



JAKA

MA BYĆ

MIODOWA?



Raport z konsultacji społecznych
dotyczących przebudowy
ulicy Miodowej.

Warszawa, 09 listopada 2015 r.



konsultacje
społeczne
Warszawa

więcej informacji na stronie
www.konsultacje.um.warszawa.pl

SPIS TREŚCI

I. KALENDARIUM	3
II. INFORMACJE O PROJEKCIE	4-6
1. Wstęp	4
2. Akcje informacyjne	5
3. Działania podjęte w ramach konsultacji	6
III. UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI	6-82
4. Uwagi o charakterze ogólnym	6
5. Uwagi szczegółowe	6-82



I. KALENDARIUM



Spacer połączony ze spotkaniem dyskusyjnym
Spotkania odbyły się w sali konferencyjnej
Muzeum Ordynariatu Polowego
(wejście przez Katedrę od ul. Długiej 13/15)

2 terminy do wyboru:
sobota, 5 września
spacer o godz. 10:00
spotkanie w godz. 11:00-13:00

środa, 9 września
spacer o godz. 17:00
spotkanie w godz. 18:00-20:00



Rozmowy o planowanych rozwiązaniach i zgłaszanie uwag w terenowym punkcie konsultacyjnym na skwerze nad tunelem Trasy W-Z:
27 sierpnia (czwartek) w godz. 15:00-18:00;
14 września (poniedziałek), w godz. 15:00-18:00

II. INFORMACJE O PROJEKCIE

1. WSTĘP

Zarząd Dróg Miejskich, ustosunkowując się do listu otwartego skierowanego przez 4 organizacje pozarządowe (Forum Rozwoju Warszawy, Miasto Jest Nasze, SISKOM, Zielone Mazowsze), wnioskujące o skonsultowanie projektu modernizacji ul. Miodowej i pl. Krasieńskich przed rozpoczęciem prac budowlanych, postanowił przeprowadzić konsultacje społeczne oraz zmodyfikować projekt na podstawie zgłoszonych uwag. Konsultacje miały na celu uzyskanie opinii na temat funkcji, charakteru, wyglądu i rozwiązań komunikacyjnych ulicy Miodowej (odc. Senatorska-Długa) oraz wypracowanie założeń dla ew. konkursu na zagospodarowanie pl. Krasieńskich. Konsultowane były warianty rozwiązań komunikacyjno-przestrzennych pasa drogowego ul. Miodowej oraz pl. Krasieńskich.

Konsultacje były poprzedzone spotkaniem z instytucjami zlokalizowanymi na ul. Miodowej, które odbyło się 17 sierpnia 2015 w godzinach 14.30-15.30. Na spotkaniu zainteresowani zostali poinformowani o możliwych zmianach w przestrzeni ulicy oraz wyrazili swoje zdanie na ten temat.

Podczas konsultacji mieszkańcy mogli mieć wpływ na organizację ruchu pieszych, samochodów i rowerów oraz inne rozwiązania komunikacyjne, a także na rodzaj wykorzystanych materiałów, lokalizację małej architektury i zieleni. Ponadto, mieli okazję wpłynąć na kształt i funkcję pl. Krasieńskich na etapie formułowania założeń i wytycznych dla konkursu na jego zagospodarowanie.

Zarząd Dróg Miejskich przygotował dwa warianty możliwych rozwiązań. Nie były to gotowe projekty, ale raczej zestaw propozycji, które zostały poddane opinii mieszkańców. Poniżej krótkie podsumowanie najważniejszych zmian:

WARIANT 1: zakłada wprowadzenie niewielkich korekt podziału przestrzeni w stosunku do stanu obecnego. Jezdnia zostanie nieznacznie zwężona (do 9 m), zachowane będą po 1 pasie ruchu ogólnego i 1 pasie rowerowym w każdym kierunku. Dzięki uregulowaniu szerokości jezdni oraz ograniczeniu parkowania (o około kilkanaście miejsc) poszerzone zostaną chodniki. Znajdzie się też miejsce dla zieleni ulicznej, w tym niewielkich drzew. Rozważana będzie także likwidacja sygnalizacji świetlnej na ul. Kapitulnej.

[Miodowa wariant I.pdf](#)

WARIANT 2: wiąże się z nieco większymi zmianami organizacji ruchu. W tym wariantcie jezdni zostaje zwężona do 6 m, zaś istniejące pasy dla rowerów są zlikwidowane. Dzięki temu możliwe jest znaczne poszerzenie chodników bez wyraźnego ograniczania liczby miejsc parkingowych. Jest też więcej miejsca na zielen lub małą architekturę. Aby uspokoić ruch i zapewnić bezpieczeństwo rowerzystom, planowane są wyniesienia tarcz skrzyżowań do poziomu chodnika, progi wyspowe oraz ograniczenie prędkości do 30 km/h. Planowane jest także wyznaczenie dodatkowych przejść dla pieszych: na pl. Krasieńskich i przy posesji nr 18.

[Miodowa wariant II.pdf](#)

Oba warianty zakładają wymianę nawierzchni jezdni – możliwe jest zastosowanie nawierzchni asfaltowej, kamiennej lub innej. Wyremontowane zostaną chodniki (zyskają nawierzchnię z płyt kamiennych jak na Krakowskim Przedmieściu), pojawią się też nowe latarnie (zabytkowe pastorały).

Oprócz Miodowej, zmiany mogą objąć także sąsiednie ulice: Długą i Podwałę. Jedną z propozycji jest odwrócenie kierunku ruchu na ul. Podwałę i ul. Kilińskiego – wjazd w nie odbywałby się od strony ul. Długiej. Rozważane jest także wprowadzenie ograniczeń w parkowaniu pojazdów na tych ulicach do 2 godzin (nie dotyczy mieszkańców). Na ul. Długiej możliwe jest wyznaczenie postoju dla autokarów turystycznych.

Przedmiotem konsultacji nie były tereny i obiekty pozostające poza władaniem miasta, w tym funkcja i wygląd budynków wzdłuż ul. Miodowej. Dodatkowo należy pamiętać, że przy opracowaniu projektu uwzględniane muszą być wymogi stawiane m. in. przez konserwatora zabytków oraz Inżyniera Ruchu m. st. Warszawy.

W konsultacjach udział wzięli okoliczni mieszkańcy, instytucje i firmy zlokalizowane przy ul. Miodowej, mieszkańcy i organizacje pozarządowe zainteresowane zrównoważonym transportem i przestrzenią publiczną.

2. AKCJA INFORMACYJNA

Informacje na temat konsultacji były przekazane zainteresowanym na wiele sposobów:



Strona internetowa

Platforma Konsultacji Społecznych m.st. Warszawy www.konsultacje.um.warszawa.pl; strona główna Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, strona Urzędu Dzielnicy Śródmieście, 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, Zielonego Mazowsza i innych organizacji pozarządowych.

Plakaty

Plakaty na całej długości ulicy, w instytucjach, firmach, lokalach mieszczących się na ulicy Miodowej oraz na tablicach ogłoszeniowych Urzędu m. st. Warszawy i dzielnicy Śródmieście. Plakaty były również kolportowane przez ZGN Śródmieście oraz umieszczone w bibliotekach i obiektach kultury na terenie dzielnicy Śródmieście.

Informacje w mediach

O konsultacjach można było się dowiedzieć z artykułów w prasie i na portalach internetowych:

Gazeta Wyborcza Warszawa (18.08.2015)

<http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,18585483,miodowa-bedzie-zwezona-i-bardziej-przyjazna-pieszym.html>

TVN Warszawa (24.08.2015)

<http://tvnwarszawa.tvn24.pl/print/informacje,news,szersze-chodniki-ograniczenie-do-30-kmh-zdecyduj-o-przyszlosci-miodowej,176832.html>

Radio dla Ciebie (25.08.2015)

<http://www.rdc.pl/informacje/jaka-ma-byc-miodowa-ruszaja-konsultacje-spoleczne/>

Portal Onet.pl (25.08.2015)

<http://wiadomosci.onet.pl/warszawa/jak-ma-wygladac-odnowiona-ulica-miodowa-ruszaja-konsultacje/jfsdbv>

Transport Publiczny (2.09.2015)

<http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-jaka-nowa-miodowa-z-pasami-rowerowymi-czy-bez-50293.html>

3. DZIAŁANIA PODJĘTE W RAMACH KONSULTACJI

Konsultowane materiały były dostępne w trakcie trwania konsultacji w specjalnym serwisie Urzędu m.st. Warszawy pod adresem:

<http://konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/jaka-ma-byc-ul-miodowa>

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

Email: 59 od osób indywidualnych oraz 13 od instytucji.

Poczta tradycyjna: 3 pisma w ramach konsultacji społecznych oraz pisma od organizacji miejskich (dzielnica, jednostki, spółki) w odpowiedzi na pismo z prośbą o opinię.

Punkty, spacerory oraz spotkania konsultacyjne (poniższa tabelka).



	SPACERY		SPOTKANIA		PUNKTY KONSULTACYJNE	
Data	05.09.2015	09.09.2015	05.09.2015	09.09.2015	27.08.2015	14.09.2015
Miejsce	spod kolumny Zygmunta	spod kolumny Zygmunta	Sala konferencyjna Muzeum Ordynariatu Polowego	Sala konferencyjna Muzeum Ordynariatu Polowego	Skwer nad tunelem Trasy W-Z	Skwer nad tunelem Trasy W-Z
Prowadzący	Mikołaj Pieńkos	Mikołaj Pieńkos	Mikołaj Pieńkos	Mikołaj Pieńkos	Adrian Szczygielski	Adrian Szczygielski
Liczba uczestników	Ok. 15 osób	Ok. 20 osób	Ok. 15 osób	Ok. 20 osób	17 osób	12 osób
Główne wątki	Omówienie rozwiązań projektowych	Omówienie rozwiązań projektowych	Omówienie rozwiązań projektowych	Omówienie rozwiązań projektowych	Omówienie rozwiązań projektowych	Omówienie rozwiązań projektowych



III UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI

4. UWAGI O CHARAKTERE OGÓLNYM

W trakcie konsultacji mieszkańcy wybierali między 2 wariantami. Bardzo często opowiadali się za łączeniem obu wariantów. Główne uwagi mieszkańców dotyczyły nawierzchni jezdni, likwidacji pasów rowerowych, likwidacji sygnalizacji na ul. Kapitulnej, wyniesienia skrzyżowań, roślinności, parkowania czasowego lub odwrócenia kierunku ruchu na Podwalu.

O rozstrzygnięciu uwag i wyborze rekomendowanego wariantu zdecydował zespół pod przewodnictwem Zastępcy Prezydenta m. st. Warszawy Jacka Wojciechowicza, przy udziale dyrektora Zarządu Dróg Miejskich, dyrektora Biura Drogownictwa i Komunikacji, Inżyniera Ruchu m. st. Warszawy, naczelnika Wydziału Estetyki Przestrzeni Publicznej oraz zastępcy Stołecznego Konserwatora Zabytków. Zespół, po analizie zgłoszonych uwag i wniosków, podjął decyzję o wyborze wariantu 2 z modyfikacjami wynikającymi z uwag szczegółowych. Rysunek prezentujący wariant wynikowy stanowi załącznik do niniejszego raportu, będzie on podstawą dla opracowania projektu budowlanego dla planowanego remontu ulicy.



OPIS REKOMENDOWANEGO WARIANTU – WYNIK KONSULTACJI

Jeźdnia ul. Miodowej zostanie zwężona do 6 m (dwa pasy ruchu po 3 m szerokości). Zlikwidowane zostaną pasy rowerowe, ruch rowerowy będzie się odbywał na jezdni. Miejsca postojowe będą wyznaczone w zatokach

postojowych w poziomie jezdni. Ich liczba w porównaniu do obecnej ulegnie niewielkiemu ograniczeniu. Chodniki zostaną poszerzone do 3-8 metrów.

Ul. Miodowa zostanie objęta strefą ograniczenia prędkości do 30 km/h. Ograniczenie prędkości wiąże się z wprowadzeniem fizycznych środków uspokojenia ruchu – zwężonych pasów ruchu, wyniesionych do poziomu chodnika tarcz skrzyżowań z ul. Schillera i ul. Kapitulną-Kapucyńską oraz progów wyspowych. Zlikwidowana zostanie sygnalizacja świetlna na wysokości ul. Kapitulnej. Na wszystkich skrzyżowaniach zachowana będzie możliwość swobodnego przekraczania jezdni pieszo. Strefa tempo 30 ma objąć także sąsiednie ulice: Długą, Kilińskiego, Podwale, Schillera i Kapitulną.


Nawierzchnia jezdni i chodników będzie wykonana z kamienia, nawiązującego do tego zastosowanego na Krakowskim Przedmieściu, jednak z zastrzeżeniem usunięcia wad technicznych i konstrukcyjnych. Latarnie zostaną wymienione na stylizowane „pastorały” (dokładny model zostanie ustalony w wytycznych konserwatorskich). Przewidziano wprowadzenie zieleni ulicznej nieprzesłaniającej zabytkowych obiektów, a także małej architektury i stojaków rowerowych.


Na pl. Kasińskich przewidziano wyznaczenie pasów rowerowych (wraz ze zmianą nawierzchni) oraz remont istniejącej nawierzchni na pozostałej części jezdni. Zlikwidowana zostanie zatoka autobusowa w kierunku centrum. Powstanie nowe przejście dla pieszych oraz wydzielone lewoskręty w ul. Długą i ul. Świętojerską.

Powyższa koncepcja będzie stanowić podstawę do opracowania szczegółowej dokumentacji budowlanej, zaś zawarte w niej rozwiązania są jedynie rekomendacją i mogą ulec zmianie w wyniku uzgodnień projektu. W szczególności rozwiązania dotyczące organizacji ruchu zostaną rozstrzygnięte przez Inżyniera Ruchu m. st. Warszawy, zaś kwestie związane z wyglądem ulicy oraz zastosowanymi materiałami – przez Stołecznego Konserwatora Zabytków. Ponadto, zastosowanie nawierzchni kamiennej zostanie poprzedzone ekspertyzą oceniającą skutki zastosowania takiej nawierzchni, zaś konstrukcja wyniesienia skrzyżowań zostanie dostosowana do ruchu komunikacji miejskiej.

5. UWAGI O CHARAKTERZE SZCZEGÓŁOWYM

Poniżej prezentujemy wszystkie uwagi zgłoszone w ramach konsultacji oraz sposób ich rozpatrzenia.

Lp.	Autor	Dotyczy	Treść (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	SM Syrena	Rozwiązań projektowych	<p style="text-align: right;">Warszawa 04.09.2015 r.</p> <p>SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA "SYRENA" w Warszawie 80-231 Warszawa, ul. Miodowa 12 tel. (022) 833-50-58 kancel. 00649814, NIP 525-06-12-559</p> <p style="text-align: center;">Zarząd Dróg Miejskich Warszawa</p> <p>Dotyczy: <u>Konsultacji społecznych remontu ul. Miodowej i ul. Podwale.</u></p> <p>Szanowni Państwo,</p> <p>Przekazujemy postulaty mieszkańców budynku przy ul. Miodowej 12 znajdującego się w zasobach Spółdzielni Mieszkaniowej „Syrena”.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ul. Miodowa <ul style="list-style-type: none"> - przy okazji remontu ul. Miodowej w pierwszej kolejności wykonać wymianę instalacji kanalizacyjnej z uwagi na zły stan techniczny (liczne awarie, unoszący się nieprzyjemny zapach ze studzienek), - pozostawienie przejścia dla pieszych oraz sygnalizacji świetlnej przy ul. Miodowej/Kapitulnej, - zmiana sygnalizacji dźwiękowej (głos lektora zamienić na brzęczyk), - ulica bezwzględnie powinna zostać ulicą dwukierunkową, - mogą pozostać ścieżki rowerowe pod warunkiem, że ulica nie będzie zwężona, - zachowanie dotychczasowej szerokości chodników, - jezdnia asfaltowa ze względu na mieszkalny charakter budynku ewentualnie kostka zastosowana na ul. Krakowskie Przedmieście, - mieszkańcy zdecydowanie protestują przeciwko montowaniu słupków i pachółków wzdłuż ulicy, - przywrócić przystanek w kierunku Wilanowa na wysokości wejścia do Kościoła Kapucynów. 2. ul. Podwale <ul style="list-style-type: none"> - poszerzenie chodnika od strony południowej (brak możliwości przejazdu wózkiem) - likwidacja „rebry” ul. Podwale/ul. Kapitulna 3. ul. Kapucyńska <ul style="list-style-type: none"> - odwrócić ruch samochodowy (wjazd w ulicę od strony trasy W-Z) 4. ul. Kapitulna <ul style="list-style-type: none"> - rozwiązać sprawę przejazdu motocykli po godz. 22.00 <p style="text-align: center;">W imieniu Mieszkańców ul. Miodowej 12 Zarząd SM Syrena</p> <p style="text-align: center;">  </p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. a) uwzględniono b) uwzględniono w części c) nie uwzględniono d) uwzględniono e) nie uwzględniono f) nie uwzględniono g) uwzględniono w części h) uwzględniono i) nie uwzględniono 2. uwaga przekazana do Inżyniera Ruchu 3. nie uwzględniono 4. uwaga ogólna 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana, jezdnia zostanie zwężona zaś przejście wyniesione do poziomu chodnika. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane przy zastosowaniu elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia. Sposób zabezpieczenia chodników przed parkowaniem zostanie określony na etapie projektu organizacji ruchu. Przystanek nie może być przesunięty w rejon kościoła: byłby on zbyt krótki, by pomieścić 2 autobusy, nie ma też miejsca na wiatę. Ze względu na ograniczenie ruchu indywidualnego na wiadukcie Pancera nie przewiduje się zmiany kierunku ruchu na ul. Kapucyńskiej.</p>

2	Akademia Teatralna	Rozwiązań projektowych	 <p>Znak sprawy K.034.1.1.2015</p> <p>Warszawa, 15 września 2015 r.</p> <p>Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie</p> <p><u>Stanowisko Akademii Teatralnej im. Aleksandra Zelwerowicza w odniesieniu do propozycji przebudowy ul. Miodowej.</u></p> <p>Akademia Teatralna im. Aleksandra Zelwerowicza w Warszawie jest najstarszą teatralną uczelnią w Polsce, od lat kojarzoną z adresem Miodowa. Swoją siedzibę przy Miodowej 22/24 ma od roku 1951.</p> <p>W odniesieniu do dwóch propozycji przedstawionych przez Zarząd Dróg Miejskich Akademia zdecydowanie uważa wersję 2. (bardziej radykalną) za korzystniejszą dla ulicy Miodowej, jej mieszkańców a także samej uczelni oraz Zespołu Państwowych Szkół Muzycznych, których siedziba mieści się także pod adresem Miodowa 22, chociaż budynek ZPSM znajdują się w głębi działki. Poniżej przedstawiamy swoje uwagi do projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przed przystąpieniem do remontu nawierzchni należy przeprowadzić remont kanalizacji. Rozumiemy, że zmiany mają doprowadzić do przedłużenia ulicę Miodową Traktu Królewskiego, uczynić z niej ulicę bardziej przyjazną przechodniom i turystom, mocniej włączyć w klimat Starego Miasta, który jest przede wszystkim klimatem spacerowym. Ta zmiana jest w naszej ocenie właściwa. Jednak spacer śmierzdzącą ulicą nie należy do przyjemności i nie wystawia miastu dobrego świadectwa. Oczekiwanie, że poszerzone chodniki, zwolnienie ruchu kołowego i wygospodarowanie zieleniców sprzyjać będzie „ożywieniu parterów” – jest także słuszne, jednak w naszej ocenie nie zagnieździ się tu na dłużej żadna działalność gastronomiczna, ogródkowa, gdyż – szczególnie w porze letniej – smród wydobywający się z kanalizacji bywa nie do zniesienia. Jest to zatem – dla sensowności całego zamierzenia – kwestia kluczowa. <p>Akademia Teatralna im. Aleksandra Zelwerowicza, ul. Miodowa 22/24, 00-246 Warszawa tel. 22 831 02 16-18, fax. 22 831 91 01, www.at.edu.pl</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględniono 2. uwzględniono 3. uwzględniono w części 4. uwzględniono w części 5. nie uwzględniono 6. nie uwzględniono 7. uwaga ogólna 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Zastosowane zostaną elementy uspokojenia ruchu – wyniesione skrzyżowania. Liczba miejsc parkingowych nie będzie ulegać znacznej zmianie. Wprowadzenie płatnego parkowania w weekendy wymaga zmiany Ustawy o drogach publicznych. Możliwość swobodnego przekraczania jezdni pieszo zostanie zachowana na skrzyżowaniu z ul. Schillera.</p>
---	--------------------	------------------------	---	---	---



AKADEMIA
TEATRALNA
im. Aleksandra Zelwerowicza
W WARSZAWIE

2. Zdecydowanie korzystne jest w naszej ocenie wyniesienie tarcz skrzyżowań do poziomu chodnika, szczególnie przy skrzyżowaniu z ulicą Schillera (vis-a-vis głównego wejścia do Akademii Teatralnej). Poza zaletami związanymi z bezpieczeństwem i uspokojeniem ruchu – wpłynie to pozytywnie na wyeksponowanie siedziby uczelni.
3. Bardzo istotne jest utrzymanie jak największej ilości miejsc parkingowych (czemu także sprzyja 2. koncepcja), ze względu na to, iż wzdłuż Miodowej mamy do czynienia z budynkami użyteczności publicznej, do których nie powinno się utrudniać dostępu. Zwracam uwagę, iż Akademia Teatralna prowadzi Teatr Collegium Nobilium, scenę repertuarową otwartą dla publiczności. W sezonie 2014/2015 TCN dał 108 spektakli, odwiedziło nas ok. 6500 widzów. Co dwa lata w czerwcu odbywa się tu Międzynarodowy Festiwal Szkół Teatralnych, gromadzący uczestników z całego świata, dodatkową publiczność. Bardzo zależy nam na umożliwieniu naszym widzom dotarcia do Teatru.
4. Popieramy propozycję przejścia dla pieszych na wysokości nr 18 lub nr 20. Zwracamy uwagę, iż brama w kamienicy 22 (wejście do Teatru Collegium Nobilium) to jednocześnie przejście dla uczniów i pedagogów Zespołu Państwowych Szkół Muzycznych oraz mieszkańców Bursy Szkolnictwa Artystycznego. Jest to ok. 230 uczniów szkoły podstawowej i gimnazjum oraz ponad 90 uczniów szkoły baletowej – mieszkańców Bursy. Dodajmy do tego pedagogów i rodziców odprowadzających dzieci do szkoły – to daje ok. 500 osób przechodzących przez bramę w szczycie porannym i popołudniowym. Dziś niejednokrotnie obserwujemy dzieci przebiegające przez ulicę – umieszczenie przejścia dla pieszych znacznie zwiększy bezpieczeństwo uczniów.
5. Prosimy o rozważenie miejscowego podniesienia trotuaru do poziomu wejścia do budynków (np. bramy Teatru Collegium Nobilium Miodowa 22, wejścia głównego do AT Miodowa 24) – to rozwiązanie umożliwiłoby dostęp osobom niepełnosprawnym. Teatr Collegium Nobilium jest dostosowany do potrzeb osób na wózkach, jedyną barierę stanowi stopień między chodnikiem a płytą bramy – jego zlikwidowanie nie jest oczywiste, ze względu na to, iż budynek podlega ochronie konserwatora zabytków; miejscowe podniesienie trotuarów rozwiązałoby problem.

