



**Co zmieni się na
ulicach Rudnickiego,
Perzyńskiego
i Podczaszyńskiego
po wybudowaniu
ścieżki rowerowej?**



Konsultacje społeczne przeprowadził

INWESTOR:



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

WYKONAWCA:



Warszawa, 20 stycznia 2017 r.

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

SPIS TREŚCI

I. KALENDARIUM	3
II. INFORMACJE O PROJEKCIE	4
1. Wstęp	4
2. Akcje informacyjne	5
3. Działania podjęte w ramach konsultacji	6
III. UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI	7



I. KALENDARIUM

Konsultacje społeczne: od 1 do 21 grudnia 2016 r.



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



▪ BIELANY

Spotkanie konsultacyjne, na którym zaprezentowano projekt i dyskutowano nad przyjętymi rozwiązaniami odbyło się na terenie dzielnicy Bielany 13 grudnia 2016 r. w Bibliotece dla Dzieci i Młodzieży nr 43, ul. Perzyńskiego 3
godz. 14.00 – 17.00 – wyłożenie projektu
godz. 17.00 – 20.00 – spotkanie z mieszkańcami



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

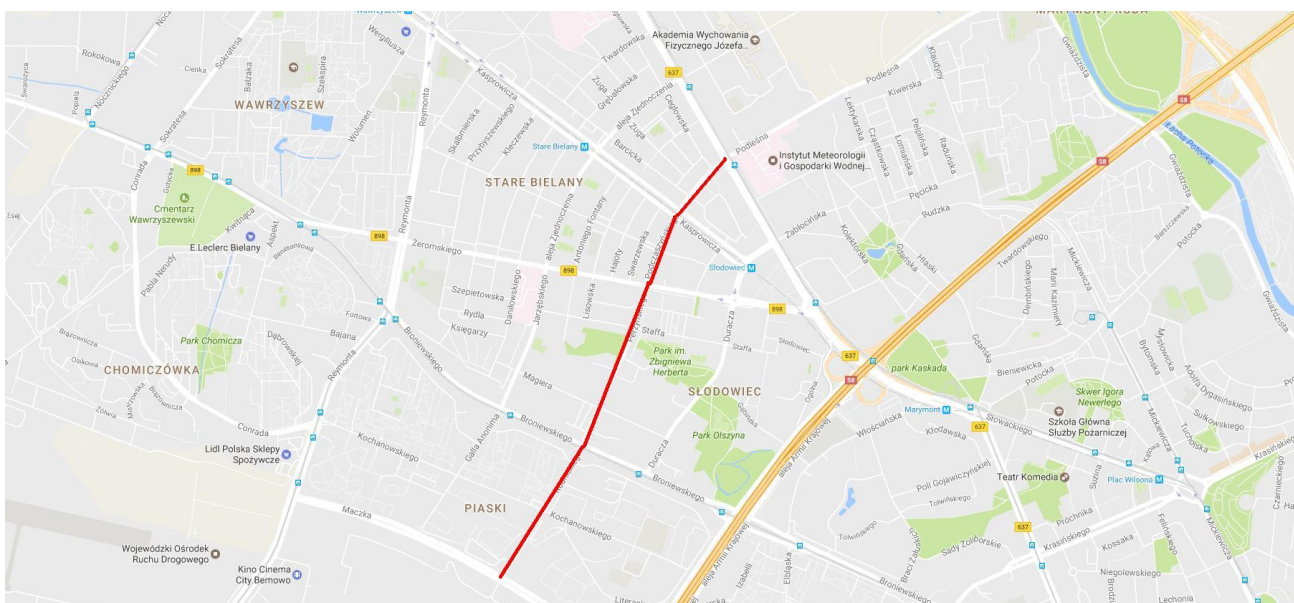


/ od 1 do 21 grudnia 2016 r.

II. INFORMACJE O PROJEKCIE

1. WSTĘP

Biuro projektowe „KomProjekt” na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich sporządziło projekt budowy drogi dla rowerów w pasach drogowych ulic: Perzyńskiego, Podczaszyńskiego i Rudnickiego.



Projekt przewiduje:

- przebudowę oraz budowę dróg rowerowych w ciągu ulic: Perzyńskiego, Podczaszyńskiego i Rudnickiego po stronie wschodniej,
- remont, przebudowę oraz budowę chodników, po stronie wschodniej wzdłuż prowadzonej drogi dla rowerów,
- przebudowę skrzyżowania ulic L. Rudnickiego i J. Kochanowskiego polegającą na likwidacji sygnalizacji,
- przebudowę parkingów.

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, Zarządu Dróg Miejskich i Pełnomocnika Prezydenta m. st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej., strona Urzędu Dzielnicy Bielany

Media społecznościowe

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

Plakaty

Plakaty rozwieszone w lokalach usługowych znajdujących się przy planowanej drodze dla rowerów.

Informacje w mediach

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

Warszawa.Eska.pl (1.12.2016)

<http://warszawa.eska.pl/komunikacja/bielany-jak-ma-sie-zmienic-ul-rudnickiego/319869>

Tu Bielany (5.12.2016)

http://tustolica.pl/trzy-ulice-do-przebudowy-czas-na-konsultacje_74423

3. DZIAŁANIA PODJĘTE W RAMACH KONSULTACJI

Konsultowane materiały były dostępne w trakcie trwania konsultacji na stronie internetowej Zarządu Dróg Miejskich pod adresem: <https://zdm.waw.pl/aktualnosci/konsultujemy-zmiany-na-rudnickieg> oraz na warszawskiej platformie konsultacji społecznych www.konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/co-zmieni-sie-na-ulicach-rudnickiego-perzynskiego-podczaszynskiego-po-wybudowaniu-sieczk. Opinie mieszkańców były zbierane pocztą elektroniczną i pisemną oraz na spotkaniu konsultacyjnym.

E-mail: poczta elektroniczna od osób indywidualnych oraz od instytucji.

Spotkanie (patrz: tabela).

termin	godziny	temat	miejsce	prowadzący	liczba uczestników
13.12.2016 (wtorek)	14:00-20:00	Konsultacje dotyczące zmian w ciągu ulic Rudnickiego – Perzyńskiego – Podczaszyńskiego na Bielanych	Biblioteka dla Dzieci i Młodzieży nr 43, ul. Perzyńskiego 3	Paweł Pietrzyk, Katarzyna Górską - Manczenko – Zarząd Dróg Miejskich	49 osób obecnych na spotkaniu.

III. UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI

Lp.	Źródło	Uwagi (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	M.P. – poczta elektroniczna	Wnoszę o instalację znaków określających pierwszeństwo na skrzyżowaniu składającym się z: - Wyjazdu z parkingu przy ul. Broniewskiego (na wysokości komendy). - Drogi wewnętrznej zapewniającej dojazd do okolicznych bloków. - Drogi dla rowerów. Na całym projektowanym ciągu pierwszeństwo rowerzystów jest (lub powinno być...) dla kierowców i rowerzystów jasne, oprócz tego jednego miejsca, gdzie tego pierwszeństwa nie ma. Obawiam się, że część rowerzystów może jeździć na pamięć i nie zauważyć, zwłaszcza jadąc w kierunku zachodnim, że nie wjeżdżają na przejazd rowerowy, ale na zwykłe skrzyżowanie.	uwzględniono	Włączenie drogi dla rowerów w drogę wewnętrzną zostanie oznakowane znakiem C-13a. Zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym rowerzysta zjeżdżając z drogi dla rowerów musi ustąpić pierwszeństwa przejazdu. Ponadto warunki BRD zostaną poprawione przez wprowadzenie wyniesionego przejścia dla pieszych.
2	G.S. – poczta elektroniczna	W ciągu ww. ulic, z racji ich lokalnego charakteru, nie jest potrzebna budowa wydzielonej drogi dla rowerów. Lepsze byłoby wydzielenie pasów dla rowerów i środki wymuszające na kierowcach przestrzeganie ograniczenia prędkości do 50 km/h. Zyskają na tym też mieszkańcy, bo mniejsza prędkość pozwoli zredukować hałas.	częściowo uwzględniono	Projektowane rondo, azyle dla pieszych, przejścia dla pieszych oraz parkowanie skośne częściowo na jezdni z pewnością przyczynią się do uspokojenia ruchu. Projekt zakłada wydzielenie drogi dla rowerów poza jezdnią z uwagi na klasę drogi, natężenie ruchu oraz uwarunkowania terenowe.
3	P.D. – poczta elektroniczna	Ten projekt to naprawdę kawał dobrej roboty, ciężko było znaleźć cokolwiek do czego można by się przyczepić. Jedyną nieścisłość jaką widzę to brak "wlotu" ze ścieżki na ulicę Ceglowską, by móc bezpiecznie zjechać/wjechać na ddr-kę z tejże ulicy. A tak to szereg pozytywnych zaskoczeń w tym: 1) bardzo miła wiadomość że wszystkie przejazdy przez drogi lokalne (np. Staffa itp) będą wyniesione. 2) fakt że zlikwiduje się "drogę dla rowerów" wzdłuż Kochanowskiego na wschód od Rudnickiego, bo jej jakość była... dość wątpliwa, a ograniczenie 30 km/h oraz bardzo spokojny charakter skutkowało tym, że i tak spora osób wybierała wygodniejszą opcję jazdy ulicą. 3) oraz super że będzie dobudowany chodnik na odcinku wzdłuż Podczaszyńskiego, bo problem z pieszymi był dość spory (choć tu ich rozumiem)	uwzględniono	Na skrzyżowaniu ul. Podczaszyńskiego z ul. Ceglowską zostanie zaprojektowany „czwarty wlot” umożliwiający wjazd (zjazd) na (z) drogę dla rowerów.

4	Tramwaje Warszawskie – poczta elektroniczna	Chodnik oznaczony na fioletowo to ciąg wykonany za środki UE w ramach projektu Marymonckiej. Można go rozebrać i wybudować na nowo, ważne aby w planie lokalizacja nie uległa zmianie . Zmiany wysokościowe są jak najbardziej możliwe.	uwzględniono	Uwaga zostanie uwzględniona.
5	P.P. – poczta elektroniczna	W związku z planowanym remontem uprzejmie proszę o uporządkowanie obszaru znajdującego się między ulicą Magiera, a istniejącym parkingiem z masy bitumicznej (zał1). Na działce znajdują się zaniedbane bramki (każda inna), które są samowolką budowlaną. Właściciele bramek uważają, że działki za bramkami są ich własnością i robią z naszej dzielnicy slumsy, zostawiając tam porzucone samochody (zał2) i przyczepy (zał3). W slumsach znajdują się również wystające pnie drzew, o które można się potknąć. Właściciele bramek poza robieniem z dzielnicy śmieciowiska, traktują działki jako prywatne miejsca postojowe. W związku z powyższym proszę o likwidację slumsu / śmieciowiska, obejmującą: 1. Likwidację siatki i bramek dookoła działki. 2. Uporządkowanie terenu: usunięcie przyczepy, porzuconego samochodu, usunięcie wystających pni. 3. Wysypanie działki kruszywem, kostką lub płytami ażurowymi co umożliwi wszystkim mieszkańcom parkowanie. Uprzejmie proszę o dołączenie likwidacji slums-u do zakresu prac remontowych. Proszę o informację, czy moja prośba zostanie rozpatrzona pozytywnie. 	uwzględniono częściowo	Siatki zostaną rozebrane w granicach opracowania. Ponadto znaczne uporządkowanie tego terenu jest poza zakresem opracowania.

				
6	T.S. – poczta elektroniczna	Szanowni Państwo Bardzo ciekawy projekt przebudowy Państwo przygotowaliście. Szkoda tylko, że autorzy nie zadali sobie trudu i nie spojrzeli na problem tej części dzielnicy w sposób „szerszy”. Poniżej przedstawiam kilka uwag, które pozwolą na udrożnienie ruchu w ramach tej inwestycji: 1. Brak wyjazdu z ul. Literackiej na przebudowaną Trasę AK. Ma to kolosalny wpływ na codzienne korki, które paraliżują całą okolicę, gdyż jedyny wyjazd dla 5000 lub 10000 mieszkańców jest przez niedrożne skrzyżowanie Rudnickiego i Kochanowskiego. Oczywiście, GDDKIA się zarzeka, że nie może z miliona powodów przywrócić tego łącznika, ale jest to oczywistą nieprawdą, bo w niektórych miejscach podobne wjazdy/wyjazdy funkcjonują (Krasnobrodzka, Ostródzka). W kwadracie Rudnickiego – Broniewskiego – Trasa AK – gen. Maczka są 3 przedszkola i 1 jedna szkoła. Wiadomą sprawą jest, że rodzice odwożą rano dzieci, więc jedna droga wjazdowo-wyjazdowa to zdecydowanie za mało. Dodatkowo, z uwagi na notoryczne korki na Trasie AK tędy ludzie próbują przejechać w stronę mostu Północnego. A główną blokadą wyjazdu nie jest samo skrzyżowanie, ale wyjazd z Rudnickiego w gen. Maczka. Być może zrobienie ronda w tym miejscu będzie znacznie lepszym pomysłem niż puszczenie ruchu przy samym budynku Rudnickiego 10? Weźcie Państwo przykład z Ursynowa lub Kabat, gdzie rzeczywiście ronda działają, ale dopiero tworząc ciąg rond, a nie jedno wciśnięte między światła na Broniewskiego i Maczka. Proponuję zacząć od budowy ronda na skrzyżowaniu Maczka i Rudnickiego i wtedy się okaże, że skrzyżowanie całkiem dobrze działa w aktualnej formie. Na obserwację na żywo zapraszam codziennie w dni robocze od 7:30 do 9:00	1.nie uwzględniono	1.Przebudowa skrzyżowania ul. Maczka i ul. Rudnickiego jest poza zakresem opracowania.

