

Zestaw załączników do raportu z konsultacji społecznych „Jak przebudować ulicę Jana Kazimierza?”

Załącznik 1

Akcja informacyjna

PRZEBIEG PROMOCJI

Mieszkańcy byli informowani o spotkaniach za pomocą mediów społecznościowych oraz poprzez dystrybucję ulotek oraz plakatów. Ulotki i plakaty były kolportowane przez koordynatora konsultacji w ZDM i przedstawiciela projektanta w większości miejsc usługowych w ciągu ulicy oraz znalazły się na klatkach schodowych okolicznych budynków, co spotkało się z uznaniem okolicznych mieszkańców.

Informacje pojawiały się także w:

- mediach lokalnych i ogólnopolskich telewizja: TVP Warszawa, TVN 24,
- Radio: Radio Eska, Radio Wawa, w Radiu dla Ciebie,
- Portale internetowe: portal najnowsze-wiadomości.eu, portal Poland News.



Plakat umieszczony w lokalu usługowym, fot. ZDM

Załącznik 2

Karty opinii do projektu

KARTY OPINII DO PROJEKTU

Na kolejnych czterech stronach przedstawiono Karty Opinii uzupełniane przez uczestników podczas konsultacji społecznych.

Karty uzupełniały osoby, które nie chciały uczestniczyć w warsztatach lub chciały by ich zdanie wybrzmiało również w tej formie.

Treść zapisana jest w sposób oryginalny, bez edycji zdań.



Analiza projektu podczas spotkania w kawiarni, fot. ZDM

INDYWIDUALNE OPINIE MIESZKAŃCÓW ZEBRANE PODCZAS SPOTKAŃ

Lp.	Ulica/fragment	Treść	Poruszone zagadnienia
KONKRETNY FRAGMENT ULICY/ CAŁY PROJEKT			
1.	Gizów	<ul style="list-style-type: none"> - Piękny zielony projekt (++). - Stacja Veturilo (możliwość przewidzenia większej ilości rowerów, stojaki dwustronne), dodatkowe 2 stacje rowerowe Veturilo na JK lub wewnątrz. - Optymalizacja dojazdu ścieżką rowerową. Przykład: ul. Gizów (wysokie krawężniki), Jana Kazimierza/ Kasprzaka. - Bardzo proszę o zachowanie układu parkowania i zachowanie aktualnych proporcji zieleni do jezdni oraz zabudowy. - Rozpatrzyć: Przewidzieć możliwość ruchu jednokierunkowego ? + Bus pas - pierwszeństwo dla autobusów w określonych godzinach i minutach. Dziś brak alternatywy dla samochodu, autobus stoi w korku. - Docelowo np. małe autobusy autonomiczne - szybki dojazd do Kasprzaka, Prymasa, Park&Ride, Tramwaj, autobus, Biedronka 	<p style="text-align: center;">Zieleń Rowery Parkowanie Bus Pas Ruch samochodowy</p>

INDYWIDUALNE OPINIE MIESZKAŃCÓW ZEBRANE PODCZAS SPOTKAŃ

Lp.	Ulica/fragment	Treść	Poruszone zagadnienia
KONKRETNY FRAGMENT ULICY/ CAŁY PROJEKT			
1.	Jana Kazimierza 16	Możliwość dojazdu samochodów ciężarowych typu TIR do posesji z zaopatrzeniem.	Zaopatrzenie Samochody TIR
2.	Jana Kazimierza 68-64	- Prosimy o przeprojektowanie parkowania równoległego na prostopadłe - zwiększenie miejsc parkingowych. - Od studziennej do Hubelczyków - wyniesienie wysepek (spowolnienie ruchu pojazdów)	Parkowanie Ruch samochodowy
3.	Jana Kazimierza 60	- bez ścieżki rowerowej; - lepsze ułożenie trawników - dojście do sklepów, usług;	Rowery Zieleń
4.	Okolice skrzyżowania JK/ Ordona	- Dopuszczenie lewoskrętu z dwóch pasów z JK na Ordona spowoduje, że mieszkańcy Ordona (ulicy, przy której powstaje coraz więcej budynków mieszkalnych) będą musieli bardzo długo czekać, aby skręcić w prawo. - Jeden pas przed ulicą Warneńczyka również bardzo ogranicza możliwość ominięcia wszystkich skręcających w lewo.	Ruch samochodowy
5.	Skrzyżowanie JK/Ordona	Trzeba dostosować projekt do projektu ul. Ordona przygotowywanego przez Tramwaje Warszawskie. Aktualny projekt w żaden sposób nie rozwiązuje problemu zakorkowania Jana Kazimierza w kierunku Ordona (rano korki mają kilkaset metrów długości). Być może dłuższy odcinek JK w stronę Ordona powinien być dwupasmowy.	Ruch samochodowy Tramwaj