Akademia Teatralna im. Aleksandra Zelwerowicza, ul. Miodowa 22/24, 00-246 Warszawa
tel. 22 831 02 16-18, fax. 22 831 91 01, www.at.edu.pl



AKADEMIA
TEATRALNA
im. Aleksandra Zelwerowicza
W WARSZAWIE

6. Uważamy, iż dla opanowania problemu weekendowego najazdu samochodów na ulicę Miodową, Długą i Podwale – rozwiązaniem byłoby wprowadzenie odpłatności za parkowanie w dni weekendowe, w dodatku nieco wyższej od odpłatności np. na parkingu pod Placem Krasińskich.
7. Kluczowe jest ponadto potraktowanie ulicy Miodowej wespół z ulicą Długą, północną częścią ulicy Senatorskiej i ulicą Podwale – szczególnie pod kątem regulacji ruchu samochodowego.

z poważaniem


REKTOR

prof. dr hab. Andrzej Strzeliński

3	Stowarzyszenie Ogród Warszawa	Rozwiązań projektowych	<p style="text-align: right;">Warszawa, 15 września 2015 r.</p> <p>Uwagi do planowanego remontu Ulicy Miodowej miodowa@zdm.waw.pl</p> <p>Ogród Warszawa Stowarzyszenie na rzecz Krajobrazu Kulturowego stowarzyszenie@ogrodwarszawa.org.pl</p> <p>Przypis: Niektóre z uwag wypracowane razem z Towarzystwem Opieki nad Zabytkami Oddział Warszawa (zaznaczone w tekście)</p> <p>Nawierzchnia chodników:</p> <p>Ponawiamy postulat bardzo skrupulatnego doboru materiału, ze względu na jego brudo- -odporność i trwałość.</p> <p>Niedopuszczalne jest stosowanie kamienia nie w pełni wykryształizowanego (patrz Krakowskie Przedmieście), który wymaga ciągłego mycia, jest to drogie i mało skuteczne. W wypadku zastosowania granitu należy bezwzględnie zakazać powierzchni z obróbka groszkowaną. Powierzchnia taka działa dosłownie jak bibuła, wchłaniając tłuszcz i zwykły brud (patrz Plac Zamkowy przy schodach ruchomych, prawa strona ulicy Piekarskiej przy Pomniku Kilińskiego). Obecnie zastosowano płyty na Placu Zamkowym od strony Starego Miasta, które są gładkie, jednak ich frezowana powierzchnia też nie zapewnia szczelności i będzie się bardzo poważnie brudzić. Jedynie płyty o powierzchni uzyskanej w czasie obróbki materiału powstałej przy ich cięciu odpowiednią tarczą, dają ochronę płycie - tzw. szlif. Takie płyty były właśnie w tych miejscach przed wymianą na Placu Zamkowym. Szczęśliwie w takim wykonaniu pozostały stopnie od strony Starego Miasta.</p> <p>Stowarzyszenie deklaruje wszelką pomoc w zakresie kontroli materiału i możliwość przedstawienia próbek dla zakładu kamieniarskiego, gdyż tylko fizyczna obecność wzoru w zakładzie kamieniarskim (np. Strzegom, Strzelin) jednoznacznie określa rodzaj wymaganego wykończenia powierzchni.</p> <p>Zastosowany obecnie na Starym Mieście porfir południowoamerykański ma właśnie naturalnie przelamaną, odporną powierzchnię. Zastosowanie porfiru rozwiązuje problem, ale uzyskujemy ciemny, wielobarwny chodnik. Stowarzyszenie nie widzi w tym problemu.</p> <p>W wypadku płyt betonowych, tak preferowanych przez konserwatora zabytków, gdy powierzchnia jezdni jest kamienna, (ma to umocowane merytoryczne - rozróżnienie nawierzchni) zadanie wymaga przedstawienia w warunkach przetargu jeszcze szczegółowszego opisu wymagań.</p> <p>Estetyczny wygląd na dłuższą metę płyt betonowych, jak można się domyślać, zależy również od tego co znajduje się przy górnej powierzchni. I tu jest cały problem, bowiem składniki mrozoodporne obecnie dodawane do betonu, oraz przede wszystkim metoda wibrowania płyty w czasie jej produkcji powoduje, że najdelikatniejsze składniki znajdują się właśnie na wierzchu. Szybko ulegają degradacji, trwałemu zabrudzeniu, płyta uszczerbia się przy</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględniono 2. uwzględniono 3. uwzględniono 4. uwzględniono 5. uwzględniono 6. uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Uwagi szczegółowe dotyczące zastosowanych materiałów i rozwiązań zostaną określone w wytycznych dla projektanta i uzgodnione z konserwatorem zabytków oraz Wydziałem Estetyki Przestrzeni Publicznej</p>
---	-------------------------------	------------------------	--	--	--

			<p>odbijaniu lodu. . Tylko powierzchnie z odkrytym kruszywem np. bazaltowo-marmurowym (tradycja warszawska) pozwalają estetycznie przetrwać płycie przez dziesiątki lat. Niektórzy producenci próbują posypywać płyty drobnym kruszywem (patrz płyty prostokątne - tradycja warszawska - na ulicy Chłodnej, rewitalizacja 2011) zwiększa to brudoodporność, ale przywieranie gumy do zucia jest na tych płytach jest jeszcze bardziej uciążliwe. Zachowując technologię wibrowania i domieszek, tylko szlif powierzchniowy płyt betonowych, które mają w swoim składzie odpowiednie kruszywo, aż do odkrycia uziarnienia, daje historyczny wygląd i ekstremalną odporność. Niektóre zakłady betonarskie są w stanie podjąć taka produkcję.</p> <p>Istnieją też płyty, czy raczej płytki betonowe o podwyższonej szczelności i rozbarwionej powierzchni co pozwala zminimalizować ślady brudzenia, (np. chodniki wewnątrz Plant w Krakowie, górne Krupówki - Zakopane) nie mają one jednak żadnej tradycji zastosowania w Warszawie śródmiejskiej.</p> <p>Nawierzchnia jezdni:</p> <p>Obecnie brak dobrych przykładów ulicy o dużym natężeniu ruchu z nową nawierzchnią kamienną. Krakowskie Przedmieście będzie tu znowu sygnałem ostrzegawczym. Technicznie i estetycznie prawidłowo zrealizowaną ulicą, ale bardzo kameralną z kamiennym nowym brukiem, jest co ciekawe, krzyżująca się z Miodową ulica Kapitulna. Wykonana ok. 10 lat temu z szlifowanego czerwonego granitu (płaskie kostki z zaokrąglonymi rogami). Tego typu współczesne wykończenie kamienia nie jest złe, niestety ta udana realizacja nie miała żadnej kontynuacji. Gdyby miał przeważać wariant 2 to estetyka powierzchni jezdni powinna się opierać na technicznych aspektach kostki na Kapitulnej.</p> <p>Stowarzyszenie przychyliła się jednak do wersji 1, która zakłada powierzchnię ulicy asfaltową. Niezwykle duże obciążenie ruchem autobusów i samochodów miejskich stawia pod dużym znakiem zapytania realizację powierzchni kamiennej na całej długości ulicy.</p> <p>Ślady historyczne w nawierzchni:</p> <p>Tu wspólnie z TONZ postulujemy o uszanowanie śladów historycznych w chodnikach.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wjazd do klasztoru Kapucynów z kostki ułożonej palmetowo, niezależnie od zaprojektowanej powierzchni wyniesionej wariantu 2. 2. Bez względu na zachowanie materiału i układu we wnęce Pałacu Pacy. Powierzchnia wnęki albo jest oryginalna , albo odtworzona po wojnie z materiału historycznego. 3. Wydobyć i zabezpieczyć kostki bazaltowej i granitowej, która może się znajdować pod obecną powierzchnią asfaltową. Idealne byłoby wykorzystanie tego materiału na skwerze przy ZUS, przy innych el. zieleni (tego typu kostka bazaltowa kwadratowa, szlifowana z lekko wypukłą powierzchnią nie jest obecnie nigdzie produkowana na świecie). 		
--	--	--	--	--	--

			<p>Instalacje świateł sygnalizacji świetlnej:</p> <p>Stalowa konstrukcja nośna dla świateł i instalacji monitorującej ruch na skrzyżowaniach z Senatorską i Długą nie powinna mieć przekrojów konstrukcyjnych większych niż obecnie zastosowana (istnieje niestety tendencja do stosowania coraz grubszych , agresywnych rur).</p> <p>Latarnie:</p> <p>Przychylamy się do rozważenia naprzemiennego rozmieszczenia latarni typu pastorał. Jednak najważniejsze jest tu zastosowanie historycznego wzoru latarni odpowiedniego do tak reprezentacyjnej ulicy jaką jest Miodowa. Tak jak i TOnZ uważamy, że obecna próba zaimplementowania w rejonie skrzyżowania Miodowej z Senatorską pseudo-latarni historycznej, lub typu dla ulic peryferyjnych, jest zjawiskiem bardzo szkodliwym, powodującym całkowitą dewaluację pojęcia rekonstrukcji czy zabytkowości.</p> <p>Projekt na tym etapie w żadnym wariantcie nie uszczegóławia takich detali, ale jesteśmy zdecydowanie przeciwko umieszczaniu wszelkich lamp w chodniku, ich rażące światło uniemożliwia spokojne spacerowanie i podziwianie zabytkowego otoczenia po zmroku. Z tym zjawiskiem trzeba zdecydowanie walczyć.</p> <p>Natomiast postulujemy , aby w porozumieniu z inwestorem budynku w którym ostatni rok funkcjonuje Wydział Stomatologii Dziecięcej, przywrócić śladowo jeszcze istniejące świetliki w konstrukcji krzyżowo-zbrojonej z rotalitów (typ. luksfera okrągłego) w chodniku , Mające tradycje w tym rejonie z lat 30-tych i zrekonstruowane mniej czy bardziej udatnie w Pałacu Małachowskich.</p> <p>Strefa 30km/godz.:</p> <p>Bardzo dobra idea, także do zastosowania w wariantcie 1. Wymagałoby to odpowiedniej Akcji promocyjnej, a przede wszystkim odpowiedniego świetlnego oznaczenia na skrzyżowaniu Świętojerskiej i Bonifraterskiej (na to oznaczenie proponujemy rozpisanie konkursu typu dżajnerskiego, co rozpropagowałoby sprawę) i oznaczenia na jezdni, na asfalcie, unikając szpecących i zasłaniających zabytki znaków drogowych. Ta strefa musi rozciągnąć się na ulicę Podwale, która jest obecnie anty-przykładem, od kiedy wycięto żywopłot zasłaniający parkujące samochody. Jest całkowicie zakorkowana w weekendy, będzie przy ew. odwróconym ruchu dodatkowo obciążona dojazdem do nowego obiektu Senatorska 2.</p> <p>W imieniu Stowarzyszenia Ogród Warszawa Tomasz Lec</p>		
--	--	--	---	--	--

4	Stowarzyszenie Mieszkańców Starego Miasta	Rozwiązań projektowych	<div data-bbox="712 188 1496 411" style="text-align: center;">  <p>STOWARZYSZENIE MIESZKAŃCÓW WARSZAWSKIEGO STAREGO MIASTA <i>Odnaczone Medalem „Cztery Wieki Stołeczności Warszawy” oraz Odznaką „za zasługi dla Miasta Stołecznego Warszawy”</i></p> <p>☒ 00-266 Warszawa, ul. Świętojańska 17; ☎ 0-22-8311166</p> </div> <p style="text-align: right;">Warszawa, 2015-09-15</p> <p style="text-align: center;">Zarząd Dróg Miejskich ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa miodowa@zdm.waw.pl</p> <p style="text-align: center;">PETYCJA</p> <p><i>Szanowni Państwo,</i></p> <p>W związku z planowanym przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie remontem ulicy Miodowej oraz w związku z obecną dramatycznie uciążliwą sytuacją dotyczącą organizacji ruchu w rejonie Starego i Nowego Miasta w Warszawie składamy PETYCJĘ, w której domagamy się pilnej realizacji następujących zmian i przedsięwzięć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przed wykonaniem jakichkolwiek prac remontowych i modernizacyjnych nawierzchni, chodników, etc... na ul. Miodowej domagamy się wykonania w porozumieniu z innymi odpowiednimi organizacjami oraz służbami miejskimi wnikliwej analizy stanu technicznego wszystkich instalacji (kanalizacja, wodociąg, kanały burzowe, elektryczność, etc.). Domagamy się wymiany starych, wadliwie działających instalacji przed przystąpieniem do prac remontowych. Uzasadnieniem powyższego wniosku są wadliwie działające instalacje: trujące - toksyczne wycieki z kanalizacji wydostające się na ulice i do budynków, częste awarie instalacji elektrycznej w obrębie ul. Miodowej i ul. Podwale, etc... 2. Domagamy się pozostawienia w obecnej lokalizacji na skrzyżowaniu ul. Miodowej i ul. Kapitulnej przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Jako wieloletni mieszkańcy Starego Miasta stwierdzamy, że przejście z sygnalizacją świetlną jest w tym miejscu niezbędne gdyż jest to jedyny naturalny pieszy ciąg komunikacyjny od strony Rynku Starego Miasta oraz z ul. Podwale do ul. Miodowej oraz do komunikacji miejskiej. Z przejścia przy skrzyżowaniu ul. Miodowej i ul. Kapitulnej korzystają także niewidomi. 3. Szerokość jezdni na ul. Miodowej. W związku z przedstawionym przez ZDM projektem proponujemy realizację wariantu z jezdnią o szerokości 6 metrów (3 metry szerokości dla każdego kierunku jazdy) pod warunkiem jednak, iż ścieżki rowerowe zostaną zlokalizowane na poszerzonych chodnikach a nie na jezdni. Uważamy, iż umiejscowienie ścieżek rowerowych na jezdni przy tak wąskich pasach ruchu jest niebezpieczne dla rowerzystów i dezorganizuje ruch samochodów. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. nie uwzględniono 4. nie uwzględniono 5. nie uwzględniono 6. nie uwzględniono 7. uwzględniono 8. nie uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana, jezdnia zostanie zwężona zaś przejście wyniesione do poziomu chodnika. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane przy zastosowaniu elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia. Sposób zabezpieczenia chodników przed parkowaniem zostanie określony na etapie projektu organizacji ruchu. Przystanek nie może być przesunięty w rejon kościoła: byłby on zbyt krótki, by pomieścić 2 autobusy, nie ma też miejsca na wiatę. Na pl. Krasińskich zdecydowano o pozostawieniu zatoki w kierunku północnym i likwidację zatoki w kierunku południowym, a także o wyznaczeniu przejścia dla pieszych na wysokości garażu.</p>
---	---	------------------------	---	--	---

4. Sprzeciwiamy się lokalizacji dodatkowego przejścia dla pieszych na ul. Miodowej u wylotu ul. Schillera oraz przy ul. Miodowej nr.18-20. Jako wieloletni mieszkańcy stwierdzamy, że obecnie istniejące przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Długą i ul. Kapitulną są całkowicie wystarczające.
5. Jesteśmy zdania, iż poważnym błędem jest zamiar likwidacji zatok dla autobusów na Placu Krasieńskich. Zatoki przy przystankach autobusowych na Placu Krasieńskich są niezbędne dla utrzymania płynności ruchu samochodów i zapobiegają niebezpiecznym utrudnieniom w ruchu.
6. Sprzeciwiamy się lokalizacji dodatkowych – nowych przejść dla pieszych na Placu Krasieńskich. W naszej ocenie przejścia zlokalizowane obecnie przy ul. Długiej i ul. Świętojeńskiej są w zupełności wystarczające.
7. W związku z remontem ul. Miodowej postulujemy zainstalowanie latarni i oświetlenia ulicznego maksymalnie nawiązującego stylem do oświetlenia z okresu międzywojennego (latarnie "pastorał", gesta lokalizacja latarni, ale naprzemietna).

8. WAŻNE!!

Jako wieloletni mieszkańcy Starego i Nowego Miasta wiemy, że remont oraz zmiany organizacji ruchu, miejsc parkingowych, etc., na ul. Miodowej i Placu Krasieńskich będą miały poważny wpływ na funkcjonowanie sąsiednich ulic i komunikację w całym rejonie. W związku z powyższym postulujemy przygotowanie jednoczesnego, kompleksowego – całościowego projektu remontu i zmian organizacji ruchu oraz miejsc parkingowych dotyczącego ulic: Miodowej, Długiej, Podwale i Kilińskiego. Sprzeciwiamy się wprowadzaniu bez zgody mieszkańców Starego i Nowego Miasta zmian (na przykład zmniejszania ilości miejsc parkingowych na ul. Podwale i ul. Długiej), które spowodują bardzo poważne utrudnienia w codziennym życiu mieszkańców.

Wśród mieszkańców Starego i Nowego Miasta panuje przekonanie, iż większość obecnych działań i decyzji warszawskiego Ratusza dotyczących Starego i Nowego Miasta cechuje wyjątkowy brak troski o mieszkańców i obojętność wobec drastycznie obniżających się warunków ich życia. Chcemy przypomnieć, iż warszawska Starówka jest DZIELNICĄ I OSIEDLĘM MIESZKANIOWYM i właśnie jako osiedle MIESZKANIOWE została wpisana w 1980 r. przez UNECSO, na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego. Władze Warszawy poprzez swoje działania powodują, że warszawskie Stare i Nowe Miasto stopniowo traci zasadnicze cechy i charakter dzielnicy mieszkaniowej, co w konsekwencji może doprowadzić do wykreślenia tej dzielnicy przez UNESCO z Listy Światowego Dziedzictwa Kulturalnego.

W związku z powyższym apelujemy o ustanowienie w obrębie warszawskiego Starego i Nowego Miasta strefy ruchu lokalnego oraz uczciwe i rzetelne konsultacje z mieszkańcami na temat wszelkich planowanych zmian dotyczących tej dzielnicy.

Z poważaniem
Z up. za Zarząd Stowarzyszenia Mieszkańców
Warszawskiego Starego i Nowego Miasta


Do wiadomości:
Hanna Gronkiewicz-Waltz
Prezydent m.st. Warszawy
ul. Piłsudskiego 2/5, 00-970 XXV

Z up. 
Krzysztof Górski
PRZEWODNICZĄCY
Stowarzyszenia Mieszkańców

5	Anna Barszcz Senatorska Investment Sp. z o. o.	Rozwiązań projektowych	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>W imieniu spółki Senatorska Investment właściciela budowanego obecnie budynku Plac Zamkowy zlokalizowanego u zbiegu ulic Senatorskiej, Miodowej i Podwale w Warszawie zgłaszam następujące uwagi dotyczące planowanej modernizacji ulicy Miodowej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zgłaszamy sprzeciw dotyczący ograniczenia szerokości jezdni ulicy Senatorskiej na odcinku od ul. Miodowej do Podwale oraz zlikwidowania na tym odcinku jednego z pasów jezdnych na rzecz wykonania ścieżki rowerowej. Proponowane w tym zakresie rozwiązanie w znaczny sposób ograniczy obsługę komunikacyjną budynku Plac Zamkowy, którego wjazd do garażu znajduje się w tym rejonie. Uniemożliwi ono także parkowanie na tym fragmencie ulicy przez mieszkańców kamienic przy ul. Senatorskiej od nr 1-11. Podkreślamy, że wjazd do budynku Plac Zamkowy został zlokalizowany od strony ulicy Senatorskiej na życzenie władarzy miasta i wykonany zgodnie z prawomocnym pozwoleniem na budowę 2. Zgłaszamy sprzeciw dotyczący zmniejszenia promienia skrętu z ulicy Miodowej w Senatorską przy budowanym budynku Plac Zamkowy. Przyjęcie takiego rozwiązania utrudni obsługę komunikacyjną tego budynku powodując korki w tym rejonie. 3. Pozytywnie odnosimy się do pomysłu poszerzenia chodników wzdłuż ulicy Miodowej oraz stworzenia w tym rejonie postoju dla taksówek. Powyższe rozwiązanie uatrakcyjni ten rejon i da impuls do rozwoju ulicy Miodowej, obecnie dość opustoszałej pod względem ruchu pieszego. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. uwzględniono 	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Jezdnia zostanie zwężona do 6 m. Ruch na ul. Senatorskiej zostanie odwrócony, zaś promienie łuków dostosowane do obowiązujących norm.
6	Transport pod Kontrolą	Rozwiązań projektowych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opowiadamy się generalnie za wyborem wariantu 1 - z pasami dla rowerów. <p><u>Uzasadnienie:</u> Obecnie (od niedawna) na ul. Miodowej funkcjonują pasy dla rowerów. Wybór wariantu 2 oznaczałby ich likwidację, co byłoby niekorzystne dla bezpieczeństwa rowerzystów jak i warunków ruchu rowerowego (poczucia bezpieczeństwa), a przecież zgodnie z aktualną polityką miasta powinien o być promowany i mieć pierwszeństwo w centralnych rejonach miasta.</p> <p>Rozumiemy intencję wariantu 2 - takiego uspokojenia ruchu, aby samochody poruszały się z prędkością rowerzystów, co zapewni im bezpieczeństwo. Uważamy, że zdecydowanie się to nie sprawdzi, nawet przy zastosowaniu zaproponowanych rozwiązań - wyniesionych przejść dla pieszych. Będzie to skłaniało mniej pewnych siebie rowerzystów do jeżdżenia po chodnikach - co obserwujemy na ulicach Nowy Świat i Krakowskie przedmieście, gdzie również funkcjonuje taki sam model - braku wydzielonej infrastruktury dla rowerzystów.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2.1. nie uwzględniono 2.2. uwzględniono 3. uwzględniono 4.1. nie uwzględniono 4.2. uwzględniono 4.3. nie uwzględniono 5.1 nie uwzględniono 	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane, przy zastosowaniu elementów uspokojenia ruchu. Tarcze skrzyżowań będą wyniesione, a sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zlikwidowana. Na pl. Krasieńskich wyznaczone zostaną

		<p>Zresztą będzie to także niepotrzebne szykanowanie kierowców samochodów osobowych i autobusów. Ul. Miodowa stanowi główny dojazd od północy do Starego Miasta i zespołu Krakowskiego Przedmieścia, większość pozostałych jest już wyłączonych z ruchu. Dlatego powinien pozostać chociaż jeden korytarz choć trochę wygodnego dojazdu w tę ważną część miasta. Zwracamy uwagę, że korzystają z niego wszystkie linie autobusowe dowożące w ten rejon od strony północnej. Wprowadzenie tak znacznego uspokojenia ruchu spowoduje wydłużenie czasu jazdy komunikacji publicznej.</p> <p>Ponadto zwracamy uwagę, że wbrew głównemu celowi wariantu 2 czyli zwiększenia przestrzeni dla pieszych, w praktyce najwięcej przestrzeni zyskują samochody (znacznie więcej miejsc do parkowania niż w wariantcie 1), co znowu jest sprzeczne z polityką miasta</p> <p>2. Jednakże naszym zdaniem wariant 2 ma kilka rozwiązań godnych poparcia i wprowadzenia do wariantu 1:</p> <p>2.1. Dodatkowe przejście dla pieszych w rejonie nr 20.</p> <p>2.2. Wyniesiona powierzchnia niektórych skrzyżowań z nawierzchnią nawiązującą do chodników - najlepiej z płyt kamiennych - wnioskujemy o rozważenie wprowadzenia takiego rozwiązania w 2 wybranych lokalizacjach (np. skrzyżowanie z ul. Senatorską oraz na odcinku Kapitulna - Kapucyńska). Wówczas natężenie odcinków nawierzchni kamiennej na jezdni będzie rosło w miarę zbliżania się do ul. Krakowskie Przedmieście, gdzie już w całości obowiązuje nawierzchnia kamienna.</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Tego typu rozwiązania będą ułatwiać poruszanie się pieszym co jest priorytetem w strefie centralnej oraz delikatnie uspokajać ruch, bez powodowania jednakże nadmiernych strat czasów nieakceptowalnych zwłaszcza w odniesieniu do komunikacji publicznej. Są ponadto atrakcyjne estetycznie.</p> <p>3. Ponadto wnioskujemy o zachowanie ciągłości chodników na przejściach (wyniesionych do poziomu chodnika) przez wszystkie wloty ulic podporządkowanych (z wyjątkiem skrzyżowań z sygnalizacją), czyli: Schillera, Kapitulnej i Kapucyńskiej.</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> To w cywilizowanych krajach standardowe rozwiązanie, podkreślające kierowcom, że wjeżdżają w ulicę z uspokojonym ruchem.</p> <p>4. Uwagi dot. placu Krasieńskich:</p> <p>4.1. W kierunku Muranowskiej - przed skrzyżowaniem ze Świętojerską - pas rowerowy powinien płynnie przechodzić w prawy pas ruchu ogólnego, a pas samochodowy w lewy pas ruchu ogólnego.</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Takie rozwiązanie wskazuje kierowcom jadącym lewym pasem, że w przypadku chęci zmiany pasa na prawy, powinni zwrócić uwagę, czy nie zajeżdżają drogi rowerzysty jadącemu na wprost.</p> <p>Ślepe zakończenie pasa rowerowego linią naprowadzającą kierowców przed rowerzystę zachęca do zajeżdżania drogi rowerzystom jadącym na wprost, niepotrzebnie zwiększając ryzyko kolizji.</p>	<p>5.2 nie uwzględniono</p> <p>5.3 nie uwzględniono</p> <p>5.4 uwzględniono</p> <p>5.5 nie uwzględniono</p>	<p>paszy rowerowe, z pozostawieniem 3 pasów ruchu dla pozostałych pojazdów (wydzielone lewoskręty w Długą i Świętojerską). W rejonie garażu powstanie przejście dla pieszych. Wloty ul. Długiej zostaną zwężone.</p>
--	--	--	---	--

		<p>4.2. W kierunku Miodowej – należy skrócić pas do skrzyżowania w lewo i wprowadzić odcinek pasa dzielącego na placu i ewentualnie nowe przejście dla pieszych jak w wariantcie 2.</p> <p>4.3. Należy zwęzić oba wloty ul. Długiej do 6 metrów. Zwężenia Długiej powinny zostać wykorzystane do tego, by przysunąć przejścia przez pl. Krasińskich i Miodową do skrzyżowania oraz ograniczyć jego rozmiar.</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> W szczególności bezcelowe jest wydzielanie pasu do skrzyżowania w lewo z Długiej w Miodową, dopychając samochody do odcinka, który ma być uspokojony.</p> <p>5. Uwagi dot. Miodowej:</p> <p>5.1. Na wlocie ul. Kapucyńskiej kontrapas rowerowy powinien być oddzielony wyspą dzielącą.</p> <p>5.2. Należy rozważyć wprowadzenie separatora (np. wyniesionego krawężnika) w rejonie przystanków autobusowych, tak by uniemożliwić omijanie przez samochody autobusu przez linię podwójną ciągłą.</p> <p>5.3. Pas rowerowy w kierunku Krakowskiego Przedmieścia powinien kończyć się na przystanku autobusowym (bez odcinka do Senatorskiej).</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Większość samochodów skręca na skrzyżowaniu w prawo, a rowerzyści jadą prosto. Efektem zaproponowanej organizacji ruchu byłoby niebezpieczne ustawianie się rowerzystów po prawej stronie pojazdów skręcających w prawo. Ponadto za skrzyżowaniem już nie ma pasa ruchu dla rowerów i mogłoby dochodzić do konfliktów w sytuacji, gdy rowerzyści i autobusy próbują się zmieścić na jednym pasie.</p> <p>5.4. Na skrzyżowaniu ul. Miodowej z Senatorską, w przypadku zastosowania sygnalizacji świetlnej (a nie np. wyniesionej tarczy skrzyżowania), wskazane byłoby zastosowanie śluzy rowerowej.</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Śluza ułatwiłaby ustawianie się rowerzystów do jazdy na wprost (w kierunku Krakowskiego Przedmieścia) przed samochodami.</p> <p>5.5. W projekcie powinna zostać uwzględniona droga dla rowerów lub ciąg pieszo-rowerowy prowadzący południowym obrzeżem zieleńca przy pomniku Nike, od Miodowej do skrzyżowania Nowy Przejazd / Daniłowiczowska (teren ten jest własnością m.st. Warszawy) jako alternatywy dla ul. Senatorskiej. Połączenie tego ciągu z jezdnią ul. Miodowej może wymagać korekty lokalizacji przystanku autobusowego.</p>		
--	--	--	--	--