2.Cyt: „Zmiany obejmą też wschodni fragment ul. Kochanowskiego. Na odcinku od ul. Rudnickiego do ul. Literackiej zlikwidujemy niefunkcjonalny ciąg rowerowy poprowadzony po chodniku. Rowerzyści pojadą po jezdni, na której ruch jest niewielki i uspokojony.” Dlaczego nikt nie pomyślał i chce zlikwidować już funkcjonującą całkiem dobrze ścieżkę rowerową? Zamiast tego próbuje się wcisnąć rowery na wąską ulicę, gdzie nie ma na to miejsca a ruch wcale nie jest uspokojony! Ledwo dwa samochody się tam mijają, a jeśli teraz jedzie rowerzysta to od razu powoduje zatorów ruchu samochodowego. Sam często korzystam z istniejącej ścieżki i czuję się na niej bezpiecznie z dwójką małych dzieci. Czemu psuć coś, co dobrze działa?	2.nie uwzględniono	2. W ul. Kochanowskiego na odcinku od ul. Rudnickiego do Literackiej projektowana jest strefa tempo 30 (wyniesione przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów, próg zwalniający). Ponadto wyniesione przejścia dla pieszych są na dalszym odcinku Kochanowskiego w stronę Trasy AK. Przy uspokojeniu ruchu zasadne jest poprowadzenie ruchu rowerowego jezdnią ul. Kochanowskiego. Istniejąca droga dla rowerów nie spełnia wymagań zawartych w „Standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie”. Istniejąca szerokość jezdni ul. Kochanowskiego (7m) pozwala bezpiecznie korzystać zarówno samochodom osobowym jak i rowerzystom.
3.Czemu w tym miejscu nie ma dwóch pasów na ul. Rudnickiego? Wystarczy trochę zmniejszyć ten zielony „narożnik” i ułatwi się wyjazd z Kochanowskiego w prawą stronę w Rudnickiego bez wjeżdżania na rondo. 	3.nie uwzględniono	3.Dla relacji w prawo z ul. Kochanowskiego w ul. Rudnickiego nie zostanie wyznaczony dodatkowy pas m.in. z uwagi na projektowaną zatokę autobusową, parking, kolizje z infrastrukturą oraz klasę drogi (tj. ul. Kochanowskiego klasy L) na której brak możliwości utworzenia nowego dodatkowego pasa do prawoskrętu (zgodnie z Dz.U.2016 poz.124 §67 ust.2)
4.Czy na skrzyżowaniu Literackiej z Kochanowskiego planują Państwo w końcu postawić znak skrzyżowania równorzędne czy czekamy na ofiary śmiertelne? W tym miejscu wielokrotnie zdarzają się kolizje i niebezpieczne hamowania, bo nie każdy wie, że to skrzyżowanie równorzędne, bo jest dosyć schowane i niespodziewane dla „nietutejszych”. W tej sprawie już kiedyś pisałem do ZDM, ale nie było mi dane doczekać odpowiedzi.	4.nie uwzględniono	4. Skrzyżowanie ul. Kochanowskiego i ul. Literackiej pozostanie oznakowane jako równorzędne za pomocą oznakowania poziomego. Szczegółowe rozwiązanie zawarte będzie w projekcie stałej organizacji ruchu.

		5.Dodatkowe pytanie: jak planujecie Państwo poprowadzić ruch w trakcie trwania przebudowy? Którędy będzie prowadził wyjazd z osiedla? Proszę przemyśleć inwestycję, która nie przyniesie mieszkańcom żadnego pożytku.	5. częściowo uwzględniono	5. Organizacja ruchu na czas budowy będzie należała do Wykonawcy robót, stąd też obecnie nie sposób przewidzieć szczegółów dot. sposobu organizacji prac, jednakże zapewniamy że w trakcie wykonywanych prac będzie musiała być zapewniona obsługa komunikacyjna dla mieszkańców.
7	M.G. – poczta elektroniczna	W imieniu kilkunastu mieszkańców ul. Perzyńskiego składam wniosek o uczestnictwo funkcjonariuszy Policji oraz Straży Miejskiej w konsultacjach, jakie zapowiedzieli Państwo na 13.bm. (godz.17.00 - 20.00) w Bibliotece przy Perzyńskiego 3.	uwzględniono	Przesłano zaproszenie do Straży Miejskiej oraz Policji.
8	Spotkania konsultacyjne	Sprawdzić możliwość poszerzenia DDR na łuku; poszerzenie DDR do 3m w rejonie skrzyż. z ul. Maczka (lub na całości)	częściowo uwzględniono	Zgodnie z opisem zamówienia szerokość drogi dla rowerów przyjęto 2,5m. Droga dla rowerów na łukach zostanie poszerzona zgodnie z obowiązującymi „Standardami” w miejscach gdzie jest to konieczne i możliwe ze względu na np. uwarunkowania terenowe
9	Spotkania konsultacyjne	Poszerzyć wloty na rondzie	nie uwzględniono	Wloty zostały zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie przewiduje się zmiany na tym etapie projektu aczkolwiek mogą one wynikać z dalszych uzgodnień itp.
10	Spotkania konsultacyjne	Zwęzić wloty na rondzie	nie uwzględniono	Wloty zostały zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie przewiduje się zmiany na tym etapie projektu aczkolwiek mogą one wynikać z dalszych uzgodnień itp.
11	Spotkania konsultacyjne	Rejon skrzyżowania z ul. Maczka – zamienić miejscami ścieżkę z chodnikiem	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania. Inwestycja obejmuje dowiązanie się do istniejącej drogi dla rowerów i jej przebudowę tylko w niezbędnym zakresie
12	Spotkania konsultacyjne	Wprowadzić 3 pasy ruchu w ul. Rudnickiego na odcinku Maczka-Kochanowskiego	nie uwzględniono	Przebudowa jezdni ul. Rudnickiego na odcinku ul. Maczka – ul. Kochanowskiego jest poza zakresem opracowania.
13	Spotkania konsultacyjne	DDR na odcinku od Maczka do Kochanowskiego (ewentualnie do Broniewskiego lub Żeromskiego) zaprojektować po stronie zachodniej	nie uwzględniono	Drogę dla rowerów zaprojektowano po stronie wschodniej ul. Rudnickiego zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Ponadto za pozostawieniem drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Rudnickiego przemawia: - zachowanie spójności trasy rowerowej na odc. ul. Maczka – ul. Marymoncka (ponad 2km odcinek) - umożliwienie dojazdu rowerzystom do lokali usługowych, parku, targowiska itp. a które to w zdecydowanej większości znajdują się po tej stronie ulicy - szeroki pas drogowy w porównaniu ze stroną zachodnią, co pozwala m.in. na segregację ruchu rowerowego od ruchu pieszego.
14	Spotkania konsultacyjne	Nie likwidować ciągu pieszo rowerowego w Kochanowskiego; w Kochanowskiego nie ma ruchu uspokojonego	nie uwzględniono	W ul. Kochanowskiego na odcinku od ul. Rudnickiego do Literackiej projektowana jest strefa tempo 30. (wyniesione przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów, próg zwalniający). Ponadto wyniesione przejścia dla pieszych są na dalszym odcinku Kochanowskiego w stronę Trasy AK. Przy uspokojeniu ruchu zasadne jest poprowadzenie ruchu rowerowego ul. Kochanowskiego. Istniejąca droga dla rowerów nie spełnia wymagań zawartych w „Standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie”

15	Spotkania konsultacyjne	Wydzielony pas do skrętu w prawo z ul Kochanowskiego w ul. Rudnickiego (dla relacji wschód – północ)	nie uwzględniono	Dla relacji w prawo z ul. Kochanowskiego w ul. Rudnickiego nie zostanie wyznaczony dodatkowy pas m.in. z uwagi na projektowaną zatokę autobusową, parking, kolizje z infrastrukturą oraz klasę drogi (tj. ul. Kochanowskiego klasy L) na której brak możliwości utworzenia nowego dodatkowego pasa do prawoskrętu (zgodnie z Dz.U.2016 poz.124 §67 ust.2)
16	Spotkania konsultacyjne	Od ul. Magiera do ul. Staffa poszerzyć chodnik	uwzględniono	Chodnik zostanie poszerzony do szerokości 2,5 - 3,0m
18	Spotkania konsultacyjne	Sprawdzić widoczność wyjeżdżających rowerzystów przy parkingach	uwzględniono	Widoczność w rejonie istniejących parkingów zostanie sprawdzona
19	Spotkania konsultacyjne	Poprowadzić ścieżkę poza parkingami	nie uwzględniono	Drogę dla rowerów zaprojektowano po stronie wschodniej ul. Rudnickiego zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Zaprojektowanie drogi dla rowerów poza parkingami wymagałoby wycinki cennych szpalerów drzew lub likwidacji części parkingów tj. wymagające likwidacji lub przestawienia ogrodzeń
21	Spotkania konsultacyjne	Na skrzyżowaniu Kochanowskiego – Rudnickiego – zaprojektować estakadę stalową	nie uwzględniono	Opis przedmiotu zamówienia nie obejmuje tego, zaś realizacja wykracza poza zakładany koszt inwestycji. Ponadto zaburzona zostałaby estetyka miejska, należałoby zwiększyć zajętość terenu pod proponowaną inwestycję co skutkowałoby np. likwidacją parkingów, zaś przebudowa jako skrzyżowania dwupoziomowego (z estakadą) wymagałaby tzw. decyzji środowiskowej z której mogłaby wynikać konieczność np. uwzględnienia ekranów akustycznych itp.
22	Spotkania konsultacyjne	Zapewnić dojazd służbom (policja, pogotowie) do parku Herberta	uwzględniono	Pojazdy uprzywilejowane będą miały możliwość dojazdu do parku od strony ul. Staffa. Ponadto na etapie projektu organizacji ruchu zostaną zaprojektowane słupki blokujące na wysokości wejścia do parku, uniemożliwiające przejazd pojazdów silnikowych po ścieżce rowerowej wzdłuż parkingów.
23	Spotkania konsultacyjne	Naprzeciwko posesji 14d (Magiera-Staffa) uporządkowanie parkowania (poszerzyć istniejący parking kosztem zieleni)	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowaniem.
24	Spotkania konsultacyjne	Blok mieszkalny przy ul. Jasnorzewskiej -Kasprowicza – zapewnić dojazd do altanki służbom	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowaniem. Obsługa altanki jest możliwa od ul. Kasprowicza lub ul. Jasnorzewskiej jak dotychczas. Dodatkowo obowiązujący MPZP dla rejonu „Stare Bielany” dla ul. Podczaszyńskiego (oznaczonej jako „3b KD-Z”) wg §131 ust.2 określa zakaz realizacji nowych zjazdów na tereny przyległego zainwestowania.
25	Spotkania konsultacyjne	Zlikwidować chodnik przy bloku mieszkalnym przy ul. Jasnorzewskiej – Kasprowicza	częściowo uwzględniono	Z uwagi na stan techniczny chodnika zostanie przeanalizowana możliwość remontu lub likwidacji chodnika. Będzie to poza obecnie realizowanym opracowaniem.
26	Spotkania konsultacyjne	Zaprojektować 4 wlot na wysokości ul. Ceglowskiej	uwzględniono	Na skrzyżowaniu ul. Podczaszyńskiego z ul. Ceglowską zostanie zaprojektowany „czwarty wlot” umożliwiający wjazd (zjazd) na (z) drogę dla rowerów.

27	Spotkania konsultacyjne	Wydzielone prawoskręty na rondzie (bypasy)	nie uwzględniono	Rondo zostało zaprojektowane zgodnie z przepisami. Ponadto wydzielone prawoskręty są rozwiązaniem niebezpiecznym, który znacznie pogorszyłby bezpieczeństwo ruchu drogowego (przede wszystkim ruchu pieszego)
28	Spotkania konsultacyjne	Rozszerzyć zakres inwestycji (analiza obszarowa, przebudowa ul. Rudnickiego)	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania
29	Spotkania konsultacyjne P.D. – pismo	1.Sensownym wydaje się także poszerzenie drogi do 3,0m.	1.nie uwzględniono	1. Zgodnie z opisem zamówienia szerokość drogi dla rowerów przyjęto 2,5m.
		2.Wnioskuje o dobudowanie łącznika drogi rowerowej z ulicą Ceglowską	2. uwzględniono	2. Na skrzyżowaniu ul. Podczaszyńskiego z ul. Ceglowską zostanie zaprojektowany „czwarty wlot” umożliwiający wjazd (zjazd) na (z) drogę dla rowerów.
30	Spotkania konsultacyjne T.S. – pismo	1. Wyjazd (przywrócenie) z Literackiej na trasę AK	1.nie uwzględniono	1.Poza zakresem opracowania.
		2. Rondo na skrzyżowaniu Rudnickiego/Maczka	2. nie uwzględniono	2. Poza zakresem opracowania.
31	Spotkania konsultacyjne Z.L. – pismo	1. Proszę o protokół z poprzedniego zebrania w sprawie wjazdu i wyjazdu z ul. Literacką 2. Najpierw należy rozwiązać sprawę wjazdu i wyjazdu z ulicy Literackiej, dopiero można modernizować – przebudowywać ul. Rudnickiego 3.Jako suweren proszę o protokół z obu zebrań.	1.nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. nie uwzględniono	1. Uwaga nie dotyczy przedmiotowego projektu 2. Poza zakresem opracowania. 3. Uwaga nie dotyczy przedmiotowego projektu
32	Spotkania konsultacyjne J.G. – pismo	1.Zamiast priorytetu „ścieżka rowerowa” priorytetem musi być poprawa warunków ruchu ul. Rudnickiego	1.nie uwzględniono	1. Niniejsza koncepcja została opracowana na podstawie opisu przedmiotu zamówienia, ewentualna kompleksowa przebudowa ulicy jest poza zakresem zamówienia. Ponadto istniejąca droga dla rowerów nie spełnia wymagań zawartych w „Standardach rowerowych”. Dodatkowo podkreślenia wymaga iż wszystkie przejścia dla pieszych (poprzez ul. Rudnickiego) będą w azylach oraz przejścia i przejazdy nieosygnalizowane poprzez boczne podporządkowane uliczki zostaną poprowadzone wyniesionym progiem. ZDM potwierdza, iż obecny stan nawierzchni ulic Rudnickiego-Perzyńskiego-Podczaszyńskiego wymaga poprawy, stąd też w najbliższych latach planowany jest remont jezdni ww. ulic.
		2.Odcinek ul. Rudnickiego pomiędzy ul. Broniewskiego a ul. Maczka brak rozwiązań dotyczących: - uporządkowanie wyjazdów z dróg wewnętrznych pomiędzy ul. Broniewskiego a ul. Kochanowskiego - koncepcja ronda wadliwa – przy braku poszerzenia ul. Rudnickiego	2.częściowo uwzględniono	2. Wyjazdy z dróg wewnętrznych pozostają bez zmian, oznakowanie pionowe i poziome szczegółowo zostanie przedstawione w projekcie stałej organizacji ruchu. Poszerzenie ul. Rudnickiego nie jest objęte zakresem niniejszego opracowania.

