz zanieczyszczenia. Już teraz jazda tą trasą jest bardzo uciążliwa i trudno się tam oddycha, a przecież DDR odsunięta jest od jezdni. Dlatego też warto wykorzystać ten remont, żeby poprawić komfort jazdy także w tym kontekście.	uwzględniono częściowo	Ze względu na poszerzenie chodnika oraz drogi dla rowerów względem stanu istniejącego, wprowadzenie pasa zieleni wiązać się będzie z koniecznością przesunięcia słupa wysokiego napięcia, co wykracza poza zakres opracowania. Droga dla rowerów zostanie oddzielona od jezdni za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
131	KJ	Proponuje również zwrócić baczną uwagę na skrzyżowania, gdzie funkcjonuje zielona strzałka, gdyż kierowcy przywykli do dużych prędkości na trasie niezwykle rzadko zatrzymują się na zielonej strzałce. W tym celu proponuję zmianę promienia łuku dla pasów do skrętów, tak aby kierowca nie mógł pokonać ich z dużą prędkością jak ma to miejsce obecnie.	uwzględniono częściowo	Wyświetlanie „zielonych strzałek” na skrzyżowaniach zostanie dostosowane do obecnie obowiązujących przepisów. Promienie wybranych łuków zostaną skorygowane, np. w południowo-zachodniej części ronda Zesłańców Syberyjskich.
132	KJ	Chciałbym jeszcze dodać uwagę ogólną. Nie rozumiem, dlaczego wciąż miejsca, w których gromadzą się piesi przed przejściem dla pieszych wyznaczane są na skrzyżowaniach w taki sposób, aby generować konflikty z rowerzystami. DDR powinna na skrzyżowaniach przylegać bezpośrednio do jezdni, zaś piesi powinni gromadzić się dopiero za nią.	nie uwzględniono	Prowadzenie dwukierunkowej drogi dla rowerów bezpośrednio przy jezdni na skrzyżowaniach nie jest możliwe w zgodzie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi dopuszczalnych odległości sygnalizatorów od jezdni. Ponadto takie rozwiązanie wiązać się będzie ze znacznym skróceniem długości sygnału zielonego dla rowerzystów.
133	PZ	Uwaga ogólna. W miejscach gdzie obecnie są drogi dla rowerów nie powinno się przenosić ruchu rowerowego na drogi serwisowe. W miarę możliwości nie powinno się tworzyć wspólnych ciągów pieszo rowerowych.	uwzględniono częściowo	Drogę dla rowerów i pieszych wprowadzono wyłącznie w miejscu, w którym szerokość pasa drogowego nie pozwalała na wydzielenie normatywnego chodnika.
134	PZ	Rondo Zesłańców Syberyjskich: a) Pn-zach narożnik - DDR i chodnik mają bardzo ostry zakręt prawdopodobnie spowodowany rezerwą terenu pod stacje Veturilo. Lokalizacja rezerwy też jest bezsensu bo jest oddzielona od DDR przez chodnik. Proponuję ją umieścić bardziej na zachód pomiędzy DDR a chodnikiem , a DDR i chodnik wyprostować.	uwzględniono	
135	PZ	Rondo Zesłańców Syberyjskich: b)W pd-zach narożniku ronda należy zrobić włączenie w Bohaterów Warszawy i zmniejszyć promień skrętu dla samochodów.	uwzględniono	
136	PZ	Rondo Zesłańców Syberyjskich: c) Przy budynku PKS zamienić miejscami DDR i chodnik (likwidując przepłotkę znajdująca się w stronę ronda.) . Widoczność powinna być wystarczająca.	nie uwzględniono	Brak możliwości takiego poprowadzenia drogi dla rowerów, aby w żadnym miejscu nie nastąpiło przecięcie ruchu pieszego i rowerowego.

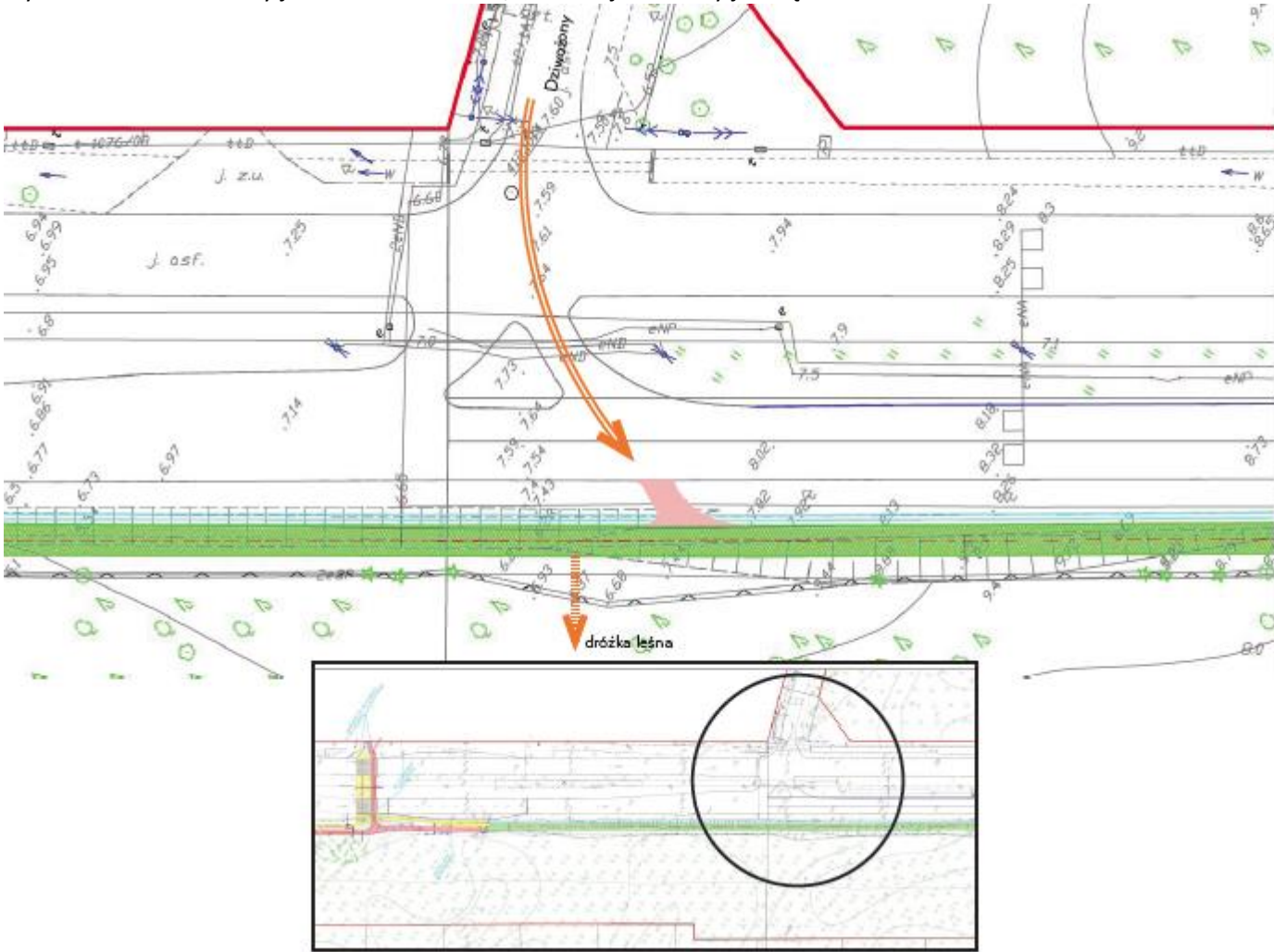
L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
137	PZ	Rondo Zesłańców Syberyjskich: d) po obu stornach jezdni Prymasa wykonać łącznik od ronda do wiaduktu dla autobusów a na wiadukcie CPR.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania. Celem projektu jest wyznaczenie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów bezpośrednio przy rondzie Zesłańców Syberyjskich (trasa alternatywna wymaga nadłożenia ok. 280 m).