7	Forum Rozwoju Warszawy	Rozwiązań projektowych	 <p style="text-align: center;">FORUM ROZWOJU WARSZAWY www.forumrozwoju.waw.pl Forum Rozwoju Warszawy numer KRS 0000273573 Ul. Chmielna 2/31 00-020 Warszawa E-mail: info@forumrozwoju.waw.pl</p> <hr/> <p style="text-align: right;">Warszawa, 2015-09-16</p> <p style="text-align: right;">Zarząd Dróg Miejskich ul. Chmielna 120 00 - 801 Warszawa</p> <p style="text-align: center;">UWAGI w sprawie remontu ul. Miodowej</p> <p>W związku z ogłoszeniem przez Urząd Miasta st. Warszawy konsultacji społecznych dotyczących remontu generalnego ulicy Miodowej i przedstawieniem dwóch wariantów wyjściowych dla projektu tego remontu, Stowarzyszenie Forum Rozwoju Warszawy zajmuje następujące stanowisko:</p> <p>Uważamy, że w związku z wysoką wartością architektoniczną obiektów położonych przy ulicy Miodowej, w tym zespołu pałaców z XVIII i XIX wieku, licznych, cennych kamienic, oraz w związku z tym, że ulica Miodowa stanowi naturalne przedłużenie ulicy Krakowskie Przedmieście, remont ulicy Miodowej, przede wszystkim powinien uwzględniać jej znaczenie urbanistyczne i zabytkowe, godząc to oczywiście w miarę możliwości z potrzebami transportowymi miasta. W związku z tym uważamy, iż tzw. „wariant 2” jest zdecydowanie bardziej wskazany jako punkt wyjściowy dla projektu przebudowy ulicy Miodowej, niż tzw. „wariant 1”. Uzasadnieniem tego wyboru jest między innymi to, że wariant drugi, poprzez bardziej zdecydowaną przemianę charakteru ulicy z „ciągu komunikacyjnego” na „salon miejski”, powiąże rejon placu Krasińskich i ulicy Długiej z Krakowskim Przedmieściem, co pozwoli rozciągnąć obszar reprezentacyjny Traktu Królewskiego do wspomnianego rejonu placu Krasińskich. Założenia, które opisano w tzw. „wariant 2”, pozwolą na takie przekształcenie ulicy Miodowej, które sprawi, że ulica stanie się, w odbiorze wizualnym i użytkowym, przedłużeniem Traktu Królewskiego w stronę ulicy Bonifraterskiej, Muranowa i Żoliborza, przy czym uważamy, że naturalną granicą, dla tak specjalnie traktowanej przestrzeni, jest brama przelotowa w budynku Sądu Najwyższego, łącząca plac Krasińskich z ulicą Bonifraterską. Do tego miejsca przestrzeń i zabudowa ma charakter historyczny (choć w dużym stopniu są oczywiście obiekty odbudowane po roku 1944) i powinna zostać podkreślona odpowiednim zagospodarowaniem przestrzeni publicznej o wysokiej jakości projektowej i użytkowej. Remont ulicy Miodowej powinien maksymalnie sprzyjać przemianie tej ulicy w kierunku, który przyjęto w czasie remontu ulicy Krakowskie Przedmieście, a który to remont skończył się spektakularnym sukcesem i wykreowaniem jednej z najlepszych przestrzeni publicznych</p> <p style="text-align: right;">1</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględniono 2. uwzględniono 3. uwzględniono 4. uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Jezdnia zostanie zwężona do 6 m i objęta strefą Tempo 30. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia.</p>
---	------------------------	------------------------	---	--	--

		<p>w Polsce. Obecne tłumy przechodniów, rozkwit gastronomii i innych usług komercyjnych przy tej ulicy, jak również obiektów kulturalnych, świadczy o wielkim sukcesie oraz powodzeniu wśród warszawian, jak i turystów.</p> <p>W związku z dążeniem do ograniczania ruchu kołowego w śródmieściu miasta wyrażonym w szeregu dokumentów planistycznych wydanych przez Urząd, a także w świetle zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, uważamy, że funkcja komunikacyjna ulicy Miodowej powinna zostać możliwie daleko ograniczona (do niezbędnego minimum), czemu sprzyjać będą zaproponowane w rekomendowanym wariantcie rozwiązania komunikacyjne, w tym w szczególności zwężenie szerokości jezdni oraz wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h (tzw. strefa „tempo 30”), plus proponowana reorganizacja kierunków ruchu w rejonie. Jest to ważne również z tego względu, że pomoże uniknąć wydzielania pasów rowerowych, a która byłaby trudna do pogodzenia z zaproponowanym wariantem, nawiązującym do remontu ulicy Krakowskie Przedmieście (gdzie ruch rowerowy odbywa się na jezdni na zasadach ogólnych). Strefa „tempo 30” i ograniczenie ruchu kołowego według podobnych zasad, co te obowiązujące na Krakowskim Przedmieściu, zapewni wystarczające bezpieczeństwo rowerzystom korzystającym z ulicy.</p> <p>Zwiększenie szerokości chodników, wysoka jakość przestrzeni, zwiększy atrakcyjność ulicy dla pieszych użytkowników, poszerzając o tę ulicę dedykowany dla nich obszar, pokrywający się z historycznym centrum miasta, a którego część stanowi również ulica Miodowa. Wpłyne to też na zdecydowanie większą atrakcyjność Miodowej dla lokalizowania w parterach zabudowy nowych lokali usługowych, co pozwoli ożywić tę ulicę, przywrócić jej śródmiejski charakter. Charakter, który na razie jest niestety zupełnie nieczytelny pomimo wysokiej klasy zabudowy, ze względu na podporządkowanie funkcji ulicy ruchowi kołowemu i sprowadzanie Miodowej do poziomu „ciągu przelotowego”, przez co ulica ta pełni rolę swoistej „obwodnicy” Starego Miasta. Wprowadzenie strefy „tempo 30”, wyznaczenie dodatkowych przejść przez jezdnię, likwidacja sygnalizacji świetlnej, pozwoli zszyc ze sobą obie strony ulicy, która stanowi aktualnie barierę przestrzenną i komunikacyjną. Jest to pozostałość po strywalizowanej w PRL-u modernistycznej koncepcji miasta, gdzie dominować miał ruch kołowy i separacja użytkowników przestrzeni miejskiej, co w wypadku takich historycznych ulic jak Miodowa, przyniosło odpychające w wymiarze estetycznym i użytkowym rezultaty. Liczymy, że przygotowywany remont, całkowicie zmieni charakter Miodowej, w myśl współczesnych idei urbanistycznych, w tym „przywracania miasta ludziom” poprzez kreowanie przyjaznej i atrakcyjnej przestrzeni publicznej.</p> <p>Za bardzo istotne uważamy również, aby w kwestiach małej architektury, zastosowanych materiałów użytych do przebudowy posadzki ulicy, w tym chodników i jezdni (kostka kamienna), remont kontynuował rozwiązania przyjęte na Krakowskim Przedmieściu. Dotyczy to również przyjętych wzorów lamp (typu „pastorał”) oraz takich obiektów małej architektury jak przystanki oraz kioski, etc., wg katalogu przyjętego w czasie remontu Krakowskiego Przedmieścia. Istotne jest również wprowadzenie w przestrzeń ulicy ograniczonej zieleni, jednak ściśle w powiązaniu z ochroną widoku i perspektyw na cenne obiekty architektoniczne położone wzdłuż ulicy.</p>		
--	--	---	--	--

8	Hanna Hetman Budizol	Rozwiązań projektowych	<div style="text-align: center;">  </div> <hr/> <p style="text-align: right;">Włocławek, 25.08.2015r</p> <p>Budizol Sp. z o.o. Property S.K.A. ul. Witosa 2 87-800 Włocławek</p> <p style="text-align: right;">Pan Łukasz Puchalski Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich ul. Chmielna 120 00-801 Warszawa</p> <p>Dotyczy: <u>Konsultacji społecznych w sprawie przebudowy ulicy Miodowej w Warszawie</u></p> <p>Szanowny Panie Dyrektorze,</p> <p>Pragniemy, jako właściciel nieruchomości znajdujących się przy ulicy Miodowej 6/8 w Warszawie, podziękować za zaproszenie na konsultacje społeczne dotyczące przebudowy ul. Miodowej w Warszawie, które odbyły się w dniu 17.08.2015 roku.</p> <p>Obie propozycje rewitalizacji ulicy Miodowej, jakie zostały przedstawione na spotkaniu, wydają się być interesujące, jednak bliższy jest nam Wariant nr II – z poszerzonymi chodnikami, zlikwidowanymi ścieżkami rowerowymi.</p> <p>Jesteśmy zdania, że nawierzchnia ulicy, jak i chodnika wykonana z płyt granitowych podkreśli prestiżowy charakter terenu Starego Miasta. Zaproponowana przez Państwa niska roślinność sprawdzi się doskonale, dodając dekoracyjnego charakteru oraz atrakcyjnego wyglądu kamiennej powierzchni, a jednocześnie nie będzie zastaniać zabytkowych budynków usytuowanych wzdłuż ulicy Miodowej.</p> <p>Kwestia miejsc postojowych zlokalizowanych wzdłuż pałacu Branickich - ze względu na architekturę budynku, jak i niskie położenie okien w kondygnacji parteru chcielibyśmy Państwa prosić o rozważenie możliwości skrócenia lub całkowitej likwidacji pasa postojowego, odsłaniając tym samym budynek osobom idącym z kierunku Krakowskiego Przedmieścia. Jednocześnie uważamy, że część chodnika mogłaby być wykorzystana jako tymczasowe miejsce postojowe dla autokarów turystycznych. W celu lepszego zobrazowania naszej sugestii załączam rysunek z rzutem terenu.</p> <p>Zwracamy się również z prośbą o przesunięcie zatoki dla taksówek spod Pałacu Branickich pod Pałac Szaniawskich, ze względu na zlokalizowanie recepcji w tej części inwestycji oraz sąsiedztwo unijnych instytucji przy Miodowej 10.</p> <p>Odnośnie kierunku ruchu na ulicy Podwale, to w naszej opinii jego zmiana nie jest konieczna. Jeżeli jednak podejmie Pan inną decyzję, oczywiście uszanujemy ją, jednak chcielibyśmy prosić, aby rozważyć możliwość przeznaczenia ulicy Kapitulnej dla ruchu samochodowego wyłącznie dla mieszkańców ulicy Miodowej i Podwale.</p> <p>Budizol Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Property Spółka Komandytowo Akcyjna PL 87-800 Włocławek, ul. Witosa 2, tel. +48 54 230 39 00, fax +48 54 230 39 01 Sąd Rejonowy w Toruniu, VII Wydział Gospodarczy, KRS 0000374877, NIP 676 218 05 87, Kapitał zakładowy 55 000zł</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględniono 2. uwzględniono 3. nie uwzględniono 4. uwzględniono 5. nie uwzględniono 6. uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia. Nie ma wystarczająco dużo miejsca na lokalizację postoju dla autokarów. Odwrócenie ruchu na ul. Podwale jest podyktowane brakiem miejsca na pas do skrzyżowania w lewo w ul. Senatorską (w kierunku Podwala). Ulica Kapitulna objęta jest zakazem ruchu z wyłączeniem mieszkańców.</p>
---	-------------------------	------------------------	---	--	---

Popieramy pomysł ograniczenia prędkości do 30km/h przez wprowadzenie zróżnicowania wysokości w powierzchni jezdni.



9	Tomasz Zieliński	Rozwiązań projektowych	Moim zdaniem wariant pierwszy jest zdecydowanie najlepszy dla rowerzystów, wydzielone pasy są najlepsze w centrum miast. Dla pieszych też ten wariant będzie najlepszy, przy braku pasów dla rowerzystów duża część rowerzystów będzie jeździła po chodniku.	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami
10	Konrad Marczyński	Rozwiązań projektowych	Uważam że Miodowa powinna być zrobiona w kształcie jak wariant 2 (DWA) z obrazka z załącznika. Jeżeli nie będzie wyznaczonych pasów rowerowych, to rowerzyści będą jeździli po chodniku, bo będą się wjeżdżać na jezdnię gdzie będą pędzić autobusy. (Tak jak obecnie dzieje się to na Krakowskim Przedmieściu). Jestem ZA zwiększaniem jak najbardziej przestrzeni dla pieszych oraz dosadzeniem nowych drzew (w ziemi - NIE w donicach). + rysunek	uwzględniono w części	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami (likwidacja pasów rowerowych, poszerzenie chodnika, uwzględnienie zieleni)
11	Radosław Gozdek	Rozwiązań projektowych	Wariant II z ruchem rowerowym na ulicy i tempo 30 jest optymalny. Niezbędne jest jednak fizyczne ograniczenie ruchu aut poprzez wyniesienie skrzyżowań do poziomu chodników i inne tego typu architektoniczne narzędzia szeroko stosowane w zachodniej Europie.	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami
12	Rafał Wargalla	Rozwiązań projektowych	Szanowni Państwo, przedstawiam poniżej moje postulaty odnośnie przebudowy ulicy Miodowej: 1. montaż latarni typu "pastorał"!!!, 2. granitowa nawierzchnia, 3. ustawienie ławek i donic z kwiatami 4. generalnie nawiązać do Krakowskiego Przedmieścia 5. wyeksponować odpowiednio pałace na Miodowej (np. nie zasłaniać ich drzewami). 6. ograniczyć ruch samochodowy do minimum i pozostawić niezbędne miejsca parkingowe.	1. uwzględniono 2. uwzględniono 3. uwzględniono 4. uwaga ogólna 5. uwzględniono 6. uwzględniono częściowo zgodnie z rozwiązaniami w koncepcji	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami (latarnie typu „pastorał”, kamienna nawierzchnia jezdni i chodników, zieleń niezasłaniająca zabytkowych pałaców)

13	Łukasz Tokarski	Rozwiązań projektowych	<p>Jako częstemu rowerzyście w tej okolicy, bardzo podoba mi się wariant 2 przedstawionej przez Państwa koncepcji przebudowy Miodowej, mimo iż nie zawiera on pasów rowerowych. Chciałbym jednak zwrócić uwagę na problemy wynikające z ewentualnego pozostawienia sygnalizacji świetlnej w warunkach uspokojenia ruchu.</p> <p>1. W mojej ocenie uspokojenie ruchu musi oznaczać likwidację sygnalizacji także na skrzyżowaniach z Senatorską i Długą. W przeciwnym razie będziemy mieli do czynienia z wadliwym uspokojeniem ruchu z punktu widzenia bezpieczeństwa przejazdu rowerem. Z takim wadliwym rozwiązaniem mamy do czynienia na ulicy Nowy Świat przy skrzyżowaniu z Świętokrzyską. Rowerzyści mają tam ogromne trudności z przedostaniem się do przodu przed sznurek czekających na światłach samochodów, wśród których zwykle jest autobus (co oznacza brak możliwości ominięcia prawą stroną). Niektórzy wykonują niebezpieczne manewry lewą stroną, inni schodzą na chodnik, jeszcze inni grzecznie czekają, co jednak również nie jest dobre, bo uniemożliwia potem sprawne ruszenie samochodom/ autobusowi za nimi, które z kolei próbują rowerzystów wyprzedzić jeszcze przed lub na skrzyżowaniu. Przy braku sygnalizacji i w miarę płynnym ruchu, gdy ewentualne zatrzymania pojazdów są krótkie, rowerzyści raczej nie przeciskają się na siłę do przodu.</p> <p>Dlatego zgłaszam postulat, ażeby przy wyborze wariantu 2, albo zlikwidować wszystkie światła na remontowanym odcinku albo wprowadzić krótki 100-200 metrowy pas dla rowerów tuż przez skrzyżowaniami z Długa i Senatorską, tak ażeby rowerzyści mogli łatwo przedostać się do przodu i nie wykonywali niebezpiecznych manewrów. Pożądana w tym wypadku byłaby również śluza rowerowa.</p> <p>2. Ponadto, chciałem zwrócić Państwa uwagę na niedoskonałość rozwiązań polegającego na pozostawieniu zatoki autobusowej w wariantie 2 na skrzyżowaniu z Długą przy Placu Krasińskich oraz 2 pasów ruchu w kierunku Bonifraterskiej. Oznaczają one, że rowerzysta będzie jechał na warunkach ogólnych normalnym pasem ruchu obok autobusu stojącego na postoju po prawej, a samochody osobowe mogą go wyprzedzać po lewej. Z doświadczenia wiem, że jazda obok autobusu, będąc wyprzedzanym przez samochód po lewej jest wyjątkowo niekomfortowa i zniechęca rowerzystów do korzystania z drogi, tym samym zachęcając do jazdy po chodniku. Wnioskuje o likwidację zatoki oraz drugiego pasa w kierunku Bonifraterskiej za skrzyżowaniem z Długą. Brak zatoki i zatrzymanie się autobusu na jednym pasie w danym kierunku tamuje trochę ruch, ale daje równocześnie szansę włączyć się do ruchu z ulicy Długiej w warunkach braku sygnalizacji świetlnej, tym samym jest komplementarne dla braku sygnalizacji.</p>	<p>uwzględniono</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. uwzględniono w części 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Na podstawie stanowiska Inżyniera Ruchu m. st. Warszawy skrzyżowania z ul. Długą i Senatorską powinny zostać wyposażone w sygnalizację świetlną. Na pl. Krasińskich zdecydowano o pozostawieniu zatoki w kierunku północnym i likwidację zatoki w kierunku południowym.</p>
----	-----------------	------------------------	--	---	---

14	Piotr Góraczyk	Rozwiązań projektowych	Szanowni Państwo, przeczytałem w dniu dzisiejszym w "Polityce" artykuł o rozwiązaniu drogowym, moim zdaniem idealnym dla ulicy Miodowej: "na ulicy nie ma odrębnych chodników, dróg dla rowerów i jezdni. Cała ulica tworzy jedną przestrzeń, z której mogą korzystać wszyscy, ale to piesi i rowerzyści mają pierwszeństwo przed samochodami. Taki podwórzec nie jest jednak całkowicie zamknięty dla ruchu i pozwala dojechać autem w razie potrzeby, ma także wyznaczone miejsca parkingowe. Nie jest zatem tożsamy z deptakiem czy strefą zamkniętą dla ruchu."	nie uwzględniono	Ze względu na intensywny ruch samochodów i autobusów postulowane rozwiązanie nie jest uzasadnione.
15	Piotr Endzel	Rozwiązań projektowych	Zdecydowanie lepszy jest wariant 2. Przy ograniczeniu prędkości do 30 km/h rowerzyści mogą bezpiecznie jeździć po jezdni (piszę to jako kilkuletni użytkownik Veturilo). Sama ulica będzie też dużo bardziej atrakcyjna, jeśli będzie miała szersze chodniki i zieleń. Obecna szerokość chodników na Miodowej zniechęca raczej do spacerowania tą ulicą.	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
16	Marek Zbiec	Rozwiązań projektowych	Mój głos w sprawie planowanego remontu ul. Miodowej jest następujący: - popieram wariant umiarkowany. Według mnie jest korzystny dla pieszych i bardzo dobry dla rowerzystów. 1. najbardziej by mi odpowiadało by ulica była wykonana z betonu (jak niektóre autostrady i wiele ulic np w centrum Toronto - gdzie długo mieszkalem i widzialem jak dobrze to sie sprawdza. Jest to powierzchnia bardzo trwała, tania w utrzymaniu i w dodatku "neutralna" w wyglądzie. 2. Jesli taki wariant jest niemożliwy, to optuje za asfaltem. Kamien jest drogi, zly dla samochodow i glosny.	1.nie uwzględniono 2.nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Nawierzchnia ulicy będzie wykonana z kamienia
17	Łukasz Szatkowski	Rozwiązań projektowych	Pragnę zgłosić poparcie wariantu 2go wraz z budową jezdni o nawierzchni kamiennej. Ruch rowerzystów na jezdni dodatkowo uspokoi ruch pojazdów mechanicznych.	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
18	Krzysztof Bąk	Rozwiązań projektowych	Z przerażeniem przeczytałem informację w prasie o pomysłach na "rewitalizację" ul. Miodowej. Nie wiem w jakim chorym umyśle urodził się pomysł na zwężenie ulicy. Nie wiem dlaczego Ratusz faworyzuje grupkę rowerzystów kosztem większości mieszkańców. Rozumiem, że p. Puchalski jest fanatykiem rowerów i cała jego działalność jest temu podporządkowana. Z przykrością zauważam, że Państwa jedynym pomysłem na usprawnienie ruchu jest likwidacja miejsc parkingowych i budowa ścieżek rowerowych.	uwaga o charakterze ogólnym	Projekt nie zakłada likwidacji miejsc parkingowych ani budowy ścieżek rowerowych

19	Małgorzata Wojtyniak	Rozwiązań projektowych	<p>chciałam wyrazić swoją opinię w związku z planowanym remontem.</p> <p>1. Ulica Miodowa jest w sensie spacerowym "przedłużeniem" Krakowskiego, byłoby zatem wspaniale, gdyby zlikwidowane zostały miejsca postojowe samochodów (wariant 1), jak również nie całkiem potrzebne światła przy Kapitulnej. Miejsca postojowe w tym rejonie są jednak bardzo potrzebne, więc wyznaczenie miejsc postojowych dla autokarów na Długiej byłoby całkowitą klęską (prawie zawsze zabierałoby to parking samochodom osobowym). Znajdujące się w pobliżu dwa kościoły są miejscami bardzo licznie odwiedzanymi przez wiernych spoza rejonu (kościół paulinów - kilkanaście wspólnot neokatechumenalnych, spotkania każdego dnia tygodnia, ludzie z całej Warszawy, kościół dominikanów - ogromne duszpasterstwo, msze najliczniej gromadzące wiernych w okolicy, znów - przyjeżdża samochodami b. dużo rodzin z dziećmi), a katedra wojskowa jest miejscem licznych uroczystości i oficjalnych pogrzebów. Prosiłabym zatem o wzięcie pod uwagę przy wszelkich zmianach generowanie miejsc parkingowych, a nie ich zabieranie.</p> <p>2. W weekendy ulica Mostowa zapełnia się autami, które dostają liczne mandaty - może przy okazji można przemyśleć system parkowania na krótki czas (np. do 2h na spacer z rodziną, czy na mszę). Dla mnie osobiście wielkim problemem jest nieprzejezdność Długiej w kierunku Mostowej. Bardzo często potrzebuję przejechać w okolic Min.Finansów na Brzozową. Naturalna droga prowadzi przez Długą, jeśli udaje się tam zaparkować - świetnie, ale jeśli nie dostanie się na Brzozową wymaga kilku kilometrów objazdu (aż do Intrako i dalej Sanguszki w dół). Choć Starówka nie powinna być pełna aut, to ten odcinek jest bardzo nieprzyjazny do przebycia.</p> <p>3. Ostatnia sprawa, która wydaje mi się istotna, to jazda rowerami przez pl.Krasińskich oraz ulicę Długą - przepisy nakazują jazdę drogą, jednak jazda po kocich łbach jest dla rowerzysty jak zjeżdżanie po schodach - bardzo nieprzyjemna i trochę niebezpieczna. Chciałabym, żeby Państwo zabezpieczyli na tym odcinku interesy rowerów.</p>	<p>1. uwzględniono częściowo</p> <p>2. uwaga poza zakresem projektu, przekazana do Inżyniera Ruchu</p> <p>3. nie uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych, ale ich przeniesienie z chodników do zatok postojowych. Przewiduje się likwidację sygnalizacji przy ul. Kapitulnej. Nawierzchnia pl. Krasińskich zostanie dostosowana do ruchu rowerów.</p>
----	----------------------	------------------------	--	---	---

20	Rafał Wiszowaty	Rozwiązań projektowych	<p>W związku z przekazaną do wiadomości publicznej informacją o możliwości wyrażenia opinii na temat przyszłej organizacji ruchu na ulicy Miodowej, oraz ponieważ zdarza mi się z tej ulicy korzystać jadąc na rowerze, chciałbym wyrazić następujące postulaty:</p> <p>1) Jedynym dobrym rozwiązaniem rowerowym są pasy rowerowe, ponieważ:</p> <p>a) w przeciwieństwie do DDR-ów i CPR-ów umożliwiają sprawne przemieszczanie się na rowerze, a przy tym gwarantują odseparowanie ruchu pieszego od ruchu rowerowego</p> <p>b) nie pozwalają projektantom zaprojektować szlaku rowerowego, którego ukształtowanie zmuszałoby rowerzystę do hamowania i gwałtownego manewrowania przy jeździe przez skrzyżowanie na wprost</p> <p>c) zapewniają ograniczenie do minimum ryzyka zajechania rowerzyście drogi przez samochód skręcający w prawo</p> <p>2) Jedyną dobrą nawierzchnią dla rowerów jest asfalt; wykonanie nawierzchni z bruku oznaczałoby konieczność poszukiwania alternatywnej trasy przez rowerzystów poruszających się na rowerach szosowych.</p> <p>3) Ponadto uważam, że ze względów estetycznych oraz ze względu na ograniczenie hałasu nawierzchnia drogi w całym przekroju powinna być wykonana z asfaltu.</p>	<p>1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. nie uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Wariant zakłada uspokojenie ruchu i likwidację pasów rowerowych – ze względu na uwarunkowania historyczne i architektoniczne oraz chęć potraktowania ulicy Miodowej jako zabytkowej przestrzeni, a nie tylko korytarza transportowego. Nawierzchnia ulicy będzie wykonana z kamienia.</p>
----	-----------------	------------------------	---	--	---