INDYWIDUALNE OPINIE MIESZKAŃCÓW ZEBRANE PODCZAS SPOTKAŃ

Lp.	Ulica/fragment	Treść	Poruszone zagadnienia
CAŁY PROJEKT			
1.	Skrzyżowanie Orдона/ Kasprzaka	Bez zmiany zasad organizacji ruchu na ww skrzyżowaniu (suwak, rondo, światła, zmiana podporządkowania Jana Kazimierza). Cały projekt, bez ew. dodatkowych wyjazdów w Kasprzaka (Gizów lub Goleiszewska) jest bez sensu i nie rozwiązuje problemów 40 min korków na Jana Kazimierza!	Skrzyżowanie Ruch samochodowy
2.		<ul style="list-style-type: none"> - Wynieść wszystkie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe przez boczne ulice - dodać łączniki rowerowe z wjazdami po południowej stronie - przenieść krzewy dalej od jezdni i zabezpieczyć chodniki i trawniki słupkami i wygradzeniami - objąć ulicę Strefą Płatnego Parkowania niestrzeżonego - przenieść drogę dla rowerów na południową stronę jezdni - Wyznaczyć miejsca postojowe dla dostawców 	Przejścia dla pieszych Rowery Zieleń Parkowanie
3.		Z uwagi na małą liczbę miejsc parkingowych wskazane jest ich zwiększenie, np. kosztem ścieżki rowerowej. Ta znajduje się już na Kasprzaka i jest w stanie obsłużyć większość ruchu rowerowego.	Parkowanie Rowery
4.		Ograniczenie ruchu w celu zwiększenia jakości transportu należy wprowadzać przez opłaty za korzystanie z dróg, a nie poprzez wprowadzanie utrudnień dla kierowców, żeby zniechęcili się oni do jazdy.	Opłaty Ruch samochodowy
5.		W celu zrównoważenia podaży z popytem należy wprowadzić płatne miejsca parkingowe. Administracyjne ograniczenie czasu jest rozwiązaniem gorszym, bo mniej elastycznym i mniej rynkowym.	Parkowanie

INDYWIDUALNE OPINIE MIESZKAŃCÓW ZEBRANE PODCZAS SPOTKAŃ

Lp.	Ulica/fragment	Treść	Poruszone zagadnienia
CAŁY PROJEKT			
6.		Parkowanie równoległe na ulicy z jednym pasem ruchu w jednym kierunku, linią podwójną ciągłą i dużym natężeniem ruchu oznacza częste tworzenie się zatorów, które spowalniają ruch i generują straty ekonomiczne. Konieczne zatem parkowanie skośne/prostopadłe.	Parkowanie
7.		Uważam, że miejsca parkingowe powinny być skośne, gdyż jednopasmowe ulice powodują utrudnione parkowanie równoległe.	Parkowanie
8.		- więcej zieleni - miejsca parkingowe skośne zamiast równoległych	Zieleń Parkowanie

Załącznik 3

Wiadomości e-mail

Lp	Data	Inicjały	Treść	Poruszone zagadnienia
1	20.mar.19	MB	W trakcie planowania przebudowy ulicy proszę wziąć pod uwagę wysokość nasadzonych drzew. Wzdłuż ulicy jest gęsta zabudowa mieszkaniowa, która już teraz ogranicza dostęp światła do niżej położonych lokali. Proszę o wybór gatunków niskopiennych.	niskopienne nasadzenia
2	20.mar.19	GW	<p>1. Ulica jest objęta strefą 30. Poruszam się tutaj codziennie zarówno pieszo, jak i z wózkiem dziecięcym, rowerem oraz samochodem. Z moich obserwacji wynika, że niestety ograniczenie prędkości jest notorycznie łamane przez kierowców. Niejednokrotnie zdarzyło mi się zostać zderzonym kiedy jechałem samochodem przepisową prędkością. Zdarzały mi się również przypadki niebezpiecznego wyprzedzania w rejonie rozszerzenia ulicy, na przykład w obrębie skrzyżowania JK i Sowińskiego. Ostatnio również zostałem niemal potrącony podczas przechodzenia przez ulicę na przejściu dla pieszych: ze względu na padający deszcz osoba kierująca samochodem w ogóle mnie nie zauważyła i przejechała tuż za moimi plecami. W związku z powyższym uważam, że jedyne skuteczne sposoby wyegzekwowania ograniczenia prędkości to wyniesione przejścia dla pieszych, które zmuszają samochody do zwolnienia. Uważam również, że cały obszar skrzyżowania JK i Sowińskiego powinien zostać wyniesiony w sposób taki, jak jest na przykład wyniesione skrzyżowanie ul. Radarowej i al. Dwudziestolatków (https://www.google.com/maps/@52.1931047,20.9681922,121m/data=!3m1!1e3). Ulica ma charakter osiedlowy i porusza się tutaj bardzo wielu pieszych, należałoby zadbać o ich bezpieczeństwo i komfort. Funkcja tranzytowa realizowana jest przez ulicę Wolską/Kasprzaka, więc spowolnienie ruchu poprzez wyniesienie przejść/skrzyżowania jest bardzo potrzebne</p> <p>2. Czy nie ma możliwości poprowadzenia ruchu rowerowego pasem rowerowym po obu stronach ulicy zamiast wyodrębnioną drogą dla rowerów? W obecnym projekcie DDR przechodzi w kilku miejscach bardzo blisko chodnika, w obrębie przejść dla pieszych itp. potencjalnie powodując wiele konfliktowych sytuacji między pieszymi i rowerzystami. Między innymi obawiam się o bezpieczeństwo pieszych w północno-wschodnim narożniku skrzyżowania JK i Sowińskiego. W tym miejscu chodnik jest bardzo wąski i puszczenie tędy ruchu rowerowego wydaje się kompletnie nierealne. Dodatkowo mur znajdujący się tuż przy skrzyżowaniu blokuje widoczność i obawiam się wielu niebezpiecznych sytuacji związanych z rowerzystami wpadającymi prosto na pieszych.</p>	wyniesienia skrzyżowań i przejść pasy rowerowe w jezdni
3	20.mar.19	TS	<p>1. Ani wizualizacja zamieszczone na stronie ZDM, ani rozwiązania zawarte na udostępnionym PZT nie przewidują (lub nie zostało to przedstawione) zabezpieczeń przed wjazdem pojazdów na chodniki czy na trawniki. Aktualnie jest to sytuacja codzienna (szczegółowe informacje o liczbie zgłoszeń i mandatów posiada Straż Miejska oraz Policja), w szczególności w rejonie Jana Kazimierza 12 (sklep Biedronka). Biorąc pod uwagę fakt redukcji liczby obecnie istniejącym miejsc postojowych sytuacja raczej się pogorszy. Czy przewidywane są jakieś zabezpieczenia mogące przeciwdziałać parkowaniu na chodnikach/ ścieżce rowerowej?</p> <p>2. Z jakich przyczyn założono likwidację istniejących obecnie na wysokości JK12 miejsc postojowych dla niepełnosprawnych? Dodam, że takie miejsca przewidziano tylko 2 na odcinku od Orдона do Gizów.</p> <p>3. Rozwiązania zaprojektowane dla skrzyżowania Jana Kazimierza z Orдона będą niefunkcjonalne bez wprowadzenia pierwszeństwa dla pojazdów skręcających z Jana Kazimierza w Orдона (w kierunku ul. Kasprzaka). Już obecnie całe skrzyżowanie jest blokowane przez pojazdy jadące ul. Orдона, de facto często brak możliwości skrętu z Jana Kazimierza.</p> <p>4. Należy rozważyć wykonanie dodatkowego fragmentu chodnika łączącego przejście dla pieszych na wysokości JK 12 ze budynkami po drugiej stronie ulicy: Obecnie jest to naturalny skrót dla mieszkańców, trawnik jest w tym rejonie wydeptany, podobnie będzie w przypadku braku tego fragmentu.</p>	<p>słupki blokujące</p> <p>miejsca dla niepełnosprawnych</p> <p>uwaga do skrzyżowania z ul. Orдона</p> <p>korekta chodnika</p>
4	20.mar.19	AC	<p>Po zapoznaniu się z propozycją i wizualizacjami dot. zmian ul. Jana Kazimierza, chciałbym zaprezentować swoje uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Chodniki donikąd obok DDR <ol style="list-style-type: none"> brak elementów uspokajających ruch rowerowy na DDR (w okolicy tych chodników donikąd) brak wyznaczonych przejść z chodników donikąd, do chodników umożliwiających pójście gdzieś dalej Chodniki donikąd zachęcają do gwałtownego przebiegania przez niepotrzebny DDR oraz pas zieleni zamiast chodników donikąd, proponuję utworzyć miejsca parkingowe ukośne, będzie lepiej wykorzystana przestrzeń DDR zrobiony jest kosztem zieleni, w ogóle jest niepotrzebny Jezdnia ma wąskie pasy, mogły by być szersze gdyby nie DDR, dzięki temu wszyscy by się zmieścili na równej nawierzchni bitumicznej, rowerzyści nie musieli by jechać po opresyjnej kostce Bauma. 	<p>korekta chodnika</p> <p>pasy rowerowe w jezdni</p> <p>zatoka autobusowa</p>