		3. Ścieżka rowerowa przez parking - koncepcja błędna.	3.nie uwzględniono	3.Droga rowerowa została zaprojektowana przez parkingi z uwagi na istniejące uwarunkowania terenowe (istniejąca zieleń), uzbrojenie podziemne oraz zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Tego typu rozwiązania spotykane jest w wielu miejscach Warszawy. Niewątpliwie wymaga zachowania ostrożności zarówno rowerzystów jak i kierowców. Z uwagi na niską prędkość przejazdu po parkingu oraz powolne manewry pojazdów parkujących zaproponowane rozwiązanie należy uznać za bezpieczne.
		4.Skrzyżowanie ul. Rudnickiego i Maczka musi być poszerzone i doposażone w dodatkowy pas do skrętu w prawo w kierunku ul. Powstańców Śląskich.	4. nie uwzględniono	4.Przebudowa skrzyżowania ul. Rudnickiego i ul. Maczka nie jest objęta zakresem niniejszego opracowania.
		5. Zatoki przystankowe dla autobusów -autobusy nie mogą włączać się do jednego pasa ruchu	5.nie uwzględniono	5.Uwaga niezrozumiała.
33	Spotkania konsultacyjne L.K. – pismo	Przełożenie ścieżki rowerowej na stronę północną na odcinku od ul. Maczka aż do ul Żeromskiego	nie uwzględniono	Drogę dla rowerów zaprojektowano po stronie wschodniej ul. Rudnickiego zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Ponadto za pozostawieniem drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul Rudnickiego przemawia: - zachowanie spójności trasy rowerowej na odc. ul. Maczka – ul. Marymoncka, - umożliwienie dojazdu rowerzystom do lokali usługowych, parku, targowiska itp. - szeroki pas drogowy w porównaniu ze stroną zachodnią, co pozwala m.in. na segregację ruchu rowerowego od ruchu pieszego.
34	Spotkania konsultacyjne – pismo	1. Przełożenie ścieżki rowerowej na stronę przeciwną na odcinku od ul. Maczka aż do ul Żeromskiego	1.nie uwzględniono	1. Drogę dla rowerów zaprojektowano po stronie wschodniej ul. Rudnickiego zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Ponadto za pozostawieniem drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul Rudnickiego przemawia: - zachowanie spójności trasy rowerowej na odc. ul. Maczka – ul. Marymoncka, - umożliwienie dojazdu rowerzystom do lokali usługowych, parku, targowiska itp. - szeroki pas drogowy w porównaniu ze stroną zachodnią, co pozwala m.in. na segregację ruchu rowerowego od ruchu pieszego.
		2. Postuluję postawienie żółtego znaku ostrzegawczego „Jeże”	2. częściowo uwzględniono	2. Decyzja o lokalizacji znaku zostanie podjęta na etapie opracowywania projektu stałej organizacji ruchu.

35	Spotkania konsultacyjne J.Z. – pismo	1. Przeniesienie ścieżki rowerowej na odcinku od Broniewskiego do Gen. Maczka na północną stronę ul. Rudnickiego.	1.nie uwzględniono	1.Drogę dla rowerów zaprojektowano po stronie wschodniej ul. Rudnickiego zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Ponadto za pozostawieniem drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul Rudnickiego przemawia: - zachowanie spójności trasy rowerowej na odc. ul. Maczka – ul. Marymoncka, - umożliwienie dojazdu rowerzystom do lokali usługowych, parku, targowiska itp. - szeroki pas drogowy w porównaniu ze stroną zachodnią, co pozwala m.in. na segregację ruchu rowerowego od ruchu pieszego.
		2.Ścieżki rowerowe winny być usytuowane za pasami dla pieszych.	2. nie uwzględniono	2. Zgodnie z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. pkt 4.2.2. „Na skrzyżowaniach przejazdu dla rowerzystów obok przejść dla pieszych wyznacza się od strony skrzyżowania”
36	Warszawska Masa krytyczna – poczta elektroniczna	Uwagi ogólne: 1.Należy uzupełnić legendę	1. uwzględniono	1. Zostanie uwzględnione, przy czym nadmieniamy iż w ramach konsultacji przedstawiono jedynie koncepcję na najwcześniejszym możliwym etapie, mając na celu zebranie uwag na samym wstępie realizowanej dokumentacji projektowej.
		2.Należy zaktualizować treść mapy.	2. nie uwzględniono	2.Uwaga bezzasadna. Koncepcja została zaprezentowana na aktualnej mapie. Ponadto została wykonana kompleksowa inwentaryzacja w terenie.
		3. Należy zaprojektować słupki blokujące zabezpieczające wloty DDR z parkingów na których ruch rowerowy ma być prowadzony na zasadach ogólnych	3. uwzględniono	3. Słupki blokujące będą projektowane na etapie opracowywania projektu stałej organizacji ruchu.
		4. Na wszystkich odcinkach na których DDR przylega do chodnika należy zaprojektować pas separacyjny o szerokości 0,5m z kostki brukowej.	4. uwzględniono	4. Wprowadzenie pasa separacyjnego jest założeniem projektu, zgodnie ze „Standardami” oraz opisem przedmiotu zamówienia. Szczegóły dot. sposobu jego wykonania, szerokości oraz ewent. różnicy wysokościowej do ustalenia na etapie projektu.
		5.Na wszystkich odcinkach na których DDR przylega do chodnika należy zastosować separację pionową o wysokości 0,05m przy czym DDR zawsze ma być obniżony w stosunku do chodnika.	5. uwzględniono	5. j.w.
		6. Na wszystkich odcinkach na których DDR przylega do chodnika w przypadku niestosowania pasa separacyjnego należy również bezwzględnie zrezygnować z separacji pionowej. Występowanie wzdłużnego uskoku pomiędzy DDR a chodnikiem jest skrajnie niebezpieczne i nie powinno mieć miejsca.	6. uwzględniono	6. Zostanie uwzględnione

	7. Na wszystkich przejazdach rowerowych należy wyeliminować krawężniki poprzeczne oraz zlikwidować rynsztoki.	7. częściowo uwzględniono	7. Z uwagi na konieczność zachowania oporu bocznego jezdni i kwestie utrzymania oraz trwałość nawierzchni jezdni przewiduje się krawężniki (+0cm) poprzeczne na przejazdach wyłącznie przez jezdnie. Nie spowoduje to obniżenia komfortu drogi dla rowerów.
	8. Zinwentaryzować wszystkie miejsca (szczególnie odcinek Kasprowicza - Żeromskiego) gdzie pojazdy w sposób nielegalny wykorzystują obecną DDR dla dojazdu do altan śmietnikowych. Miejsca te należy dodatkowo zabezpieczyć przez zastosowanie słupków blokujących wjazd na DDR i chodniki ewentualnie doprojektować ww. lokalizacja dodatkowe dojazdy do altan śmietnikowych.	8. częściowo uwzględniono	8. Słupki blokujące będą projektowane na etapie opracowywania projektu stałej organizacji ruchu. W ramach prac wykonano inwentaryzację w terenie.
	9. W przypadku prowadzenia ruchu rowerowego na zasadach ogólnych po parkingach należy wprowadzić dodatkowe oznakowanie pionowe A-24 przy wjazdach na parkingi.	9. uwzględniono	9. Oznakowanie pionowe szczegółowo zostanie przeanalizowane na etapie opracowywania projektu stałej organizacji ruchu.
	10. Na przejazdach rowerowych przez mniejsze ulice oraz drogi wewnętrzne należy doprojektować wyłukowania ułatwiające włączanie do ruchu zarówno na ulicach/ drogach wewnętrznych jak i DDR.	10. uwzględniono	10. W miarę możliwości zostaną przewidziane wyłukowania na przejazdach rowerowych ułatwiającego włączenie się do ruchu.
	11. Do konsultacji należy przedstawić projekt stałej organizacji ruchu, a nie tylko jej fragmenty.	11. nie uwzględniono	11. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany po zakończeniu konsultacji a następnie po uzgodnieniu geometrii, przy czym nadmieniamy iż w ramach konsultacji przedstawiono koncepcję na najwcześniejszym możliwym etapie, mając na celu zebranie uwag na samym wstępie realizowanej dokumentacji projektowej. Konsultacje dopiero na etapie projektu organizacji ruchu znacznie ograniczałyby zakres możliwych zmian w projekcie.
	Uwagi szczegółowe: 1. Maczka x Rudnickiego. Należy stosować jednakową szerokość 2,5m dla DDR w ciągu ulicy Rudnickiego - Proponowany układ DDR z wyspą pomiędzy dwoma odnogami tej samej DDR należy przeprojektować Rozważyć zamianę miejscami przejścia dla pieszych oraz przejazdu rowerowego przez ul. Rudnickiego	1. częściowo uwzględniono	Uwagi szczegółowe: 1. Zostanie zastosowana min. szerokość 2,5m dla drogi dla rowerów. Projektowany układ drogi dla rowerów nie koliduje z istniejącymi szafkami elektrycznymi. Projekt nie zakłada ingerencji w istniejący przejazd dla rowerzystów przez ul. Rudnickiego w rejonie skrzyżowania z ul. Maczka.
	2. Na odc. od ul. Maczka w kierunku ul. Kochanowskiego należy zmniejszyć szerokość pasa zieleni separującego DDR i chodnik do 1m i przysunąć drogę rowerową do chodnika.	2. nie uwzględniono	2. Zalecana szerokość pasa zieleni wynosi 1,5m wg zaleceń ZOM i taką też przyjęto w przedstawionej koncepcji.
	3. Przed projektowanym rondem należy zaprojektować słupki blokujące na odcinku na którym DDR przylega do ulicy	3. uwzględniono	3. Słupki blokujące będą projektowane na etapie opracowywania projektu stałej organizacji ruchu

		4. Należy zmniejszyć rondo	4. częściowo uwzględniono	4. Zmiana geometrii ronda zostanie przeanalizowana, przy czym zmiana taka nie może pogorszyć funkcjonalności tj. zapewnienia przejezdności m.in. dla autobusów komunikacji miejskiej przy zachowaniu BRD.
		5. Na odcinku od ul. Kochanowskiego do Broniewskiego przejścia i przejazdu powinny być wyniesione z zachowaniem niwelety chodnika i DDR po obu stronach Rudnickiego, a nie tak jak na projekcie tylko po jednej	5. częściowo uwzględniono	5. Częściowo uwzględniono – po jednej stronie przejścia i przejazdu będą poprowadzone po wyniesionym progu (tak jak pokazano na zał. planie sytuacyjnym), zaś remont/przebudowa po drugiej stronie nie jest w zakresie niniejszej inwestycji.
		6. Odc. Broniewskiego – Magiera. Na skrzyżowaniu z drogą wewnętrzną należy wprowadzić oznakowanie pionowe regulujące kwestie bezpieczeństwa. (...) Rozważyć wyniesienia skrzyżowania. Oznakowanie pionowe po przeciwnej stronie parkingu należy zastąpić prawidłowym adekwatnym do układu droga rowerowa chodnik.	6. częściowo uwzględniono	6. Warunki BRD zostaną poprawione przez wprowadzenie wyniesionego przejścia dla pieszych. Ponadto włączenie DDR w drogę wewnętrzną zostanie oznakowane znakiem C-13a. Oznakowanie pionowe po przeciwnej stronie parkingu będzie zgodne z przepisami.
		7. Na wysokości Rudnickiego 16a zachować stałą szarość DDR 3,0m na odcinku między parkingami.	7. uwzględniono	7. Zostanie uwzględnione
		8. Przy budynku Perzyńskiego 14d należy zmniejszyć ilość dojeżdżających do parkingu z trzech do dwóch	8. nie uwzględniono	8. Pozostanie bez zmian. Brak powodów dla likwidacji jednego z dojeżdżających do parkingu (utrwalonych obecnie w terenie), widoczność pieszy-rowerzysty w tym miejscu jest prawidłowa.
		9. Perzyńskiego X Żeromskiego należy doprojektować włączenia z jezdni na DDR i z DDR na jezdnię w ruch ogólny. Odcinki projektować jako jednokierunkowe	9. nie uwzględniono	9. Przebudowa skrzyżowania jest poza zakresem opracowania (w ramach osobnej inwestycji)
		10. Perzyńskiego X Kasprowicza należy doprojektować włączenia z jezdni na DDR i z DDR na jezdnię w ruch ogólny. Odcinki projektować jako jednokierunkowe.	10. częściowo uwzględniono	10. Poza zakresem opracowania. Wjazd/zjazd na drogę dla rowerów możliwy poprzez przejazd rowerowy, zostaną uwzględnione wyokrąglenia ułatwiające wjazd/zjazd z drogi dla rowerów na jezdnię.
37	Ł.T. – poczta elektroniczna	- w odniesieniu do ronda na skrzyżowaniu z Kochanowskiego 1) Rozumiem, że rondo turbinowe ma zapewnić płynny ruch na skrzyżowaniu jednak w zaproponowanej formie jest ono wyjątkowo niebezpieczne dla pieszych. Przed rondem pasy ruchu mają aż 3,5 metra, na rondzie 4,5 plus 1,5 wewnątrz ronda - skutek będzie taki, że kierowcy będą je pokonywać na bardzo dużej prędkości, co spowoduje duże zagrożenie na przejściach i przejazdach rowerowych. Wnioskuje o zwężenie pasów ruchu na wlotach i wylotach ronda do 3,0 metra, a na rondzie do 3,5 z równoczesną dodatkową skrajnią, uwzględniającą zachodzenia pojazdów na bok, jednak z innej nawierzchni niż asfaltowa. Uzyskana w ten sposób przestrzeń powinna być wykorzystana do zastosowania szerszych azyli oraz poszerzenia przestrzeni dla pieszych w okolicy przejść. Węższe pasy ruchu wymusza ostrożniejszą jazdę kierowców na skrzyżowaniu oraz skróć drogę	1. częściowo uwzględniono	- w odniesieniu do ronda na skrzyżowaniu z Kochanowskiego 1. Zmiana geometrii ronda zostanie przeanalizowana. Projekt musi spełniać warunki przejezdności dla autobusów oraz być zgodny z warunkami technicznymi.