138	PZ	Armatnia: a) przed i za tunelem DDR i chodnik opada i podnosi się wynika to z "przyklejenia" niwelety DDR do niwelety jezdni. Proponuję wypoziomować DDR i chodnik po stronie południowej i DDR po stronie północnej (chodnik musi się obniżyć do poziomu jezdni bo przystanek jest w poziomie jezdni). Dzięki podniesieniu po stronie północnej powstanie dodatkowe miejsce dla schodzących ze schodów - nie będą wchodzić od razu na DDR.	uwzględniono	
139	PZ	Armatnia: b) Na schodach zamontować szyny do wprowadzania rowerów	uwzględniono	
140	PZ	Kasprzaka : a) przy przystanku przy kładce zwiększyć promienie łuków DDR	uwzględniono	
141	PZ	Kasprzaka : b) brak dowiązania do CPR na zachód w Kasprzaka. Projekt powinien obejmować likwidację zatoki i stworzenie DDR .	uwzględniono	Rozwiązanie ruchu rowerowego w tym miejscu zostanie poprawione.
142	PZ	Kasprzaka : c) przejścia przez południowe ramie ronda Tybetu maja po 3m. Jest to skandalicznie mało.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania (dotyczy przebudowy skrzyżowania realizowanego przez inwestora zewnętrznego).
143	PZ	Wolska: a) Pomiędzy Wolską a Górczewska po zachodniej projektant proponuje zrobienie CPRa. Sądzę, że lepiej zostawić tak jak jest niż na siłę poszerzać, ewentualnie zwęzić pasy ruchu lub jeden zlikwidować.	nie uwzględniono	Szerokość pasa drogowego w tym miejscu nie pozwala na poszerzenie obecnie funkcjonującego chodnika do normatywnej szerokości, w związku z czym wprowadzono drogę dla rowerów i pieszych. Założeniem projektu było zachowanie liczby pasów ruchu dla pojazdów, aby efekt projektu nie pogorszył warunków ruchu żadnej grupy jego uczestników.
144	PZ	Wolska: b) po wschodniej stronie bardzo dziwne połączenie DDR z pasami za pomocą przejazdu rowerowego. Kontra-pas od strony jezdni powinien wchodzić w przejazd rowerowy.	nie uwzględniono	Szerokość pasa dzielącego jest niewystarczająca dla wprowadzenia łącznika o normatywnych promieniach.
145	PZ	Górczewska: a) brak połączenia z DDR w pd-zach narożniku idącą na zachód 8.	uwzględniono	
146	PZ	Czorszyńska: a) zmniejszyć promień łuku prawoskrętu w Czorszyńską	uwzględniono częściowo	Rozwiązanie dla wlotu ul. Czorszyńskiej zostanie skorygowane tak, aby zapewnić poprawę widoczności bez konieczności przebudowy ekranów.
147	PZ	Czorszyńska: b) Łącznik do ulicy Radziwie pociągnąć do łącznicy w Obozową jako jednokierunkową DDR.	nie uwzględniono	Wprowadzenie uwagi w sposób zapewniający bezpieczeństwo rowerzystom wiązać się będzie z koniecznością wyznaczenia odcinka pasa ruchu dla rowerów, co na ulicach klasy GP nie jest dopuszczalne przez <i>Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i> .
148	PZ	Obozowa: a) Na północ od Obozowej są 2 bardzo ważne drzewa. Wydaje się że można je ominąć stosując mniej łuków.	nie uwzględniono	Zastosowano minimalną liczbę łuków, która pozwala na ominięcie drzew.
149	PZ	Obozowa: b) DDR na północ od Obozowej nie jest w osi przejazdu rowerowego.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania (dotyczy projektu ul. Obozowej wykonywanego przez Tramwaje Warszawskie).
150	PZ	Obozowa:	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		c) W pn -wsch narożniku skrzyżowania jest droga do zajezdni tramwajowej. Udostępnić ją dla rowerzystów poprzez umożliwienie jazdy rowerem. Jeśli by się to udało zrobić łącznik do głównej DDR.		
151	PZ	Węzeł Prymasa a) Pomiędzy wiaduktem nad torami a kładką (na węźle Prymasa) rowerzysta zjeżdża mocno w dół a później ostro w górę. Podjazdy są bardzo strome. Pomyśleć nad zniwelowaniem aż tak dużej różnicy wysokości. Zrobić jakiś nasyp czy coś.	uwzględniono częściowo	Uwaga zostanie wprowadzona w zakresie niewymagającym ingerencji w kładkę nad al. Obrońców Grodna.
152	PZ	Węzeł Prymasa b) Umożliwić jazdę po stronie Cmentarza Wojskowego od Powązkowskiej do Obozowej (jazda kładką jest męcząca i dłuższa). Jechanie tamtędy rowerem jest nawet miejscami legalne - ograniczenie powyżej 50km/h a chodnik na 2m. Proponuję poszerzenie chodników: - na zakręcie obecnie jest tam nieużywany pas zastawiony barierą - są 2 bariery energochłonne stara i nowa) - na wiadukcie kolejowym zmienić bariery na linowe - pomiędzy wiaduktem a drogą serwisową do tramwajów - poszerzyć chodnik, ewentualnie zrobić CPR. - zniwelować krawężnik przy wjeździe na drogę serwisową do Tramwajów.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
153	PZ	Węzeł Prymasa c) Na wiadukcie zmienić istniejące bariery na linowe. Po obu stronach. Zwiększy to szerokość CPR .	uwzględniono częściowo	Na etapie przygotowywania szczegółowych projektów zostaną przeanalizowane możliwości techniczne poszerzenia przestrzeni na wiadukcie dostępnej pieszym i rowerzystom.