			4. Brak zatoki dla autobusu, jest na nią miejsce.	
5	20.mar.19	AK	Zwiększenie nasadzeń drzew na wysokości Jana Kazimierza 31 oraz gęstych krzewów. Na tej wysokości znajduje się przystanek autobusowy „Goleszowska”. W chwili obecnej ludzie skracają drogę na przystanek korzystając z terenu zieleni znajdującej się na tej wysokości. Nasadzenia drzew i krzewów skutecznie uniemożliwią tej proceder. Jest to bardzo ważne z punktu widzenia mieszkańców i utrzymania tego terenu zieleni.	zwiększenie nasadzeń
6	20.mar.19	KW	Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości 30, jednak niestety nie jest w ogóle przez kierowców przestrzegane, co powoduje, że jako mama z dzieckiem w wózku nie czuję się pewnie przekraczając ulicę na pasach dla pieszych. Sama jestem kierowcą i z mojego doświadczenia dużo lepszym wymuszeniem zachowania nakazanej prędkości 30 byłyby wyniesione przejścia dla pieszych, aniżeli wyspy. Na wspomnianych wyspach niektórzy piraci drogowi lubią robić slalom... jestem pewna, że inne mamy z Jana Kazimierza przeżywają podobne rozterki, szczególnie, że ze śpiącym maluchem w wózku na ulicę z chodnika wjeżdża się powoli, aby nie wybudzić dziecka i warto by było, żeby kierowcy nie stwarzali zagrożenia.	wyniesione przejścia dla pieszych
7	20.mar.19	RP	Projektowana przebudowa ul. Jana Kazimierza wzbudza ogromną radość, przede wszystkim ze względu na sam fakt jej rychłego przeprowadzenia. Na plus prezentowanej koncepcji należy zaznaczyć przede wszystkim szpalery drzew po obu stronach ulicy. W sytuacji coraz bardziej uciążliwych dla życia w mieście zmian klimatu obsadzenie ulicy drzewami jest bardzo dobrym pomysłem. Nie sposób jednak nie zauważyć, że jeden szpaler drzew wydaje się być niejako pewnym minimum. Dużo optymalniejsze z punktu widzenia mieszkańców ulicy byłoby wytyczenie podwójnego szpaleru drzew (jak po jednej ze stron, gdzie przebiega trasa rowerowa). Sama zaś trasa rowerowa powinna zostać wytyczona po obu stronach ulicy, gdyż pomaga to wydatnie zwiększyć bezpieczeństwo podróży rowerem. Ulica Jana Kazimierza, jako ulica wręcz typowo osiedlowa powinna być wygodna przede wszystkim dla pieszych. Stąd też wskazane jest maksymalne jej zwężenie, żeby przekraczanie jej nie wiązało się z ryzykiem potrącenia przez przekraczających dozwoloną prędkość kierowców.	podwójny szpaler drzew obustronna droga rowerowa zawężenie jezdni
8	20.mar.19	AC	Uzupełnienie punktu 1a. Progi zwalniające i słupki na DDR, umożliwiające bezpieczne przejście przez DDR pieszym.	progi i słupki na drodze rowerowej
9	20.mar.19	AM	W pliku JK_Goleszewska wyciętym z D.2.2-PZT.pdf dwie sugestie: pierwsza to dodatkowy chodnik zaznaczony na czerwono, oraz drugie to w tym samym miejscu dogęszczenie drzew. W pliku JK_Ordon wyciętym z D.2.3-PZT.pdf propozycja poszerzenia wyjazdu z JK i rozdzielania jezdni na dwa pasy już od skrzyżowania z Warneńczyka, a także do przemyślenia czy by z prawego pasa w lewo nie mógł skręcać tylko autobus - ma to na celu usensownienie istnienia komunikacji miejskiej, gdyż obecnie autobus linii 255 w szczycie pokonuje odległość goleszowska - Kasprzaka w tempie porównywalnym do spaceru.	korekta chodnika dodatkowe nasadzenia uwaga do skrzyżowania z ul. Ordon
10	20.mar.19	MP	Witam, chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz która jest bardzo ważna dla mieszkańców Jana Kazimierza. Mianowicie pasy zieleni znajdujące się na ulicy są bardzo ważne dla właścicieli psów które tam wyprowadzamy. W tym momencie na całej długości ulicy brakuje koszy na śmieci do których możnaby wyrzucać worki z odchodami po psach. Wydaje mi się że ten aspekt powinien zostać poruszony na konsultacjach	kosze na psie odchody
11	21.mar.19	MB	Z uwagi na duży ruch samochodowy na ul. Jana Kazimierza, proponuję, aby miejsca postojowe zrobić ukośne, bez pasa oddzielającego drogę rowerową i miejsca do parkowania samochodów. W ten sposób, zmieści się więcej miejsc parkingowych i zdecydowanie ten sposób ułatwi wjazd/wyjazd kierowcą mniej doświadczonym. Moja propozycja jest poparta obserwacją i faktem, iż wiele osób nie potrafi zaparkować poprawnie i wiele samochodów nie raz widać było, że wystają na pas ruchu. Dodatkowym punktem do Państwa projektu jest moja prośba, aby nową nawierzchnię położyć na całym odcinku Jana Kazimierza, ponieważ przy najwyższym numerze Jana Kazimierza, pojazdy firmy z kruszywem (powyżej 3,5t) co roku wytwarzają wielkie dziury na ulicy i dalej asfalt się kruszy.	parkowanie skośne wymiana nawierzchni jezdni