21	Marek Kulesza	Rozwiązań projektowych	<p>Moje zalecenia dla ulicy Miodowej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.nawierzchnia - asfalt; kostka (np. taka jak na pl. Krasieńskich) jest agresywna akustycznie: na kostkowej nawierzchni hałas powodowany ruchem drogowym jest o 40% wyższy 2.ograniczenie szybkości na "nowej" Miodowej do 30 km/h("tempo 30") 3. chodniki na Miodowej - gładka wykładzina z dużych tafli kamiennych (kostka na chodnikach taka jak na pl. Krasieńskich jest mordęgą dla pieszych, pułapką dla nóg i niszcarką dla obuwia) 4. nie zwężać jezdni -zakorkuje się komunikacja miejska (patrz i porównaj:korki na Krakowskim Przedmieściu przy Pałacu Staszica w okolicach Świętokrzyskiej, patrz: "gardło z zakrętasem" od Senatorskiej do Św. Anny....) 5. rozciągnąć strefę ograniczenia prędkości "tempo 30" również nacałą ulicę DŁUGĄ (od Freta do Arsenalu ;to ulica o nawierzchni kostkowej i pędzące nią samochody powodują niebywały hałas). <p>Ja zdaję sobie sprawę, że tego typu "konsultacje" to tylko pozór, to spełnianie obowiązku "konsultowania z mieszkańcami" przez Zaczne Władze Młasta. Ot, wsłuchaliśmy się w vox populi - a i tak zrobimy swoje. Ale przyrodzona staranność o pomyślność społeczności lokalnej mimo wszystko wymaga, abym zabrał głos.</p> <p>Potem Władza zrobi i tak, co Jej się ubrda (jak uprzednio z Ogrodem Krasieńskich - barbarzyńsko wytrzebionym z flory i fauny; jak z Krakowskim Przedmieściem - z osobliwie zwężoną jezdnią, mimo że warunki tego nie wymagały).</p> <p>Bo może kuzyn kogoś z Ratusza ma fabrykę kostki brukowej? To położymy na Miodowej kostkę na całej powierzchni.... Może mamusia z Dz. Architektury ma syneczka od robót drogowych? To zwężymy jezdnię, albo poszerzymy, wszystko jedno, aby firma syneczka miała zajęcie...</p> <p>Ze świadomością, że opiniując przebudowę ul. Miodowej wykonałem kawałek dobrej, ale zupełnie zbędnej Ratuszowi roboty pozostaję z szacunkiem</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. uwzględniono 3. uwzględniono 4. nie uwzględniono 5. uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.</p> <p>Nawierzchnia jezdni i chodnika będzie wykonana z kamienia.</p> <p>Wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości na ul. Miodowej, ul. Długiej i Podwalu.</p> <p>Jezdnie zostanie zwężona do 6 m.</p>
22	Anna Niklewska	Rozwiązań projektowych	<p>Proponuję powrócić do podjazdu ul Kapucyńską do Miodowej, już teraz przy wytyczeniu ścieżki rowerowej zlikwidowano pas do skreću w Kapucyńską (jadąc w stronę pl. Krasieńskich) i samochody chcące skrećuć w lewo blokują pas ruchu.</p> <p>Z doświadczenia wieloletniej mieszkanki, wiem, że podjazd do Miodowej Kapucyńską był bardziej używany, a teraz pozwoliło by to odciążyć trochę ruch samochodowy w stronę pl. Bankowego.</p>	nie uwzględniono	<p>Ze względu na ograniczenie ruchu indywidualnego na wiadukcie Pancera nie przewiduje się zmiany kierunku ruchu na ul. Kapucyńskiej.</p>
23	Tomasz Sacilowski	Rozwiązań projektowych	<p>Jestem przeciw przenoszeniu ruchu rowerowego na chodnik</p> <p>Pas rowerowy jest ok</p>	nie uwzględniono	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Ruch rowerowy ma się</p>

					odbywać po jezdni, przy zastosowaniu środków uspokojenia ruchu.
24	Robert Drzaga	Rozwiązań projektowych	Zdecydowanie wariant 2. Pozdrawiam i dziękuję za możliwość udziału w konsultacjach	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
25	Wojciech Uromski	Rozwiązań projektowych	ew. likwidacja ściezek rowerowych to jakiś ciemnogrod	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
26	mieszkanca	Rozwiązań projektowych	poparcie opcji nr 2	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
27	Marek Czech	Rozwiązań projektowych	Jako mieszkaniec Warszawy zdecydowanie sprzeciwiam się zwężaniu ul. Miodowej. Czy pomyłka ze zwężeniem ul. Świętokrzyskiej niczego urzędników nie nauczyła? Moje miasto staje się przekleństwem dla kierowców, pułapką dla rowerzystów i... zagadką dla pieszych. Dlaczego? Kierowcy tkwią w korkach spowodowanych bezmyślnymi decyzjami o zwężaniu ulic (vide Świętokrzyska z pustymi, zacienionymi chodnikami od południowej strony i uschniętymi drzewami w... doniczkach - proszę, przejdźcie się pod NBP, Prudentialem, Poczta - masakra!). Rowerzyści gubią się w dziwnie wyznaczonych labiryntach ścieżek (Świętokrzyska), z których wpadają w... nicość czyli konieczność przeciskania się na jezdniach między pojazdami (czy Was nie razi dysproporcja między niby-wypasionymi dwoma ścieżkami na Świętokrzyskiej a całkowitym ich brakiem na Nowym Świecie czy Krakowskim Przedmieściu, nie mówiąc już o szerokiej Marszałkowskiej). Piesi... pukają się w czoło patrząc na ogromne, niewykorzystane, puste przestrzenie (Pl. Powstańców, Świętokrzyska) w miejscach całkowicie nieatrakcyjnych dla turystów! Nie róbcie naszego życia w moim mieście jeszcze bardziej nieznośnym. Opamiętajcie się!	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Zwężenie przekroju ul. Miodowej nie wpłynie znacząco na jej przepustowość (zachowana będzie liczba pasów na skrzyżowaniach). Sieć rowerowa składa się z wydzielonych dróg dla rowerów, ale też ulic o ruchu uspokojonym (jak np. Nowy Świat czy planowana ul. Miodowa), gdzie ruch rowerów odbywa się po jezdni.
28	Szymon Lachowski	Rozwiązań projektowych	Zgłaszam następujące uwagi do projektu przebudowy ulicy Mostowej. 1) Nawierzchnia jezdni kamienna, ze względu na estetykę. Należy jednak zauważyć, że zastosowana na sąsiednim Krakowskim Przedmieściu kostka kamienna nie zdaje egzaminu jako nawierzchnia do jazdy rowerem. Po kilku latach jest już pokruszona, krzywa, a jazda po niej jest znacznie bardziej uciążliwa od jazdy po wciąż obecnej na wielu DDRkach kostce betonowej.	1. uwzględniono 2. uwzględniono 3. uwzględniono 4. uwzględniono 5. nie uwzględniono 6. uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Nawierzchnia jezdni i chodnika będzie wykonana z kamienia.

		<p>Dlatego z uwagi na komfort rowerzystów wnioskuję o jeden z dwóch wariantów:</p> <p>a) zastosowanie dwóch rodzajów nawierzchni w przekroju poprzecznym jezdni, to jest przy krawężnikach pasy o szerokości 1-1,5m z płyt kamiennych o odpowiedniej grubości i podbudowie (aby nie popękały od ruchu samochodowego) albo pas o ww szerokości z nawierzchni betonowej</p> <p>b) użycie odpowiednio trwałych płyt kamiennych na całej szerokości jezdni</p> <p>2) Likwidacja pasów rowerowych w celu poszerzenia chodników. W zamian wnioskuję o wymalowanie tzw sierżantów rowerowych które wkrótce mają zostać wprowadzone ministerialnym rozporządzeniem.</p> <p>3) Zastosowanie fizycznych środków uspokojenia ruchu, tak aby nie było możliwe rozpędzanie się do prędkości większej niż 30km/h, to jest wyniesionych płyt przejść dla pieszych (nachylenie najazdu na przejście proponuję w zakresie 5-9%), wyniesionych płyt skrzyżowań, progów wyspowych (z uwagi na ruch autobusów) wykonanych z betonu lub kamienia (tradycyjnie używane tworzywo sztuczne nie pasuje do kamiennej nawierzchni) oraz mocne odgięcia pasów ruchu</p> <p>4) Zwężenie pasów ruchu do 3 metrów</p> <p>5) Wykorzystanie naprzemianległego ułożenia miejsc parkingowych w celu wygięcia pasów ruchu i w efekcie uspokojenia ruchu. Miejsca parkingowe powinny być na wysokości jezdni, nie chodnika oraz powinny być oddzielone od pasa ruchu małą architekturą albo wyspą aby wymusić odpowiednie wygięcia pasa ruchu.</p> <p>6) Zaprojektowanie maksymalnie dużej ilości niskiej zieleni.</p> <p>Korzystając z okazji apeluję o remont Placu Krasieńskich. Wnioskuję o zmianę nawierzchni chodników na płyty kamienne, zwężenie przewymiarowanej jezdni oraz zmianę nawierzchni jezdni na inny rodzaj kamienia bardziej przyjaznego rowerzystom (obecnie przejazd rowerem przez plac Krasieńskich to horror, niezależnie czy próbuje się przejechać legalnie jezdnią czy nielegalnie chodnikiem).</p>		<p>Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane.</p> <p>Zastosowane zostaną środki fizycznego uspokojenia ruchu.</p> <p>Miejsca postojowe zostaną zlokalizowane w miejscach będących wynikiem szerokości chodników, lokalizacji wjazdów bramowych oraz ew. nasadzeń zieleni. Nawierzchnia pl. Krasieńskich zostanie dostosowana do ruchu rowerów. Założenia remontu placu zostaną wypracowane na warsztatach poprzedzających etap projektowania.</p>
--	--	---	--	--

29	Dominik Gadowski	Rozwiązań projektowych	<p>Zdecydowanie opowiadam się za wariantem II, do którego mam następujące uwagi i komentarze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Objęcie Miodowej i sąsiednich ulic strefą Tempo 30 jest rozsądnym pomysłem. Ruch samochodów w tej części miasta to ruch lokalny i nie ma żadnych argumentów przeciwko przekształceniu jej w miejsce bezpieczniejsze dla pieszych i rowerzystów. 2. Proponuję likwidację nie jednej, ale obu zatok przystankowych na pl. Krasińskich. Przystanki na placu są często wykorzystywane przez turystów z Europy, którzy szukając odpowiedniego autobusu przechodzą przez jezdnię poza pasami, tak jak w krajach wysokiej cywilizacji. 3. W mojej opinii jako byłego pilota wycieczek ulica Długa powinna posiadać miejsca parkingowe tylko dla autokarów. Pl. Krasińskich i Barbakan często służą jako punkty startowe zwiedzania Warszawy, w okolicy (i w całym mieście) miejsc parkingowych dla autokarów jest zdecydowanie za mało i piloci zazwyczaj wypuszczają turystów na przystankach, blokując autobusy. W sezonie Świętojerska służy za parking autokarowy, ale po otwarciu Polin wypełnia się błyskawicznie już wcześniej rano. 4. Proponuję ustawienie dodatkowych znaków, przypominającym rowerzystom, że w strefie Tempo 30 są zobowiązani do korzystania z jezdni. 5. W mojej opinii zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych i taksówek jest znacznie większe, niż proponowane. Miejsc ogólnych powinno być mniej, Miodowa to przecież strefa śródmiejska z dobrą obsługą komunikacją miejską. 6. Zieleniec nad tunelem trasy W-Z to bardzo dobry pomysł. Powstanie porządny punkt widokowy. 7. Nawierzchnia chodnika powinna nawiązywać do Krakowskiego Przedmieścia, dla jezdni proponuję rozwiązanie trzy pasy granitu dopasowane do rozstawu kół Solarisa Urbino i wypełnienie przestrzeni pomiędzy nimi brukiem. W ten sposób autobusy jadą po równej nawierzchni, rowery mają pseudopasy zachęcające do korzystania z jezdni a samochody są spowolnione jazdą po bruku. Przy takim układzie również progi wypowowe wyglądają estetyczniej. 8. Popieram ograniczenie parkowania na Podwalu, nie tylko "do 2 godzin". Chodnik wzdłuż murów obronnych, którym chodzą wycieczki (często szkolne, do pomnika Małego Powstańca) jest kilkakrotnie za wąski w stosunku do natężenia ruchu pieszego. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. uwaga przekazana do Inżyniera Ruchu 4. nie uwzględniono 5. nie uwzględniono 6. uwzględniono 7. uwzględniono w części dotyczącej chodników 8. nie uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Ulica zostanie objęta strefą Tempo 30. Na pl. Krasińskich przewidziano likwidację zatoki autobusowej w kierunku południowym i zachowanie zatoki w kierunku północnym. Nie przewidziano likwidacji miejsc parkingowych na ul. Długiej. Nawierzchnia jezdni i chodników będzie nawiązywać do Krakowskiego Przedmieścia.</p>
----	------------------	------------------------	---	---	---

30	Sylwia Strzelecka	Rozwiązań projektowych	<p>Jeśli mogę to chcę się wypowiedzieć za wariantem bez pasa dla rowerzystów. Dlaczego? Już pisze, ponieważ ul. Miodowa poruszają się turyści, którzy zwiedzają naszą stolicę i nie raz widziałam jak zaczepiali także i mnie prosząc o pomoc gdzie można zaparkować. My miejscowi jakoś sobie dajemy radę rowerem, ale Warszawa to europejska stolica i powinniśmy być otwarci na naszych turystów polskich i zagranicznych.</p> <p>Prawda jest taka, że ciasnota i udogodnienia dla wszystkich nie są dobrym pomysłem, bo przy kolizji polskiego rowerzysty z zagranicznym turystą poruszającym się samochodem z wypożyczalni będą duże problemy i kosztownie drogie uszkodzenia.</p> <p>Wzięłam te aspekty sprawy pod uwagę i wole wariant bez rowerzystów.</p> <p>Sama też się poruszam rowerem, ale mogę wybrać inne drogi dojazdu i też trafie i dojadę, bo przecież rowerzyści poruszający się rowerami są miejscowi - dajmy radę - nie chcemy nikomu przeszkadzać, bo przecież za jakiś czas też będziemy się poruszać autami jak nam przybędzie lat. Rower to transport przejściowy, tymczasowy.</p>	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Ruch rowerowy będzie się odbywał po jezdni.
31	Maurycy Ciamciara	Rozwiązań projektowych	<p>Jestem mieszkańcem ulicy Miodowej i zgodnie z prośbą Państwa pragnę przedstawić moją propozycję w ramach przebudowy mojej ulicy.</p> <p>1. Zdecydowanie jestem za tym, by ulica Miodowa miała przede wszystkim ograniczenie prędkości do 30 km/h, miała dwie ścieżki rowerowe, proponuję wyniesienie skrzyżowań do poziomu chodnika na wzór skrzyżowań holenderskich, tak by ograniczyć prędkość "szaleńców drogowych", których obecnie nie brakuje na naszej ulicy, szczególnie w godzinach późnopołudniowych, wieczornych i nocnych (motocykliści). Proponuję także modernizację i znacznie lepsze oznaczenie przejścia dla pieszych przy ul. Kapitulnej (może także przejście wyniesione do poziomu chodnika i dobrze oznaczone). Wielokrotnie osobiście widziałem przypadki przejeżdżania aut na czerwonym dla nich świetle. Dochodzi tu często do niebezpiecznych sytuacji, kiedy pieszy prawie zostanie potrącony. Sam wielokrotnie po kilka razy oglądam się chcąc przejść przez jezdnię nawet na zielonym dla mnie świetle.</p> <p>2. Jeśli chodzi o chodniki, to proszę nie wyklądać ich kostką granitową, to jest straszne, chodzi się po niej bardzo źle, walizki się psują, ludzie się potykają. Są okropne. Proponuję płyty chodnikowe takie jak na Krak. Przedm.</p> <p>3. Jeśli chodzi o miejsca parkingowe to proponuję, by były bardziej wyznaczone dla aut, z palikami które uniemożliwiłyby głębszy wjazd na chodniki.</p>	<p>1. uwzględniono</p> <p>2. uwzględniono</p> <p>3. uwzględniono</p>	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane, ruch zostanie uspokojony za pomocą wyniesionych skrzyżowań i ograniczenia prędkości. Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana. Chodniki będą wyłożone płytami kamiennymi. Miejsca postojowe zostaną wyznaczone w zatokach oddzielonych od chodnika.
32	Piotr Prusik	Rozwiązań projektowych	<p>1. Rozszerzenie strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h o następujące ulice: Plac Krasińskich, Miodowa, Długa, Bielańska (Solidarności - Długa), Bohaterów Getta, Barokowa, Leona Schillera, Kapucyńska, Senatorska (Miodowa - Podwale), Podwale (Senatorska - Kilińskiego), Kilińskiego, Kapitulna</p> <p>2. Zachowanie pasów rowerowych na ulicy Miodowej i wyznaczenie ich na Placu Krasińskiego. Likwidacja pasów rowerowych mogłaby spowodować wybranie przez</p>	<p>1. uwzględniono</p> <p>2. nie uwzględniono</p> <p>3. uwzględniono</p> <p>4. uwzględniono w zakresie skrzyżowań z ul.</p>	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Zaproponowane zostanie wprowadzenie strefy Tempo30 na

		<p>rowerzystów jazdę po chodniku zamiast po jezdni. Dodatkowo rezygnacja z lewoskrętu z Miodowej w Senatorską. Zachowanie ciągłości pasów rowerowych przy wszystkich skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.</p> <p>3. Odwrócenie kierunku ruchu na ulicach Kilińskiego, Podwale i Senatorskiej (Podwale - Miodowa).</p> <p>4. Wyniesienie powierzchni następujących skrzyżowań do poziomu chodnika: Podwale/Kapitulna/Piekarska Miodowa/Schillera Miodowa/Kapitulna/Kapucyńska Miodowa/Senatorska/Krakowskie Przedmieście Wyniesienia powinny być "ostrzejsze" niż te, zastosowane na Krakowskim Przedmieściu. Jeśli to okaże się niemożliwe wyniesienia powinny być "ostre" od strony ulic nieobsługiwanych komunikacją miejską.</p> <p>5. Zmiana przekroju jezdni na placu Krasieńskich: Zachowanie po jednym pasie ruchu w każdą stronę oraz po jednym pasie rowerowym w każdą stronę. Na odcinku Świętojska - wyjazd z garażu podziemnego pośrodku jezdni stworzenie pasa zieleni rozdzielającego kierunki ruchu (możliwe nasadzenia drzew na pasie). Proponuję wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych przy wyjeździe z garażu podziemnego - wspomniany pas zieleni spełni rolę azylu. Na odcinku wyjazd z garażu podziemnego - Długa rezygnacja z wyspy rozdzielającej kierunki ruchu. Przekrój: 2 pasy ruchu w stronę Świętojskiej, 1 pas ruchu w stronę Miodowej oraz po jednym pasie rowerowym w każdą stronę. Likwidacja zatok autobusowych na przystanku - w stronę Miodowej wykonanie "rowerowego przystanku wiedeńskiego" czyli podniesienie pasa rowerowego do poziomu chodnika, postój autobusu na pasie ruchu ogólnego. W stronę Świętojskiej wykonanie "rowerowego przystanku wiedeńskiego", postój autobusów na pasie ruchu ogólnego. Pozostaje możliwość ominięcia autobusu drugim pasem ruchu, dzięki temu podczas postoju autobusu nie zablokuje się skrzyżowanie Miodowa/Długa. Rezygnacja z wyznaczenia dodatkowego lewoskrętu z placu Krasieńskich w Długą.</p> <p>6. Parkowanie: Wykonanie zatok do parkowania równoległego przy Miodowej jak na rysunku "wariant 1", z wyjątkiem wykonywania jednej zatoki na postój jednego samochodu. Zabezpieczenie zatok, aby nie wystąpiło zjawisko znane z ulic Kopernika i Świętokrzyskiej - czyli skośne parkowanie w zatokach i blokowanie tym samym pasa rowerowego.</p> <p>7. Nowe przejścia dla pieszych:</p>	<p>Schillera i Kapitulną-Kapucyńską</p> <p>5. uwzględniono w części</p> <p>6. nie uwzględniono</p> <p>7. uwzględniono</p> <p>8. uwzględniono</p> <p>9. śluzę tak, postój nie</p> <p>10. uwzględniono</p> <p>11. uwzględniono</p> <p>12. nie uwzględniono</p>	<p>wskazanym obszarze. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane. Kierunek ruchu na Podwalu zostanie odwrócony. ruch na ul. Miodowej zostanie uspokojony poprzez m. in. wyniesienie skrzyżowań z ul. Schillera i Kapitulną-Kapucyńską. Na pl. Krasieńskich przewidziano likwidację zatoki autobusowej w kierunku południowym, wyznaczenie pasów rowerowych i wydzielenie lewoskrętu w ul. Długą. Parkowanie wyznaczono w zatokach – ich lokalizacja wynika z możliwości terenowych. Wyznaczone zostanie nowe przejście dla pieszych przy garażu na placu oraz możliwość przejścia na wszystkich skrzyżowaniach. Zrezygnowano z sygnalizacji na ul. Kapitulnej i przejścia dla pieszych na wysokości posesji nr 18. Przewidziano wprowadzenie zieleni ulicznej, małej</p>
--	--	---	--	---

			<p>Przy wyjeździe z garażu podziemnego na placu Krasieńskich (opisane w punkcie 5); Komplety przejść dla pieszych przy skrzyżowaniach Miodowa/Schillera, Miodowa/Kapitulna; Miodowa/Kapucyńska. Nowe przejście dla pieszych między skrzyżowaniami Miodowa/Kapitulna i Miodowa/Schillera jak w rysunku "wariant 2". Likwidacja sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przy Kapucyńskiej. 8. Nasadzenia drzew w jak największej ilości na Długiej i Miodowej. 9. Zmiana przekroju ulicy Długiej jak na rysunku "wariant 2", z dwoma zastrzeżeniami, aby na Długiej przy skrzyżowaniu z Miodową wygospodarować miejsce na postój taksówek na jezdni oraz aby możliwe było wykonanie śluz rowerowych opisanych w punkcie 11. 10. Ustawienie dużej ilości stojaków rowerowych (tak, aby nie przeszkadzały w ruchu pieszych, część może być zlokalizowana w zatokach dostępnych z poziomu jezdni) przy wejściach do budynków, lokalach usługowych, zieleńcach, ławkach, przy wszystkich przystankach autobusowych) - na wszystkich ulicach wymienionych w punkcie 1. 11. Inne rozwiązania rowerowe: Dopuszczenie kontraruchu rowerowego na ulicach Senatorskiej, Podwale, Kilińskiego (po odwróceniu kierunku ruchu), Kapitulnej. Tam gdzie to możliwe zastosowanie kontrapasa, w przypadku braku miejsca użycie oznakowania pionowego. Wyznaczenie śluz rowerowych na wszystkich wlotach skrzyżowań Miodowa/Długa, Miodowa/Senatorska, Plac Krasieńskich/Świętojerska. Niektóre śluzy byłyby pozbawione pasa dojazdowego. Oprócz tego, wyznaczenie śluz do skrętu "na dwa" na skrzyżowaniu Miodowa/Senatorska (do skrętu w lewo z Miodowej w Senatorską), na skrzyżowaniu Miodowa/Długa (do skrętu w lewo z Miodowej w Długą oraz do skrętu w lewo z Placu Krasieńskich w Długą) oraz na skrzyżowaniu Plac Krasieńskich/Świętojerska (do skrętu w lewo z Placu Krasieńskich w Świętojerską oraz do skrętu w lewo z Bonifratskiej w Świętojerską). Wykonanie wysp rozdzielających kierunki ruchu przy wylocie kontrapasa rowerowego z Kapucyńskiej oraz rozpoczęciu kontrapasa na ulicy Senatorskiej. 12. Nawierzchnia jezdni: Na Miodowej zastosowanie asfaltowej nawierzchni jezdni - z wyjątkiem skrzyżowań wymienionych w punkcie 4 - tam nawierzchnia skrzyżowań powinna być taka sama, jak nawierzchnia chodników przy nich. Na Placu Krasieńskich wyremontowanie i wyrównanie istniejącej nawierzchni.</p>		<p>architektury i stojaków rowerowych. Przewidziano wspomniane w uwadze rozwiązania rowerowe. Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana z kamienia.</p>
33	Aleksandra Wojtyńska	Rozwiązań projektowych	Bardzo proszę o nielikwidowanie pasów rowerowych na Miodowej. Korzystam z nich prawej codziennie.	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Ruch rowerowy będzie się

					odbywał po jezdni z zastosowaniem elementów uspokojenia ruchu.
34	Anna Strasz	Rozwiązań projektowych	<p>W mojej opinii wyznaczenie miejsc postojowych dla autokarów na Długiej nie jest dobrym pomysłem ze względu na to, że są w pobliżu trzy tłumnie odwiedzane kościoły (OO. Dominikanów, OO. Paulinów oraz katedra wojskowa). Ulica Długa jest zatem najbliższym miejscem do zaparkowania dla tych osób.</p> <p>Ważnym dla mnie jest również argument estetyki tej przestrzeni, która straciłaby na wartości stając się miejscem parkingowym dla tak dużych pojazdów. Tym bardziej, że w niedużej odległości - przy ul. Świętojerskiej (koło ambasady chińskiej) - takowy parking już istnieje!</p>	uwzględniono	Na ul. Długiej przewidziano miejsca do postoju autokarów obsługujących imprezy okolicznościowe. Nie są to miejsca parkingowe, mają służyć wyłącznie krótkoterminowemu postojowi
35	Paweł Toński	Rozwiązań projektowych	<p>uwzględnić, że wariant nr 2 z zamieszczonych tu: http://www.konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/jaka-ma-byc-ul-miodowa jest korzystniejszy dla miasta, rowerzystów i pieszych. Miodowa z mniejszym i wolniejszym ruchem samochodowym ma szansę wypięknąć i może zostanie odzyskana dla ludzi. Z kolei pas dla rowerzystów nie ma znaczenia przy wolniejszym ruchu – obecnie ilekroć przejeżdżam rowerem przez Miodową, to i tak główną przeszkodą są autobusy i samochody (mimo wydzielonego pasa). Przy zwolnionym ruchu (pod warunkiem wymuszenia zwolnienia przez wyniesione tarcze skrzyżowań) nie będzie problemu.</p>	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
36	Jarosław Ossowski	Rozwiązań projektowych	<p>Jestem za nieznacznym zwężeniem jezdni ul. Miodowej, pozostawieniem pasów rowerowych w obu kierunkach, uzupełnieniem zieleni ulicznej - czyli wariantem nr 1 remontu. Nie popieram kamiennej nawierzchni ulicy, która nie sprawdza się na Krakowskim Przedmieściu i placu Krasieńskich (zła jakość prac, duży ruch autobusów).</p>	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia, z zastrzeżeniem usunięcia wad zidentyfikowanych na Krakowskim Przedmieściu. Ruch autobusowy na Miodowej jest znacznie mniejszy niż na Krakowskim Przedmieściu.

37	Ingeborga Janikowska-Lipszyc	Rozwiązań projektowych	<p>1. Niemal codziennie jeżdżę Miodową I Krakowskim Przedmieściem do pracy na rowerze. Bardzo proszę - nie likwidujcie pasów rowerowych i nie zmieniajcie Miodowej na wzór Krakowskiego Przedmieścia!</p> <p>Mam porównanie - po Krakowskim Przedmieściu zwyczajnie strach czasem jechać na rowerze, autobusy nie respektują mijania rowerzystów w bezpiecznej odległości, a kamienna nawierzchnia z rynsztokami bywa w czasie deszczu bardzo niebezpieczna. Miodowa nie jest ulicą, która masowo przemierzają się piesi - i raczej nie będą, bo nie ma tam zbyt wielu atrakcji turystycznych i lokali usługowych, więc nie wiem czy potrzebne jest aż tak duże poszerzenie chodnika jak w wariacie</p> <p>2. Natomiast to, co moglibyście zrobić, to zadbać o jakość nawierzchni jezdni - w miejscach, gdzie obecnie są pasy rowerowe, aż roi się od dziur - stwarzają one realne zagrożenie dla jadącego pasem.</p>	<p>1. nie uwzględniono</p> <p>2. uwzględniono</p>	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. ruch rowerowy będzie odbywał się po jezdni, z zastosowaniem elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia będzie wykonana z kamienia, z zastrzeżeniem usunięcia wad zidentyfikowanych na Krakowskim Przedmieściu.
38	Mariusz Kałczewiak	Rozwiązań projektowych	opowiadam się za wariantem drugim, z uspokojeniem ruchu i znacznym poszerzeniem chodników. W miarę możliwości proszę o zachowanie pasów rowerowych.	Uwzględniono w części	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane.
39	Maciej Wodzyński	Rozwiązań projektowych	<p>Moim zdaniem ul. Miodowa po remoncie powinna zdecydowanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nie mieć wydzielonych chodników, ścieżki rowerowej i jezdni - powinna być jednolita nawierzchnia, o jednej wysokości, bez krawężników itp. - dopuszczony powinien być ruch pieszych, rowerów i samochodów, ale bez wydzielonych "torów poruszania" - coś jak plac, po którym mogą jeździć wszyscy, - być bez żadnych pasów, zebr dla pieszych, świateł drogowych, - nawierzchnia kamienna (nie musi to być ten sam kamień, co na Krakowskim Przedmieściu), jednolita (bez wyróżniania kolorami czy czymkolwiek innym "obszaru" pieszych, samochodów czy rowerów. 	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Ze względu na duży ruch samochodów i autobusów rozwiązanie z brakiem wydzielonej jezdni nie jest akceptowalne.