154	Zielone Mazowsze	1. Na rondzie Zesłańców Syberyjskich projekt zakłada powiększenie trójkątnych wysp dzielących poprzez przebudowę jezdni do skrętu w prawo. Zwiększy to rozległość i tak rozbudowanego skrzyżowania, nie rozwiąże wszystkich problemów (np. w narożniku SE), a wygeneruje nowe (np. brak miejsca na normatywne łuki w narożniku NW). Lepszym rozwiązaniem byłoby zlikwidowanie nadmiarowych pasów ruchu na wprost: - ul. Bitwy Warszawskiej ok. 200 m od RZS ma już przekrój 2x2 pasy ruchu, - wylot w al. Prymasa Tysiąclecia również ma zasadniczo 2 pasy ruchu, 3 pas kończy się 30 m za skrzyżowaniem, żeby zrobić miejsce dla wylotu z tunelu. Zgodnie z rozp. ws. warunków technicznych, również liczba pasów na wprost w obszarze skrzyżowania w ciągu Bitwy Warszawskiej - Prymasa Tysiąclecia powinna wynosić 2x2. Analogicznie wylot Al. Jerozolimskich z ronda w kierunku centrum można zwęzić do 2 pasów ruchu. Pozwoli to zwiększyć obszary akumulacji na wszystkich 3 wyspach trójkątnych bez przebudowy jezdni do skrętu w prawo, ponadto skróci czasy ewakuacji z poszczególnych jezdni oraz czas przejazdu / przejścia przez całe skrzyżowanie.	nie uwzględniono	Założeniem projektu było zachowanie liczby pasów ruchu dla pojazdów, aby efekt projektu nie pogorszył warunków ruchu żadnej grupy jego uczestników.
155	Zielone Mazowsze	2. Należy doprojektować łącznik rowerowy do ślepego zakończenia al. Bohaterów Września.	uwzględniono	
156	Zielone Mazowsze	3. Należy doprojektować łącznik rowerowy po zachodniej stronie al. Prymasa do jezdni dojazdowej PKS, co pozwoli na bezkolizyjny przejazd nad al. Prymasa Tysiąclecia.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania. Celem projektu jest wyznaczenie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów bezpośrednio przy rondzie Zesłańców Syberyjskich (trasa alternatywna wymaga nadłożenia ok. 280 m).
157	Zielone Mazowsze	4. W rejonie przystanku Armatnia 02, w miejscu gdzie różnica wysokości między DDR a jezdnią serwisową (na podkładzie oznaczoną jako ul. Bema) jest najmniejsza (ok. 1 m) przydałaby się dodatkowa pochylnia łącząca DDR z jezdnią serwisową. Ewentualnie można zrezygnować ze sprowadzenia DDR z powrotem na poziom chodnika, doprowadzić ją do jezdni serwisowej i dalej prowadzić ruch rowerowy jezdnią serwisową aż do Parafialnej. W miejscu połączenia należałoby wykonać zawężenie jezdni serwisowej, tak by parkujące samochody nie blokowały wjazdu na DDR.	nie uwzględniono	W związku z wprowadzonymi korektami geometrycznymi i wysokościowymi drogi dla rowerów w tym rejonie (budowa muru oporowego), rampa mogła by być wprowadzona jedynie w niewielkiej odległości (ok. 30 m) od istniejącego wjazdu na jezdnię serwisową.
158	Zielone Mazowsze	4. Kładka przy Parafialnej opisana jest jako "teren stacji paliw". Czy to odpowiada stanu faktycznemu?	uwzględniono	Skorygowano błędny opis na rysunku.

L.p.	Źródło	Uwaga (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
159	Zielone Mazowsze	5. Na ul. Kasprzaka błędnie odtwarzany jest wadliwy stan istniejący na przystanku autobusowym w kierunku centrum. Wylot należy zwęzić do szerokości dwóch pasów ruchu (odpowiadającą liczbie pasów do jazdy na wprost na wlocie) i ew. wydzielić zatokę autobusową za przejściem. Pozwoli to na zwiększenie zdecydowanie niewystarczającej szerokości chodnika po południowej stronie jezdni. Należy też przewidzieć konieczność wygospodarowania miejsca na połączenie z drogą dla rowerów po południowej stronie ul. Kasprzaka.	uwzględniono częściowo	Na długości przystanku zostanie wprowadzona wydzielona droga dla rowerów.
160	Zielone Mazowsze	6. Na skrzyżowaniu z ul. Wolską należy zwęzić wylot Wolskiej w stronę centrum do 2 pasów ruchu i doprojektować drogę dla rowerów do skrzyżowania z ul. Bema. Prowizorycznie można przenieść parkowanie z chodnika na jezdnię i oznakować ten odcinek chodnika jako ciąg pieszo-rowerowy.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
161	Zielone Mazowsze	7. Przystanek autobusowy Wolska 06 należy przenieść na pas do skrętu w prawo w jezdnię serwisową (zlikwidować zatokę obecnie zlokalizowaną za pasem do skrętu w prawo). Autobus nie będzie się musiał przebijać przez 2 pasy ruchu, ruszając z przystanku, a piesi i rowerzyści zyskają miejsce do akumulacji i krótsze czasy ewakuacji. Zmniejszy się też zakres prac ziemnych (na rysunku: "skarpa do regulacji wysokościowej").	nie uwzględniono	Zatoka została zachowana z uwagi na klasę drogi.
162	Zielone Mazowsze	8. Między Wolską a Górczewską również po stronie zachodniej wskazane byłoby prowadzenie ruchu rowerowego jezdnią serwisową. Ruch samochodowy jest tu znikomy, drogą serwisową jeździ się znacznie przyjemniej, a w dodatku unikamy 2 punktów kolizji.	nie uwzględniono	Z uwagi na duże natężenie ruchu rowerowego założeniem projektu była całkowita separacja ruchu pojazdów i rowerzystów na tym odcinku.
163	Zielone Mazowsze	9. Na ul. Górczewskiej należy zlikwidować zatokę w kierunku centrum (autobusy mogą zatrzymywać się na buspasie, przekrój ulicy ma zostać ograniczony po przedłużeniu II linii metra) i doprojektować łącznik po południowej stronie Górczewskiej do ul. Sokołowskiej.	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
164	Zielone Mazowsze	10. Niebezpieczny wyjazd z salonów samochodowych na ul. Górczewską najlepiej byłoby po prostu zlikwidować. Wszystkie te salony mają obsługę z jezdni serwisowej al. Prymasa Tysiąclecia.	nie uwzględniono	Bezpieczeństwo w tym miejscu zostanie poprawione poprzez wykonanie wyniesionego przejazdu oraz poprawę wzajemnej widoczności pojazdów i rowerzystów. Nie przewiduje się zmian w obsłudze posesji.