12	21.mar.19	AK	<p>1) osłupkowanie zielonych trawników od strony jezdni Jana Kazimierza żeby nie można było na nich parkować przez samochody co doprowadziłoby do ich degradacji.</p> <p>2. Nie łączenie chodnika wraz ze ścieżka rowerową w rejonie skrzyżowania z sowinskiego. Bedzie stanowić to niebezpieczeństwo dla pieszych. Ścieżka rowerowa nie powinna być łączona z chodnikiem dla pieszych.</p> <p>3) bardzo dobry pomysł jeśli chodzi o parkowanie równoległe do jezdni. Uważam ze ilości miejsc parkingowych jest wystarczająca, nie mniej jednak myślę dobrze będzie oddzielić miejsca parkingowe od chodnika słupkami dla bezpieczeństwo pieszych.</p> <p>4) proszę o uwzględnienie w projekcie nasadzeń krzewów przy Jana Kazimierza 31. Pasażerowie komunikacji autobusowej którzy zmierzają na przystanek golszewska korzystają i korzystać będą ze skrótu z osiedla stacja kazmierz deptając pas zieleni. Zasadzenie gęstych krzewów przy drzewach na całej szerokości wyeliminuje ten problem skutecznie..</p>	<p>słupki blokujące</p> <p>rozdzielenie ciągu pieszo-rowerowego</p> <p>parkowanie równoległe</p> <p>nasadzenia krzewów</p>
13	21.mar.19	PK	<p>Projekt zakłada zmniejszenie liczby dostępnych miejsc parkingowych na całej długości JK - czy projektant był na JK i widział co dzieje się przy obecnej liczbie miejsc parkingowych? Jestem w stanie zrozumieć takie rozwiązanie w momencie gdy mamy strefę płatnego parkowania ale przy jej braku te kilkadziesiąt proponowanych miejsc zostanie skutecznie zajęte przez mieszkańców, którzy mają 2 auta - jedno w garażu, pracowników okolicznego banku, pracowników lokali użytkowych przy JK, kurierów, ekip budowlanych, które jeszcze przez kilka lat będą tam wykańczać mieszkania.</p> <p>Projekt zakłada praktycznie na całej długości miejsca równoległe i podwójną ciągłą. To w drastyczny sposób spowolni ruch a i przy takiej liczbie miejsc auta realnie będą powciskane tak, że część nie będzie się mieściła w świetle zatok.</p> <p>Autor zakłada brak zatok autobusowych - Albo kierowcy będą wyprzedzać na podwójnej ciągłej albo będą się tworzyły zatory.</p> <p>Autor zakłada, że wiosna i lato panują w PL cały rok - Niestety tak nie jest i ludzie na te piękne szerokie chodniki i ścieżkę rowerową wyjdą owszem ale od Marca do Października co daje jakieś 7 miesięcy. Przez resztę roku na JK będzie trwał dramat komunikacyjny</p> <p>Autor zakłada, że punkty handlowe i usługowe na JK to punkty lokalne do których klienci przyjdą z okolicy. Nasz taki nie jest i już w tej chwili tracimy na tym, że klienci nie mają gdzie zaparkować a zakupy jakie robią raczej do zabrania autobusem się nie nadają. Nie mamy też możliwości wykupienia/wynajęcia miejsca od ZDM. Tworząc tego typu projekty mam wrażenie, że klienci spychani są siłą rzeczy do Galerii Handlowych gdzie mogą zaparkować i zrobić zakupy. Zresztą to widać na odnowionej Świętokrzyskiej gdzie sklepy zastępowane są restauracjami. Problem polega na tym, że JK to nie aleja w centrum Warszawy tylko lokalna ulica, która wymiera w ciągu dnia gdy ludzie są poza „sypialnią” a ludzie, którzy poruszają się po mieście na nią nie przyjeżdżają bo stoją w korku do lewoskrętu w Ordona z Kasprzaka i nie mają gdzie zaparkować kiedy chcą skorzystać z usług tam umieszczonych.</p> <p>Miejsca dla Kurierów - przydałby się, jeździ ich mnóstwo i z braku miejsc parkują na jezdni. W tym przypadku będą blokować ruch lub bardzo go utrudniać.</p> <p>Reasumując - to bardzo ładny projekt na wiosnę i aleję w centrum miasta z miejscami płatnymi, zdecydowanie praktycznie nierealny w rzeczywistości JK i w jakimś stopniu zabójczy dla biznesu lokalnego, czyniąc go jedynie lokalnym. O ile żabka czy piekarnia się utrzymają tyle punkty specjalistyczne nastawione nie jedynie na lokalnego odbiorcę upadną zwalniając miejsce pod kolejne żabki. Restauracje w tych miejscach nie powstaną bo mieszkańcom będzie przeszkadzał zapach i hałas po 22.00.</p>	<p>więcej miejsc postojowych</p> <p>zatoki autobusowe</p> <p>miejsca dla zaopatrzenia</p>