40	Jarosław Hirny - Budka	Rozwiązań projektowych	<p>w związku z zaproszeniem do konsultacji społecznych przy okazji przygotowywanego remontu ul Miodowej, chciałbym przedstawić kilka uwag od siebie.</p> <p>1. Co do relacjonowaniem w mediach dyskusji o tym, czy wyznaczyć oddzielny pas rowerowy kosztem węższego chodnika, czy ograniczyć prędkość na ulicy do 30 km/h i takiego pasa nie wyznaczać, jako niedzielny rowerzysta i codzienny kierowca zdecydowanie skłaniam się ku tej pierwszej opcji. Jazda rowerem po Krakowskim Przedmieściu lub Nowym Świecie, na którym to drugie rozwiązanie od dawna funkcjonuje, jest bardzo nieprzyjemna — wyprzedzanie jest na ścisk, a samochody ani autobusy i tak nie przestrzegają ustalonego ograniczenia prędkości.</p> <p>2. Popieram zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, ale prosiłbym o dopuszczenie gdzieś, w jakiejś formie wyjątku na niedziele od 9 do 14. Wiąże się to z niedzielnymi nabożeństwami w cerkwi oo. Bazylianów, na które przychodzi po kilkaset osób - często zmotoryzowanych, jako że jest to parafia dla grekokatolików z całej Warszawy i jej okolic — i już dziś, przed remontem, znalezienie w tych godzinach miejsca do zaparkowania na Miodowej, Schillera lub Długiej jest bardzo trudne. Być może w niektórych miejscach można by dopuścić okresowe wyłączenie zakazu parkowania?</p> <p>3. Cerkiew ta przed wojną charakteryzowała się "baldachimem" nad wejściem, widocznym np. tutaj: http://www.warszawa1939.pl/index.php?r1=miodowa_16&r3=0. Być może przy okazji remontu ulicy można by też porozumieć się z parafia i przedyskutować jej wspólne odtworzenie? Ulica na pewno by na tym zyskała. :-)</p>	<p>1 nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane. Miejsca postojowe będą wyznaczone w zatokach, w pozostałych miejscach nie ma możliwości dopuszczenia parkowania zgodnie z przepisami. Duży publiczny parking znajduje się pod pl. Krasieńskich. Odbudowa baldachimu może zostać zrealizowana przez właściciela budynku, po uzgodnieniu z konserwatorem zabytków.</p>
41	Łukasz Kremky	Rozwiązań projektowych	<p>W mojej ocenie należy wybrać wariant 2., zakładający znaczącą zmianę wyglądu ulicy Miodowej.</p> <p>Wariant 1. należy odrzucić ze względu na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zbyt mały zakres zmian względem stanu obecnego - przebudowa w wariantcie 1. zakłada w dużej mierze odtworzenie stanu obecnego, jedynie szerokość jezdni zostaje nieznacznie zredukowana i wyznaczone zatoki parkingowe. Charakter ulicy nie ulega zatem zmianie. Poprawia się jedynie estetyka, lecz przestrzeń nie staje się w znaczący sposób bardziej zachęcająca dla pieszych. Tym samym nie uzyskujemy ulicy, która przyciągałaby ludzi, zachęcała do spaceru, spędzenia czasu w przestrzeni publicznej, - zmniejszenie liczby miejsc parkingowych - w wariantcie 1. ich liczba ulega zmniejszeniu o 16, co nie jest korzystne. Należy zniechęcać do użytkowania samochodu w centrum miasta poprzez spowalnianie ruchu i zwężanie ulic, lecz powinno się zapewnić podstawową infrastrukturę parkingową np. dla mieszkańców. Znikają także miejsca dla taksówek, co dodatkowo zmniejsza dostępność tego środka transportu, - brak spowolnienia ruchu samochodowego poprzez ograniczenia prędkości i spowalnianie 	<p>1. nie uwzględniono 2. uwzględniono 3. nie uwzględniono 4. uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Na ul. Długiej przewidziano miejsce do krótkoterminowego postoju autokarów – nie dopuszcza się parkowania autokarów w tym miejscu, wyznaczone miejsca znajdują się na ul. Świętojerskiej.</p>

			<p>ruchu, przez co Miodowa wciąż pozostaje ulicą ruchliwą i hałaśliwą, na której ruch pojazdów traktowany jest priorytetowo.</p> <p>W mojej ocenie należy zrealizować wariant 2., zakładający istotną przebudowę, ponieważ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dochodzi do stworzenia atrakcyjnej i estetycznej przestrzeni miejskiej, która sprzyja aktywności społecznej i w której priorytetowo traktuje się pieszego, - dzięki wprowadzeniu strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h spowalnia się ruch pojazdów, co skutkuje mniejszym hałasem i zwiększonym bezpieczeństwem. Wytyczone zostaje także więcej przejść dla pieszych, co ułatwia poruszanie się pieszych. Spowolniony ruch umożliwia swobodne poruszanie się rowerzystom, tym samym wydzielona infrastruktura dla rowerów staje się zbędna, - liczba miejsc parkingowych pozostaje na niemalże niezmiennym poziomie, - estetycznie i funkcjonalnie nawiązuje on do okolicznej zabytkowej zabudowy. <p>W wariantcie 2. sugerowałbym wprowadzenie kilku poprawek, które zwiększają wygodę korzystania z ulicy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zapewnienie geometrii ulicy Długiej umożliwiającej postój autokarów turystycznych (jak w wariantcie 1.)- rejon Starego i Nowego Miasta jest rejonem o wysokich walorach turystycznych i jest chętnie odwiedzany przez gości z Polski i z zagranicy, dlatego należy zadbać o przestrzeń dla postoju autokarów, którymi turyści docierają w ten rejon, 2. wytyczenie dodatkowych przejść dla pieszych przez ulicę Miodową na wysokości ulicy L. Schillera, 3. uwzględnienie w projekcie zjazdów indywidualnych dla posesji (których brakuje w załączonej do konsultacji ilustracji), 4. ustawienie elementów tzw. małej architektury wzdłuż krawędzi chodników (np. donic z kwiatami, stojaków na rowery), by uniemożliwić nielegalne parkowanie pojazdów, a także poprawić estetykę przestrzeni. 		Zachowana zostanie możliwość przekroczenia jezdni przy ul. Schillera.
42	Grzegorz Stępiak	Rozwiązań projektowych	Opowiadam się za wariantem 1 zaproponowanych zmian na ulicy Miodowej, w szczególności zależy mi na pozostawieniu pasów dla rowerów oraz nawierzchni z asfaltu. Zabieram głos w konsultacjach, ponieważ przejazd ul. Miodową jest częścią mojego codziennego powrotu z pracy ze Śródmieścia na Żoliborz. Po mieście najczęściej poruszam się rowerem i bardzo chwalę sobie obecne pasy rowerowe na Miodowej.	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane, nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia

43	Grzegorz Zaleski	Rozwiązań projektowych	Zdecydowanie opowiadam się po stronie wariantu II - po zrealizowaniu tego wariantu ulica ma szansę być bardziej reprezentacyjną niż w przypadku realizacji wariant pierwszego.	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
44	Marcin Grzelczyk	Rozwiązań projektowych	<p>W związku z remontem ul. Miodową widziałbym generalnie bardziej w wariacie 1 z niewielkimi korektami. Proponuję skupienie się na jakości wykonania oraz detalach.</p> <p>1) Przede wszystkim zważywszy na lokalną społeczność oraz bliskość do zabytków jestem przeciwny redukcji miejsc parkingowych. Przypominam, że bardzo często pod Ministerstwem Zdrowia ustawiają się choćby wozy mediów, które nie tylko blokują ruch rowerowy na drodze dla rowerów ale także chodnik i niejednokrotnie ulicę.</p> <p>2) Proponowałbym likwidację bądź maksymalną redukcję szerokości pasa dla rowerów na drodze. Ruch w tym miejscu jest bardzo spokojny i cykliści mogą używać zgodnie z przepisami ulicy.</p> <p>3) Nawiązując do dwudziestolecia międzywojennego oraz rangi ulicy przywróciłbym oświetlenie gazowe (latarnie), które obecnie są praktycznie bezobsługowe (również zasilane energią słoneczną).</p> <p>4) W trosce o bezpieczeństwo pieszych zastosowałbym wmontowane w nawierzchnię migające diody (podobne jak te na pl. Bankowym) na wysokości przejść dla pieszych.</p> <p>5) Zdecydowanie powinno zostać wyeksponowane wejście do kanałów przy skrzyżowaniu z ul. Długą (np. poprzez punkowy reflektor zamontowany na jednym z budynków).</p> <p>6) Chodniki nie powinny być poszerzone z uwagi na mały ruch pieszych w tym rejonie oraz brak lokali gastronomicznych z tzw. ogródkami.</p> <p>7) Warto pomyśleć o zagospodarowaniu "zaplecza" Pałacu Biskupów i siedziby ZUS między pomnikiem Nike i ul. Miodową.</p>	<p>1. uwzględniono w części</p> <p>2. uwzględniono</p> <p>3. nie uwzględniono</p> <p>4. nie uwzględniono</p> <p>5. uwzględniono</p> <p>6. nie uwzględniono</p> <p>7. nie uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.</p> <p>Miejsca postojowe zostaną wyznaczone w zatokach parkingowych. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane.</p> <p>Migające diody nie komponują się z zabytkowym charakterem ulicy.</p> <p>Wejście do kanałów pozostanie wyeksponowane.</p> <p>Chodniki zostaną poszerzone do szerokości odpowiednich dla Śródmieścia Warszawy.</p>
45	Bracia Mniejsi - Kapucyni	Rozwiązań projektowych	<p>W związku z remontem ul. Miodową widziałbym generalnie bardziej w wariacie 1 z niewielkimi korektami. Proponuję skupienie się na jakości wykonania oraz detalach.</p> <p>1) Przede wszystkim zważywszy na lokalną społeczność oraz bliskość do zabytków jestem przeciwny redukcji miejsc parkingowych. Przypominam, że bardzo często pod Ministerstwem Zdrowia ustawiają się choćby wozy mediów, które nie tylko blokują ruch rowerowy na drodze dla rowerów ale także chodnik i niejednokrotnie ulicę.</p> <p>2) Proponowałbym likwidację bądź maksymalną redukcję szerokości pasa dla rowerów na drodze. Ruch w tym miejscu jest bardzo spokojny i cykliści mogą używać zgodnie z przepisami ulicy.</p> <p>3) Nawiązując do dwudziestolecia międzywojennego oraz rangi ulicy przywróciłbym oświetlenie gazowe (latarnie), które obecnie są praktycznie bezobsługowe (również zasilane energią słoneczną).</p> <p>4) W trosce o bezpieczeństwo pieszych zastosowałbym wmontowane w nawierzchnię</p>	<p>1. uwzględniono w części</p> <p>2. uwzględniono</p> <p>3. nie uwzględniono</p> <p>4. nie uwzględniono</p> <p>5. uwzględniono</p> <p>6. nie uwzględniono</p> <p>7. nie uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.</p> <p>Miejsca postojowe zostaną wyznaczone w zatokach parkingowych. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane.</p> <p>Migające diody nie komponują się z zabytkowym charakterem ulicy.</p>

			<p>migające diody (podobne jak te na pl. Bankowym) na wysokości przejść dla pieszych.</p> <p>5) Zdecydowanie powinno zostać wyeksponowane wejście do kanałów przy skrzyżowaniu z ul. Długą (np. poprzez punkowy reflektor zamontowany na jednym z budynków).</p> <p>6) Chodniki nie powinny być poszerzone z uwagi na mały ruch pieszych w tym rejonie oraz brak lokali gastronomicznych z tzw. ogródkami.</p> <p>7) Warto pomyśleć o zagospodarowaniu "zaplecza" Pałacu Biskupów i siedziby ZUS między pomnikiem Nike i ul. Miodową.</p>		<p>Wejście do kanałów pozostanie wyeksponowane. Chodniki zostaną poszerzone do szerokości odpowiednich dla Śródmieścia Warszawy.</p>
46	Zielone Mazowsze	Rozwiązań projektowych	<p>Uwagi ogólne:</p> <p>1) Korzystniejszym wariantem z punktu widzenia wyważenia interesów pieszych i rowerzystów jest wariant z pasami rowerowymi. Jak pokazuje przykład Krakowskiego Przedmieścia, brak wydzielonych pasów rowerowych przy dużym natężeniu ruchu autobusowego powoduje, że znaczna część rowerzystów korzysta z chodników. Na Miodowej należy się spodziewać dodatkowo ruchu samochodowego prywatnych.</p> <p>2) Wybór wariantu z pasami rowerowymi nie powinien przy tym wykluczać zastosowania rozwiązań uspokajających ruch, w szczególności wyniesionych tarcz skrzyżowań, korzystnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i warunków ruchu pieszych niezależnie od rozwiązań rowerowych.</p> <p>3) Wyłukowania na skrzyżowaniach powinny naprowadzać samochód skręcający w prawo na pas ruchu ogólnego, a nie na pas rowerowy.</p> <p>4) Na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną warto wykorzystać wynikającą z nowelizacji przepisów możliwość wykonania linii zatrzymania dla rowerzystów bliżej skrzyżowania niż dla samochodów.</p> <p>5) W projekcie należy przewidzieć miejsca do parkowania rowerów, zwłaszcza przy budynkach uczelni. Mogą one równocześnie zabezpieczać przed parkowaniem samochodów na chodniku.</p> <p>Uwagi dot. placu Krasińskich:</p> <p>1) W kierunku Muranowskiej - przed skrzyżowaniem ze Świętojerską - pas rowerowy powinien płynnie przechodzić w prawy pas ruchu ogólnego, a pas samochodowy w lewy pas ruchu ogólnego. Takie rozwiązanie wskazuje kierowcom jadącym lewym pasem, że w przypadku chęci zmiany pasa na prawy, powinni zwrócić uwagę, czy nie zajeżdżają drogi rowerzyście jadącemu na wprost.</p> <p>Ślepe zakończenie pasa rowerowego linią naprowadzającą kierowców przed rowerzystę zachęca do zajeżdżania drogi rowerzystom jadącym na wprost, niepotrzebnie zwiększając ryzyko kolizji.</p> <p>2) W kierunku Miodowej – należy skrócić pas do skrzyżowania w lewo i wprowadzić odcinek pasa dzielącego na placu i ewentualnie nowe przejście dla pieszych jak w wariant 2.</p>	<p>1. nie uwzględniono</p> <p>2. uwzględniono</p> <p>3. nie uwzględniono</p> <p>4. uwzględniono</p> <p>5. uwzględniono</p> <p><u>pl. Krasińskich</u></p> <p>1. uwzględniono</p> <p>2 uwzględniono w części</p> <p>3 nie uwzględniono</p> <p>4 nie uwzględniono</p> <p><u>Miodowa</u></p> <p>1. nie uwzględniono</p> <p>2. nie uwzględniono</p> <p>3. nie uwzględniono</p> <p>4. uwzględniono</p> <p>5. nie uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane, przy zastosowaniu elementów uspokojenia ruchu. Na pl. Krasińskich wyznaczone zostaną pasy rowerowe, z pozostawieniem 3 pasów ruchu dla pozostałych pojazdów (wydzielone lewoskręty w Długą i Świętojerską). W rejonie garażu powstanie przejście dla pieszych. Wloty ul. Długiej zostaną zwężone.</p>

		<p>3) Należy zwęzić oba wloty ul. Długiej do 6 metrów. W szczególności bezcelowe jest wydzielanie pasu do skrętu w lewo z Długiej w Miodową, dopychając samochody do odcinka, który ma być uspokojony.</p> <p>4) Zwężenia Długiej powinny zostać wykorzystane do tego, by przysunąć przejścia przez pl. Krasińskich i Miodową do skrzyżowania oraz ograniczyć jego rozmiar.</p> <p>Uwagi dot. Miodowej:</p> <p>1) Na wlocie ul. Kapucyńskiej kontrapas rowerowy powinien być oddzielony wyspą dzielącą.</p> <p>2) Należy rozważyć wprowadzenie separatora (np. wyniesionego krawężnika) w rejonie przystanków autobusowych, tak by uniemożliwić omijanie przez samochody autobusu przez linię podwójną ciągłą.</p> <p>3) Pas rowerowy w kierunku Krakowskiego Przedmieścia powinien kończyć się na przystanku autobusowym (bez odcinka do Senatorskiej). Większość samochodów skręca na skrzyżowaniu w prawo, a rowerzyści jadą prosto. Efektem zaproponowanej organizacji ruchu byłoby niebezpieczne ustawianie się rowerzystów po prawej stronie pojazdów skręcających w prawo. Ponadto za skrzyżowaniem już nie ma pasa ruchu dla rowerów i mogłoby dochodzić do konfliktów w sytuacji, gdy rowerzyści i autobusy próbują się zmieścić na jednym pasie.</p> <p>4) Na skrzyżowaniu ul. Miodowej z Senatorską, w przypadku zastosowania sygnalizacji świetlnej (a nie np. wyniesionej tarczy skrzyżowania), wskazane byłoby zastosowanie służby rowerowej, ułatwiającej ustawianie się rowerzystów do jazdy na wprost (w kierunku Krakowskiego Przedmieścia) przed samochodami.</p> <p>5) W projekcie powinna zostać uwzględniona droga dla rowerów lub ciąg pieszo-rowerowy prowadzący południowym obrzeżem zieleńca przy pomniku Nike, od Miodowej do skrzyżowania Nowy Przejazd / Daniłowiczowska (teren ten jest własnością m.st. Warszawy) jako alternatywy dla ul. Senatorskiej. Połączenie tego ciągu z jezdnią ul. Miodowej może wymagać korekty lokalizacji przystanku autobusowego.</p>		
--	--	--	--	--

47	Ludmiła Janion	Rozwiązań projektowych	<p>Ulicą Miodową jeżdżę kilka razy w tygodniu z Żoliborza na Uniwersytet, dlatego pozwalam sobie wziąć udział w konsultacjach społecznych.</p> <p>Zdecydowanie opowiadam się za wariantem pierwszym. Zależy mi na utrzymaniu pasów rowerowych, a nawet przedłużeniu ich na północ do ulicy Muranowskiej / Konwiktorskiej. Ciąg ulic Międzyparkowa-Bonifraterska-Plac Krasińskich-Miodowa miałby szansę stać się wygodnym korytarzem dla rowerzystów. Pomogłoby to popularyzować dojazd rowerem na Uniwersytet. studenci, uważam, są społecznością, która ma duży rowerowy potencjał.</p> <p>Uważam, że likwidacja pasów rowerowych na Miodowej skończyłaby się tak, jak na Nowym Świecie. Duża ilość autobusów i taksówek (oraz innych samochodów) sprawia, że poruszenie się rowerem po Nowym Świecie NIE jest przyjemne. Ograniczenie do 30km/h jest fikcją, której przestrzegają co najwyżej rowerzyści. Jezdnie są wąskie, a autobusy i auta przy wyprzedzaniu często NIE zachowują ostrożności. Przed Świętokrzyską tworzą się korki autobusów, w których z powodu braku pasów rowerowych stać muszą także rowerzyści. W rezultacie, wielu rowerzystów jedzie chodnikiem, mimo sporego ruchu pieszego, zmniejszając przy tym komfort pieszych na tej rzekomo przyjaznej ulicy.</p> <p>Proszę zwrócić uwagę, że na ulicy Miodowej, podobnie jak a Nowym Świecie, jest bardzo duży ruch autobusowy. Ruch rowerów razem z autobusami - nawet przy wyniesionych skrzyżowaniach - nie należałby do przyjemnych. Ograniczenie prędkości, tak jak w wielu innych miejscach, nie byłoby przestrzegane. Zapewne wielu rowerzystów wybierałoby szerokie chodniki.</p> <p>Ponadto uważam, że w centrum turystycznym Warszawy zachowanie miejsc parkingowych nie powinno być priorytetem przy przebudowie ulic. Na placu Krasińskich jest podziemny parking. Szkoda atrakcyjnej przestrzeni miejskiej, która mogłaby służyć tysiącom spacerowiczów, na zastawianie jej kilkoma samochodami.</p> <p>Ponieważ kierowcy nagminnie łamią przepisy ograniczające parkowanie na chodniku, moim zdaniem należy szczerze osłupkować chodnik.</p>	nie uwzględniono	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane, przy zastosowaniu elementów uspokojenia ruchu. W dalszej perspektywie planowane jest wyznaczenie pasów rowerowych na ul. Bonifraterskiej. Ruch autobusów na ul. Miodowej jest znacznie mniejszy niż na Nowym Świecie. Stosowanie się do ograniczenia prędkości mają wymusić fizyczne środki uspokojenia ruchu. Zachowanie liczby miejsc postojowych nie jest priorytetem planowanych zmian – miejsca parkingowe zostaną wyznaczone tam, gdzie będzie to możliwe, w zatokach oddzielonych od chodnika.</p>
----	----------------	------------------------	---	------------------	---

48	Karol Kilon	Rozwiązań projektowych	<p>Bardzo cieszę się, że poważnie podchodzicie do remontu jednej z najpiękniejszych warszawskich ulic. Stare Miasto to najcenniejsze co mamy w mieście i remont tego obszaru należy zawsze przeprowadzić z zachowaniem najwyższej staranności.</p> <p>Moim zdaniem jednak nie wzięliście jeszcze jednej możliwości pod uwagę. Czy jest możliwość aby ulicę Miodową, Kapitulną i Podwale włączyć na stałe w tkanki Starego Miasta i wyłączyć z ruchu samochodowego? Ruch z Krakowskiego Przedmieścia były kierowany w ulicę Senatorską a z Placu Krasińskich w ulicę Długą. Ulica Miodowa mogła by stać się kolejnym salonem - wizytówką miasta gdzie dozwolony byłby tylko ruch jednośladów oraz pojazdów uprzywilejowanych. Rozszerzyło by to obszar oddany turystyce oraz kulturze. Było by to idealne miejsce dla sztuki ulicznej, artystów, życia towarzyskiego, rozwoju kawiarni czy restauracji. W Warszawie mamy już dość szlaków komunikacyjnych i należy raczej walczyć z ruchem samochodowym niż wspierać go na najpiękniejszych ulicach. Dzięki Alei Solidarności, która przebiega pod Starym Miastem obszar ten nie zostanie odcięty komunikacyjnie.</p>	nie uwzględniono	Nie przewiduje się wyłączenia ul. Miodowej z ruchu kołowego. Ciąg ul. Miodowej nie posiada obecnie żadnej alternatywy – jego wyłączenie z ruchu skutkowałoby wyznaczeniem objazdu przez pl. Bankowy. Ul. Miodowa i ul. Podwale stanowią również obsługę komunikacyjną dla Starego Miasta.
49	Beata Soczyńska	Rozwiązań projektowych	<p>jako mieszkanka ul. Miodowej chciałabym wypowiedzieć się w temacie planowanych zmian.</p> <p>1. ograniczenie miejsc parkingowych - zdecydowanie byłby to duże utrudnienie nie tylko dla mieszkańców, ale także dla turystów. Posiadam abonament mieszkańca, a mimo to ma trudności w zaparkowaniu auta na przysługujących mi miejscach. W szczególności jest to problematyczne w sezonie letnim gdy duża ilość osób odwiedza starówkę. Ograniczenie parkowania na ul. Podwale i Długiej wydaje się, że tylko spotęguje ten problem.</p> <p>ograniczenie ruchu - zdecydowanie lepszym pomysłem wydaje się być ustawienie progów zwalniających zamiast ograniczenia prędkości do 30 km/h</p> <p>2. Zieleń uliczna - potrzebna. W lecie Miodowa wydaje się być pustynią.</p> <p>3. Dodatkowo, bardzo prosimy o uwzględnienie w planie zmian ul. Kapitulnej. Ulica choć wyłączona z ruchu ogólnego wciąż jest użytkowana (szczególnie przez motocyklistów i taksówkarzy), co znacząco uprzykrza życie mieszkańcom pobliskiej kamienicy. Uliczka jest szczególnie kusząca dla tych, którzy skracają sobie drogę, nawet "pod prąd". Prosimy zatem u ustanowienie jakiegoś ograniczenia wjazdu jeśli to możliwe lub chociażby ustawienie progów zwalniających</p>	<p>1 nie uwzględniono</p> <p>2. nie uwzględniono</p> <p>3. nie uwzględniono</p>	Projekt nie wpływa znacząco na liczbę miejsc parkingowych. W projekcie przewidziano zieleń uliczną. Ul. Kapitulna jest objęta zakazem wjazdu.