		ewakuacji pieszych i rowerzystów przez jezdnię, co powinno poprawić bezpieczeństwo.		
		2) Na tym rondzie należy ponadto umożliwić rowerzystom jadącym w kierunku Maczka kontynuację jazdy jezdnią na zasadach ogólnych poprzez wyznaczenie dodatkowego wlotu ronda albo wyznaczenie przejazdu rowerowego przez Kochanowskiego, tak by rowerzysta mógł legalnie włączyć się do ruchu ulicą Rudnickiego w kierunku Maczka	2. uwzględniono	2.Od ul. Broniewskiego do ul. Maczka jest zapewniony przejazd rowerzystów przez ul. Rudnickiego (rowerzysta poruszający się stroną zachodnią) oraz przez ul. Kochanowskiego (rowerzysta poruszający się stroną zachodnią lub wschodnią)
		3) Czy klasa drogi ulicy Kochanowskiego pozwala na zastosowanie wydzielonego pasa do skrętu w prawo?	3. nie uwzględniono	3.ul. Kochanowskiego jest ulicą klasy L. Zgodnie z § 67 ust.1 i 2 „Warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne” nie ma możliwości utworzenia dodatkowego nowego pasa ruchu.
		<u>- o odniesieniu do całego projektu</u> 1) Zwężenie pasów ruchu do 3,0 metrów na wszystkich przebudowywanych fragmentach drogi	1. nie uwzględniono	<u>- o odniesieniu do całego projektu</u> 1.Niniejszy projekt zakłada przede wszystkim budowę drogi dla rowerów. Jezdnia ul. Rudnickiego będzie przebudowywana tylko w obrębie skrzyżowania z ul. Kochanowskiego.
		2) Zabudowę w jak największym zakresie powierzchni wyłączonej z ruchu poprzez znaki poziom (P-21) przed azylami i w okolicach skrzyżowań, jak również przed miejscami do parkowania. Wyłączenie z ruchu przy użyciu malowanych znaków poziomych jest całkowicie nieskuteczne. Tylko zabudowa z wykorzystaniem krawężników zmusza kierowców do zwiększonej ostrożności i ograniczenia prędkości. W projekcie pasy ruchu mają po 3,5 metra, tyle co na drodze ekspresowej, co spokojnie pozwala się zmieścić na łuku i można zrezygnować z malowania P-21 na długich odcinkach przed azylami jak to jest w projekcie. Poza tym, np. przed skrzyżowanie z Broniewskiego (z kierunku) Kochanowskiego obszar P-21 jest zbędnym wydatkiem na farbę - bez zabudowy ani kawałka jezdni ażylem pozostanie tylko wymysłem projektantów bez wpływu na zachowania kierowców!	2. uwzględniono częściowo	2.Powierzchnie wyłączone z ruchu P-21 nie służą tylko do ograniczenia prędkości ale mają również za zadanie m.in.: dokładne wskazanie toru jazdy, uzupełnienie wysepek wyodrębnionych z jezdni – ich stosowanie wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. Ponadto w rejonie miejsc parkingowych skośnych zaprojektowano wyspy kanalizujące w krawężniku.
38	E.P. – poczta elektroniczna	Firma KO - RA Sp. z o.o. Zarządca Nieruchomości działając w imieniu i na rzecz mieszkańców nieruchomości Podczaszyńskiego 8 i Kasprowicz 19, których to jesteśmy zarządcą części wspólnej zwracamy się z prośbą o uwzględnienie w projekcie budowy ścieżki rowerowej m. in. na ulicy Podczaszyńskiego wybudowania drogi dojazdowej do wiaty śmietnikowej usytuowanej pomiędzy w/w nieruchomościami. W obecnej chwili budowla ta nie ma drogi dojazdowej co stanowi utrudnienie dla firmy odbierającej odpady. Z góry dziękujemy za zrozumienie i uwzględnienie propozycji.	nie uwzględniono	Poza zakresem opracowania. Obsługa altanki jest możliwa od ul. Kasprowicz lub ul. Jasnorzewskiej jak dotychczas. Dodatkowo obowiązujący MPZP dla rejonu „Stare Bielany” dla ul. Podczaszyńskiego (oznaczonej jako „3b KD-Z”) wg §131 ust.2 określa zakaz realizacji nowych zjazdów na tereny przyległego zainwestowania.

39	Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115 – poczta elektroniczna	W związku z planowanym remontem ulic: Rudnickiego, Perzyńskiego i Podczaszyńskiego uprzejmie proszę o uporządkowanie obszaru znajdującego się między ulicą Magiera, a istniejącym parkingiem z masy bitumicznej (zał1). Na działce znajdują się zaniedbane bramki (każda inna), które są samowolką budowlaną. Właściciele bramek uważają, że działki za bramkami są ich własnością i robią z naszej dzielnicy slumsy, zostawiając tam porzucone samochody (zał2) i przyczepy (zał3). W slumsach znajdują się również wystające pnie drzew, o które można się potknąć. Właściciele bramek poza robieniem z dzielnicy śmieciowiska, traktują działki jako prywatne miejsca postojowe. W związku z powyższym proszę o likwidację slumsu / śmieciowiska, obejmującą: 1. Likwidację siatki i bramek dookoła działki. 2. Uporządkowanie terenu: usunięcie przyczepy, porzuconego samochodu, usunięcie wystających pni. 3. Wysypanie działki kruszywem, wyłożenie kostką lub płytami ażurowymi co umożliwi wszystkim mieszkańcom parkowanie. Uprzejmie proszę o dołączenie likwidacji slums-u do zakresu prac remontowych.	uwzględniono częściowo	Siatki zostaną rozebrane w granicach opracowania. Ponadto znaczne uporządkowanie tego terenu jest poza zakresem opracowania.
40	M.G. – poczta elektroniczna	Rozumiem że chodzi o ścieżkę wzdłuż Kochanowskiego. Namawiałbym jednak do pozostawienia ścieżki na chodniku z poniższych powodów: 1. Ruch pieszny na chodniku jest niewielki i jego szerokość wydaje się wystarczająca (uwzględniając ścieżkę) 2. Ścieżka jest intensywnie wykorzystywana przez dzieci dojeżdżające do pobliskiej szkoły podstawowej nr 293 (Kochanowskiego 8) i fizyczne oddzielenie od jezdni znacząco zwiększa ich bezpieczeństwo. 3. Wydzielony pas rowerowy przydałby się na krótkiej drodze dojazdowej do szkoły (wzdłuż budynków Kochanowskiego 8B i 8C)	nie uwzględniono	W ul. Kochanowskiego na odcinku od ul. Rudnickiego do Literackiej projektowana jest strefa tempo 30 (wyniesione przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów, próg zwalniający). Ponadto wyniesione przejścia dla pieszych są na dalszym odcinku Kochanowskiego w stronę Trasy AK. Przy uspokojeniu ruchu zasadne jest poprowadzenie ruchu rowerowego na jezdni. Istniejąca droga dla rowerów nie spełnia wymagań zawartych w „Standardach rowerowych”. Ponadto zgodnie z Prawem o ruchu drogowym dziecko do lat 10 jadące na rowerze może poruszać się po chodniku wraz z opiekunem.
41	A.J. – poczta elektroniczna	Czy jest szansa przy okazji tej zmiany zbudowanie dla mieszkańców 3 bloków chodnika który umożliwiłby bezpieczne dojście budynków? Obecnie dorośli i dzieci idący do budynku od strony ulicy Rudnickiego obok myjni samochodowej muszą iść po ulicy dojazdowej co stwarza niebezpieczeństwo dla pieszych Uliczka i przejście zmniejsza się w miesiącach zimowych gdy spadnie większy śnieg z uwagi na odganie uliczki Dodatkowo proszę zauważyć że od lat „wydeptana” jest też na trawniku nieformalna ścieżka w tym miejscu również warto byłoby zrobić chodnik Proszę o rozważenie chociaż jednej z opcji lepszej okazji w najbliższych latach chyba nie będzie Zaznaczyłem „poglądowo” na planie o jaki obszar mi chodzi	nie uwzględniono	Budowa chodników po stronie zachodniej ul. Rudnickiego zostanie rozważona, jej ewentualna realizacja jednakże będzie możliwa jako odrębna inwestycja.

		Dodam, że mówimy o dojściu do trzech 9 piętrowych budynków oraz lokali usługowych 		
42	R.P. – poczta elektroniczna	Jako mieszkanka Rudnickiego pragnę zwrócić uwagę na tworzące się poranne korki na skrócie w lewo z ul Rudnickiego w Generała Maczka (kierunek do centrum). Proponuję poszerzenie odcinka Rudnickiego na wysokości myjni. Obawiam się, że rondo jeszcze bardziej nasili poranny paraliż.	nie uwzględniono	Przebudowa ul. Rudnickiego polegająca na budowie dodatkowego pasa ruchu na wysokości myjni jest poza zakresem opracowania, dodatkowo skutkowałaby koniecznością kompleksowej przebudowy całego skrzyżowania (odwodnienie, oświetlenie, kolizje oraz przebudowa sygnalizacji świetlnej.)
43	M.Z. – poczta elektroniczna	Mieszkam przy ul Rudnickiego i chcąc niechcąc przejeżdżam przez to skrzyżowanie kilka razy dziennie. Uważam, że zdecydowanym usprawnieniem ruchu w stronę do ul Maczka byłoby wykonanie zatoczki autobusowej na Rudnickiego w stronę Maczka, tym bardziej, że jest tam planowane rondo, które będzie się zapewne "korkować" przy każdym postoju autobusu na tym przystanku w godzinach szczytu.	uwzględniono częściowo	Autobusy będą zatrzymywały się na projektowanej półotwartej zatoce autobusowej w ul. Rudnickiego za rondem w kierunku ul. Maczka. Zaletą takiego typu zatoki jest brak skosu wyjazdowego (z drogi), lepsze warunki do maksymalnie bliskiego podjazdu autobusu oraz umożliwia włączenie się do ruchu pojazdu z prawoskrętu (jako tzw. pas włączający).
44	U.M. – poczta elektroniczna	zwracam się z prośbą o uwzględnienie w planach przebudowy ulic Rudnickiego - Perzeńskiego - Podczaszyńskiego 1) zorganizowanie wjazdu na osiedle Rudnickiego 3A po zjeździe z ulicy Gen. Maczka w Rudnickiego 3A. Brak możliwości skrętu w lewo powoduje, że mieszkańcy tego osiedla muszą zawracać przy zjeździe do osiedla TBS lub przy wjeździe do salonu opla i myjni. Takie działania wywołują każdego dnia korki i zatory na ulicy Rudnickiego.	1.nie uwzględniono	1. Zmiana organizacji ruchu na ul. Rudnickiego poprzez umożliwienie skrętu w lewo z ul. Rudnickiego na osiedle Rudnickiego 3a jest poza zakresem opracowania. Proponowana zmiana spowodowałaby prawdopodobnie jeszcze większe utrudnienia w ruchu, przede wszystkim na skrzyżowaniu ul. Maczka – ul. Rudnickiego (krótki odcinek dla akumulacji pojazdów oczekujących na lewoskręt do wjazdu do osiedla zlokalizowany w pobliżu skrzyżowania). Projektowane rondo istotnie poprawi dostępność do osiedla poprzez zawracanie na rondzie.