165	Zielone Mazowsze	11. Wylot ul. Czorszyńskiej należy zwęzić do 5,5 m i wyprostować. Pozwoli to na radykalną poprawę widoczności bez konieczności przebudowy ekranów akustycznych.	uwzględniono częściowo	Rozwiązanie dla wlotu ul. Czorszyńskiej zostanie skorygowane tak, aby zapewnić poprawę widoczności bez konieczności przebudowy ekranów.
166	Zielone Mazowsze	12. Po stronie wschodniej należy doprojektować jednokierunkową drogę dla rowerów od skrętu DDR w tunel pod torami (do ul. Radziwie) do początku jezdni zbierająco-rozprowadzającej. Pozwoli to na dojazd do ul. Obozowej bez konieczności wdrapywania się na kładkę.	nie uwzględniono	Wprowadzenie uwagi w sposób zapewniający bezpieczeństwo rowerzystom wiązać się będzie z koniecznością wyznaczenia odcinka pasa ruchu dla rowerów, co na ulicach klasy GP nie jest dopuszczalne przez <i>Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i>
167	Zielone Mazowsze	13. Funkcjonalność kładki przy Czorszyńskiej poprawiłoby doprojektowanie odcinków pochylni na wprost. Powinno to być proste zwłaszcza po stronie zachodniej (ok. 1 m różnicy wysokości, brak ograniczeń terenowych).	nie uwzględniono	Przebudowa kładki znajduje się poza zakresem opracowania.
168	Zielone Mazowsze	14. Wskazana byłaby legalizacja ruchu rowerów po jezdni dojazdowej Tramwajów Warszawskich (Aleja Prymasa Tysiąclecia 102) i dalej budowa DDR / CPR po wschodniej stronie al. Prymasa (docelowo do połączenia z DDR / CPR w przedłużeniu Krasińskiego zgodnie z niedawno przyjętą koncepcją dla Żoliborza).	nie uwzględniono	Uwaga wykracza poza zakres opracowania.
169	Zielone Mazowsze	14. Jeżeli niemożliwe jest poszerzenie CPR na wiadukcie nad torami bez przebudowy obiektu, może da się zmienić rodzaj bariery na węższy? Albo ograniczyć szerokość pasów ruchu do 3,25 m i przesunąć barierę?	uwzględniono częściowo	Na etapie przygotowywania szczegółowych projektów zostaną przeanalizowane możliwości techniczne poszerzenia przestrzeni na wiadukcie dostępnej pieszym i rowerzystom.

CZĘŚĆ 5. BIELANY

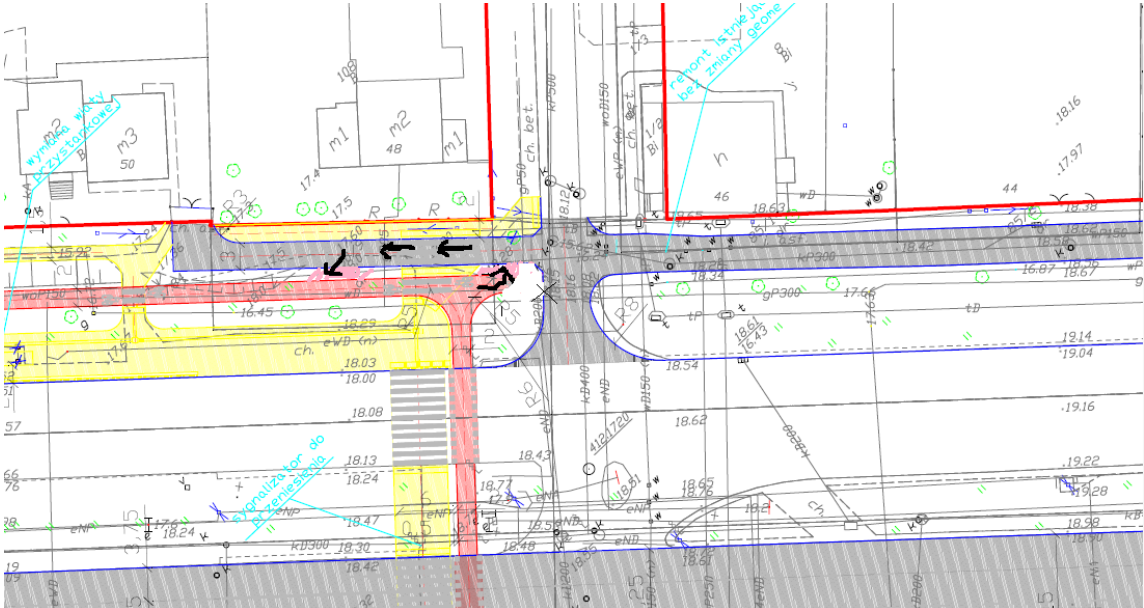
L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1.	Warszawska Masa Krytyczna	Konieczne jest przeprowadzenie na etapie prac projektowych kontroli stanu dróg serwisowych po których będzie prowadzony ruch rowerowy wraz z rozszerzeniem zakresu zadania o niezbędne remonty i naprawy.	uwzględniono	
2.	Warszawska Masa Krytyczna	Konieczne jest na etapie prac projektowych wykonanie niwelacji wszystkich pokryw studni wraz z kontrolą ich stanu technicznego (w szczególności studni teletechnicznych) w miejscach w których przewidziane jest prowadzenie ruchu rowerowego wraz z rozszerzeniem zakresu zadania o niezbędne remonty i naprawy.	uwzględniono	
3.	Warszawska Masa Krytyczna	Na wjazdach na posesje zachować niweletę DDR i chodnika, zachować ciągłość nawierzchni oraz zastosować słupki blokujące wjazd na DDR i chodnik pojazdów innych niż rowery. Słupki blokujące lokalizować zgodnie z zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy 5523/2010.	uwzględniono	
4.	Warszawska Masa Krytyczna	Na włączeniach DDR w jezdnie serwisowe nie stosować krawężników poprzecznych do toru jazdy rowerów oraz przewidzieć w projekcie zastosowanie słupków blokujących wjazd pojazdów innych niż rowery. Słupki blokujące lokalizować zgodnie z zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy 5523/2010.	uwzględniono	
5.	Warszawska Masa Krytyczna	Na całym projektowanym odcinku należy zwiększyć szerokość przejazdów do 3 m zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju Dz. Ust. 1314/2015 pkt 4.2.2	uwzględniono	
6.	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Pułkowa X Wóycickiego -Zaproponowane rozwiązanie wymaga przeprojektowania. Oznakowanie pasów ruchu dla samochodów jest błędne. Z ulicy Wóycickiego nie ma możliwości jazdy na wprost. Na wlocie znajdują się trzy pasy ruchu :jeden w kierunku zachodnim oraz w relacji na wschód jeden do skrętu w lewo i jeden do skrętu w prawo (na projekcie oznakowany jako do jazdy na wprost). W relacji na wschód konieczne jest wyprowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnię przed skrzyżowaniem oraz połączenie z projektowaną DDR w ciągu ulicy Pułkowej przy pomocy odcinka jednokierunkowej DDR. Obecne rozwiązanie uniemożliwia wykonanie lewoskrętu w ulicę Pułkową. W relacji zachodniej należy skrócić odcinek jednokierunkowej DDR do miejsca w którym szerokość pasa ruchu umożliwia zastosowanie pasa rowerowego. Z uwagi na bardzo duży udział ruchu ciężkiego miejsce połączenia DDR Z pasem rowerowym należy dodatkowo oznakować tablicą F-19 oraz wysepką z posadowionym na niej U-5A i C-10.	uwzględniono	Z zastrzeżeniem, iż oznakowanie F-19 stosowane jest wyłącznie na jezdniach kierunkowych.