50	Wojciech Korczak	Rozwiązań projektowych	<p>Poniżej przedstawiam uwagi i wnioski w sprawie przebudowy ulicy Miodowej.</p> <p>1) Korzystniejszym wariantem z punktu widzenia wyważenia interesów pieszych i rowerzystów jest wariant z pasami rowerowymi. Jak pokazuje przykład Krakowskiego Przedmieścia, brak wydzielonych pasów rowerowych przy dużym natężeniu ruchu autobusowego powoduje, że znaczna część rowerzystów korzysta z chodników. Na Miodowej należy się spodziewać dodatkowo ruchu samochodowego prywatnych.</p> <p>2) Wybór wariantu z pasami rowerowymi nie powinien przy tym wykluczać zastosowania rozwiązań uspokajających ruch, w szczególności wyniesionych tarcz skrzyżowań, korzystnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i warunków ruchu pieszych niezależnie od rozwiązań rowerowych.</p> <p>3) Wyłukowania na skrzyżowaniach powinny naprowadzać samochód skręcający w prawo na pas ruchu ogólnego, a nie na pas rowerowy. Schemat takiego rozwiązania przedstawiono poniżej, z zaznaczeniem na czerwono odpowiednio wyprofilowanych łuków.</p> <p>4) Na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną warto wykorzystać wynikającą z nowelizacji przepisów możliwość wykonania linii zatrzymania dla rowerzystów bliżej skrzyżowania niż dla samochodów.</p> <p>5) W projekcie należy przewidzieć miejsca do parkowania rowerów, zwłaszcza przy budynkach uczelni. Mogą one równocześnie zabezpieczać przed parkowaniem samochodów na chodniku.</p> <p>Uwagi dot. placu Krasińskich:</p> <p>1) W kierunku Muranowskiej - przed skrzyżowaniem ze Świętojską - pas rowerowy powinien płynnie przechodzić w prawy pas ruchu ogólnego, a pas samochodowy w lewy pas ruchu ogólnego. Takie rozwiązanie wskazuje kierowcom jadącym lewym pasem, że w przypadku chęci zmiany pasa na prawy, powinni zwrócić uwagę, czy nie zajeżdżają drogi rowerzyście jadącemu na wprost. Ślepe zakończenie pasa rowerowego linią naprowadzającą kierowców przed rowerzystę zachęca do zajeżdżania drogi rowerzystom jadącym na wprost, niepotrzebnie zwiększając ryzyko kolizji.</p> <p>2) W kierunku Miodowej – należy skrócić pas do skrzyżowania w lewo i wprowadzić odcinek pasa dzielącego na placu i ewentualnie nowe przejście dla pieszych jak w wariant 2.</p> <p>3) Należy zwęzić oba wloty ul. Długiej do 6 metrów. W szczególności bezcelowe jest wydzielanie pasa do skrętu w lewo z Długiej w Miodową, dopychając samochody do odcinka, który ma być uspokojony.</p> <p>4) Zwężenia Długiej powinno zostać wykorzystane do tego, by przysunąć przejścia przez pl. Krasińskich i Miodową do skrzyżowania oraz ograniczyć jego rozmiar.</p> <p>Uwagi dot. Miodowej:</p>	<p>1. nie uwzględniono 2. uwzględniono 3. nie uwzględniono 4. uwzględniono 5. uwzględniono <u>pl. Krasińskich</u> 1. uwzględniono 2 uwzględniono w części 3 nie uwzględniono 4 nie uwzględniono <u>Miodowa</u> 1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. nie uwzględniono 4. uwzględniono 5. nie uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane, przy zastosowaniu elementów uspokojenia ruchu. Na pl. Krasińskich wyznaczone zostaną pasy rowerowe, z pozostawieniem 3 pasów ruchu dla pozostałych pojazdów (wydzielone lewoskręty w Długą i Świętojską). W rejonie garażu powstanie przejście dla pieszych. Wloty ul. Długiej zostaną zwężone.</p>
----	------------------	------------------------	---	--	---

			<p>1) Na wlocie ul. Kapucyńskiej kontrapas rowerowy powinien być oddzielony wyspą dzielącą.</p> <p>2) Należy rozważyć wprowadzenie separatora (np. wyniesionego krawężnika) w rejonie przystanków autobusowych, tak by uniemożliwić omijanie przez samochody autobusu przez linię podwójną ciągłą.</p> <p>3) Pas rowerowy w kierunku Krakowskiego Przedmieścia powinien kończyć się na przystanku autobusowym (bez odcinka do Senatorskiej). Większość samochodów skręca na skrzyżowaniu w prawo, a rowerzyści jadą prosto. Efektem zaproponowanej organizacji ruchu byłoby niebezpieczne ustawianie się rowerzystów po prawej stronie pojazdów skręcających w prawo. Ponadto za skrzyżowaniem już nie ma pasa ruchu dla rowerów i mogłoby dochodzić do konfliktów w sytuacji, gdy rowerzyści i autobusy próbują się zmieścić na jednym pasie.</p> <p>4) Na skrzyżowaniu ul. Miodowej z Senatorską, w przypadku zastosowania sygnalizacji świetlnej (a nie np. wyniesionej tarczy skrzyżowania), wskazane byłoby zastosowanie służby rowerowej, ułatwiającej ustawianie się rowerzystów do jazdy na wprost (w kierunku Krakowskiego Przedmieścia) przed samochodami.</p> <p>5) W projekcie powinna zostać uwzględniona droga dla rowerów lub ciąg pieszo-rowerowy prowadzący południowym obrzeżem zieleńca przy pomniku Nike, od Miodowej do skrzyżowania Nowy Przejazd / Daniłowiczowska (teren ten jest własnością m.st. Warszawy) jako alternatywy dla ul. Senatorskiej. Połączenie tego ciągu z jezdnią ul. Miodowej może wymagać korekty lokalizacji przystanku autobusowego.</p> <p>Są to wnioski i uwagi przygotowane przez Stowarzyszenie Zielone Mazowsze. Po uważnej analizie proponowanych wariantów oraz stanowiska Zielonego Mazowsza w całości popieram powyższe stanowisko. Proszę zatem traktować powyższe uwagi jak moje własne.</p>		
51	Agnieszka Sulenta	Rozwiązań projektowych	<p>poniżej moje uwagi do projektu ul. Miodowej:</p> <p>1, proszę o zachowanie istniejącego drzewa, które znajduje się przy ul. Miodowej, przy przystanku (przy przecięciu z al. "Solidarności"). Jest to drzewo dużych rozmiarów, które wpisało się w krajobraz tego miejsca. Żadne nowe nasadzenia nie zapewnią takiego uroku i cienia w upalne dni.</p> <p>2. proszę o nowe nasadzenia drzew w ul. Miodowej. Drzew dużych rozmiarów, dających cień w upalne dni, a nie miniaturkowych drzew które często są stosowane w nowych realizacjach ulic.</p>	<p>1. uwzględniono</p> <p>2. częściowo uwzględniono</p>	Przewidziano zachowanie drzewa i nowe nasadzenia zieleni

52	Bazylianie Roman Lepak	Rozwiązań projektowych	<p>Popieramy zaproponowany Wariant przebudowy - B: chciałbym się odnieść do dwóch aspektów tego wariantu.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. szersze chodniki- przy wejściu do naszej świątyni (Miodowa 16), bardzo często zablokowana jest przepustowość chodnika: wierni blokują swobodne przemieszczanie się przechodniom 2. ograniczenie prędkości dla samochodów do 30 km(koniecznie): w obecnej chwili, przy bardzo zniekształconej jezdni (garby, wybrzuszenia), bardzo odczuwalne są wstrząsy – drgania budynku w czasie przejazdu autobusów, cięższych samochodów. Efektem tego są pęknięcia ścian i niemożność pracy, gdyż wszystko drga. Takie ograniczenie należałoby wprowadzić od zaraz. 3. Propozycja: przy Szkole Teatralnej i Akademii Stomatologicznej zastosować swobodne przejścia na drugą stronę ulicy jak przy Uniwersytecie Warszawskim. Szerokie pasy przejścia, bliźutko znajduje się Chrześcijańska Akademia Teologiczna. W obecnej sytuacji istnieje bardzo duże niebezpieczeństwo wypadków, a jest bardzo duża liczba osób przechodzenia przez ulicę na skrót. Należało by ucywilizować te przejścia, nie utrudniać życia studentom i starszym którzy udają się na uczelnię, do świątyni czy Akademii Stomatologicznej. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględniono 2. uwzględniono 3. Uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Chodniki zostaną poszerzone a ruch kołowy uspokojony. Na wysokości ul. Schillera możliwe będzie swobodne przekraczanie jezdni pieszo.</p>
53	A.A. Langiewicz	Rozwiązań projektowych	<p>Jesteśmy mieszkańcami ulicy Miodowej. W związku z rewitalizacją ulicy uważamy, że ponieważ jest ona przedłużeniem Krakowskiego Przedmieścia, powinna być w podobny sposób wyremontowana.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uważamy że powinien być przesunięty na swoje dawne miejsce przystanek autobusowy "Kapitulna". Który powinien być faktycznie usytuowany przy ul. Kapitulnej, przy bezpiecznym przejściu ze światłami. 2. Jeśli pozostawienie przystanku przy ul. Senatorskiej jest konieczne to trzeba wg. nas wprowadzić pasy dla pieszych przy Miodowej 10. Tak aby m. in. mieszkańcy Spółdzielni Mieszkaniowej przy ul. Miodowej 12 mieli dogodnie przejście do i z przystanku autobusowego i nie musieli chodzić naokoło. 3. Czekamy na zazielenienie ul. Miodowej oraz umieszczenie estetycznych ławeczek. 4. Dla pasażerów jadących w kierunku Żoliborza potrzebna jest wiata przystankowa. Ponieważ z balkonu Izby Rzemieśniczej sypie się tynk i przystanek ten jest w ogóle zaniedbany, tak jakby pochodził z innej epoki. I oczywiście nowe chodniki, wąska jezdnia i piękne latarnie. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. uwzględniono 4. nie uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Przystanek nie może być przesunięty w rejon kościoła: byłby on zbyt krótki, by pomieścić 2 autobusy, nie ma też miejsca na wiatę. Przewidziano możliwość swobodnego przekraczania jezdni na skrzyżowaniu z ul. Kapucyńską. Nie ma miejsca na ustawienie wiaty na przystanku w kierunku Żoliborza.</p>

54	Janek	Rozwiązań projektowych	<p>Jestem mieszkańcem kamienicy przy ulicy Podwale 19. Bardzo mnie interesuje przyszły wygląd Miodowej jak i pomysł odwrócenia ruchu na ulicy Podwale.</p> <p>Problemy:</p> <p>1. Skrzyżowanie ulicy Senatorskiej z Miodową. Oba warianty zakładają odwrócenie ruchu na Podwalu co sprawi, że ruch z Podwala w Senatorską będzie bardzo blokował auta naprzeciw skręcające z Senatorskiej w Miodową w lewo. W godzinach popołudniowych jest to główny kierunek ruchu i wyjeżdżające auta z Podwala będą niepotrzebnie blokowały ten główny nurt.</p> <p>2. Odwrócenie ruchu Kapucyńska do al. Solidarności - kilka lat temu odwrócono ruch i to jest bardzo uciążliwe dla mieszkańców - mam wrażenie, że z obecnego zjazdu prawie nikt nie korzysta, w tej chwili można jedynie rowerem podjechać pod górę, poprzednia organizacja ruchu była bardzo wygodna dla mieszkańców gdy można było prosto z alei dostać się na Miodową, a teraz trzeba jechać aż na pl. Bankowy i ul. Długą objeżdżać. Zmiana kierunku ruchu odciążyla by również trasę w-z z często powstającego korka przed pl. Bankowym, część samochodów mogłaby skręcać w prawo w ul. Kapucyńską.</p> <p>Uwagi:</p> <p>3. Jeden z wariantów zakłada likwidację sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przy ul. Kapitulnej. Uważam, że nie jest to dobry pomysł, ponieważ na ul. Miodowej odbywa się regularny miejski ruch, również autobusowy, a z przejścia dla pieszych korzystają również niewidomi i dzieci (aktualnie sygnalizacja jest połączona z głosowym komunikatem informującym o zmianie świateł).</p> <p>4. Moim zdaniem nawierzchnia powinna być na całej ulicy asfaltowa, krótki fragment bruku wzdłuż pl. Krasieńskich pokazuje niedoskonałości tej nawierzchni, ciągle zapadliska i dziury, które mimo naprawy po 3 tygodniach pojawiają się znów oraz większa ilość hałasu wywołana przez jeżdżące po bruku samochody.</p> <p>5. Jestem również przeciwko wyznaczeniu miejsc parkingowych dla autokarów na ul. Długiej, która jest zabytkową ulicą, w dodatku wyłożoną brukiem, bez możliwości zawracania dla tak olbrzymich pojazdów. Nawierzchnia z bruku zostanie rozjeżdżona w krótkim czasie przez te kilku tonowe pojazdy. Parking dla autokarów jest wyznaczony wzdłuż Parku Krasieńskiego i Ambasady Chińskiej, gdzie nawierzchnia jest asfaltowa i przede wszystkim ulica nie jest ślepa.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. nie uwzględniono 4. nie uwzględniono 5. uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Odwrócenie ruchu na ul. Podwale jest podyktowane brakiem miejsca na pas do skrętu w lewo w ul. Senatorską (w kierunku Podwala). W związku z ograniczeniami ruchu kołowego na wiadukcie Pancera nie planuje się odwrócenia kierunku ruchu na ul. Kapucyńskiej. Doprowadziłoby to do niepożądanego zwiększenia natężenia ruchu na ul. Kapucyńskiej i ul. Miodowej. Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana, jezdnia będzie zwężona zaś przejście wyniesione. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia. Na ul. Długiej nie przewidziano miejsc parkingowych dla autokarów, ale miejsce do krótkiego postoju autokarów.</p>
----	-------	------------------------	---	---	---

55	Aneta Wyminko	Rozwiązań projektowych	<p>Bardzo się ciesze, że miasto w końcu zajmuje się ul Miodowa. W muzeum Fryderyka Chopina.... dziś mało kto po tej ulicy spaceruje bo tak głośny i uciążliwy jest ruch samochodowy....a szkoda bo ulica faktycznie jedna z najpiękniejszych w Warszawie....</p> <p>Ja jestem właścicielką mieszkania w budynku nr 20 na ul Miodowej (mieszkanie nr 3) także mam nadzieję, że uda się Państwu przywrócić tę ulicę do jej przedwojennego uroku</p> <p>1. Główny problem na tej ulicy to ruch samochodowy – autobusy i samochody jeżdżą bardzo szybko praktycznie przez całą dobę. Także proszę się zastanowić jak najskuteczniej zmniejszyć ruch samochodowy, może jak na Nowym Świecie dałoby się zamknąć ulicę i ograniczyć ruch do publicznego transportu. Może da się ograniczyć liczbę autobusów miejskich – po otwarciu metra może nie trzeba aż tyle autobusów, głośne i emitują zanieczyszczenia które niszczą budynki....</p> <p>2. Z dwóch wariantów, które Państwo proponujecie wolę wariant 2 bo wydaje mi się, że zmniejszy odrobinę ruch samochodowy. Co do miejsc parkingowych to nie powinno to być ważne, mieszkańców na Starym Mieście jest coraz mniej (my mamy samochody mam nadzieję, że dla mieszkańców miejsca się znajdą...) a przyjezdni powinni korzystać z transportu publicznego....</p>	<p>1. nie uwzględniono 2. uwzględniono</p>	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Nie przewiduje się wprowadzania ograniczeń w ruchu kołowym na ul. Miodowej.
56	Aleksandra Kowalska	Rozwiązań projektowych	<p>Jestem bliskim mieszkańcem ul. Miodowej, ze względu na konsultacje społeczne chciałabym przesłać kilka moich uwag:</p> <p>1. Jeden z wariantów zakłada likwidację sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przy ul. Kapitulnej. Uważam, że nie jest to dobry pomysł, ponieważ na ul. Miodowej odbywa się regularny miejski ruch, również autobusowy, a z przejścia dla pieszych korzystają również niewidomi i dzieci (aktualnie sygnalizacja jest połączona z głosowym komunikatem informującym o zmianie świateł). Nie wyobrażam sobie również likwidacji sygnalizacji przy ul. Senatorskiej, piesi wychodzący z ruchomych schodów korzystają z tego przejścia. czyba że w zamysle ul. Miodowa ma się zamienić w deptak tak jak Krakowskie Przedmieście bez ruchu samochodów osobowych? Czy takie jest docelowe założenie?</p> <p>2. Moim zdaniem nawierzchnia powinna być na całej ulicy asfaltowa, krótki fragment bruku wzdłuż pl. Krasińskich pokazuje niedoskonałości tej nawierzchni, ciągle zapadliska i dziury, które mimo naprawy po 3 tygodniach pojawiają się znów oraz większa ilość hałasu wywołana przez jeżdżące po bruku samochody.</p> <p>3. Jestem również przeciwko wyznaczeniu miejsc parkingowych dla autokarów na ul. Długiej, która jest zabytkową ulicą, w dodatku wyłożoną brukiem, bez możliwości zawracania dla tak olbrzymich pojazdów. Nawierzchnia z bruku zostanie rozjeżdżona w krótkim czasie przez te kilku tonowe pojazdy. Parking dla autokarów jest wyznaczony</p>	<p>1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. uwzględniono 4. nie uwzględniono 5. nie uwzględniono</p>	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Odwrócenie ruchu na ul. Podwale jest podyktowane brakiem miejsca na pas do skrętu w lewo w ul. Senatorską (w kierunku Podwala). W związku z ograniczeniami ruchu kołowego na wiadukcie Pancera nie planuje się odwrócenia kierunku ruchu na ul. Kapucyńskiej. Doprowadziłoby to do niepożądanego zwiększenia natężenia ruchu na ul.

			<p>wzdłuż Parku Krasińskiego i Ambasady Chińskiej, gdzie nawierzchnia jest asfaltowa i przede wszystkim ulica nie jest ślepa.</p> <p>4. Oba warianty zakładają odwrócenie ruchu na Podwalu co sprawi, że ruch z Podwala w Senatorską będzie bardzo blokował auta naprzeciw skręcające z Senatorskiej w Miodową w lewo. W godzinach popołudniowych jest to główny kierunek ruchu i wyjeżdżające auta z Podwala będą niepotrzebnie blokowały ten główny nurt.</p> <p>5. Czy brane jest pod uwagę odwrócenie ruchu Kapucyńska do al. Solidarności?- kilka lat temu odwrócono ruch i to jest bardzo uciążliwe dla mieszkańców - mam wrażenie, że z obecnego zjazdu prawie nikt nie korzysta, w tej chwili można jedynie rowerem podjechać pod górę, poprzednia organizacja ruchu była bardzo wygodna dla mieszkańców gdy można było prosto z alei dostać się na Miodową, a teraz trzeba jechać aż na pl. Bankowy i ul. Długą objeżdżać. Zmiana kierunku ruchu odciążała by również trasę w-z z często powstającego korka przed pl. Bankowym, część samochodów mogłaby skręcać w prawo w ul. Kapucyńską.</p>		<p>Kapucyńskiej i ul. Miodowej. Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana, jezdnia będzie zwężona zaś przejście wyniesione. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia. Na ul. Długiej nie przewidziano miejsc parkingowych dla autokarów, ale miejsce do krótkiego postoju autokarów.</p>
57	Katarzyna Lwińska	Rozwiązań projektowych	<p>Chciałabym się opowiedzieć za wariantem 2. Chciałabym też zaproponować, aby ulica była równa z poziomem chodnika na całej długości a nie tylko w okolicach skrzyżowań. Jeśli ruch będzie uspokojony, zapewni to łatwiejsze przejście dla pieszych a także łatwiejszy przejazd dla rowerzystów. Na Krakowskim krawężniki są bardzo wysokie i niewygodne dla rowerów a także niebezpieczne podczas gdy autobus wymija rowerzystę. Można nadal oddzielić strefę ulicy od chodnika np. donicami, które uniemożliwią wjazd samochodom</p>	<p>Uwzględniono w zakresie wyboru wariantu nie uwzględniono w zakresie uwag szczegółowych</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Ze względu na duży ruch samochodów i autobusów nie przewiduje się wyrównania poziomu jezdni i chodnika na całej długości</p>
58	Aleksander Buczyński	Rozwiązań projektowych	<p>w związku z prowadzonymi konsultacjami przebudowy ul. Miodowej, chciałbym opowiedzieć się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ZA pozostawieniem na ul. Miodowej pasów ruchu dla rowerów (jak w wariantcie 1); wspólny ruch rowerów i autobusów ćwiczymy na Krakowskim Przedmieściu i nie jest to rozwiązanie komfortowe; a na Miodowej występuje ponadto znaczący ruch samochodów osobowych; wydzielony pas rowerowy będzie dużym ułatwieniem zarówno dla kierowców jak i rowerzystów. 2. ZA wprowadzeniem elementów uspokojenia ruchu (jak w wariantcie 2); 3. ZA pozostawieniem nawierzchni asfaltowej, jako równiejszej, cichszej i trwalszej niż zastosowana na Krakowskim Przedmieściu nawierzchnia kamienna. 4. ZA wprowadzeniem dodatkowych przejść dla pieszych (jak w wariantcie 2) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. uwzględniono 3. nie uwzględniono 4. uwzględniono 5. uwaga ogólna 6. uwzględniono 7. uwzględniono 8. nie uwzględniono 9. nie uwzględniono 10. nie uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane, przy zastosowaniu elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia. Przewidziano możliwość swobodnego</p>

			<p>5. W kwestii parkowania chciałbym zwrócić uwagę, że pod placem Krasińskich od lat funkcjonuje parking podziemny na 460 miejsc, jeden z większych ogólnodostępnych w Warszawie, na którym bez problemu można znaleźć wolne miejsce. Stąd kwestia likwidacji lub nie kilkunastu miejsc postojowych na powierzchni w ogóle nie powinna mieć znaczenia w analizie wariantów.</p> <p>6. Popieram też wprowadzenie ograniczeń w parkowaniu na ul. Podwale. Ruch turystyczny związany ze Starym Miastem, w szczególności ruch autokarów, powinien być obsługiwany od strony Wisłostrady, bez konieczności lawirowania Długą, Podwalem czy Miodową. W kwestii zmian w otoczeniu ul. Miodowej popieram:</p> <p>7. zalegalizowanie dwukierunkowego ruchu rowerów na jednokierunkowym odcinku ul. Senatorskiej oraz na ul. Kapitulnej;</p> <p>8. wytworzenie ciągu spacerowo-rowerowego południowym obrzeżem zieleńca przy pomniku Nike, od Miodowej do skrzyżowania Nowy Przejazd / Daniłowiczowska (zamiana schodów na pochylnię, obniżenie krawężników); Dodatkowo postuluję:</p> <p>9. wykonanie odcinków separatorów uniemożliwiających omińnięcie autobusów zatrzymanych na przystankach - sama linia podwójna ciągła będzie nieskuteczna;</p> <p>10. korektę geometrii wlotów, tak by kierowały skręcające samochody na pas ruchu ogólnego, a nie na pas rowerowy.</p>		przekraczania jezdni na skrzyżowaniach.
59	Blandyna i Zbigniew Gwardyso wie	Rozwiązań projektowych	<p>Chcielibyśmy dołączyć nasze postulaty dotyczące przebudowy ulicy w kilku punktach.</p> <p>1. Konieczność sprawdzenia stanu technicznego przed przebudową ulicy i naprawy instalacji: wodno-kanalizacyjnej, gazowej, energetycznej.</p> <p>2. Zapewnienie oświetlenia po obu stronach ulicy - naprzemiennie.</p> <p>3. Ograniczenie prędkości do 30km/godz. również na ul. Długiej i Podwale, i wymuszenie jej przez zabudowę fotoradarów.</p> <p>4. Zachowanie odpowiednich szerokości pasów jezdni dla komunikacji autobusowej, i osobnej ścieżki rowerowej.</p>	<p>1 uwzględniono</p> <p>2. nie uwzględniono</p> <p>3. uwzględniono w części</p> <p>4 nie uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Oświetlenie przewidziano po jednej stronie ulicy. Fotoradary są poza kompetencją miasta.</p>

60	Małgorzata Filew	Rozwiązań projektowych	<p>Zmiana charakteru ulicy Miodowej z „przelotówki“ na kontynuację Krakowskiego Przedmieścia jest bardzo dobrym pomysłem. Nie wnikając w to, który plan jest lepszy jako mieszkańiec mogę tylko dodać, że niezbędne jest również zwrócenie uwagi na negatywny wpływ jaki na tę ulicę mają następujące zjawiska:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. tzw. „jadłodajnia“, przy kościele Kapucynów skupiająca bezdomnych od kilkunastu lat. Generująca na tym terenie chaos i koszarne towarzystwo w autobusach na trasie traktu królewskiego. Okoliczne krzaki przy trasie W-Z są przez tę społeczność wykorzystywane są na drzemki i jako ubikacje. Jak niby wśród tych panów ma przebiegać ścieżka turystyczna? 2. Trasa niewidomych z pobliskiego Instytutu mającego siedzibę wiedzie przez Kapitulną dzięki temu mamy głośny komunikat w słupie przy przejściu na pasach przy ul. Miodowej. Czy to jest konieczne w miejscu, do którego mieszkańcy przybywają na spacer i spotkanie z historią? 3. Ścieżka przy kościele Kapucynów łącząca Miodową z pl. Bankowym jest obsadzona krzakami, obok których strach przejść wieczorem. Służą one również jako szatnia itp bezdomnym z „jadłodajni“. Ta droga pieszka jest łącznikiem z Metrem Ratusz, powinna być jasno oznakowana i bezpieczna. 4. Nie ma też żadnej informacji dla turystów o korespondencji z busem i tramwajem przy trasie WZ. To najczęstsze pytania od turystów w tej okolicy. Brak prostych map terenu jakie można spotkać w tego typu miejscach w innych krajach Unii. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga ogólna 2. uwzględniono 3. uwaga ogólna 4. uwzględniono 	<p>Jadłodajnia znajduje się poza kompetencjami urzędu.</p> <p>Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie wyłączona, jezdnia będzie zwężona i wyniesiona do poziomu chodnika.</p> <p>Oznakowanie zostanie uzupełnione i ucztylnione.</p>
61	Władysław Łukasik	Rozwiązań projektowych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wnoszę o przywrócenie skrętu w prawo po wyjeździe z tunelu do ul. Miodowej, tak jak było to kilka lat wcześniej. Decyzja o odwróceniu kierunku ruchu na tym "ślimaku" niezrozumiała. <p>Ogranicza mocno przepustowość tunelu WZ i Mostu S-D. !!! zwłaszcza że zlikwidowano także skręt w lewo w ul. Bielańską /. Przepustowość mostu i trasy spadła radykalnie !!.</p> <p>Wręcz idiotyczna(!!!) jest ścieżka rowerowa na tym ślimaku - dla "kosmicznych" "rowerów", bo żaden normalny tam nie jedzie i nie ma prawa wyjechać z tunelu !!!.</p> <p>Przez to fatalne rozwiązanie tysiące kierowców codziennie, także w weekendy traci czas i zatruwa miasto stojąc w korku. Most i tunel zamienia w parking.</p> <p>Apeluję o odrobinę rozsądku i przywrócenie skrętu w prawo po wyjeździe z tunelu Trasy WZ.</p>	1 nie uwzględniono	<p>W związku z ograniczeniami ruchu kołowego na wiadukcie Pancera nie planuje się odwrócenia kierunku ruchu na ul. Kapucyńskiej.</p> <p>Doprowadziłoby to do niepożądanego zwiększenia natężenia ruchu na ul. Kapucyńskiej i ul. Miodowej.</p>
62	Elżbieta Wiśniewska	Rozwiązań projektowych	<p>W związku z konsultacjami w sprawie wyglądu ul. Miodowej wariant 1 z oddzielnymi ścieżkami drogi rowerowej jest najlepszy. Proszę aby chodniki były z płyt a nie z okropnej kostki jak na PL. Krasieńskich, na której podczas chodzenia odczuwa się straszny ból stóp.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.</p> <p>Nawierzchnia chodników</p>

					zostanie wykonana z płyt kamiennych.
63	Agnieszka Ozubko	Rozwiązań projektowych	<p>w nawiązaniu do prowadzonych przez Państwo konsultacji odnośnie rewitalizacji ul. Miodowej w Warszawie przesyłamy nasze uwagi i postulaty, jako najemca lokalu przy ul. Miodowej 14 (Polsko-Niemiecka Izba Przemysłowo-Handlowa) z biurami bezpośrednio sąsiadującymi z ulicą.</p> <p>W zakresie przedstawionych przez Państwa propozycji:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. popieramy likwidację sygnalizacji świetlnej na ulicy Kapitulnej lub wymianę na inną nie powodującą hałasu. 2. popieramy ograniczenie prędkości na ulicy Miodowej, co pozwoli na obniżenie poziomu hałasu 3. w ramach wymiany nawierzchni, wnosimy o wybór wariantu cichego np. asfalt, ze względu na wysunięcie budynku i spory hałas wynikający z ruchu. 4. przy wymianie nawierzchni postulujemy całkowitą wymianę instalacji wodno-ściekowej, ze względu na częste awarie i dokuczliwe nieprzyjemne zapachy wychodzące ze studzienek kanalizacyjnych. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględniono 2. uwzględniono 3 nie uwzględniono 4 uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.</p> <p>Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana, jezdnia będzie zwężona zaś przejście wyniesione. Ul. Miodowa zostanie objęta strefą ograniczenia prędkości do 30 km/h. Nawierzchnia jezdni i chodników będzie wykonana z kamienia.</p>
64	Witold Weszczak Fundacja Przestrzeni Publicznej M20	Rozwiązań projektowych	<p>Ul. Miodowa jest ulicą, która ma szansę stać się naturalnym przedłużeniem Krakowskiego Przedmieścia. Obecnie jest jedynie dojazdówką do Traktu Królewskiego, natomiast może być jego funkcjonalnym przedłużeniem - atrakcją przyciągającą ludzi. Warunkiem jest, żeby pojawiło się na niej coś więcej niż tylko nowy bruk i nowa organizacja ruchu.</p> <p>Moją uwagą dot. remontu jest aby ul. Miodowa została potraktowana całościowo: nie tylko w wymiarze chodnika i jezdni między budynkami, ale z budynkami włącznie. Miodowa stanie się atrakcyjna, jeśli będzie przyciągała ofertą sklepów, restauracji, kawiarni, księgarni lub galerii sztuki. Jednak te nie pojawią się na Miodowej, jeśli nie będzie dla nich miejsca w parterach budynków. Miodowa jest i będzie martwa tak długo, jak długo nie będzie miała lokali użytkowych i najdroższe bruki w Europie nie przekształcą jej w atrakcyjne miejsce do spędzania czasu.</p> <p>Bez próby uruchomienia nowych lokali użytkowych, bez określenia konkretnego celu przekształcenia ulicy, bez zarządzania przestrzenią ulicy, Miodowa skończy jak "zrewitalizowana" Chłodna. Będzie wymarła, ale za to jaka ładna!</p>	uwaga ogólna	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami, zakładający że ulica będzie pełnić nie tylko funkcję transportową. ZDM nie posiada narzędzi prawnych do ingerencji w budynki znajdujące się przy ul. Miodowej, będące w znacznej części własnością firm i instytucji niezależnych od m. st. Warszawy.</p>
65	Piotr Rosół	Rozwiązań projektowych	<p>Uwagi w konsultacjach społecznych przebudowy ul. Miodowej w Warszawie</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Opowiadamy się generalnie za wyborem wariantu 1 - z pasami dla rowerów. Uzasadnienie: Obecnie (od niedawna) na ul. Miodowej funkcjonują pasy dla rowerów. Wybór wariantu 2 oznaczałby ich likwidację, co byłoby niekorzystne dla bezpieczeństwa rowerzystów jak i warunków ruchu rowerowego (poczucia bezpieczeństwa), a przecież 	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2.1. nie uwzględniono 2.2. uwzględniono 3. uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane, przy zastosowaniu elementów</p>