14	22.mar.19	RK	<p>Zwracam się z wnioskiem o dokonanie korekty w projekcie budowlanym przebudowy ul. Jana Kazimierza udostępnionym do konsultacji społecznych. Korekta miała by dotyczyć miejsc parkingowych. Na początku chciałbym przedstawić wady jakie wynikają z użytkowania miejsca parkingowych równoległych:</p> <p>a) Ograniczenie już brakujących miejsc parkingowych. W załączeniu wycinek projektowanej trasy w okolicach skrzyżowania Jana Kazimierza z Golezowską. W przedstawionym planie projektuje się 13 miejsc parkingowych. W dniu dzisiejszym przy bloku oznaczonym nr 32 na rogu skrzyżowania znajdują się dwa parkingi (prostokątne mniejszy i skośny większy). Na mniejszym parkingu jest około 11 miejsc parkingowych, w sumie tych miejsc jest znacznie ponad 25.</p> <p>b) Zgodnie z sztuką parkowanie równoległe dokonuje się podczas wjeżdżania tyłem przy dużym nasileniu ruchu a taki wbrew pozorom występuje na ul. Jana znacząco utrudnia to ruch samochodów a tym samym powoduje niebezpieczeństwo kolizji. Zauważmy tu również fakt, że droga(dokładnie pas jezdni) po przebudowie zostanie zwężona w stosunku do stanu aktualnego tym bardziej parkowanie równoległe wydaje się znacznie utrudniać ruch a tym samym stwarzać niebezpieczeństwo kolizji.</p> <p>Zwracając szczególną uwagę na potrzeby mieszkańców zauważmy, że projektowane są nowe chodniki, ścieżka rowerowa oraz jezdnia o nieporównywalnie lepszych standardach niż stan obecny. Nie mniej zauważalne jest pominięcie potrzeb mieszkańców korzystających z miejsc parkingowych. Zauważmy, że poza mieszkańcami, którzy posiadają miejsca prywatne są też osoby zarówno nie posiadające miejsc jak i goście mieszkańców czy też dostawcy. Zrozumiałe jest podejście w projektowaniu w pierwszej kolejności ułatwień typu chodnik i ścieżka rowerowa a dopiero w miarę możliwości miejsca miejsc parkingowych. Natomiast w przypadku pasa drogowego ul. Jana Kazimierza sytuacja jest na tyle komfortowa, że ten pas jest bardzo szeroki w stosunku do drogi z jednym pasem ruchu w każdą stronę.</p> <p>Reasumując zwracam się o dokonanie korekty projektu budowlanego polegającego na znacznym zwiększeniu ilości miejsc parkingowych w stosunku do stanu istniejącego poprzez np. zastosowanie miejsc skośnych (wydają się one najlepszym rozwiązaniem zarówno pod względem bezpieczeństwa jak i ilości miejsc) . Oczywiście zmiana sugeruje wprowadzić na całej ulicy.</p>	<p>więcej miejsc postojowych</p> <p>parkowanie skośne</p>
15	22.mar.19	IP	<p>Kilka kwestii budzi moje wątpliwości:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczenie (znaczne) miejsc parkingowych. Parkowanie równoległe tylko pogorszy sprawę. - brak elementów uniemożliwiających podstój na chodnikach czy na trawnikach (wiemy, co dzieje się teraz, przy redukcji miejsc będzie gorzej) 	<p>więcej miejsc postojowych</p> <p>słupki blokujące</p>