7.	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Wjazd na stację paliw. - z uwagi na duże promienie łuków i kąt pod jakim przejście i przejazd przecinają tor ruchu samochodów należy zastosować wyniesienie przejścia i przejazdu z zachowaniem niwelety chodnika i DDR oraz zachowaniem ciągłości nawierzchni. Należy rozważyć odstępstwo od zasady lokowania DDR bliżej jezdni niż chodnika. Pozwoli to wyeliminować kolizje ruchu pieszego i rowerowego w rejonie przejścia i przejazdu przez wjazd na stację paliw. DDR i chodnik przepleść za wyjazdem ze stacji paliw z zachowaniem odstępu min. 20 m od miejsca przeplecenia do wyjazdu.	uwzględniono częściowo	Skorygowana zostanie geometria zjazdu i wyjazdu ze stacji benzynowej, pozwalająca na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Nie przewiduje się wyniesienia przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych, ze względu na regularny ruch pojazdów ciężkich obsługujących stację benzynową.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
8.	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Pułkowa X Papirusów -należy doprojektować wjazd i zjazd z ciągu pieszo – rowerowego w ul.Papirusów.	nie uwzględniono	Włączenie na ciąg pieszo-rowerowy odbywać się będzie poprzez wyznaczony przejazd dla rowerzystów.
9.	Warszawska Masa Krytyczna	➤ Pułkowa X Heroldów -Zaprojektowane rozwiązanie nie daje możliwości na bezpieczne wykonie manewru skrętu w lewo z ul. Heroldów w DDR w ciągu ul. Pułkowej oraz dojazd do przejazdu przez ul. Pułkową. Należy rozważyć zmianę geometrii skrzyżowania a na uzyskanym terenie wyprowadzić ruch rowerowy z jezdni ul. Heroldów przed skrzyżowaniem i włączenie w projektowany DDR odcinkiem jednokierunkowej DDR.	uwzględniono	
10.	RP	Chciałbym zasugerować możliwość budowy zjazdu na drogę rowerową z ulicy Dziwożony, nieraz zdarza mi się tamtędy jechać, teraz jadę jezdnią, w przyszłości chyba trudno byłoby dostać się na projektowaną drogę rowerową. Na wysokości ul. Dziwożony jest też dróżka leśna, do której niektórzy jeżdżą. 	nie uwzględniono	Włączenie na projektowaną infrastrukturę rowerową będzie odbywało się poprzez przejazd dla rowerzystów projektowany obok istniejącego osygnalizowanego przejścia dla pieszych.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
11.	ZM	Ad. Arkusz 1. Należy zamienić miejscami przejście i przejazd przy ul. Przyłuskiego. Ograniczy to liczbę przecięć ciągów pieszych i rowerowych. Oba przystanki autobusowe, przejście dla pieszych przez Warszawską, chodnik przy Przyłuskiego – wszystkie źródła/cele podróży znajdują się po południowej stronie projektowanego przejścia.	uwzględniono	
12.	ZM	Ad. Arkusz 2. Należy doprojektować łącznik od pasa rowerowego w ul. Wóycickiego do drogi dla rowerów przy Pułkowej umożliwiający skręt w prawo z pominięciem sygnalizacji.	uwzględniono	
13.	ZM	Ad. Arkusz 3. Przejścia i przejazdy przez zjazdy na stację powinny zostać wyniesione do poziomu chodnika/DDR.	nie uwzględniono	Nie przewiduje się wyniesienia przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych, ze względu na regularny ruch pojazdów ciężkich obsługujących stację benzynową.
14.	ZM	Ad. Arkusz 3. Należy doprojektować łącznik do ul. Samogłoska i zabezpieczyć go przed nielegalnym przejazdem samochodów.	uwzględniono częściowo	Łącznik zostanie zaprojektowany w granicach pasa drogowego.
15.	ZM	Ad. Arkusz 4 - po stronie wschodniej. Przejazd przez ul. Papirusów, z załamaniem toru jazdy prawie pod kątem prostym, jest niefunkcjonalny i niebezpieczny. Należy dosunąć przejście/przejazd, tak by znajdowały się w linii ciągu pieszo-rowerowego. Odsunięcie jest niepotrzebne, biorąc pod uwagę, że na jezdni wydzielono pasy do skrętu w prawo i włączenia. Jeżeli przejście miałoby jednak być odsunięte od jezdni, wtedy należy zlikwidować te dodatkowe pasy i przysunąć całość o 3 m bliżej jezdni.	uwzględniono	
16.	ZM	Ad. Arkusz 4 – po stronie wschodniej. Przejście i przejazd przez ul. Papirusów powinny zostać wyniesione do poziomu CPR.	uwzględniono	
17.	ZM	Ad. Arkusz 4 – po stronie wschodniej. Należy wprowadzić drogę dla rowerów w ślepe zakończenie drogi serwisowej (plac manewrowy) na wysokości ul. Pułkowej 50, zamiast łączyć ją z drogą serwisową na skrzyżowaniu z ul. Muzealną, co niepotrzebnie komplikuje sytuację.	nie uwzględniono	Ze względu na ukształtowanie terenu korzystniejszym rozwiązaniem jest włączenie projektowanej drogi dla rowerów w rejonie skrzyżowania ul. Pułkowej i ul. Muzealnej.