		<p>zgodnie z aktualną polityką miasta powinien o być promowany i mieć pierwszeństwo w centralnych rejonach miasta.</p> <p>Rozumiemy intencję wariantu 2 - takiego uspokojenia ruchu, aby samochody poruszały się z prędkością rowerzystów, co zapewni im bezpieczeństwo. Uważamy, że zdecydowanie się to nie sprawdzi, nawet przy zastosowaniu zaproponowanych rozwiązań - wyniesionych przejść dla pieszych. Będzie to skłaniało mniej pewnych siebie rowerzystów do jeżdżenia po chodnikach - co obserwujemy na ulicach Nowy Świat i Krakowskie przedmieście, gdzie również funkcjonuje taki sam model - braku wydzielonej infrastruktury dla rowerzystów. Zresztą będzie to także niepotrzebne szykanowanie kierowców samochodów osobowych i autobusów. Ul. Miodowa stanowi główny dojazd od północy do Starego Miasta i zespołu Krakowskiego Przedmieścia, większość pozostałych jest już wyłączonych z ruchu. Dlatego powinien pozostać chociaż jeden korytarz choć trochę wygodnego dojazdu w tę ważną część miasta. Zwracamy uwagę, że korzystają z niego wszystkie linie autobusowe dowożące w ten rejon od strony północnej. Wprowadzenie tak znacznego uspokojenia ruchu spowoduje wydłużenie czasu jazdy komunikacji publicznej.</p> <p>Ponadto zwracamy uwagę, że wbrew głównemu celowi wariantu 2 czyli zwiększenia przestrzeni dla pieszych, w praktyce najwięcej przestrzeni zyskują samochody (znacznie więcej miejsc do parkowania niż w wariacie 1), co znowu jest sprzeczne z polityką miasta</p> <p>2. Jednakże naszym zdaniem wariant 2 ma kilka rozwiązań godnych poparcia i wprowadzenia do wariantu 1:</p> <p>2.1. Dodatkowe przejście dla pieszych w rejonie nr 20.</p> <p>2.2. Wyniesiona powierzchnia niektórych skrzyżowań z nawierzchnią nawiązującą do chodników - najlepiej z płyt kamiennych - wnioskujemy o rozważenie wprowadzenia takiego rozwiązania w 2 wybranych lokalizacjach (np. skrzyżowanie z ul. Senatorską oraz na odcinku Kapitulna - Kapucyńska). Wówczas natężenie odcinków nawierzchni kamiennej na jezdni będzie rosło w miarę zbliżania się do ul. Krakowskie Przedmieście, gdzie już w całości obowiązuje nawierzchnia kamienna.</p> <p>Uzasadnienie: Tego typu rozwiązania będą ułatwiać poruszanie się pieszym co jest priorytetem w strefie centralnej oraz delikatnie uspokajać ruch, bez powodowania jednakże nadmiernych strat czasów nieakceptowalnych zwłaszcza w odniesieniu do komunikacji publicznej. Są ponadto atrakcyjne estetycznie.</p> <p>3. Ponadto wnioskujemy o zachowanie ciągłości chodników na przejściach (wyniesionych do poziomu chodnika) przez wszystkie wloty ulic podporządkowanych (z wyjątkiem skrzyżowań z sygnalizacją), czyli: Schillera, Kapitulnej i Kapucyńskiej.</p> <p>Uzasadnienie: To w cywilizowanych krajach standardowe rozwiązanie, podkreślające</p>	<p>4.1. nie uwzględniono</p> <p>4.2. uwzględniono</p> <p>4.3. nie uwzględniono</p> <p>5.1 nie uwzględniono</p> <p>5.2 nie uwzględniono</p> <p>5.3 nie uwzględniono</p> <p>5.4 uwzględniono</p> <p>5.5 nie uwzględniono</p>	<p>uspokojenia ruchu. Tarcze skrzyżowań będą wyniesione, a sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zlikwidowana. Na pl. Krasieńskich wyznaczone zostaną pasy rowerowe, z pozostawieniem 3 pasów ruchu dla pozostałych pojazdów (wydzielone lewoskręty w Długą i Świętojerską). W rejonie garażu powstanie przejście dla pieszych. Wloty ul. Długiej zostaną zwężone.</p>
--	--	---	--	---

		<p>kierowcom, że wjeżdżają w ulicę z uspokojonym ruchem.</p> <p>4. Uwagi dot. placu Krasińskich:</p> <p>4.1. W kierunku Muranowskiej - przed skrzyżowaniem ze Świętojerską - pas rowerowy powinien płynnie przechodzić w prawy pas ruchu ogólnego, a pas samochodowy w lewy pas ruchu ogólnego.</p> <p>Uzasadnienie: Takie rozwiązanie wskazuje kierowcom jadącym lewym pasem, że w przypadku chęci zmiany pasa na prawy, powinni zwrócić uwagę, czy nie zajeżdżają drogi rowerzyście jadącemu na wprost.</p> <p>Ślepe zakończenie pasa rowerowego linią naprowadzającą kierowców przed rowerzystę zachęca do zajeżdżania drogi rowerzystom jadącym na wprost, niepotrzebnie zwiększając ryzyko kolizji.</p> <p>4.2. W kierunku Miodowej – należy skrócić pas do skrzyżowania w lewo i wprowadzić odcinek pasa dzielącego na placu i ewentualnie nowe przejście dla pieszych jak w wariantcie 2.</p> <p>4.3. Należy zwęzić oba wloty ul. Długiej do 6 metrów. Zwężenia Długiej powinno zostać wykorzystane do tego, by przysunąć przejścia przez pl. Krasińskich i Miodową do skrzyżowania oraz ograniczyć jego rozmiar.</p> <p>Uzasadnienie: W szczególności bezcelowe jest wydzielanie pasa do skrzyżowania w lewo z Długiej w Miodową, dopychając samochody do odcinka, który ma być uspokojony.</p> <p>5. Uwagi dot. Miodowej:</p> <p>5.1. Na wlocie ul. Kapucyńskiej kontrapas rowerowy powinien być oddzielony wyspą dzielącą.</p> <p>5.2. Należy rozważyć wprowadzenie separatora (np. wyniesionego krawężnika) w rejonie przystanków autobusowych, tak by uniemożliwić omijanie przez samochody autobusu przez linię podwójną ciągłą.</p> <p>5.3. Pas rowerowy w kierunku Krakowskiego Przedmieścia powinien kończyć się na przystanku autobusowym (bez odcinka do Senatorskiej).</p> <p>Uzasadnienie: Większość samochodów skręca na skrzyżowaniu w prawo, a rowerzyści jadą prosto. Efektem zaproponowanej organizacji ruchu byłoby niebezpieczne ustawianie się rowerzystów po prawej stronie pojazdów skręcających w prawo. Ponadto za skrzyżowaniem już nie ma pasa ruchu dla rowerów i mogłoby dochodzić do konfliktów w sytuacji, gdy rowerzyści i autobusy próbują się zmieścić na jednym pasie.</p> <p>5.4. Na skrzyżowaniu ul. Miodowej z Senatorską, w przypadku zastosowania sygnalizacji świetlnej (a nie np. wyniesionej tarczy skrzyżowania), wskazane byłoby zastosowanie służby rowerowej.</p> <p>Uzasadnienie: Służba ułatwiłaby ustawianie się rowerzystów do jazdy na wprost (w kierunku</p>		
--	--	--	--	--

			Krakowskiego Przedmieścia) przed samochodami. 5.5. W projekcie powinna zostać uwzględniona droga dla rowerów lub ciąg pieszo-rowerowy prowadzący południowym obrzeżem zieleńca przy pomniku Nike, od Miodowej do skrzyżowania Nowy Przejazd / Daniłowiczowska (teren ten jest własnością m.st. Warszawy) jako alternatywy dla ul. Senatorskiej. Połączenie tego ciągu z jezdnią ul. Miodowej może wymagać korekty lokalizacji przystanku autobusowego.		
66	Krzysztof Śmietana	Rozwiązań projektowych	Chciałem zgłosić swoje uwagi w sprawie remontu ul. Miodowej. 1. Zasadniczo popieram pierwszy wariant przebudowy, w którym jezdnia ma być zwężona, ale utrzymane zostaną pasy rowerowe. Na jezdni bez pasów rowerowych jazda na rowerze mogłaby być dla wielu cyklistów uciążliwa, zwłaszcza przy tak dużej licznie kursujących tam autobusów. Jestem też za tym, by na pasach rowerowych utrzymać nawierzchnię asfaltową. Można się zastanowić nad zastosowaniem równej, kamiennej kostki na części jezdni przeznaczonej dla samochodów. 2. Dość kontrowersyjny jest zaś pomysł likwidacji sygnalizacji świetlnej przy ul. Kapitulnej, gdzie na drugą stronę ulicy przechodzi wiele osób niewidomych.	1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Pasy rowerowe zostaną zlikwidowane, przy zastosowaniu elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia jezdni i chodników będzie wykonana z kamienia. Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana, jezdnia będzie zwężona zaś przejście wyniesione.
67	Leszek Wiśniewski	Rozwiązań projektowych	Chciałbym się odnieść do koncepcji wprowadzenia zieleni wysokiej na ulicy Miodowej. Ulica ta jest miejscem bardzo szczególnym. Otaczają ją pałace i kościoły projektowane przez najznamienitszych warszawskich architektów wieku XVIII i początku XIX wieku. Sam pomysł wprowadzenia na Miodową drzew jest godzien pochwały. Jednak ich lokalizacja w jej obrębie musi uwzględniać położenie wspomnianych pałaców oraz kościołów i zapewniać niezbędną ich ekspozycję. Dlatego uważam, że niewskazane jest sadzenie drzew bezpośrednio przed fasadami wspomnianych budynków. Bardziej właściwe byłoby ulokowanie ich w miejscach gdzie zieleń występowała historycznie (ogród kapucynów), tam gdzie przy ulicy znajduje się architektura współczesna (okolice skrzyżowania z ulicą Schillera) oraz tam gdzie architektura historyczna jest mniej wartościowa (kamienice nr 18-22). Niewłaściwe jest również sytuowanie drzew w zbyt dużych odległościach względem siebie, tak jak jest to pokazane w obu wariantach przebudowy. Drzewa powinny rosnać w dość zwartych szpalerach i lepiej jest podzielić ulicę na mniejsze odcinki, na których takie szpalery są i odcinki gdzie nie ma ich w ogóle, niż sadzić wzdłuż ulicy de facto samotne drzewa. Przy kompozycji zieleni powinny być także brane pod uwagę, nie tylko widoki fasad na	uwzględniono	Rodzaj i charakter nasadzeń zostanie określony w ścisłej współpracy z konserwatorem zabytków i Wydziałem Estetyki Przestrzeni Publicznej. Ewentualne nasadzenia drzew zostaną zaplanowane tak, aby nie przysłaniały fasad najcenniejszych obiektów.

			<p>wprost, ale także widoki wzdłuż ulicy (załącznik nr 2). Ma ona dość nieregularny kształt, który jest olbrzymią wartością i szkoda byłoby by nasadzenia zieleni "wyplaszczyły" pierzeje ulicy. Z tego względu, a także ze względu na lokalizację miejsc parkingowych w części bardziej nadającej się do wprowadzenia szpalerów drzew, należałoby zastanowić się nad ich wycofaniem względem krawędzi jezdni, bliżej fasad. W niektórych miejscach (zwłaszcza odcinek między Długą, a Schillera) należałoby zastanowić się nad taką organizacją parkowania by możliwe było wprowadzenie drzew pomiędzy miejsca parkingowe (np. zamiana parkowania równoległego na skośne).</p> <p>Należy zadbać także o odpowiedni dobór gatunków do nasadzeń. W części północnej powinny być to raczej drzewa o niewielkich rozmiarach, osiągające wysokość najwyżej 1,5-2 kondygnacji i dobrze znoszące cięcie oraz warunki miejskie np. robinie akacjowe (tak jak na ulicy Pięknej). W części południowej, po stronie dawnego ogrodu kapucynów (teren zielony przy wylocie Trasy W-Z) można posadzić drzewa o większych rozmiarach np. platany. + załącznik</p>		
68	Zajkowski	Rozwiązań projektowych	<p>W związku z planowanym remontem ul. Miodowej- korzystając z możliwości zgłoszenia swych uwag w rzeczonyj sprawie- chciałbym zaprezentować kilka sugestii dotyczącej standardowego oświetlenia ulicznego, które również jest przedmiotem owego przedsięwzięcia.</p> <p>Na wstępie chciałbym- jako osoba zrzeszona w Towarzystwie Opieki nad Zabytkami- wyrazić swoje uznanie dla Państwa oraz zadowolenie z faktu, że ZDM planując inwestycję pragnie (jak zrozumiałem z treści spotkań podczas konsultacji społecznych dotyczących sprawy) przywrócić nawiązujące do przedwojennego oświetlenia latarnie typu „pastorał”. Jednakże pragnę zwrócić Państwa uwagę, że- zgodnie z zasadami sztuki konserwatorskiej, która postuluje jak najwierniejsze odtwarzanie substancji zabytkowej- powinno się powyższe dokonać jak rzetelniej- na ile to możliwe- w stosunku do stanu oświetlenia obecnego na Miodowej do 1944 r., tak w aspekcie lokalizacji- rozmieszczenia punktów świetlnych jak i formy poszczególnych egzemplarzy latarní.</p> <p>Otóż z zachowanej ikonografii historycznej ul. Miodowej wiadomo, że latarnie montowane były naprzemiennie.</p> <p>Co zaś tyczy się formy samej latarni wydaje mi się, że nic nie stoi na przeszkodzie, aby planowane „pastorały”były zaopatrzone w cokoly takie jakie były przed wojna a więc wzoru 1904, o czym świadczy archiwalna dokumentacja fotograficzna.</p> <p>Nieliczne oryginalne egzemplarze zachowały się na pl. 3 Krzyży. Posiadają formę przypominającą dzwon o gładkiej powierzchni i są one okrągłe w przekroju poprzecznym; wydaje się więc, że- będzie dla nich wystarczając ilość miejsca zwłaszcza, że zarówno w pierwszym, jak i w drugim wariantcie projektu przewiduje się poszerzenie trotuaru po obu stronach ulicy.</p>	w części uwzględniono	Przewidziano montaż latarní typu „pastorał”. Dokładny model latarni zostanie określony w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków i Wydziałem Estetyki Przestrzeni Publicznej.

			<p>Tymczasem z niepokojem zaobserwowałem na wysokości słynnego już biurowca przy Senatorskiej latarnię zaopatrzoną w splaszczony w przekroju cokół, co- być może świadczy o zamyśle projektanta, czy wykonawcy lub inwestora o zastosowaniu takich właśnie latarni na całej długości ulicy Miodowej, co dokonało się np. na zasadniczym odcinku Nowego Świata (od Świętokrzyskiej do ronda de Gaulle'a) Było by to niewybaczalnym błędem natury konserwatorskiej- ponieważ takich właśnie cokołów o zredukowanej formie nie stosowano przed wojną na reprezentacyjnych ulicach (NowyŚwiat, Marszałkowska) a do takich Miodowa należała i należy również. Splaszczony cokół natomiast były montowane na ulicach bocznych i nierzadko wąskich, gdzie nie było miejsca na okrągły cokół okrągły; były też obecne na ulicach w dzielnicach położonych z dala od centrum miasta takich jak Saska Kępa, gdzie dziś można je zauważyć np. na Lipskiej, Berezyńskiej, czy Żoliborz.</p> <p>Zwracam się więc z gorącą prośbą do Państwa o uwzględnienie powyższych uwag, by ulica Miodowa miała odpowiednie do swej urody architektonicznej wynikające ze swej wielowiekowej tradycji wyposażenie w tzw. małą architekturę, do której zalicza się również latarnie uliczne.</p> <p>Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że- na poparcie moich sugestii- jestem w posiadaniu i mogę udostępnić odpowiednie materiały ikonograficzne, których dziś z braku czasu nie mogę Państwu nadesłać jako załączniki Z poważaniem Jakub Zajkowski OW TONZ; Stowarzyszenie Mieszkańców Starego Miasta</p>		
69	Bartłomiej Tomaszewski Centrum Luteranckie	Rozwiązań projektowych	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>nawiązując do spotkań dotyczących przebudowy ulicy Miodowej, uważamy, że wariant pierwszy jest rozwiązaniem optymalnym. Jednak chcielibyśmy zwrócić uwagę na kilka rzeczy.</p> <p>1. Dobrze, że tak ważna arteria nie zostanie zamknięta dla ruchu samochodów, ale pojawia się pytanie czy zastosowanie innej nawierzchni niż asfalt nie spowoduje zbyt częstych remontów tej nawierzchni. Na pierwszym naszym spotkaniu został ten temat poruszony ze wskazaniem błędów technologicznych w jej wykonaniu na Krakowskim Przedmieściu. Trakt ten został bardzo ograniczony dla ruchu, a mimo to pojawiły się usterki. Czy w związku z tym zastosowanie takiego rozwiązania w stosunku do ulicy Miodowej jest całkowicie zasadne i jaka jest gwarancja, że błędy w wykonaniu Krakowskiego Przedmieścia nie powtórzą się na ulicy Miodowej. Ważne jest podkreślenie, że ruch będzie znacznie większy. W związku z tym uważamy, że wykonanie drogi asfaltowej jest pewniejszym rozwiązaniem.</p> <p>2. Uważamy, że ograniczenie ruchu do 30 km/h oraz likwidacja sygnalizacji świetlnej nie spowodują ograniczenia ruchu, a jedynie ciąg samochodów, przejeżdżających pod</p>	<p>1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. uwaga ogólna 4 uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia, z zastrzeżeniem usunięcia wad zidentyfikowanych na Krakowskim Przedmieściu. Ul. Miodowa zostanie objęta strefą ograniczenia prędkości do 30 km/h. Ograniczenie prędkości wiąże się z wprowadzeniem fizycznych środków uspokojenia ruchu.</p>

		<p>naszymi oknami, a co za tym idzie poza nieustającym hałasem przez cały dzień będziemy borykać się ze zwiększoną emisją spalin. Obecna sygnalizacja reguluje ruch samochodów. Sugerujemy więc skonsultować ten temat z fachowcami w dziedzinie inżynierii ruchu.</p> <p>3. Kolejne pytanie dotyczy utrzymania czystości na nowych chodnikach. Czy zgodnie z tym, co zostało powiedziane na pierwszy spotkaniu dbanie o czystość i odśnieżanie spoczywają na służbach porządkowych miasta? Dzięki obecnym regulacjom prawnym mamy to zapewnione.</p> <p>4. Jako Centrum Luterskie oraz Centrum biurowo-konferencyjne Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego RP nie możemy wyrazić zgody na zamknięcie lub ograniczenie ruchu samochodowego na ulicy Miodowej ze względu na częste wizyty gości zarówno z kraju, jak i z zagranicy.</p>		<p>Zlikwidowana zostanie sygnalizacja świetlna na wysokości ul. Kapitulnej. Nie przewiduje się całkowitego wyłączenia ul. Miodowej z ruchu kołowego. Ciąg ul. Miodowej nie posiada obecnie żadnej alternatywy.</p>
--	--	---	--	--

70	Julitta Grocholska	Rozwiązań projektowych	<p>niestety z opóźnieniem przesyłam moje krótkie uwagi dotyczące tematu "Jaka ma być Miodowa". Uczestniczyłam w spotkaniu na ten temat w środę 9 września br. Wypowiadałam wtedy moje uwagi, ale teraz je powtórzę. Dodam, że jeszcze raz wybrałam się na ul. Miodową w godzinach szczytu komunikacyjnego koło godz. 5 po południu. Usiadłam na ławce na przystanku autobusowym przy restauracji "Honoratka" i obserwowałam ulicę i ruch na niej. Oto moje uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jechały autobusy przegubowe w przeciwnych kierunkach i jednocześnie rowerzyści po ścieżkach rowerowych, również w przeciwnych kierunkach. Jezdnia i oba pasy były całkowicie zajęte; - na chodnikach nie było zbyt wielu ludzi; szli albo na przystanek albo wysiadali z autobusów. Nikt nie robił wrażenia, że się przechadza po ulicy Miodowej. Czasami ktoś wchodził do Honoratki, albo wyjeżdżał samochód z Ministerstwa Zdrowia; - nie siedziałam zbyt długo ponieważ zaczęły mnie dusić spaliny. <p>1. W podsumowaniu uważam, że absolutnie nie należy zwężać ulicy Miodowej, gdyż stanie się ona mało przejezdna w godzinach natężenia ruchu, co spowoduje jeszcze więcej spalin i innych uciążliwości (hałas, wibracje i in). Moim zdaniem należy pozostawić ścieżki rowerowe, co zwiększy bezpieczeństwo rowerzystów i ułatwi prowadzenie pojazdów kierowcom komunikacji miejskiej i prywatnych samochodów. Tzw. pobożne życzenia o ruchu uspokojonym i prędkości 30 km/godz są na razie moim zdaniem mało realne. Za nierealne uważam też spacerowanie po Miodowej jako przedłużenie traktu Krakowskiego Przedmieścia właśnie ze względu na wspomniane wcześniej uciążliwości.</p> <p>2. Posadzenie drzew też wydaje mi się mało realne, bo chodniki są zbyt wąskie, drzewa miały by zbyt mało światła, a również spaliny były by dla nich szkodliwe. Drzewa może można by posadzić po zachodniej stronie ul. Miodowej w pobliżu Placu Krasieńskich przed budynkiem Seminarium Ewangelickiego.</p> <p>3. Natomiast jako celowe widziałabym zmianę nawierzchni i chodników na ul. Miodowej oraz wyraźne zaznaczenie ścieżek rowerowych. Tu nasuwa mi się propozycja dotycząca Placu Krasieńskich. Obecna kostka granitowa nie wytrzyma nacisku, autobusów, musiałyby być położone innym podłożu. Natomiast jako celowe uważam utrzymanie zatok dla autobusów, pozwala to na płynny ruch komunikacyjny, ale ta zatoka powinna być z innego materiału (betonowa?).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. nie uwzględniono 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Jezdnia ul. Miodowej zostanie zwężona do 6 m (dwa pasy ruchu po 3 m szerokości). Zlikwidowane zostaną pasy rowerowe, ruch rowerowy będzie się odbywał na jezdni. Zmiany nie będą znacząco wpływać na zmianę przepustowości ulicy. Przewidziano wprowadzenie zieleni ulicznej. Ostateczny kształt i rodzaj zostanie ustalony z konserwatorem zabytków i Wydziałem Estetyki Przestrzeni Publicznej. Nawierzchnia jezdni i chodników będzie wykonana z kamienia. Nawierzchnia na pl. Krasieńskich zostanie wyremontowana.</p>
71	Stefan Białas	Rozwiązań projektowych	<p>Dość było już nieprzemyślanych decyzji np. zwężenie Świętokrzyskiej, po której nikt nie spaceruje, a drzewa w doniczkach pod NBP pozbawione słońca dawno uschły. Zachowajcie Miodową taką jaka jest. Nie dławcie miasta bezsensownymi pseudo-ułatwieniami dla pieszych.</p>	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.