		2) ogrodzenie terenu myjni.. posadzone tam wzdłuż chodnika drzewka, nie rozwiązały problemu ponieważ zostały kompletnie zniszczone przez silne detergenty, które chłapią także na przechodniów! Jest to na tyle uciążliwe, że nie korzystamy z chodnika przy myjni ponieważ woda wraz z tym detergentem trafia także na twarze dzieci i jest wyraźna niechęć przechodzenia obok myjni bo śmierdzi i chłapie woda!	2. nie uwzględniono	2. Myjnia i związane z nią poruszone kwestie zostaną skontrolowane w terenie przez przedstawiciela ZDM.
45	P.P. – poczta elektroniczna	Odcinek Maczka-Kochanowskiego: 1. Doprojektować DDR po zachodniej stronie ulicy, ewentualnie zaprojektować przystanek autobusowy z zachowaniem rezerwy na poprowadzenie DDR w przyszłości.	1.częściowo uwzględniono	Odcinek Maczka-Kochanowskiego: 1. Drogę dla rowerów zaprojektowano po stronie wschodniej ul. Rudnickiego zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Ponadto za pozostawieniem drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Rudnickiego przemawia: - zachowanie spójności trasy rowerowej na odc. ul. Maczka – ul. Marymoncka, - umożliwienie dojazdu rowerzystom do lokali usługowych, parku, targowiska itp. - szeroki pas drogowy w porównaniu ze stroną zachodnią, co pozwala m.in. na segregację ruchu rowerowego od ruchu pieszego. Szerokość pasa drogowego w rejonie projektowanego przystanku autobusowego (po stronie zachodniej, skrzyżowanie z ul. Kochanowskiego) umożliwia ewentualne zaprojektowanie drogi dla rowerów.
		Skrzyżowanie Kochanowskiego/Rudnickiego: 2. Zwęzić do 1 pasa ruchu wlot Kochanowskiego w rondo. Wyeliminowanie manewrów wyprzedzania i omijania na przejściach dla pieszych.	2.nie uwzględniono	Skrzyżowanie Kochanowskiego/Rudnickiego: 2.Realacja w prawo jest najbardziej obciążona na danym wlocie. Wydzielony pas do skrętu w prawo na relacji ul. Kochanowskiego – ul. Rudnickiego (zachód-południe) usprawni przejazd również autobusom komunikacji miejskiej.
		3. Zwęzić do 1 pasa wylot Rudnickiego z ronda, zamiana półotwartej zatoki autobusowej w zatokę zamkniętą, rozpoczynającą się za przejściem dla pieszych. Wyeliminowanie manewrów wyprzedzania i omijania na przejściach dla pieszych.	3.nie uwzględniono	3.Dodatkowy pas na danym wlocie jest skorelowany z wydzielonym pasem do skrętu w prawo (pkt.2). Półotwarta zatoka ułatwi manewr zatrzymania oraz włączenie się do ruchu pojazdów po prawo skręcie (jako tzw. pas włączający).
		4. W miarę możliwości poszerzyć zaprojektowane wokół skrzyżowania drogi rowerowe do 2,5-3m.	4.uwzględniono częściowo	4. W północno – zachodnim narożniku skrzyżowania projekt przewiduje dowiązanie się do istniejącej drogi dla rowerów której szerokość wynosi 2,0m. W południowo – wschodnim narożniku skrzyżowania droga dla rowerów od przejścia dla pieszych przez ul. Rudnickiego zostanie poszerzona do 2,5m W północno – wschodnim narożniku skrzyżowania szerokość drogi dla rowerów pozostanie 2,5m
		5. Zaprojektować drogę rowerową o szerokości 2-2,5m dookoła ronda, wraz z przejazdami rowerowymi przez pozostałe 2 wloty. Zapewni to dojazd do narożnego budynku z lokalami usługowymi i umożliwi w przyszłości przedłużenie	5.nie uwzględniono	5. Budowa przejazdów rowerowych przez południowy wlot ul. Rudnickiego oraz zachodni wlot ul. Kochanowskiego jest poza zakresem opracowania. Ponadto wyznaczenie tych przejazdów jest bezzasadne z uwagi na brak

	DDR.		infrastruktury rowerowej w południowo - zachodnim narożniku skrzyżowania. Należy podkreślić iż zaprojektowane przejazdy rowerowe oraz łączniki z (w) ul. Kochanowskiego zapewniają spójność ruchu rowerowego dla wszystkich kierunków.
	Skrzyżowanie z 2 drogami wewnętrznymi (ok. 120m na północny wschód od Kochanowskiego): 6. Doprojektować łączniki dróg rowerowych z wlotami skrzyżowań (DDR jako 4 wlot).	6.nie uwzględniono	Skrzyżowanie z 2 drogami wewnętrznymi (ok. 120m na północny wschód od Kochanowskiego): 6. Wjazd (zjazd) na (z) drogi wewnętrzne pozostanie bez zmian. Rowerzysta poruszający się drogą dla rowerów będzie mógł zjechać na drogę wewnętrzną poprzez wyniesiony przejazd dla rowerów
	Skrzyżowanie z 2 drogami wewnętrznymi (ok. 70m na południowy zachód od Broniewskiego): 7. Doprojektować azyl (bez przejścia dla pieszych) na północno-wschodnim wlocie Rudnickiego, w celu umożliwienia przejazdu rowerem przez skrzyżowanie "na dwa razy".	7.nie uwzględniono	Skrzyżowanie z 2 drogami wewnętrznymi (ok. 70m na południowy zachód od Broniewskiego): 7.Poza zakresem opracowania
	Skrzyżowanie Rudnickiego/Broniewskiego: 8. Objęte projektem odcinki DDR wzdłuż Broniewskiego poszerzyć do 3-3,5m.	8.nie uwzględniono	Skrzyżowanie Rudnickiego/Broniewskiego: 8.Projekt przewiduje dowiązanie się do istniejącej drogi dla rowerów w ul. Broniewskiego., która w północno-zachodnim narożniku ma 3,0m szerokości, a w północno - wschodnim 2,0m.
	9. Przesunąć przejście dla pieszych przez północny wlot Rudnickiego do linii zatrzymania i poszerzyć przejazd rowerowy przez ten wlot do 3,5m.	9.nie uwzględniono	9. Przejście dla pieszych powinny być lokalizowane jak najbliżej skrzyżowania, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. oraz warunkami technicznymi. Wszystkie przejazdy rowerowe objęte niniejszym opracowaniem mają szerokość 3,0m
	10. Wprostować DDR poprowadzoną wzdłuż Broniewskiego. Likwidacja zatoki autobusowej na Broniewskiego, autobusy będą mogły być omijane z wykorzystaniem szerokiej jezdni.	10.częściowo uwzględniono	10.Geometria projektowanej drogi dla rowerów zostanie skorygowana. Przebudowa ul. Broniewskiego oraz likwidacja zatoki autobusowej jest poza zakresem opracowania.
	Skrzyżowanie Perzyńskiego/Staffa: 11. Rozszerzyć projekt o wprowadzenie na Staffa kontraruchu rowerowego i budowa na obu wylotach Staffa azyli separujących kierunki ruchu rowerów i samochodów.	11.nie uwzględniono	Skrzyżowanie Perzyńskiego/Staffa: 11. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego na ul. Staffa jest poza zakresem opracowania.
	Skrzyżowanie Perzyńskiego/Nakłowskiej: 12. Dobudować chodniki od przejazdu rowerowego do skrzyżowania i wyznaczyć przejścia z azylami przez oba wloty Perzyńskiego.	12.nie uwzględniono	Skrzyżowanie Perzyńskiego/Nakłowskiej: 12. Przejścia dla pieszych nie zostaną wyznaczone przez ul. Perzyńskiego na skrzyżowaniu z ul. Nakłowskiej z uwagi na bliską odległość (tj. ok. 60m) od przejścia dla pieszych przez ul. Perzyńskiego na skrzyżowaniu osygnalizowanym z ul. Żeromskiego Ponadto projekt przewiduje dodatkowe przejście dla pieszych rejonie

				skrzyżowania z ul. Staffa.
		Skrzyżowanie Perzyńskiego/Żeromskiego: 13. Zaprojektować przejazdy rowerowe przez wszystkie wloty skrzyżowania. W przypadku wyznaczenia na Żeromskiego pasów rowerowych, przejazdy te powinny funkcjonować równolegle z nimi. Pasy rowerowe służyłyby wtedy do jazdy na wprost wzdłuż Żeromskiego, a przejazdy do obsługi relacji lokalnych, zaczynających/kończących się w pobliżu skrzyżowania.	13.nie uwzględniono	Skrzyżowanie Perzyńskiego/Żeromskiego: 13. Zaprojektowanie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania Perzyńskiego/Żeromskiego jest poza zakresem opracowania. Ponadto wyznaczenie tych przejazdów prowadziłoby donikąd z uwagi na brak infrastruktury rowerowej po stronie zachodniej ul. Perzyńskiego.
		14. Wybudować łączniki rowerowe umożliwiające zjazd z DDR w Żeromskiego w kierunku wschodnim oraz wjazd z Żeromskiego z kierunku wschodniego na DDR (obie relacje z pominięciem sygnalizacji świetlnej).	14. nie uwzględniono	14. Z uwagi na planowaną przez Zarząd Dróg Miejskich korektę skrzyżowania (m.in. zmiana lokalizacji przystanków autobusowych, azyle dla pieszych,) nie są wprowadzane żadne zmiany.
		Skrzyżowanie Podczaszyńskiego/Kasprowicza: 15. Rozważyć budowę i wyznaczenie przejazdów rowerowych dookoła skrzyżowania (przy wszystkich przejściach dla pieszych). Umożliwiłoby to w przyszłości budowę dróg rowerowych wzdłuż Kasprowicza bez konieczności ponownej przebudowy sygnalizacji, a także zapewniony zostałby dojazd do mieszkań i lokali w narożnikach skrzyżowania.	15.nie uwzględniono	Skrzyżowanie Podczaszyńskiego/Kasprowicza: 15.Sygnalizacja na skrzyżowaniu Podczaszyńskiego/Kasprowicza nie będzie przebudowywana. Zaprojektowanie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania Podczaszyńskiego/Kasprowicza jest poza zakresem opracowania.
		Skrzyżowanie Podczaszyńskiego/Ceglowska: 16. Doprojektować łącznik DDR ze skrzyżowaniem (w formie 4 wlotu skrzyżowania).	16. uwzględniono	Skrzyżowanie Podczaszyńskiego/Ceglowska: 16. Uwaga zostanie uwzględniona.
		17. Doprojektować azyl (bez przejścia dla pieszych) na północno-wschodnim wlocie Podczaszyńskiego, w celu umożliwienia przejazdu rowerem przez skrzyżowanie "na dwa razy".	16. uwzględniono	17. Uwaga zostanie uwzględniona.
46	A.O. – poczta elektroniczna	Otrzymałam informację z ZDM, że planowana jest budowa ronda przy skrzyżowaniu Rudnickiego-Kochanowskiego. Według mnie oraz dużej części mieszkańców z Rudnickiego 3 a to zły pomysł. Powiększy to korki.Jest tam bardzo duży ruch, poza tym w przypadku gdy coś wydarzy się na skrzyżowaniu Maczka Rudnickiego wtedy rondo stanie całkowicie. Zwiększy to również ilość wypadków i stworzy niebezpieczeństwo dla pieszych w tym głównie dzieci. Należy przede wszystkim przywrócić wyjazd z ul. Literackiej na Trasę AK.	nie uwzględniono	Proponowane rondo przyczyni się do uspokojenia ruchu a tym samym poprawy warunków bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu w tym w szczególności pieszych. W zakres projektu wchodzi wykonanie analiz ruchowych (przepustowości), proponowane rozwiązanie wpłynie na pogorszenie warunków ruchu.
48	L.K. – poczta elektroniczna	My mieszkańcy osiedla Bielany a w szczególności parkujący samochody na Parkingu Społecznie Strzeżonym przy ul Perzyńskiego 14 w okolicach ul Staffa / przy Parku Z. Herberta / zwracamy się z prośbą o przeanalizowanie możliwości dokonania korekty przebiegu planowanej drogi rowerowej na odcinku ul. Perzyńskiego 14 D i wejścia do Parku Z. Herberta bez konieczności przesunięcia ogrodzenia parkingu i zmniejszenia jego powierzchni a ewentualnie przesunąć ścieżkę rowerową w kierunku Parku.	nie uwzględniono	Zaproponowane przesunięcie ogrodzenia pozostanie bez zmian. Ogrodzenie zostało przesunięte o ok. 0,85m, i w żaden sposób nie będzie wpływało na zmniejszenie liczby miejsc postojowych na tym parkingu. Przesunięcie ogrodzenia jest konieczne aby była zachowana wymagana skrajnia przy ścieżce rowerowej oraz widoczność.