16	22.mar.19	GD	<p>1. Z projektów wynika, że planowanych jest ok. 150 miejsc parkingowych zamiast 233 dostępnych obecnie. Funkcjonowanie na Odolnachs poważnie. oprócz zanieczyszczenia powietrza, firm budowlanych i ciężarówek najbardziej utrudnia brak miejsc parkongowych. Deweloperzy maksymalizują wykorzystanie działek wobec czego nie ma gdzie zaparkować przy sklepie, gdy ktoś przyjeżdża w odwiedzinach itp. Liczba miejsc parkingowych powinna zostać co najmniej utrzymana, jak nie zwiększona. W miarę możliwości można zwięzić nieco chodniki i/lub ścieżki rowerowe przy parkingach i postarać się o miejsca do parkowania aut na ukos co wymaga mniej miejsca niż parkowanie prostopadłe, ale jednak więcej niż planowane równoległe.</p> <p>2. Ze względu na większe zagęszczenie mieszkańców i małą ilość dostępnych wyjazdów z ul. Jana Kazimierza powinno zostać zaplanowane pierwszeństwo wyjazdu z JK w lewo w ul. Ordona. W tym miejscu bez pierwszeństwa nie miałyby sensu dwa pasy oznaczone jako do skrętu w lewo w stronę Kasprzaka. Co więcej zaplanowana w ciągu Ordona (pomiędzy JK a Kasprzaka) wysepka z krawężników dzieląca pasy nie ma sensu ponieważ często samochody wyjeżdżające z JK ustawiają się do skrętu w prawo w Kasprzaka tak, że nie sposób je ominąć jadąc Ordona na wprost w stronę Wolskiej. Wprowadzenie kilka miesięcy temu wysepki w tym miejscu poważnie utrudniło wyjazd i zwiększyło zakorkowanie skrzyżowania. Zarówno samochody wyjeżdżające z JK jak i jadące Ordona na wprost muszą minąć wysepkę stojąc za autami skręcającymi w prawo, mimo że lewy pas (prosto/w lewo) jest zazwyczaj pusty.</p> <p>3. Na całej ulicy powinien zostać wprowadzony kategoryczny zakaz ruchu pojazdów ciężarowych, głównie wywrotek i betoniarek za wyjątkiem dojeżdżających do budów na JK - i tylko tych. Żaden inny dojazd do betoniarni nie powinien być możliwy. Zapylenie i wiecznie rozlany beton i rozsypany piach oraz błoto na jezdni jest zarówno niebezpieczne dla ruchu (np. jednośladow) jak i powoduje ogromne zanieczyszczenie powietrza, otaczających budynków (balkony, okna, parapety) i parkujących sut.</p> <p>4. Powinny zostać zaplanowane choćby wąskie zatoki dla autobusów umożliwiające wyminięcie ich podczas postoju na przystanku.</p> <p>5. Problem parkowania i przejezdności ulicy mocno wiąże się z brakiem słupków ograniczających parkowanie na pasach zieleni, chodnikach itd. Należałoby zainstalować takie słupki, a najlepiej jakieś inne (mniej widoczne i inwazyjne wizualnie) ograniczniki parowania w miejscach niedozwolonych. Proszę zwrócić uwagę jak wyglądają trawniki np. przy Jana Kazimierza 12 mimo osadzenia w niektórych miejscach drewnianych słupków (które są rozjeżdżane, wyrywane itd.).</p> <p>6. Chodniki między zatokami parkingowymi a ścieżką rowerową wydają się bardzo szerokie w stosunku do ich użyteczności (wysiadanie z samochodu) - mają ponad 200cm, można je zwięzić na rzecz parkingu lub zieleni ponieważ nie spełniają one funkcji spacerowej.</p> <p>7. Z jakich płyt betonowych wykonane byłyby chodniki? Mogłyby nie być to zwykłe szare płyty tylko jakieś o bardziej estetycznym wyglądzie.</p> <p>8. Czy przewidziane są jakieś ławki itp. elementy małej architektury?</p>	<p>więcej miejsc postojowych</p> <p>uwaga do skrzyżowania z ul. Ordona</p> <p>ograniczenie tonażu</p> <p>zatoki autobusowe</p> <p>słupki blokujące</p> <p>korekta chodnika</p> <p>mała architektura</p>
17	23.mar.19	MŻ	<p>1. Należy uniknąć zbędnych powierzchni wyłączonych z ruchu oznaczonych znakiem P-21, które powodują ignorowanie tego znaku. Postuluję likwidację powierzchni wyłączonej z ruchu na skrzyżowaniu z ul. Ordona w ul. Jana Kazimierza i wyprofilowanie ostrzejszego łuku.</p> <p>2. Postuluję utrzymanie ciągłości nawierzchni chodnika i drogi rowerowej na zjazdach z drogi do nieruchomości. Przejścia i przejazdy powinny być wyniesione ponad poziom wjazdu.</p> <p>3. Na skrzyżowaniu z ul. Sowińskiego postuluję rezygnację z wyspy dzielącej przejście dla pieszych, likwidację CPR i wyznaczenie pasów rowerowych na jezdni. Projektowanie rozwiązanie jest konfliktogenne i uniemożliwia zauważenie rowerzysty zmierzającego do przejazdu rowerowego.</p> <p>4. W okolicy miejsc parkingowych postuluję umieszczenie słupków uniemożliwiających parkowanie skośne na miejscach do parkowania równoległego.</p> <p>5. Przy większych punktowych skupiskach zieleni postuluję ustawienie ławek wraz z koszami na śmieci.</p> <p>6. Przy przystankach autobusowych postuluję zastosowanie krawężników "autobusowych", wyprofilowanych do wygodnego podjazdu autobusu do krawędzi jezdni.</p>	<p>uwaga do skrzyżowania z ul. Ordona</p> <p>zjazdy w poziomie chodnika</p> <p>rozdzielenie ciągu pieszo-rowerowego</p> <p>słupki blokujące</p> <p>mała architektura</p> <p>krawężniki autobusowe</p>