18.	ZM	Ad. Arkusz 4 - po stronie zachodniej. Chodnik niepotrzebnie trzykrotnie przeplata się z drogą dla rowerów między Dzierżoniowską a Heroldów. Dwa z tych przeplotów robią wrażenie, jakby projektant chciał ominąć nieistniejący od bodajże kilkunastu lat przystanek autobusowy na wysokości ul. Pasymskiej (przeniesiony ok. 2003 r. do nowej zatoki bliżej Dzierżoniowskiej). Zamiast tych przeplotów należy wyprostować drogę dla rowerów z zabudową zatoki.	uwzględniono	
19.	ZM	Ad. Arkusz 4 - po stronie zachodniej. Należy doprojektować łącznik drogi dla rowerów do ul. Pasymskiej.	uwzględniono	
20.	ZM	Ad. Arkusz 4 - po stronie zachodniej. Należy zwęzić pasy ruchu przed skrzyżowaniem z ul. Heroldów do 3,25 m (ewentualnie 3,0 m + 3,5 m + 3,0 m). 3,75 m to szerokość na autostradach i to nie wszystkich. Wykształcający się przed skrzyżowaniem prawy pas należy przeznaczyć do skrętu w prawo, z ewentualnym dopuszczeniem jazdy na wprost dla autobusów ZTM. Zgodnie z rozp. ws. warunków technicznych dróg publicznych, liczba pasów ruchu na wprost na skrzyżowaniu powinna być zgodna z liczbą pasów przed skrzyżowaniem (w tym przypadku - dwoma).	uwzględniono	
21.	AB	Arkusz 1. - Zamienić miejscami przejście i przejazd przy ul. Przyłuskiego. Zawsze jak tamtędy jechałem na rowerze, to zarówno z jednej jak i z drugiej strony dojeżdżałem od północy. Z kolei większość kierunków dojścia pieszych - oba przystanki autobusowe, przejście dla pieszych przez Warszawską, chodnik przy Przyłuskiego - jest po południowej stronie projektowanego przejścia.	uwzględniono	
22.	AB	Arkusz 2.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		- Doprojektować łącznik od pasa rowerowego w ul. Wóycickiego do drogi dla rowerów przy Pułkowej umożliwiający skręt w prawo z pominięciem sygnalizacji.		
23.	AB	Arkusze 3. - Przejścia i przejazdy przez zjazdy na stację do wyniesienia. - Doprojektować łącznik do ul. Samogłoska i zabezpieczyć przed nielegalnym przejazdem samochodów.	uwzględniono częściowo	Nie przewiduje się wyniesienia przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych, ze względu na regularny ruch pojazdów ciężkich obsługujących stację benzynową. Łącznik do ul. Samogłoska zostanie zaprojektowany w granicach pasa drogowego.
24.	AB	Arkusze 4 - po stronie wschodniej: - Bardzo słabe rozwiązanie przejazdu przez Papirusów, z załamaniem toru jazdy prawie pod kątem prostym. Na skrzyżowaniu są wydzielone pasy do skrętu w prawo i włączenia, w związku z czym odsunięcie jest niepotrzebne, można pozostawić przejście w obecnej lokalizacji; jeśli jednak ma być odsunięcie, wtedy można zlikwidować te dodatkowe pasy i przysunąć całość o 3 m bliżej jezdni. - Poza tym przejście i przejazd do wyniesienia. - Wprowadzić drogę dla rowerów w ślepe zakończenie drogi serwisowej (plac manewrowy), zamiast łączyć ją z drogą serwisową na skrzyżowaniu, co niepotrzebnie komplikuje sytuację.	uwzględniono częściowo	Przejazd dla rowerzystów zostanie przesunięty bliżej ciągu pieszo-rowerowego. Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów zostaną poprowadzone na wyniesionym progu zwalniającym. Ze względu na ukształtowanie terenu korzystniejszym rozwiązaniem jest włączenie projektowanej drogi dla rowerów w rejonie skrzyżowania ul. Pułkowej i ul. Muzealnej.
25.	AB	Arkusze 4 - po stronie zachodniej: - Bez sensu 3-krotnie przeplata się chodnik z drogą dla rowerów między Dzierżoniowską a Heroldów. 2 z tych przeplotów robią wrażenie, jakby projektant chciał ominąć nieistniejący od bodajże kilkunastu lat przystanek autobusowy na wysokości ul. Pasymskiej (przeniesiony ok. 2003 r. do nowej zatoki bliżej Dzierżoniowskiej). Zamiast tych przeplotów należy wyprostować drogę dla rowerów z zabudową zatoki. - Doprojektować łącznik drogi dla rowerów do ul. Pasymskiej. - Zwęzić pasy ruchu przed skrzyżowaniem z ul. Heroldów do 3,25 m (ewentualnie 3,0 m + 3,5 m + 3,0 m). 3,75 m to jest szerokość na autostradach i to nie wszystkich. Wykształcający się przed skrzyżowaniem prawy pas przeznaczyć do skrętu w prawo, z ewentualnym dopuszczeniem jazdy na wprost dla autobusów ZTM. Zgodnie z warunkami technicznymi, liczba pasów ruchu na wprost na skrzyżowaniu powinna być zgodna z liczbą pasów przed skrzyżowaniem (2).	uwzględniono	
26.	GS	Projektowane drogi rowerowe są zbyt wąskie. Jest to zrozumiałe w obszarach śródmiejskich, gdzie często nie ma wystarczająco dużo miejsca. Nie rozumiem jednak czemu np. DDR na Pułkowej ma tylko 2 m szerokości (arkusz 1, końcówka przed Łomiankami). Sami Państwo chwalicie się, że ruch rowerowy wzrasta w postępie geometrycznym. Należy zatem projektować infrastrukturę tak, by starczyła na lata i była bezpieczna dla wszystkich użytkowników. Po DDR jeżdżą często sportowcy MTB, w odpowiednich zbrojach i kaskach. Mijanie się z takim zawodnikiem na ścieżce o szerokości 2 lub 2,5 m nie jest zbyt komfortowe. Do tego część rowerzystów nie potrafi utrzymać linii prostej i muszą jechać środkiem DDR, co utrudnia mijanie i wyprzedzanie. Często lepszym rozwiązaniem niż 2 m DDR + 2 m chodnika na obrzeżach miasta, gdzie ruch pieszy i tak jest niewielki, jest asfaltowy CPR o szerokości 4 m.	uwzględniono częściowo	Na odcinkach leśnych opracowania zostanie wprowadzony wspólny ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,00 m.
27.	GS	Stosujecie Państwo ostatnio opaski z kostki wzdłuż DDR. Osobiście wolałbym szerszą DDR o szerokość opaski. Taniej i więcej miejsca na mijanie jadących z naprzeciwka. Wydaje się, że kultura pieszych znacząco wzrosła i nie trzeba im już wyznaczać barier fizycznych aby nie wchodzili na DDR.	nie uwzględniono	Wprowadzenie opaski z kostki kamiennej jest rozwiązaniem standardowym stosowanym we wszystkich projektach.