		Przesunięcie ogrodzenia parkingu choćby nawet o 40-50 cm spowoduje jego zwężenie i pociągnie za sobą likwidację jednego rzędu stanowisk parkingowych. W ten sposób utracone zostanie około 15 miejsc parkingowych co przy braku miejsc parkingowych w tej okolicy przy bardzo dużej zabudowie mieszkaniowej spowoduje olbrzymią stratę dla mieszkańców i uciążliwość parkowania samochodów. Pragniemy również zwrócić uwagę, że w najbliższym czasie będzie dokonywana rewitalizacja Parku Z. Herberta co ułatwiłoby realizację przebiegu drogi rowerowej w tej okolicy. Liczymy na zrozumienie, życzliwość i dobra wolę w dokonaniu drobnej korekty przebiegu w tym miejscu ścieżki rowerowej i przesunięciu jej w kierunku Parku Z. Herberta.		
49	Zielone Mazowsze – poczta elektroniczna	1. Poszerzenie drogi rowerowej do 3 m na całej długości objętej projektem. Jest to uzasadnione klasą tej trasy, spodziewanym dużym natężeniem ruchu i jej ważną funkcją międzydzielnicową (jedno z zaledwie trzech i centralnie położone połączenie Bielany z Bemowem. Na większości przebiegu jest wystarczające miejsce na takie poszerzenie. Przed rondem ul. Rudnickiego ma 2 pasy po 3,5 m. - powinny być zwężone do normatywnego minimum, a przynajmniej do 3,2, jak w górnej cz. ul. Kochanowskiego.	1.nie uwzględniono	1.Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia szerokość drogi dla rowerów przyjęto 2,5m, szerokość pasów ruchu na jezdni wynika z przepisów (m.in. wymagania dla rond) i zaleceń ZTM, mając na uwadze zapewnienie również przejezdności dla pojazdów dokonujących manewrów skręcających a zatem zjawisko „zachodzenia tyłu pojazdu” itp.
		2. Rezygnację z lokalizacji parkingów kolidujących z przebiegiem drogi rowerowej wzdłuż ul. Rudnickiego od Kochanowskiego do Broniewskiego, co znacząco obniża bezpieczeństwo i atrakcyjność trasy, a więc jest sprzeczne z wymogami CROW. Przebieg drogi rowerowej na w/w odcinku powinien być zgodny z decyzją nr 87/2000 z 12.04.2000 r. Burmistrza Gminy Bielany o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu dla drogi rowerowej (znak PWA-II-733/287/869/2000/AO) i wykonanym na jej podstawie i zatwierdzonym projektem budowlanym. W/w decyzja nie została unieważniona, więc w pełni zasadne jest wykonanie jej ustaleń i zrekompensowanie rowerzystom chociaż w taki sposób piętnastu lat (!!!) oczekiwania.	2.nie uwzględniono	2.Droga rowerowa została zaprojektowana zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Likwidacja parkingów spotkałaby się z licznymi protestami mieszkańców. Ponadto tego typu rozwiązania spotykane jest w wielu miejscach Warszawy. Niewątpliwie wymaga zachowania ostrożności zarówno rowerzystów jak i kierowców. Z uwagi na niską prędkość przejazdu po parkingu częstotliwość sytuacji kolizyjnych pojazd-rower wydaje się być niewielka. Dodatkowo zwracamy uwagę, iż dla budowy drogi rowerowej w istn. pasie drogowym nie jest wymagana decyzja WZ, zaś na odcinku Żeromskiego-Marymoncka jest obowiązujący MPZP dla rejonu „Stare Bielany”.

	3. Wykonanie dwóch brakujących przejazdów przez ul. Marymoncką i Podczaszyńskiego, co postuluję w pismach do ZDM od siedmiu lat. Uprzejmie przypominam o obietnicy złożonej rok temu przez Pana Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich, że przy okazji przebudowy w/w drogi rowerowej te dwa przejazdy zostaną wreszcie uzupełnione. Ich brak narusza zasady bezpieczeństwa, bezpośrednio i spójności CROW.	3.nie uwzględniono	3. Budowa kompletu przejazdów na skrzyżowaniu ul. Marymoncka z ul. Podczaszyńskiego (a co za tym idzie przebudowa istniejącej sygnalizacji świetlnej, wykonanej w 2015r. przez Tramwaje Warszawskie będącej na gwarancji, dofinansowanej przez UE) jest poza zakresem opracowania. Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia projekt drogi rowerowej przewiduje dowiązanie do istniejącego przejazdu rowerowego przez ul. Marymoncką.
	4. Wykonanie włączenia na drogę rowerową w ul. Marymonckiej z jezdni w kierunku południowym za przystankiem i oznakowanie dojazdu do niego znakami P-27. Obecny tor jazdy dla jadących z północnego narożnika skrzyżowania ul. Marymonckiej i Podleśnej w stronę Centrum ma wiele mankamentów (wydłużenie, krętość, zagrożenie na skutek braku widoczności, trzy punkty kolizji z pieszymi). Chociaż połowicznym rozwiązaniem będzie umożliwienie skręcenia z przejazdu rowerowego na jezdnię i dojechania nią wzdłuż przystanku do wjazdu na ścieżkę. Manewr ten odbywałby się przy czerwonym sygnale dla samochodów, więc nie powodowałby zagrożenia. Poniższy rysunek ilustruje schematycznie w/w propozycję. Przystanek powinien być przysunięty do skrzyżowania.	4.nie uwzględniono	4. Poza zakresem opracowania. Projekt przewiduje w tym rejonie dowiązanie się do istniejącego przejazdu rowerowego przez jezdnię ul. Marymonckiej.



Opis

● = zagrożenie na skutek braku widoczności

● = punkty kolizji z pieszymi

■ = łącznik – wjazd na ścieżkę z jezdni

▼ = znaki P-27 naprowadzające na wjazd

Generalnie uważam projekt za udany, zwłaszcza popieram wyniesione przejazdy przez ulice i zjazdy podporządkowane.

5. Nowo budowane chodniki powinny mieć szerokość 1,8 m.

W projekcie przewidziano chodniki o szerokości 1,5m w miejscu przedpętów przy skrzyżowaniu Maczka /Rudnickiego. Zgodnie ze standardami ruchu pieszego (Zarządzenie Prezydenta m.st. Warszawy nr 1539/2016, zał. 1) chodniki powinny mieć minimum 1,6 m, a zgodnie z Art. 20 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1169) powinny umożliwiać takim osobom mobilność i samodzielność. Aby możliwe było minięcie się dwóch osób na wózkach inwalidzkich, ciąg pieszcy powinien mieć szerokość min. 1,8 m.

5. uwzględniono

5. Szerokość chodników zostanie przeprojektowana na min. 1,8m.

6. Ewentualna detekcja pieszych powinna odbywać się automatycznie, bez konieczności naciskania przycisków.

6. częściowo uwzględniono

6. Przyjęcie rodzaju detekcji pieszych zostanie przeanalizowane podczas opracowywania projektu sygnalizacji.

		7. Projekt powinien zostać uzupełniony o połączenie DDR z Ceglowską (czwarty wlot skrzyżowania).	7. uwzględniono	7. Na skrzyżowaniu ul. Podczaszyńskiego z ul. Ceglowską zostanie zaprojektowany „czwarty wlot” umożliwiający wjazd (zjazd) na (z) drogę dla rowerów.
		8. Projekt powinien zostać uzupełniony o jednokierunkowy wjazd na DDR po zachodniej stronie Marymonckiej za przystankiem autobusowym. Obecna trasa w relacji wschód->południe jest niepotrzebnie kręta i kolizyjna (4 dodatkowe przecięcia z ciągami pieszymi).	8. nie uwzględniono	8. Poza zakresem opracowania
50	M.G. – poczta elektroniczna	W związku z planowaną przebudową ścieżki rowerowej w ciągu ulic Rudnickiego – Perzyńskiego – Podczaszyńskiego, postuluję zachowanie obecnej trasy przebiegu ścieżki od skrzyżowania ul. Perzyńskiego z ul. Magiera (w załączniku rzut ekranowy odcinka), na długości bloku przy Magiera 16 i dalej. Poprowadzenie ścieżki prosto za ulicą Magiera 16 i utworzenie w sąsiedztwie miejsc parkingowych będzie się wiązało z likwidacją lub zubożeniem terenu zielonego. Pokrycie tego w większości naturalnego gruntu nieprzepuszczalną powierzchnią zwiększy skalę zalań pobliskiego skrzyżowania Perzyńskiego/Magiera w czasie obfitych opadów. Już teraz woda gromadzi się na nim w ilościach, które uniemożliwiają przejście przez ulicę bez brodzenia po kostki. Jednocześnie popieram inicjatywę poprowadzenia ścieżki po drugiej stronie ul. Rudnickiego, na odcinku od ul. Gen. Maczka, optymalnie aż do ulicy Żeromskiego. Takie rozwiązanie pozwoli na naturalne przedłużenie istniejącej ścieżki na ul. Obrońców Tobruku i na odciążenie ruchu w okolicy Megasamu i bazaru przy Broniewskiego, oraz zwiększy bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Chciałbym też zwrócić uwagę na obecność na terenach zielonych w okolicy chronionych gatunków zwierząt, w tym coraz rzadziej spotykanych w miastach jeży. Oznacza to, że w razie realizacji proponowanego projektu cały odcinek poddany przekształceniom musiałby zostać objęty uprzednią inwentaryzacją przyrodniczą. Pragnę jednak podkreślić, że jeżeli brane jest pod uwagę zastąpienie naturalnych skwerów i ogródków przyblokowych nowymi, regularnie koszonymi trawnikami, pozbawi to jeże i inne zwierzęta i ptaki ich siedliska oraz miejsca żerowania, a teren straci naturalne walory przyrodnicze. Apeluję więc o poprowadzenie ścieżki rowerowej w sposób, który pozwoli na zachowanie istniejącej zieleni w obecnym stanie. Sprawi to, że nową ścieżką rowerową będzie jeździć się przyjemniej, a mieszkańcy będą mogli nadal cieszyć się bliskością żywej przyrody, z której słynie nasza dzielnica. Ze względu na praktykowane na części terenu zielonego przy ul. Magiera 16 dzikie parkowanie, jeże nie są bezpieczne także i teraz, a osobniki tego gatunku są tu obserwowane regularnie i dużych ilościach. W związku z tym proszę o rozważenie możliwości postawienia słupków uniemożliwiających parkowanie wzdłuż bloku przy Magiera 16 od strony ul. Perzyńskiego (na obecnie częściowo ogrodzonym terenie) obok istniejącej	częściowo uwzględniono	Za pozostawieniem drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul Rudnickiego przemawia: - zachowanie spójności trasy rowerowej na odc. ul. Maczka – ul. Marymoncka, - umożliwienie dojazdu rowerzystom do lokali usługowych, parku, targowiska itp. - szeroki pas drogowy w porównaniu ze stroną zachodnią, co pozwala m.in. na segregację ruchu rowerowego od ruchu pieszego. Decyzja o lokalizacji znaków oraz słupków blokujących zostanie podjęta na etapie opracowywania projektu stałej organizacji ruchu.

		ścieżki rowerowej oraz o postawienie żółtych znaków ostrzegawczych "Jeże!" na wysokości bloku przy Magiera 16 oraz przy Parku im. Zbigniewa Herberta, od strony Perzyńskiego i od strony ul. Duracza, która jest trasą migracji jeży do Parku Olszyna. Z góry dziękuję za uwzględnienie moich sugestii.		
51	B.K. – poczta elektroniczna	wzdłuż tych ulic: Rudnickiego, Przybyszewskiego, Podczaszyńskiego (najważniejsza dla mnie) brak nowych miejsc parkingowych dla aut, a obecna ilość po skasowaniu ok 10 miejsc tylko w rejonie zbiegu ulic Podczaszyńskiego, Ceglowskiej, Marymonckiej i wzdłuż Marymonckiej jest o wiele, wiele za mała. Można je utworzyć wzdłuż ulic, wydzielając miejsce z części trawnika, tak aby auta mogły parkować pod skosem, EKONOMICZNIE gospodarując miejscem. Fakt, trzeba odsunąć ścieżkę rowerową i od razu proponuję poszerzyć skrzyżowania o pas dla skręcających w lewo by uniknąć takiego KORKA jaki jest obecnie na skrzyżowaniach ulic z aleją Zjednoczenia. Właściciele aut - nie inwalidzi - to też obywatele, pracują płacą, płacą podatki, a nie wszędzie, nie zawsze i nie każdy może jechać rowerem. Miałam możliwość zaparkowania auta przed przebudową Marymonckiej - Teraz nie....., Nie mądrze i nie ekonomicznie jest robić przebudowę pod kątem rowerzystów, a za rok pod kątem kierowców (inwalidzi już mają.... A gdzie wyrównywanie szans równego dostępu do ulic, miejsc parkingowych.....? To wyrównywanie powinno być proporcjonalne do wielkości potrzeb, a nie kto akurat głośniej krzyczy. Kończąc proszę o ujęcie w planach moich uwag i ekonomiczne gospodarowanie miejscem tak aby jak najwięcej nowych miejsc utworzyć, by mieszkańcom i pracującym tu żyło się wygodnie i godnie	częściowo uwzględniono	Realizowany projekt przewiduje zwiększenie ilości miejsc postojowych w pasie drogowym, w szczególności np. zaproponowano miejsca skośne w rejonie skrzyżowania z ul. Magiera (ok. 28 stanowisk), dodatkowo po drugiej stronie ulicy zostanie przeanalizowana możliwość utworzenia równoległych stanowisk postojowych na jezdni na odc. dr.wewn.- Staffa (wzdłuż parku) ok.20 stanowisk.
52	D.M. – poczta elektroniczna	Uprzejmie informuję, że na stronie "Konsultacje zmian w ciągu ulic Rudnickiego – Perzyńskiego – Podczaszyńskiego na Bielanych" pod tym adresem https://zdm.waw.pl/aktualnosci/konsultujemy-zmiany-na-rudnickieg chyba ktoś zamieścił niedokończony lub sabotowany przez konkurencję projekt/koncepcję przebudowy w formacie pdf. Tak, tak to powyżej to była ironia... Aż nie chce się wierzyć, że projektant podpisałby się pod projektem, w którym ścieżka rowerowa biegnie przez sam środek dwóch parkingów i to wzdłuż nich! Czy Państwo chcą uczynić przebudowywany fragment najczęściej wzmiankowanym w statystykach policyjnych i ubezpieczalni punktem spotkań samochodu z rowerem na mapie Warszawy? Jak po tych parkingach mają poruszać się samochody i pasażerowie aby np. wyjechać? Po ścieżce rowerowej? Czy istnieje w ogóle w prawie o ruchu drogowym coś takiego jak ścieżka rowerowa na parkingu? Kto ma na niej	nie uwzględniono	Droga rowerowa została zaprojektowana przez parkingi z uwagi na istniejące uwarunkowania terenowe (istniejąca zieleń), uzbrojenie podziemne. Tego typu rozwiązania spotykane są w wielu miejscach Warszawy. Niewątpliwie wymaga zachowania ostrożności zarówno rowerzystów jak i kierowców. Z uwagi na niskie prędkości przejazdu po parkingu częstotliwość sytuacji kolizyjnych pojazd-rower wydaje się być niewielka.