18	23.mar.19	ŁW	<p>projekt przebudowy zakłada przesunięcie przystanku autobusowego w stronę Centrum ze skrzyżowania z ulicą Sowinskiego za skrzyżowanie z ulicą Boguszewska i słusznie, bo przystanek obecnie znajduje się w fatalnym miejscu. Jednak operacja ta spowoduje pojawienie się ogromnej luki pomiędzy przystankami (brak łatwo dostępnego i bliskiego przystanku autobusowego w stronę Centrum miasta na zachodnich Odolanach) i w konsekwencji ograniczenie dostępu do komunikacji publicznej kilku tysiącom mieszkańców dużych osiedli od Espresso na zachodzie do JK60 i Wola Arte przy skrzyżowaniu z Sowińskiego). Taki układ powoduje szczególnie duże niedogodności dla rodzin z dziećmi, których tak wiele na Odolanach. Proponuje zatem umieszczenie kolejnego przystanku na wysokości Konsalnet. Dodatkowym zyskiem dla mieszkańców będzie spowolnienie ruchu na ulicy (obowiązuje powszechnie ignorowana strefa 30).</p> <p>Podsumowując, wnioskuję o zaplanowanie dodatkowego przystanku autobusowego w stronę Centrum w okolicy biurowca Konsalnet lub Kawiarni Sucre.</p>	dodatkowy przystanek w części zach.
19	23.mar.19	PZ	<p>Popatrzyłem na plan przebudowy rzeczonyj ulicy i można z nich wywnioskować tylko jedno. ZDM chce zasypać ulicę przyległe samochodami. Ilość miejsc postojowych przedstawionych w projekcie jest ponurym żartem wymierzonym w kierowców. Trawniki zajmują 90% miejsca, a kierowców potraktowano jak ludzi gorszego sortu. Wystarczy spojrzeć na google maps i policzyć ile aut jest zaparkowanych w tym momencie na ww. ulicy. Miejsc zaproponowanych jest co najmniej 3 razy za mało. Mam nadzieję, że jest jeszcze szansa na zmianę planów i pozostawienie tej ulicy przyjaznej nie tylko rowerzystom.</p>	więcej miejsc postojowych
20	23.mar.19	BW	<p>Chciałem Państwu zgłosić mój stanowczy sprzeciw, wobec niebudowaniu zatok autobusowych przy przystankach znajdujących się przy ulicy Jana Kazimierza, co w oczywisty sposób zwiększy korki w okolicy, a także zaapelować o brak jakichkolwiek zwężeń powyższej arterii.</p>	zatoki autobusowe
21	23.mar.19	TL	<p>Po dokładnym przeanalizowaniu koncepcji przebudowy oraz udostępnionych wizualizacji chciałbym spytać o następujące kwestie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy przewidziane jest miejsce postojowe ze stacją ładowania samochodów z napędem elektrycznym? 2. Czy przewidziane są stojaki rowerowe? 3. Czy przewidziana jest samoobsługowa stacja naprawy rowerów? 4. Czy przewidziana jest instalacja obiektów małej architektury (kosze na śmieci, ławki)? 5. Czy przewidziana jest instalacja systemu nawadniania terenów zielonych? <p>Chciałbym również zwrócić uwagę na niezgodność niektórych aspektów projektu zagospodarowania terenu z rzeczywistą sytuacją terenową. Nie wszystkie z drzew, które są określone w legendzie jako "drzewo do pozostawienia" istnieją w terenie. Przykładowo na rysunku D.2.2 pomiędzy ul. Jana Kazimierza a budynkami o numerach administracyjnych 46 i 50 (obecnie inwestycja Forum Wola firmy ROBYG) istnieje kilka drzew określonych w legendzie jako "drzewo do pozostawienia". W załączeniu przesyłam dwa zdjęcia wykonane w listopadzie 2018, na których wyraźnie widać brak jakichkolwiek drzew w tym miejscu. Uważam, że przedstawione kwestie są istotne z perspektywy planowanej inwestycji oraz jakości i komfortu życia mieszkańców Odolan.</p>	<p>stacja ładowania sam. elektr.</p> <p>stojaki rowerowe</p> <p>mała architektura</p> <p>nawadnianie terenów zielonych</p>
22	24.mar.19	EBS	<p>Bardzo podoba mi się pomysł wprowadzenia pasa zieleni i ścieżki rowerowej. Mam jednak dwie uwagi. Po pierwsze projekt daje możliwość dużego rozpędzania się na prostej jezdni, co zmniejsza bezpieczeństwo zarówno pieszych, jak i pojazdów próbujących przyłączyć się do ruchu, wyjeżdżających z posesji. Z tego powodu powinno się od razu wprowadzić progi zwalniające szczególnie przed przejściami dla pieszych, lub zaplanować "meandrowanie" jezdni. Druga istotna kwestia, to rozwiązanie dużego problemu na Odolanach, jakim jest brak miejsc parkingowych, co utrudnia prowadzenie lokalnych biznesów i uprzykrza życie mieszkańcom i odwiedzającym. Należałoby zwęzić pas zieleni na rzecz większej ilości miejsc np. Prostopadłych do jezdni lub pod kątem. Parkowanie wzdłuż jest zbyt mało efektywne, a z ilustracji projektu wynika, że spore fragmenty jezdni w ogóle takich nie posiadają.</p>	<p>progi zwalniające</p> <p>więcej miejsc postojowych</p>
23	24.mar.19	PJ	<p>W budynku JK12 mieści się Biedronka. Wiele osób przechodzi do sklepu z nieparzystej (południowej) części ulicy i to dokładnie naprzeciwko drzwi wejściowych, w miejscu, w którym nie ma zebry. Chciałbym zaproponować wprowadzenie pasów dla pieszych przez ulicę w tym miejscu. W tym miejscu i bez pasów będą przechodzić dziesiątki osób na godzinę, a często są to niebezpieczne sytuacje. Wczoraj widziałem matkę z dwojgiem małych dzieci, jednemu upadła zabawka na ulicy i dziecko chciało się wyrwać z powrotem po zabawkę (nie ma tam przejścia). Jestem za tym, żeby sankcjonować rozwiązania, które funkcjonują w praktyce, a nie zagrażają bezpieczeństwu. Ulica Jana Kazimierza powinna mieć priorytet dla pieszych i rowerzystów, bo przy takiej intensywności zabudowy już teraz jest tu po prostu tłoczno na chodnikach. Ustanowienie przejścia dla pieszych w tym miejscu poprawiłoby bezpieczeństwo. Piesi i tak będą tam przebiegać przez ulicę, więc chciałbym zapewnić tam choć minimum bezpieczeństwa, szczególnie w miejscu wjazdu samochodów do ulicy z obu stron.</p> <p>Przesyłam w załączeniu zdjęcie satelitarne okolicy z moją propozycją. Na zielono propozycja umieszczenia przejścia dla pieszych. Na niebiesko istniejące przejście dla pieszych, które mogłoby być zastąpione. Na fioletowo opcjonalne miejsce na dodatkowe przejście dla pieszych.</p>	korekta lok. przejścia dla pieszych