28.	GS	Typowy błąd projektowy widoczny jest również na arkuszu 4 ul. Pułkowej po stronie północnej. Dlaczego przejazd rowerowy nie może być w osi CPR, ale jest odsunięty o 5m w głąb ulicy podporządkowanej, co zmusza rowerzystę do wzięcia 2 zakrętów pod kątem prostym na odcinku 8 m i jest nieczytelne dla kierowców? Czy chodzi o to, aby przed przejazdem zmieścić się samochód z tzw. zielonej strzałki ? W takim razie nie powinno być tam zielonej strzałki.	uwzględniono częściowo	Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych należy odsunąć od jezdni o 5,00 m w celu zapewnienia przestrzeni akumulacji dla pojazdów pomiędzy jezdnią a przejazdem dla rowerzystów/przejściem dla pieszych. Przejazd dla rowerzystów zostanie przesunięty na odległość zgodną z przepisami.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
29.	GS	Na tym samym arkuszu, też po stronie północnej - dlaczego włączenie z drogi serwisowej do DDR nie może być na osi drogi serwisowej, ale zmusza rowerzystę do dziwnych manewrów na skrzyżowaniu?	uwzględniono częściowo	Ze względu na ukształtowanie terenu korzystniejszym rozwiązaniem jest włączenie projektowanej drogi dla rowerów w rejonie skrzyżowania ul. Pułkowej i ul. Muzealnej.
30.	GS	Wszystkie przejazdy rowerowe w projektach są zawsze odsuwane od skrzyżowań? Na Zachód od Odry, o ile jest odseparowany DDR, to na skrzyżowaniu zbliża się on do jezdni i przecina skrzyżowanie jak najbliżej toru samochodów, co zapewnia obustronną widoczność kierowcom i rowerzystom. W Warszawie zawsze projektujecie Państwo na odwrót. Wady są 3: rowerzysta musi solidnie zwolnić na przejeździe, kierowca gorzej widzi rowerzystów, dla kierowcy nieczytelny jest zamiar rowerzysty, bowiem przed samym skrzyżowaniem zmienia on 2 razy kierunek jazdy. Wcielajmy rozwiązania, które sprawdziły się w krajach o znacznie bogatszej tradycji wykorzystania roweru jako środka transportu.	nie uwzględniono	Zgodnie z wymaganiami Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy (bazującymi na Dz.U.2003.220.2181 zał. nr 2 punkt 7.8) przejazdy dla rowerzystów i przejścia dla pieszych należy odsunąć od jezdni o 5,00 m w celu zapewnienia przestrzeni akumulacji dla pojazdów pomiędzy jezdnią a przejazdem dla rowerzystów/przejściem dla pieszych.
31.	GS	Na skrzyżowaniach z przejazdami rowerowymi należy zlikwidować zielone strzałki.	uwzględniono częściowo	Wyświetlanie zielonych strzałek zostanie dostosowane do obecnie obowiązujących przepisów.
32.	PP	Zachowywać ciągłość nawierzchni DDR oraz chodnika na wszystkich przejściach wyniesionych oraz zjazdach z jezdni.	uwzględniono	
33.	PP	Wszystkie przejazdy rowerowe wykonać o szerokości min. 3m.	uwzględniono	
34.	PP	Wszystkie przejazdy rowerowe niewyznaczone na progach zwalniających oznaczyć kolorem czerwonym.	uwzględniono	
35.	PP	Nie wykonywać przejazdów jednostronnie łączonych z przejściami dla pieszych - wszystkie przejazdy powinny być odseparowane od przejść.	nie uwzględniono	W miejscach, w których jest to uzasadnione ze względów terenowych obowiązujące przepisy dopuszczają możliwość wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów połączonego z przejściem dla pieszych.
36.	PP	Zaprojektować podpórki rowerowe przy skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.	uwzględniono częściowo	Podpórki rowerowe przed skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną zostaną zaprojektowane w miejscach, w których nie będą utrudniały ruchu pieszych.
37.	PP	Przed osygnalizowanymi przejazdami rowerowymi wyznaczyć malowanie poziome rozdzielające kierunki ruchu.	nie uwzględniono	Rozwiązanie stosowane w Warszawie tylko w przypadku występowania słupków U-12c w miejscach zagrożonych nielegalnych parkowaniem.
38.	PP	Odcinek Wóycickiego - Dzierżoniewska: Doprojektować jednokierunkowy łącznik od pasa rowerowego w ul. Wóycickiego do DDR umożliwiający skręt z ominięciem sygnalizacji.	uwzględniono	
39.	PP	Odcinek Wóycickiego - Dzierżoniewska: Przejścia i przejazdy przez zjazdy na stację paliw poprowadzić na wyniesieniu.	nie uwzględniono	Nie przewiduje się wyniesienia przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych, ze względu na regularny ruch pojazdów ciężkich obsługujących stację benzynową.
40.	PP	Odcinek Wóycickiego - Dzierżoniewska: Doprojektować łącznik do ul. Samogłoska.	uwzględniono częściowo	Łącznik zostanie zaprojektowany w granicach pasa drogowego.
41.	PP	Odcinek Wóycickiego - Dzierżoniewska: Wyprostować przejścia i przejazdy na północnym wlocie skrzyżowania z Dzierżoniewską. Przejścia i przejazdy poprowadzić pod skosem.	uwzględniono częściowo	Skorygowana zostanie geometria skrzyżowania, a przejazdy dla rowerzystów i przejścia dla pieszych zostaną wyprostowane, zgodnie z możliwościami terenowymi i oczekiwaniami Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy.
42.	PP	Odcinek Dzierżoniewska - Trasa Mostu Północnego: Przejście i przejazd przez Papirusów przysunąć maksymalnie do jezdni Pułkowej oraz poprowadzić na wyniesieniu.	uwzględniono	
43.	PP	Odcinek Dzierżoniewska - Trasa Mostu Północnego: Doprojektować łącznik do ul. Pasymskiej.	uwzględniono	
44.	ŁT	Przejazd rowerowy na wjeździe na stację benzynową przy Wóycickiego jest potencjalnie dość niebezpieczny ze względu na dużą prędkość samochodów i łagodny łuk, dobrze by było zastosować przejazd wyniesiony lub jeśli to niemożliwe przynajmniej namalować na prawoskręcie znak uwaga rower. Ponadto w ograniczeniu szybkiego najazdu na prawoskręt pomogłoby chyba zwężenie wylotu ze skrzyżowania Pułkowej z Wóyciego do 7 metrów. Z rysunku	uwzględniono częściowo	Skorygowana zostanie geometria zjazdu i wyjazdu ze stacji benzynowej, pozwalająca na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
		wynika, że choć wylot może mieć max 2 pasy ruchu, bo tyle pasów do jazdy prosto ma wlot, to w projekcie ma on aż 10 metrów, więc pewnie będzie malowanie na jezdni P21, co jest jednak nieskuteczne w zniechęcaniu do niebezpiecznej i szybkiej jazdy przez skrzyżowanie. Wnioskuje o zwężenie wylotu do 7 metrów.		