		pierwszeństwo wg prawa? Samochód? Rower? Pieszy? Przy każdym miejscu parkingowym będą namalowane pasy (tzw. zebra)? A może sygnalizacja świetlna? Czy pomysłodawca/projektant tego czegoś chce koniecznie zaistnieć w programie Drogowe absurdy tvn turbo? Ja mu nie bronię "parcia na szkło", ale nich to robi za swoje pieniądze, a nie za publiczne. Już wystarczająco trzy grupy użytkowników dróg się nie lubią, a Państwo jeszcze bardziej chcecie ich zantagonizować? Chyba trendem jest raczej separowanie od siebie poszczególnych typów ruchu, a nie robienie jednego wspólnego trójkątnego „pola bitwy”. Pomijam już sprawę oczywistego faktu, że nawet z tego niedokończonego /sabotowanego projektu wynika, że po drugiej stronie ulicy Rudnickiego jest droga rowerowa. Już się znudziła? Są znów pieniądze na tym paragrafie "od ścieżek" i trzeba zmarnować bo zabiorą? Drogi rowerowe to nie jest coś, co już z samej nazwy jest przewspaniałe i nie może być absurdem. Państwo to wspaniałe udowadniają. Jestem na NIE. W tej wersji ten absurdalny projekt nadaje się tylko do kosza.		
53	A.B. – poczta elektroniczna	1. Proszę o rozszerzenie zakresu projektu o przejazd przez ul. Maczka i ok. 100 m drogi dla rowerów po wschodniej stronie Rudnickiego i wzdłuż "starej Powązkowskiej" (może być też krócej, "po skosie") do połączenia z ciągiem pieszo-rowerowym przy ul. Obrońców Tobruku. Nowa droga dla rowerów jest projektowana zasadniczo po stronie wschodniej, istniejący ciąg pieszo-rowerowy w Obrońców Tobruku również jest po stronie wschodniej, ale według projektu między Maczka a Obrońców Tobruku ma pozostać droga dla rowerów wyłącznie po stronie zachodniej. Oznacza to konieczność przejeżdżania 2x z jednej strony ulicy na drugą i z powrotem na odcinku 100 metrów.	1.nie uwzględniono	1.Realizacja proponowanego zwiększenia zakresu wymagałaby kosztownej kompleksowej przebudowy sygnalizacji świetlnej i wykracza poza środki finansowe przewidziane na realizację drogi dla rowerów.
		2. Jeśli takie rozszerzenie nie będzie możliwe, należy doprojektować drogę dla rowerów po stronie zachodniej na odcinku Kochanowskiego - Maczka oraz komplet przejazdów wokół ronda. Pozwoli to uniknąć niepotrzebnych zmian strony jezdni przynajmniej w relacjach z/w Broniewskiego i Kochanowskiego.	2.nie uwzględniono	2.Opis przedmiotu zamówienia przewiduje projekt drogi dla rowerów po stronie wschodniej ul. Rudnickiego Realizowany projekt zachowuje rezerwę i umożliwia późniejszą realizację drogi dla rowerów po stronie zachodniej.
		3. Rondo Rudnickiego / Kochanowskiego: - Jeśli potrzebny jest dodatkowy pas do skrzyżowania w prawo (w relacji W->S), to powinien zostać poprowadzony wydzielonym bypassem. Dwupasowe zjazdy z ronda z przejściem dla pieszych to jest zło, słusznie zakazane w większości krajów	3.częściowo uwzględniono	3.Dla relacji w prawo z ul. Kochanowskiego w ul. Rudnickiego (zachód - południe) nie zostanie wyznaczony dodatkowy pas (m.in., kolizje z infrastrukturą) lecz wykorzystany istniejący pas do prawoskrętu. Wnioskowany bypass spowodowałby konieczność poprowadzenia go łukiem o dużym promieniu (np.R30) i jezdni szerokości ok.4,5m (dla zachowania

	europejskich. Jak ktoś nie wierzy, to zapraszam np. na Cybernetyki. - Wyspa dzieląca na wlocie W przed przejściem dla pieszych jest za mała. Wyspy poniżej 5 m2 są słabo rozpoznawane przez kierowców. - Włączenie DDR w Kochanowskiego w kierunku E to niefunkcjonalny koszmarek z Polski powiatowej: rowerzysta teoretycznie ma ustąpić pierwszeństwa, w praktyce nie widzi samochodu nadjeżdżającego zza pleców. Albo całkowicie zlikwidować, albo osłonić zwężeniem jezdni (wymagałoby zwężenia jezdni Kochanowskiego do 5,6 m na krótkim odcinku).		przejedności dla autobusów) co pogorszyłoby warunki BRD (umożliwiłoby przejazd pojazdów osobowych ze znaczną prędkością przy lokalizacji przejścia dla pieszych na łuku bypassa) Zmiana geometrii wyspy/azyłu zostanie przeanalizowana. Włączenie drogi dla rowerów w jezdnie ul. Kochanowskiego zostaje bez zmian. W ul. Kochanowskiego na odcinku od ul. Rudnickiego do Literackiej projektowana jest strefa tempo 30. (wyniesione przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów, próg zwalniający).
	4. Skrzyżowanie z Broniewskiego: - Przy okazji warto by wyprostować i poszerzyć DDR wzdłuż Broniewskiego. Zlikwidować zatokę i przysunąć przystanek do skrzyżowania albo przenieść za skrzyżowanie. - Na wlocie W zaznaczono na jezdni dwa pasy ruchu bez strzałek kierunkowych. Za skrzyżowaniem już jest jeden i nie ma miejsca na drugi. Należy albo wydzielić pas do skrętu w prawo, albo w lewo, albo wykorzystać tę dodatkową szerokość na zatrzymanie autobusu w kierunku W bez zatoki.	4.częściowo uwzględniono	4. Przebudowa drogi rowerowej w ul. Broniewskiego oraz likwidacja zatoki autobusowej jest poza zakresem opracowania. Projekt zostanie uzupełniony o brakujące oznakowanie poziome.
	5. Na wysokości parku Herberta (między Magiera a Staffa) oznaczono na projekcie "istniejący parking o nawierzchni nieutwardzonej". Uważam, że parking ten należy skrócić o ok. 50 m od strony skrzyżowania z ul. Staffa, dosadzić zamiast niego parę drzew i wyznaczyć przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów łączące bezpośrednio park Herberta z terenem zielonym po zachodniej stronie Perzyńskiego. Jak się patrzy na mapę lub zdjęcie satelitarne, to widać, że to był spójny kawałek zieleni ciągnący się łukiem od Trasy AK do Jarzębskiego, z rozmysłem chroniony przed zabudową, którego ciągłość przerwał prowizoryczny biedaparking w pasie drogowym Perzyńskiego (no i szkoła, ale to wcześniej i na samym końcu). Jeszcze w planie ogólnym z 1992 r. był to element "niezbędnego powiązania terenów zieleni" prowadzącego aż do placu Wilsona i Parku Żeromskiego. Dla rekompensaty utraconych miejsc postojowych można wyznaczyć pas parkowania równoległego na Perzyńskiego.	5. nie uwzględniono	5.Zmiana długości parkingu jest poza zakresem opracowania i skutkowałaby istotnym zmniejszeniem miejsc postojowych w okolicy gdzie już obecnie zauważa się ich brak (osiedla bez garaży podziemnych).

	6. Skrzyżowanie ze Staffa: tutaj był już wypadek śmiertelny, bo kierowca nie zauważył, i faktycznie widoczność jest ograniczona - przez nielegalne parkowanie, ale też krzewy między jezdnią a drogą dla rowerów. - Zwęzić jezdnię Staffa do 4,5 m (jednokierunkowa) i obustronnie wysłupkować na odcinku między jezdnią Perzyńskiego a przejazdem dla rowerzystów (nagminne jest parkowanie między skrzyżowaniem a przejazdem). - Wyciąć trochę krzewów po południowej stronie skrzyżowania. - Można rozważyć przysunięcie przejścia i przejazd bliżej skrzyżowania - tak jak przy Nałkowskiej.	6.częściowo uwzględniono	6. Jezdnia ul. Staffa zostanie zwężona do 4,5 m za pomocą wysp z elementów prefabrykowanych oraz oznakowania poziomego. Przejście dla rowerzystów oraz przejście dla pieszych przez ul. Staffa pozostają bez zmian. Projekt będzie uwzględniał zieleń (w tym m.in. zachowanie istniejących szpalerów drzew oraz nasadzenia nowych drzew). O ile istniejące krzewy pogarszają widoczność lub są w złym stanie zostaną przewidziane do wycinki – zostanie to szczegółowo ustalone na etapie projektu. Zostanie przeanalizowane.
	7. Na skrzyżowaniach z ul. Nałkowskiej, Jasnorzewskiej i Leśmiana wysłupkować przynajmniej samo skrzyżowanie i te 10 m chodnika od skrzyżowania. Nagminne jest parkowanie w zasadzie na samym przejściu dla pieszych.	7. uwzględniono	7. Słupki blokujące będą projektowane na etapie opracowywania projektu stałej organizacji ruchu.
	8. Warto rozważyć wyznaczenie nowych przejść dla pieszych: - przez Perzyńskiego przy Nałkowskiej - przez Podczaszyńskiego przy Barcickiej / Leśmiana.	8. nie uwzględniono	8. Przejścia dla pieszych nie zostaną wyznaczone przez ul. Perzyńskiego na skrzyżowaniu z ul. Nałkowskiej z uwagi na bliską odległość (tj. ok. 60m) od przejścia dla pieszych przez ul. Perzyńskiego na skrzyżowaniu osygnalizowanym z ul. Żeromskiego Ponadto projekt przewiduje dodatkowe przejście dla pieszych rejonie skrzyżowania z ul. Staffa. Przejścia dla pieszych nie zostaną wyznaczone przez ul. Podczaszyńskiego na skrzyżowaniu ul. Barcickiej / ul. Leśmiana z uwagi na bliską odległość (tj. ok. 50m) od przejścia dla pieszych przez ul. Podczaszyńskiego na skrzyżowaniu osygnalizowanym z ul. Kasprzowicza.

		9. Przy Marymonckiej przydałby się komplet przejazdów, choć zapewne wymagałoby to większej przebudowy skrzyżowania.	9. nie uwzględniono	9. Budowa kompletu przejazdów na skrzyżowaniu ul. Marymoncka z ul. Podczaszyńskiego (a co za tym idzie przebudowa istniejącej sygnalizacji świetlnej, wykonanej w 2015r. przez Tramwaje Warszawskie będącej na gwarancji, dofinansowanej przez UE) jest poza zakresem opracowania.
54	P.Z. – poczta elektroniczna	1. Skrzyżowanie Literacka/Kochanowskiego (bliżej Rudnickiego) - zaprojektować komplet przejść i wyniesioną tarczę skrzyżowania	1. częściowo uwzględniono	1. Na skrzyżowaniu Literacka/Kochanowskiego zostanie zaprojektowane jedno dodatkowe przejście dla pieszych po wschodniej stronie skrzyżowania. Zaprojektowanie kompletu przejść dla pieszych wraz z wyniesioną tarczą skrzyżowania zostanie przeanalizowane.
		2. Skrzyżowanie dróg dla rowerów przy Broniewskiego/Perzyńskiego i Kochanowskiego/Rudnickiego są w formie przewężenia o szerokości 2m, powinno być szerzej, co najmniej 3m.	2. uwzględniono	2. Geometria projektowanej drogi dla rowerów zostanie skorygowana.
		3. Wyjazd z parkingu przy skrzyżowaniu Broniewskiego/Perzyńskiego jest prosto na drogę dla rowerów, obok jest przejście bez wyniesienia. Zrobić wspólne wyniesienie w postaci podniesionej tarczy skrzyżowania	3. częściowo uwzględniono	3. Zostanie zaprojektowane wyniesione przejście dla pieszych. Projektowana geometria drogi dla rowerów pozostanie bez zmian.
		4. Droga dla rowerów wzdłuż Broniewskiego na długim odcinku ma 3m szerokości. Oprócz odcinka przy Broniewskiego/Perzyńskiego, który ma tam 2m szerokości. Proponuję poszerzyć do 3m. Można puścić pomiędzy drzewami. Jedno małe drzewo może kolidować, więc przesadzić. Będzie szerszy chodnik. Alternatywnie można poszerzyć drogę dla rowerów w obecnym miejscu, a zrobić między drzewami chodnik. Drogę dla rowerów poszerzyć także w rejonie przystanku autobusowego jednocześnie likwidując słupki.	4. nie uwzględniono	4. Przebudowa drogi rowerowej w ul. Broniewskiego jest poza zakresem opracowania.
		5. Przy istniejącej drodze dla rowerów pomiędzy Kochanowskiego a Broniewskiego (zachodnia strona Rudnickiego) zaprojektować wyniesione przejazdy i przejścia dla pieszych oraz zmienić nawierzchnię na asfalt.	5. nie uwzględniono	5. Przebudowa istniejących przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów po stronie zachodniej ul. Rudnickiego wykracza poza zakres opracowania.
		6. Na Kochanowskiego gdzie ma być strefa tempo-30 progi powinny być gęściej. Należy też poprawić przejście przez Kochanowskiego na wysokości studni oligoceńskiej, gdzie piesi nie mają przejścia dla pieszych, wychodzą zza samochodów. Chodzi tam dużo dzieci do przedszkola. Np. przejście przez Kochanowskiego na wysokości szkoły jest dużo bezpieczniejsze. Piesi nie wychodzą zza samochodów mają wyniesione przejście dla pieszych.	6. nie uwzględniono	6. Projektowanie dodatkowych przejść na ul. Kochanowskiego na odc. ul. Literacka/ul. Armii Krajowej jest poza zakresem opracowania. Ponadto na ul. Kochanowskiego został zaprojektowany próg zwalniający na odc. ul. Rudnickiego/ul. Literacka.
		7. Droga przy studni oligoceńskiej powinna być strefą zamieszkania. Chodzi tam wielu pieszych a chodnik jest wąski. Samochody tylko tam parkują.	7. nie uwzględniono	7. Poza zakresem opracowania
		8. Zaprojektować wyniesioną tarczę na skrzyżowaniu Kochanowskiego/Literacka bliżej S8.	8. nie uwzględniono	8. Poza zakresem opracowania