72	Maria Lukawska OBWE	Rozwiązań projektowych	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>W związku z planowaną na 2016 r. modernizacją ulicy Miodowej i w nawiązaniu do wcześniejszej rozmowy z panem Mikołajem Pierńkosem niniejszym przekazuję w imieniu Biura Instytucji Demokratycznych i Praw Człowieka Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie następujące uwagi i propozycje dotyczące modernizacji ulicy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jesteśmy za 1 wariantem zaproponowanym przez ZDM (poszerzony chodnik i droga dla rowerów); 2. Jesteśmy za przywróceniem tymczasowego przejścia dla pieszych na wysokości Miodowej 10 – jest to bezpieczniejsze rozwiązanie ze względu na duży ruch pieszych idących do i od metra oraz z przystanku autobusowego Miodowa w kierunku Krakowskiego Przedmieścia; 3. Nie znajdujemy uzasadnienia dla podwójnego przejścia dla pieszych u wylotu ul. Kapitulnej – jest to mały ruch i jedno przejście z powodzeniem ten obsługuje; 4. Jesteśmy za zachowaniem pojedynczego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową u wylotu ul. Kapitulnej – głównie ze względu na niewidomych przechodzących przez ulicę Miodową; 5. Jesteśmy za płytami chodnikowymi wielko- i gładkopłytowymi aby umożliwić bezpieczne i łatwe przemieszczanie się; 6. Jesteśmy za ograniczeniem szybkości do 30 km ponieważ ze względu na duży ruch i tak szybciej nie udaje się jeździć Miodową; 7. Jesteśmy przeciw odwróceniu kierunku ruchu na ulicy Podwale ze względu na duży ruch turystyczny, który byłby utrudniony po zmianie. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. uwzględniono w części 3. nie uwzględniono 4. nie uwzględniono 5. uwzględniono 6. uwzględniono 7. nie uwzględniono 	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Na wszystkich skrzyżowaniach zachowana będzie możliwość swobodnego przekraczania jezdni pieszo. Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana, jezdnia będzie zwężona zaś przejście wyniesione. Odwrócenie ruchu na ul. Podwale jest podyktowane brakiem miejsca na pas do skrętu w lewo w ul. Senatorską (w kierunku Podwala).
UWAGI Z PUNKTU KONSULTACYJNEGO					
1	Pani (~60 l.) z ul. Piekarskiej	Rozwiązań projektowych	oba warianty są dobre, zmiany na plus; trzeba nauczyć rowerzystów jeździć zgodnie z przepisami	uwaga ogólna	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
2	Młode małżeństwo z córką (~30 l.) (córka (~6 l.))	Rozwiązań projektowych	<ol style="list-style-type: none"> a. Pan optuje za wariantem nr 1: <ol style="list-style-type: none"> i. rowerzyści na zasadach ogólnych blokują jezdnię i robi się korek, ii. jest w stanie zaakceptować konieczność likwidacji części miejsc postojowych. b. Pani optuje za wariantem nr 2: <ol style="list-style-type: none"> i. bardzo podoba się jej idea przedłużenia formy Krakowskiego Przedmieścia 	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. uwzględniono 	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
3	Pan (~35 l.) pracujący na ul.	Rozwiązań projektowych	<ol style="list-style-type: none"> a. Optuje za wariantem nr 2, ale z placem Krasieńskich w formie z wariantu nr 1. b. Chwali uspokojenie ruchu przy pomocy wyniesienia jezdni i zmiany nawierzchni. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. nie uwzględniono 2. uwzględniono 	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.

	Senatorski ej				
4	Pan (~60 l.) mieszkanie c ul. Miodowej.	Rozwiązań projektowych	a. Odbudowa Pałacu Teppera i Pałacu Staszica ;) b. Porusza się pieszo – chciałby czuć się bezpiecznie i mieć dużo miejsca na chodnikach – rowerzyści oraz parkujące samochody na jezdni.	1. nie uwzględniono 2. uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
5	Pani (~55 l.) – zaznajomio na z tematem	Rozwiązań projektowych	Optuje za wariantem nr 2, ale z wykluczeniem zieleni wysokiej – nie wolno zasłaniać architektury na ul. Miodowej.(zieleni wysoką uwzględniono)	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
6	Pan (~40 l.) – porusza się na co dzień rowerem;	Rozwiązań projektowych	Zdecydowanie optuje za wariantem nr 1. Ale byłby w stanie zaakceptować wariant 2 z ewentualnym czasowym zamknięciem ul. Miodowej w godzinach szczytu dla samochodów indywidualnych tak jak na Moście Śląsko-Dąbrowskim.	uwzględniono, z wyjątkiem zamykania ulicy	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Nie przewiduje się całkowitego wyłączenia ul. Miodowej z ruchu kołowego. Ciąg ul. Miodowej nie posiada obecnie żadnej alternatywy.
7	Pani (~40 l.) z córką (~15 l.)	Rozwiązań projektowych	Poddają w wątpliwość więcej miejsca dla pieszych – ruch pieszych jest mały. Rowerzyści i tak jeżdżą jak chcą więc po co robić pas rowerowy? Nie zabierać miejsc postojowych, bo kawałek dalej na ul. Bonifraterskiej będzie gorzej. Preferują wariant nr 2.	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
8	Pan (~25 l.)	Rozwiązań projektowych	Zwraca uwagę na koszty, ale przyznaje potrzebę remontu ulicy – preferuje wariant bardziej zbliżony do stanu istniejącego.	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
9	Pani (~40 l.)	Rozwiązań projektowych	Zdecydowanie za wariantem nr 2 – przede wszystkim ze względu na dodatkową zieleni.	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
10	Pani (~55 l.)	Rozwiązań projektowych	Preferuje wariant nr 2 – ograniczyć ruch samochodowy, wyciszyć, zmniejszyć uciążliwość komunikacyjną. Należy szczególnie dbać o dobra kultury i zabytki.	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.

11	Pani (~65 l.)	Rozwiązań projektowych	a. Preferuje wariant nr 2 – ale zieleń nie tylko wysoka, ale przede wszystkim zieleń średnia, KRZEWY! Krzewy są najlepsze pod kątem zabezpieczenia przed spalinami i mikrocząsteczkami	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
12	Małżeństwo (~60 l.)- pobliska wspólnota mieszkaniowa	Rozwiązań projektowych	1.Przystanek Kapitulna w stronę Krakowskiego na placu przed kościołem, a nie w obecnej lokalizacji. 2. Pozostawienie sygnalizacji dla niewidomych – klasztor Franciszkanów przy Piwnej. 3. Krzewy lepsze od drzew – łatwiej im się będzie przyjąć. (uwzględniono) 4. Może pas rowerowy tylko po jednej stronie? Pasy rowerowe za mało użytkowane. 5. Wykorzystanie nawierzchni jezdni analogicznie do Krakowskiego Przedmieścia, ale zabezpieczenie odpowiednią podbudową od wibracji i hałasu. 6. Gumowa opaska antywibracyjna przy zabudowie. 7. Zostawić tory tramwajowe jeżeli zostaną odkryte przy przebudowie, zachować jako element kulturowy. 8. Tablice informujące o budynkach – wyraźne opisy co to i z kiedy (w innej formie niż istniejące historyczne opisy na szkle) Preferują wariant 2.	1. nie uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. uwzględniono 4. nie uwzględniono 5. uwzględniono 6. nie uwzględniono 7. nie uwzględniono 8. nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Przystanek nie może być przesunięty w rejon kościoła: byłby on zbyt krótki, by pomieścić 2 autobusy, nie ma też miejsca na wiatę. Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana, jezdnia będzie zwężona zaś przejście wyniesione. Nawierzchnia zostanie wykonana z kamienia.
13	Pan (~35 l.) z dwójką dzieci.	Rozwiązań projektowych	Preferuje wariant 1 – dzięki pasom rowerowym zwiększone bezpieczeństwo (sam użytkuje często), ale ze strefą tempo 30! Na placu Krasińskich odnowić bruk, albo zrobić bardziej gładką nawierzchnię dla rowerzystów.	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
14	Pan (~50 l.) – pasjonat architektury i urbanistyki.	Rozwiązań projektowych	Trudno wybrać, ale ostatecznie preferuje wariant nr 2 – tylko z zastrzeżeniem, żeby zieleń nie zasłaniała zabytków.	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
15	Pan z kilkuletnim dzieckiem	Rozwiązań projektowych	1.Dodać więcej miejsc postojowych dla rodziców odwożących dzieci do szkół muzycznych – rozważyć wprowadzenie ograniczenia czasowego na miejscach postojowych do np. dwóch godzin; 2.Wariant drugi, ale poddaje w wątpliwość istnienie alternatywy komunikacyjnej dla ul. Miodowej.	1. nie uwzględniono 2. uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
16	Pani (architekt z zawodu):	Rozwiązań projektowych	Wariant numer dwa, ale z poszerzeniem wyniesionej powierzchni skrzyżowania z ul. Schillera – aż do końca budynku Centrum Luterańskiego – dodatkowe zaakcentowanie	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.

			wnętrza urbanistycznego i przede wszystkim bezpieczne przejście dla rodziców z dziećmi do szkół artystycznych.		Przewidziano możliwość swobodnego przekraczania jezdni na wysokości ul. Schilera
17	Pan (mieszkaniec Starego Miasta)	Rozwiązań projektowych	Zdecydowanie wariant 2, wykorzystanie potencjału – zrobienie miejsc do siedzenia, miejsce na bary i ogródki, szersze chodniki	uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
18	Młode małżeństwo	Rozwiązań projektowych	1.Pan (rowerzysta) za wariantem 1 z pasami rowerowymi; 2.Pani ze względu na dodatkową zieleń za wariantem 2.	1. nie uwzględniono 2. uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
19	Młody chłopak (~25 lat)	Rozwiązań projektowych	Wariant 1 – bez większych uwag. Nie należy stosować zieleni wysokiej i nie zasłaniać wartościowej zabudowy historycznej.	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
20	Pani	Rozwiązań projektowych	Wariant 1	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
21	Pan	Rozwiązań projektowych	Prośba o skoordynowanie prac remontowych i odsłonięcie chodnika przy cerkwi do sprawdzenia czy konieczne jest zastosowanie izolacji wilgotnościowej przy schodach.	uwaga nie dotyczy ulicy	
23	Pan w średnim wieku	Rozwiązań projektowych	Pozostawienie ul. Miodowej w takiej formie jak obecnie, bez remontu i bez przebudowy.	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
23	Pani (użytkowniczka Veturilo)	Rozwiązań projektowych	najlepiej byłoby gdyby ścieżka rowerowa była na chodniku	nie uwzględniono	Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.
UWAGI ZE SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH I SPACERÓW					

1	Spotkanie konsultacyjne 05.09.2015	Rozwiązań projektowych	<p>Podczas spotkania poruszone zostały następujące kwestie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bezwzględne skoordynowanie działań remontowych z wodociągowcami, konsultacja z odpowiednimi jednostkami i zwrócenie uwagi na przestarzałą i śmierdzącą kanalizację na ul. Miodowej i całym Starym Mieście. 2. Zieleń wysoka jako uzupełnienie skwerów, a nie jako szpalery wzdłuż ulicy. 3. Ścieżki, pasy prowadzące przede wszystkim w obrębie skrzyżowań, nie w ciągu całej ulicy – dalej wzdłuż ścian budynków. 4. Skontaktować się z mieszkańcami w sprawie udostępnienia lokali (w przyszłości usługowych) dla niepełnosprawnych. 5. Chodnik wyżej, naturalnie wznoszący do wejść do budynków – bez konieczności stosowania pochylni. 6. Głos zapowiadający światła przy ul. Kapitulnej zamienić na sygnał dźwiękowy i dostosować jego głośność, tak aby nie przeszkadzała mieszkańcom. Należy zachować sygnalizację świetlną przy skrzyżowaniu z ul. Kapitulną – zbyt dużo pieszych i zwłaszcza niewidomych. 7. Konieczność ujęcia przebudowy ul. Miodowej w szerszej, całościowej perspektywie z uwzględnieniem ul. Podwale, Długiej, Starego Miasta etc. – zaproponowanie całościowego rozwiązania ruchu lokalnego w okolicy ze świadomością obecnej uciążliwej sytuacji komunikacyjnej. 8. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania w weekendy i po godz. 18.00 (w odniesieniu do sytuacji związanej z m.in. pokazami fontann) 9. Miejsca dla niepełnosprawnych przy Kapucyńskiej zmuszają do kierowców do zjechania na Al. Solidarności – wyznaczenie miejsc dla niepełnosprawnych kosztem miejsc zwykłych. 10. Przejście dla pieszych zaproponowane w wariacie 2 na wysokości budynku nr 20/18 nie ma sensu – powinno zostać przesunięte na wysokość budynku nr 22 i stanowić uzupełnienie naturalnego ciągu komunikacyjnego dla rodziców z dziećmi idącymi do szkoły muzycznej. 11. Nie stosować na ulicy Miodowej progów wyspowych – ulica zbyt krótka i ich estetyka nie przystoi ulicy Miodowej. 12. Postój taksówek przed Pałacem Branickim do rozważenia – taksówki można zamówić przez telefon – istnieje jednak potrzeba oczekiwania na klienta – postój taksówek czasowy, bądź używanie przez taksówek normalnych miejsc postojowych z czasowym ograniczeniem postoju do np. 15 minut?) 13. Zastosowanie pruskiego rozwiązania nawierzchniowego – przeplatanie większych płyt betonowych w pieszych ciągach komunikacyjnych i kostką brukową w miejscach gdzie nie ma naturalnego ruchu pieszego.) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględniono 2. nie uwzględniono 3. nie uwzględniono 4. nie uwzględniono 5. uwzględniono 6. nie uwzględniono 7. uwaga przekazana do Inżyniera Ruchu m. st. Warszawy 8. nie uwzględniono 9. uwzględniono 10. uwzględniono 11. uwzględniono 12. nie uwzględniono 13. nie uwzględniono 14. nie uwzględniono 15. nie uwzględniono 16. uwzględniono 17. nie uwzględniono 18. nie uwzględniono 19. uwaga ogólna 20. nie uwzględniono 21. nie uwzględniono 22. nie uwzględniono 23. nie uwzględniono 24. uwaga ogólna 	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami. Kształt i forma zieleni zostaną uzgodnione z konserwatorem zabytków i Wydziałem Estetyki Przestrzeni Publicznej. Projekt zostanie skonsultowany z osobami niepełnosprawnymi. Sygnalizacja przy ul. Kapitulnej zostanie zlikwidowana, jezdnia będzie zwężona zaś przejście wyniesione. Wprowadzenie płatnego parkowania w weekendy wymaga zmiany Ustawy o drogach publicznych. Możliwość swobodnego przekraczania jezdni pieszo zostanie zachowana na skrzyżowaniu z ul. Schillera. Nie planuje się tworzenia stałego postoju taksówek, a jedynie podjazd do postoju krótkoterminowego. Przesunięcie przystanku Kapitulna 02 nie jest możliwe z braku miejsca. Przystanek Kapitulna 01 nie może być</p>
---	---------------------------------------	------------------------	--	--	--

		<p>14. Przesunięcie przystanku „Kapitulna 02” (w stronę Placu Krasińskich) bliżej Placu Zamkowego.</p> <p>15. Należy przesunąć przystanek autobusowy Kapitulna znad tunelu pod kościół</p> <p>16. Rozważenie wykorzystania obniżenia „fosy” przy Placu Branickich dla ruchu pieszego lub rozważenie przesunięcia zabytkowego ogrodzenia z łańcuchem bliżej jezdni.</p> <p>17. Rondo na skrzyżowaniu z ul. Długą.</p> <p>18. Powielenie rozwiązania wyniesionych placików ze skrzyżowań Schillera, Kapitulnej i Kapucyńskiej na przykład przy Pałacu Paca albo przy Cerkwi Bazyliańców – zaakcentowanie istotnych miejsc na ulicy.</p> <p>19. Zrobienie spotkania podsumowującego konsultacje społeczne, prezentujące ustalenia końcowe i raport z postulowanych uwag, podjęte decyzje i interwencje.</p> <p>20. Czy jest szansa na odmalowanie przejść dla pieszych przy Schillera na wniosek szkół artystycznych jeszcze w tym roku?</p> <p>21. Czy jest rozważane całkowite wyłączenie ruchu samochodów na ul. Miodowej?</p> <p>22. Jezdnia o szer. 6 m jest za wąska by obsłużyć obecne natężenie ruchu. Rowerzyści będą blokować ruch innych pojazdów</p> <p>23. Czy rozważane jest zamykanie ulicy dla ruchu w weekendy, na wzór Traktu Królewskiego?</p> <p>24. Na pl. Zamkowym występuje problem nadmiernego hałasu generowanego przez motocykle</p> <p>25. Należy ograniczyć możliwość wjazdu w ul. Podwale i ul. Miodową tylko do mieszkańców i pracowników tych ulic</p> <p>26. Należy rozważyć zatokę postojową dla autokarów przy posesji Miodowa 6/8</p> <p>27. Po co proponowane jest wyznaczenie drugiego przejścia dla pieszych przy Kapitulnej?</p> <p>28. Należy wyróżnić najważniejsze obiekty zabytkowe w przestrzeni ulicy, tworząc wnętrza uliczne związane z budynkami, np. wzorem posadzki, małą architekturą itd.</p> <p>29. Nie należy likwidować zatok autobusowych na pl. Krasińskich</p>	<p>25. uwaga przekazana do Inżyniera Ruchu</p> <p>26. nie uwzględniono</p> <p>27. nie uwzględniono</p> <p>28. nie uwzględniono</p> <p>29. nie uwzględniono</p>	<p>przesunięty w rejon kościoła: byłby on zbyt krótki.</p> <p>Otoczenie Pałacu Branickich będzie przebudowywane wraz z pałacem. Na skrzyżowaniu z ul. Długą nie przewiduje się ronda. Wyniesienia służyć zaakcentowaniu skrzyżowania i poprawie bezpieczeństwa ruchu. Przejście dla pieszych przy ul. Schillera jest możliwe tylko przy zwięźeniu jezdni. Nie przewiduje się całkowitego wyłączenia ul. Miodowej z ruchu kołowego. Ciąg ul. Miodowej nie posiada obecnie żadnej alternatywy – jego wyłączenie z ruchu skutkowałoby wyznaczeniem objazdu przez pl. Bankowy. Na pl. Krasińskich zdecydowano o pozostawieniu zatoki w kierunku północnym i likwidację zatoki w kierunku południowym</p>
--	--	---	--	--

2	Spotkanie konsultacyjne 09.09.2015	Rozwiązań projektowych	<p>1. Jak wariant nr 2 wpłynie na ruch autobusowy? Czy liczba autobusów ulegnie zmianie? Uwzględnić potrzebę utrzymania obecnego poziomu obsługi komunikacyjnej.</p> <p>2. Zwężenie do 6 metrów jest szkodliwa przede wszystkim dla ruchu autobusowego – rezygnacja z pasów rowerowych niebezpieczna dla wszystkich stron. Brak możliwości wyminięcia jadącego rowerzysty – konieczność jechania tempem 15 – 20 km/h.</p> <p>3. Latarnie oryginalne z „dużym cokołem” naprzemiennie po jednej i po drugiej stronie ulicy z taką ekspozycją aby były w jak najmniejszym stopniu uciążliwe dla mieszkańców.</p> <p>4. Bezwzględnie sprecyzować w OPZ rodzaj wykończenia płyt nawierzchniowych – naturalne szlifowanie, być może zastosować nie granit, ale kamień np. porfir.</p> <p>5. Historyczny wjazd na teren zakonu Kapucynów o ile jest rzeczywiście autentyczny (do sprawdzenia – widoczny na ikonografiach) powinien bezwzględnie pozostać. Podobnie ze wszystkimi śladami zabytkowych posadzek na ulicy.</p> <p>6. Oddzielenie pasa rowerowego w wariacie od jezdni w sposób fizyczny – zastosowanie separatora? Rantu?</p> <p>7. Czy rozważania jest możliwość czasowego – weekendowego zamykania ulicy tak jak na Krakowskim Przedmieściu?</p> <p>8. Wielokrotnie przejeżdżane czerwone światło przy sygnalizacji na ul. Kapitulnej, kierowcy nie zauważają czerwonego światła. Fizyczne uspokojenie ruchu w połączeniu ze zmianą stylu jazdy kierowców mogą pozwolić na ew. likwidację sygnalizacji.</p> <p>9. Jak zostanie rozwiązana kwestia zatrzymujących się pojazdów na pasach rowerowych utrudniających jazdę?</p> <p>10. Likwidacja słupków blokujących na ulicy tak aby taksówki podjeżdżające po klienta mogły na chwilę parkować na chodniku.</p> <p>11. Zastosowanie słuz rowerowych na skrzyżowaniach przy sygnalizacjach.</p> <p>12. Postulowane rozszerzenie wariantu 1 o uspokojenie ruchu do 30 km/h i zastosowanie patroli policji jako narzędzia egzekwującego przestrzegania prędkości.</p> <p>13. Rekomendowane zastosowanie wpustów kanalizacyjnych wbudowanych w krawężnik (wpusty krawężnikowo-jezdniowe)</p> <p>14. Zachowanie zatok autobusowych na Placu Krasieńskich – likwidacja spowoduje zbyt dużą uciążliwość dla samochodów osobowych.</p> <p>15. Przesunięcie przystanku autobusowego „Kapitulna 01” w stronę Krakowskiego Przedmieścia bliżej ul. Kapitulnej i nie stosowanie wiaty przystankowej zasłaniającej kościół.</p> <p>16. Zastosowanie w wariacie 1 nawierzchni kamiennej jezdni z wariantu 2 i wyróżnienie pasów rowerowych bardziej gładką nawierzchnią kamienną z większych płyt.</p> <p>17. Akcja medialna dla wprowadzenia strefy Tempo 30 – wprowadzić odpowiednie oznakowanie na jezdni, wykorzystać przejazd bramowy Sądu Najwyższego do specjalnego</p>	<p>1. uwzględniono</p> <p>2. nie uwzględniono</p> <p>3. nie uwzględniono</p> <p>4. uwzględniono</p> <p>5. uwzględniono</p> <p>6. nie uwzględniono</p> <p>7. nie uwzględniono</p> <p>8. uwzględniono</p> <p>9. nie uwzględniono</p> <p>10. nie uwzględniono</p> <p>11. uwzględniono</p> <p>12. nie uwzględniono</p> <p>13. uwzględniono</p> <p>14. uwzględniono w części</p> <p>15. nie uwzględniono</p> <p>16. uwzględniono w części</p> <p>17. do rozważenia</p> <p>18. nie uwzględniono</p> <p>19. uwzględniono</p> <p>20. uwzględniono</p> <p>21. nie uwzględniono</p> <p>22. nie uwzględniono</p> <p>23. uwzględniono</p> <p>24. uwzględniono</p> <p>25. nie uwzględniono</p> <p>26. nie uwzględniono</p>	<p>Do realizacji rekomendowano wariant 2 z modyfikacjami.</p> <p>Nie przewiduje się zmian w kursowaniu autobusów. Ul. Miodowa zostanie objęta strefą ograniczenia prędkości do 30 km/h.</p> <p>Ograniczenie prędkości wiąże się z wprowadzeniem fizycznych środków uspokojenia ruchu i likwidacją pasów rowerowych. Model latarni, rodzaj kamienia oraz pozostałe kwestie związane z zachowaniem wartości historycznej zostaną określony w wytycznych konserwatorskich.</p> <p>Nie przewiduje się całkowitego wyłączenia ul. Miodowej z ruchu kołowego. Ciąg ul. Miodowej nie posiada obecnie żadnej alternatywy – jego wyłączenie z ruchu skutkowałoby wyznaczeniem objazdu przez pl. Bankowy. Przystanek Kapitulna 01 nie może być przesunięty w rejon</p>
---	---------------------------------------	------------------------	--	---	--

		<p>wyróżnienia strefy – przeprowadzenia konkursu społecznego na najciekawsze rozwiązania?</p> <p>18. Sprzeciw dla propozycji zmiany kierunku ruchu na ul. Podwale</p> <p>19. Zastosować stylizowane słupy i oprawy sygnalizacji świetlnej</p> <p>20. Przewidzieć kosze na śmieci przy ławkach</p> <p>21. Upamiętnić dawną lokalizację Pałacu Teppera</p> <p>22. Sprzeciw dla wyniesionych tarcz skrzyżowań przy zachowaniu ruchu tranzytowego</p> <p>23. Wprowadzenie strefy Tempo 30</p> <p>24. Dopuszczenie wyjazdu z kościoła Kapucynów w lewo</p> <p>25. Otwarcie ul. Kapitulnej dla ruchu</p> <p>26. Likwidacja kontrapasa na ul. Kapucyńskiej</p> <p>27. Wyróżnić wjazd do Pałacu Paca w posadzce ulicy</p> <p>28. Ustawić latarnie tak, aby nie świeciły w okna budynków</p> <p>29. Nie stosować przycisków dla pieszych</p> <p>30. Zastosować cichą nawierzchnię asfaltową</p> <p>31. Wyróżnić wjazd do kanałów na skrzyżowaniu z ul. Długą</p> <p>32. Zachować pasy rowerowe – ograniczenie prędkości to „mit”</p> <p>33. Wprowadzić radar wskazujący kierowcom prędkość z jaką jadą</p> <p>34. Wprowadzić wpusty kanalizacji deszczowej wtopione w krawężniki</p> <p>35. Zastosować czerwony asfalt na pasach rowerowych</p> <p>36. Zlikwidować zatoki autobusowe na pl. Krasińskich, jako szkodliwe dla autobusów</p>	<p>27. nie uwzględniono</p> <p>28. uwzględniono</p> <p>29. uwzględniono</p> <p>30. nie uwzględniono</p> <p>31. uwzględniono</p> <p>32. nie uwzględniono</p> <p>33. nie uwzględniono</p> <p>34. uwzględniono</p> <p>35. nie uwzględniono</p> <p>36. uwzględniono w części</p>	<p>kościół: byłby on zbyt krótki. Odwrócenie ruchu na ul. Podwale jest podyktowane brakiem miejsca na pas do skrętu w lewo w ul. Senatorską (w kierunku Podwale).</p>
--	--	--	--	---



Opracowanie raportu oraz wykazu uwag wraz z odpowiedziami:

Zespół ds. komunikacji społecznej

Zarząd Dróg Miejskich

E-mail: konsultacje@zdm.warszawa.pl



konsultacje
społeczne
Warszawa

więcej informacji na stronie
www.konsultacje.um.warszawa.pl