45.	ŁT	Postuluję zwęzić ulicę Dzierżoniowską przy skrzyżowaniu z Pułkową, w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe. Istnienie równocześnie 2 wlotów w Dzierżoniowską nie jest uzasadnione, bo oba na raz nie są wykorzystywane. Za to przestrzeni dla pieszych jest tam po stronie północnej bardzo mało, a budowa DDR jeszcze sytuację pogorszy.	uwzględniono	
46.	ŁT	Przejazd przez Papirusów (DDR strona wschodnia)- moim zdaniem przyjęte rozwiązanie jest wysoce wadliwe i konfliktogenne- wbrew pozorom pieszych jest tam sporo. Sugeruje przejazd rowerowy zrobić na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego. W celu poprawy bezpieczeństwa należy zabudować azylem istniejącą dziś tam powierzchnię wyłączoną z ruchu oraz zlikwidować pas rozbiegowy tj. niewykorzystywaną już dziś półtatkę autobusową, co umożliwi rozdzielenie CPR w DDR i chodnik wcześniej przed przejazdem. Z moich obserwacji wynika, że ta półtataka- pseudo pas rozbiegowy jest niewykorzystywany, gdyż kierowcy od razu włączają się do ruchu w Pułkową.	uwzględniono częściowo	Ewentualna likwidacja zatoki pasa włączania na skrzyżowaniu ul. Papirusów i ul. Pułkowej jest uzależniona od wymagań Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy. Przejazd dla rowerzystów zostanie przesunięty do ciągu pieszo-rowerowego zgodnie z obowiązującymi przepisami.
47.	ŁT	Na południe od Dzierżoniowskiej (DDR po stronie zachodniej) postuluję zlikwidować niewykorzystaną zatokę autobusową i naprostować przebieg DDR.	uwzględniono	
48.	ŁT	Włączenie DDR (wschodnia) w Muzealną - W obecnej wersji powstaje dodatkowe skrzyżowanie jezdni z DDR i powstaną wątpliwości wśród kierowców i rowerzystów kto ma pierwszeństwo. Sugeruje włączyć DDR w jezdnię serwisową przed Muzealną, ale za przejściem dla pieszych i chodnikiem, z równoczesnym poszerzeniem wylotu DDR, tak ażeby można było łagodnym łukiem włączyć się do ruchu na jezdni serwisowej. Włączenie z jezdni serwisowej w DDR zrobiłbym dalej na północ za chodnikiem i przejściem dla pieszych. Przy pomocy sierżantów na jezdni serwisowej wskazałbym właściwy kierunek jazdy - załączam schemat propozycji w załączniku.	nie uwzględniono	Droga dla rowerów zostanie włączona bezpośrednio na skrzyżowanie ul. Muzealnej i jezdni serwisowej.
				
49.	ŁT	Sugeruję naprostować DDR po stronie zachodniej na południe od Heroldów poprzez dostosowanie szerokości pasów ruchu na jezdni do przepisowych 3,5 metra. Dzięki temu możliwa będzie częściowa likwidacja jezdni i łagodniejszy łuk DDR. Prosty DDR poprawi tam widoczność dla kierowców na przejeździe przez Herolda, gdyż w obecnym wariancie rowerzyści wyjeżdżają trochę zza płotu, a kierowcy mają łagodny łuk, na którym na pewno nie będą chętnie zwalniać by się rozejrzeć.	uwzględniono częściowo	Skorygowana zostanie geometria skrzyżowania ul. Heroldów i ul. Pułkowej pozwalająca na wygospodarowanie większej przestrzeni na prowadzenie drogi dla rowerów w najwęższym miejscu oraz spowolnienie pojazdów skręcających w prawo z ul. Heroldów w ul. Pułkową.
50.	ŁT	Wydaje się, że w związku z częściową zabudową zachodniej jezdni Pułkowej przed skrzyżowaniem z Heroldów zasadne byłoby doprowadzenie szerokości pasów ruchu do 3,5 metra, zgodnie z klasą drogi - sprzyjać to będzie poprawie bezpieczeństwa na przejściu i przejeździe rowerowym przez Pułkową.	uwzględniono	
51.	Spotkanie konsultacyjne	Należy zachować ciągłość nawierzchni i niwelety chodnika i drogi dla rowerów.	uwzględniono	

L.p.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
52.	Spotkanie konsultacyjne	Należy zabezpieczyć drogę dla rowerów przy zjazdach do posesji przed nielegalnym parkowaniem.	uwzględniono	
53.	Spotkanie konsultacyjne	Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów przez ul. Papirusów należy poprowadzić na płytowym progu zwalniającym.	uwzględniono	
54.	Spotkanie konsultacyjne	Na skrzyżowaniu ul. Dzierżoniowskiej i ul. Pułkowej należy wyprostować projektowany przejazd dla rowerzystów i przejście dla pieszych przez ul. Pułkową i zamienić stronami przejazd dla rowerzystów i przejście dla pieszych.	uwzględniono częściowo	Skorygowana zostanie geometria skrzyżowania, a przejazdy dla rowerzystów i przejścia dla pieszych zostaną wyprostowane, zgodnie z możliwościami terenowymi i oczekiwaniami Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy.
55.	Spotkanie konsultacyjne	Na odcinku pomiędzy ul. Wóycickiego i ul. Dzierżoniowską należy zastosować wspólny ciąg pieszo-rowerowy, tak aby zminimalizować koszty i uniknąć przebudowy jezdni na całym odcinku.	uwzględniono	
56.	Spotkanie konsultacyjne	Należy rozważyć zawężenie jezdni (pasów ruchu) przed skrzyżowaniem z ul. Papirusów, w celu poszerzenia przestrzeni przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów.	nie uwzględniono	Brak możliwości zawężenia istniejących pasów ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami.
57.	Spotkanie konsultacyjne	Należy skorygować geometrię wjazdu na stację benzynową (w rejonie ul. Wóycickiego) przy zachowaniu minimalnych warunków przejeźdności dla cysterny oraz należy odgiąć drogę dla rowerów tak, aby zmaksymalizować warunki widoczności na przejeździe dla rowerzystów.	uwzględniono	
58.	Spotkanie konsultacyjne	Należy zlikwidować projektowaną jednokierunkową drogę dla rowerów na ul. Wóycickiego pomiędzy projektowaną drogą dla rowerów na ul. Pułkowej a istniejącym pasem ruchu dla rowerów w kierunku zachodnim na ul. Wóycickiego.	nie uwzględniono	Jednokierunkowa droga dla rowerów zostanie skrócona i położona bliżej jezdni ul. Wóycickiego a pas ruchu dla rowerów przedłużony do połączenia z jednokierunkową drogą dla rowerów.

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.