55	T.K. – poczta elektroniczna	Jestem rowerzystą, mieszkańcem Bielán, jak również posiadaczem samochodu. Przedłożony przez Państwa projekt drogi dla rowerów spowoduje pogorszenie jakości życia mieszkańców okolicy ul. Perzyńskiego. W chwili obecnej istnieje w ciągu tej ulicy droga dla rowerów, która jest przeze mnie wykorzystywana do realizacji podróży rowerowych. W związku z powyższym zgłaszam następujące uwagi do projektu - miejsca, których dotyczą uwagi oznaczyłem w załączonym pliku odnośnikami zgodnie z numeracją: 1. Realizacja tak dużej przebudowy może być okazją do zbliżenia do skrzyżowania przystanku Kochanowskiego 02. Obecnie znajduje się on dość daleko od skrzyżowania. Lokalizacja bliżej skrzyżowania skróciłaby drogę dojazdu do tego przystanku, dla osób przekraczających ul. Kochanowskiego na skrzyżowaniu.	1. nie uwzględniono	1. Niniejszy projekt nie przewiduje zmiany lokalizacji przystanku Kochanowskiego 02.
		2. Państwa projekt bez potrzeby likwiduje 2 miejsca postojowe na chodniku w tym miejscu (po obu stronach MSI). Pozostawienie drogi dla rowerów w śladzie drogi istniejącej nie powodowałoby tego problemu	2. nie uwzględniono	2. Założeniem projektu jest separacja ruchu rowerowego i pieszego, tym samym przebieg projektowanej drogi dla rowerów pozostanie bez zmian. Ponadto projekt nie zakłada likwidacji legalnych miejsc parkingowych we wskazanej lokalizacji.
		3. Likwidacja możliwości postoju jednego pojazdu w miejscu, w którym droga dla rowerów jest wprowadzona na drogę wewnętrzną. Pozostawienie drogi dla rowerów w śladzie drogi istniejącej nie powodowałoby tego problemu.	3. nie uwzględniono	3. j.w.
		4. Nieuzasadniona likwidacja licznych miejsc postojowych. Zgodnie z art. 49 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym: "Art. 49. 1. Zabrania się zatrzymania pojazdu: (...) 2) na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem; na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem;" Szerokość jezdni w tym miejscu (9 m wg dokumentacji przedłożonej do konsultacji) pozwala na wyznaczenie dwóch pasów ruchu oraz pasa postojowego. W takim przypadku na jezdni będą 3 pasy ruchu i nie będzie zakazu zatrzymania pojazdu w odległości mniejszej niż 10 m za przejściem dla pieszych.	4. częściowo uwzględniono	4. We wskazanej lokalizacji zmieniono sposób parkowania. (z równoległego na skośny) Zaprojektowano miejsca postojowe skośne co spowoduje dodatkowo ok. 15 miejsc do parkowania.

		5. Projekt przewiduje liczne zmniejszenia niepublicznych parkingów opisane jako "ogrodzenie do przestawienia" lub "ogrodzenie do likwidacji", co pogarsza bilans miejsc postojowych w okolicy planowanej inwestycji. Pozostawienie drogi dla rowerów w śladzie drogi istniejącej nie powodowałoby tego problemu. Podsumowując, jako pozytywne należy ocenić zapewnienie ciągłości drogi dla rowerów na ul. Perzyńskiego i drogi na ul. Rudnickiego oraz budowę kompletu przejazdu dla rowerzystów na ww. skrzyżowaniu. Negatywne są natomiast zmiany na północ od skrzyżowania Broniewskiego # Rudnickiego #Perzyńskiego. Przy braku istotnych korzyści dla rowerzystów (istniejąca infrastruktura umożliwia bezproblemowy ruch rowerów) powoduje znaczące i nieuzasadnione innymi korzyściami zmniejszenie liczby miejsc postojowych. Należy zauważyć, że deficyt miejsc postojowych w okolicy będzie się pogłębiał, ze względu na planowaną budowę obiektów Chrześcijańskiej Akademii Teologicznej u zbiegu ul. Broniewskiego i ul. Duracza. Wnioskuje zatem o odstąpienie od przebudowy drogi dla rowerów na odcinku na północ od skrzyżowania z ul. Broniewskiego lub korektę projektu w taki sposób, aby nie zmniejszała ona liczby miejsc postojowych lub maksymalizowała ich liczbę. Zaoszczędzone w ten sposób pieniądze proponuję przeznaczyć na budowę dróg dla rowerów na ulicach, na których ich nie ma. Realizacja konsultowanego projektu powoduje wydatki, które nie dają istotnych efektów, poza skłóceniem środowisk rowerzystów i posiadaczy samochodów.	5. nie uwzględniono	5.Przebieg projektowanej drogi dla rowerów pozostanie bez zmian. Ponadto projekt nie zakłada likwidacji legalnych miejsc parkingowych we wskazanej lokalizacji.
56	Z.Z. – poczta elektroniczna	Koncepcja ma charakter wstępny i ma jeszcze wiele wad, które przedstawię: 1.Harmonogram czasowy zakładający wykonanie koncepcji w listopadzie br., konsultacje przed Bożym Narodzeniem i wykonawstwo w roku przyszłym nie wskazuje na to, że jest to „szybkość bezpieczna”.	1. nie uwzględniono	1.Uwaga nie dotyczy bezpośrednio przedmiotowej dokumentacji. Dokumentacja będzie opracowywana do IV kw. 2017 r.
		2.Projekt nie uwzględnia preferencji mieszkańców Osiedla Piaski wewnątrz czworokąta ulic AK, Maczka, Rudnickiego i Broniewskiego, dla których najważniejsza jest budowa drugiego połączenia drogowego z ulicami miejskimi, budowa parkingów, przebudowa skrzyżowania ulic Rudnickiego i Kochanowskiego, i dopiero wtedy zajmowanie się udogodnieniami dla rowerzystów. Ale to nie jest uwaga do projektantów z firmy Komprojekt S.C., jeżeli takie dostali zadanie.	2. nie uwzględniono	2.Projekt został opracowany zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia.

		3. Prowadzenie ścieżki rowerowej przez parkingi stwarza dla rowerzystów większe zagrożenie niż pokonanie jednego czy dwóch skrzyżowań, na których ruch jest regulowany sygnalizacją świetlną. Między ulicami Broniewskiego i Kochanowskiego należy rozbudować ścieżkę istniejącą po stronie północno-wschodniej.	3. nie uwzględniono	3. Droga rowerowa została zaprojektowana przez parkingi z uwagi na istniejące uwarunkowania terenowe (istniejąca zielen), uzbrojenie podziemne oraz zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Tego typu rozwiązania spotykane jest w wielu miejscach Warszawy. Niewątpliwie wymaga zachowania ostrożności zarówno rowerzystów jak i kierowców. Z uwagi na niską prędkość przejazdu po parkingu oraz powolne manewry pojazdów parkujących zaproponowane rozwiązanie należy uznać za bezpieczne. Przebudowa istniejącej drogi rowerowej po stronie zachodniej ul. Rudnickiego jest poza zakresem opracowania.
		4. Zaprojektowane rondo właściwie nie jest rondem turbinowym, ponieważ nie spełnia podstawowego warunku bezkolizyjnej jazdy do celu po wjeździe na rondo z odpowiedniego pasa ruchu. Na rysunku zaznaczono co najmniej dwa odstępstwa od tej zasady. Podczas wyłożenia dokumentów padło określenie „rondo kolanowe”, co być może oddawałoby istotę sprawy po wprowadzeniu niezbędnych ograniczeń i przejrzystego oznakowania poziomego. Wydaje się, że na razie jest to określenie środowiskowe. Chyba tam w ogóle nie ma miejsca na rondo.	4. nie uwzględniono	4. Uwaga niezrozumiała. Projektowane rondo nie jest skrzyżowaniem bezkolizyjnym, gdyż takowe są stosowane np. na węzłach autostradowych. Proponowane rozwiązanie realizuje idee ronda turbinowego gdyż wymusza na kierowcach dokonania wyboru kierunku jazdy oraz właściwego pasa ruchu. Ponadto zmiana pasa ruchu na rondzie byłaby niezgodna z oznakowaniem poziomym.
		5. W opisie koncepcji napisano, że ruch samochodowy między ulicami Literacką i Rudnickiego jest niewielki i uspokojony. Nie odpowiada to naszym obserwacjom, natomiast z nich wynika, że ruch rowerowy jest tam <u>znikomy</u> i kierowanie pieniędzy na przeróbki tamże jest działaniem niegospodarnym.	5. nie uwzględniono	5. Zmiany w ul. Kochanowskiego na odcinku od ul. Rudnickiego do Literackiej będą polegać na zaprojektowaniu strefy tempo 30 (wyniesione przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów, próg zwalniający). Należy podkreślić iż wyniesione przejścia dla pieszych są również na dalszym odcinku Kochanowskiego w stronę Trasy AK. Ponadto istniejąca szerokość jezdni ul. Kochanowskiego (7m) pozwala bezpiecznie korzystać zarówno samochodom osobowym jak i rowerzystom.
		6. I na koniec uwaga ogólna. Zasadą pracy inżynierskiej jest jak najlepsze zaspokojenie potrzeb przy minimalizacji nakładów fizycznych i finansowych. Wydaje mi się, że w całym przedsięwzięciu zasada ta nie została uwzględniona.	6. nie uwzględniono	6. Uwaga niezrozumiała. Projekt został opracowany zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia oraz obowiązującymi przepisami.
57	J.Z. – poczta elektroniczna	Proponowana ścieżka rowerowa po stronie wschodniej ulicy Broniewskiego jest pomysłem zdecydowanie chybionym. Podczas realizacji tej inwestycji zaplanowano wybudowanie miejsc postojowych wzdłuż ulicy Rudnickiego z wjazdami na nie od strony jezdni. Ulica Rudnickiego jest ulicą wąską (po jednym pasie ruchu w każdą stronę) i poprowadzenie ścieżki rowerowej przez środek parkingów ogólnodostępnych stworzy dla wszystkich użytkowników duże niebezpieczeństwo. Spowoduje to też jeszcze większe korki przed skrzyżowaniem Rudnickiego i Broniewskiego. Samochody będą blokować przejazd podczas wjazdu i wyjazdu na ulicę Rudnickiego tuż przed skrzyżowaniem z ul. Broniewskiego, na której priorytet mają	częściowo uwzględniono	

	mieć tramwaje. Parkingi, bardzo potrzebne, będą obsługiwać klientów dość dużego obiektu handlowego oraz targowisk usytuowanych wzdłuż wewnętrznej uliczki, a więc ruch pieszy i kołowy będzie wzmożony. Poprowadzenie dodatkowo ścieżki rowerowej przez środek parkingów stworzy ogromne niebezpieczeństwo szczególnie dla pieszych i cyklistów. W tym miejscu nasuwa się pytanie: Jakie będą zasady poruszania się po tym terenie? Kto będzie miał pierwszeństwo? Pieszy, kierowca samochodu? Czy cyklista? Gdzie już wprowadzono takie rozwiązania? Jako mieszkanka nie oponuję przeciwko ścieżkom rowerowym, ale przypominam, że ścieżka po stronie zachodniej ul. Rudnickiego jest i z niczym nie koliduje. Czy rondo zamiast skrzyżowania dotychczas kierowanego sygnalizacją świetlną (Rudnickiego/Kochanowskiego) przez prezenterów projektu zwane kolanowe pozwoli mieszkańcom osiedla na skręt w lewo z ul. Rudnickiego w ul. Kochanowskiego? oraz z ul. Kochanowskiego w stronę ul. Gen. Maczka? Reasumując: Jestem za miejscami postojowymi i ścieżkami rowerowymi ale zaprojektowanymi z zachowaniem bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników (pieszych, cyklistów i kierowców).		Droga rowerowa została zaprojektowana przez parkingi z uwagi na istniejące uwarunkowania terenowe (istniejąca zieleń), uzbrojenie podziemne oraz zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia. Tego typu rozwiązania spotykane jest w wielu miejscach Warszawy. Niewątpliwie wymaga zachowania ostrożności zarówno rowerzystów jak i kierowców. Z uwagi na niską prędkość przejazdu po parkingu oraz powolne manewry pojazdów parkujących zaproponowane rozwiązanie należy uznać za bezpieczne. Projektowane rondo umożliwia przejazd pojazdom wszystkich relacji z każdego kierunku.
--	---	--	---

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