24	25.mar.19	TS	<p>1. Należy zweryfikować wymaganą widoczność przy ruszaniu z miejsca zatrzymania na zjazdach do posesji w kontekście sytuowania stanowisk postojowych wzdłuż krawędzi jezdni, np. zjazd do budynku 64 (dot. całego projektu).</p> <p>2. Należy zweryfikować widoczność na skrzyżowaniach w kontekście sytuowania stanowisk postojowych wzdłuż krawędzi jezdni, np. skrzyżowanie z ul. Przyce (dot. całego projektu).</p> <p>3. Należy zweryfikować prowadzenie ruchu pieszego w rejonie budynku nr 60. Ludzie będą skracać drogę po ścieżce rowerowej - propozycja dodatkowego odcinka chodnika.</p> <p>4. Ścieżka rowerowa/ciąg pieszo rowerowy bezpośrednio przy krawędzi jezdni w rejonie budynku 56 - należy zweryfikować skrajnię drogową i rowerową oraz wysokościowe rozwiązanie na zjazdach - przełamanie nawierzchni bitumicznej ścieżki na długości krawężnika wtopionego ??? Jeżeli ścieżka rowerowa przy krawędzi jezdni jest dwukierunkowa i mogą z niej korzystać piesi to szerokość 3,0 m jest niewystarczająca (0,5 m - skrajnia drogową, 0,2 m - skrajnia rowerowa, 2,5 m - ścieżka jednokierunkowa z dopuszczonym ruchem pieszych) - paragraf 47 Dz. U. nr 43. poz. 430.</p> <p>5. Dodatkowo zwracam uwagę, aby nie projektować ścieku przykrawędziowego z kostki na przejściach dla pieszych (utrudnia to przejazd wózkiem dziecięcym). Ściek należy zakończyć wpustem przed przejściem dla pieszych od strony napływu wody.</p>	<p>warunki widoczności</p> <p>korekta chodnika</p> <p>rozdzielenie ciągu pieszo-rowerowego</p>
25	25.mar.19	AG	<p>Ulica Jana Kazimierz musi mieć minimum po 2 pasy w obie strony + zatoki autobusowe i ukośne miejsca parkingowe, inaczej to doprowadzi do korków jakie są na Świętokrzyskiej. Tak szeroki chodnik jest zbędny, tak samo jak ścieżka rowera przy 2 pasach jezdni i tak szerokim chodniku.</p>	<p>2 x 2 pasy ruchu</p> <p>zatoki autobusowe</p> <p>parkowanie ukośne</p>
26	25.mar.19	AG	<p>zapewne uwag co do projekt będzie sporo ale zgłaszam uwagę co do przystanku o nazwie "Gizów 02". Umieszczenie przystanku w tym miejscu tuż przy wyjeździe z garażów mieszkańców Jana Kazimierza 30 jest skrajnie niebezpieczne i znacznie ograniczy widoczność dla kierowców wyjeżdżających z garażu podziemnego.</p> <p>W tym miejscu (przy ulicy i na wjeździe) często stają samochody dostarczające produkty do sklepów mieszczącym się w tym budynku, do tego jest to miejsce gdzie MPO często korzysta z tego podjazdu wywożąc śmieci i już teraz dochodzi do wielu niebezpiecznych sytuacji a umieszczenie w tym miejscu przystanku spotęguje ten problem.</p> <p>Proszę o przemyślenie koncepcji umieszczenia tego przystanku i usytuowanie go w miejscu gdzie nie będzie stwarzał tyle zagrożenia dla wyjeżdżających z garaży podziemnego mieszkańców.</p> <p>Dobrym miejscem jest przesunięcie go tuż za ulicą Gizów (w stronę ul. Ordona) tuż przy obecnej stacji rowerów Verturillo.</p>	<p>zmiana lok. przystanku "Gizów 02"</p>
27	25.mar.19	GS	<p>Pozytywnie oceniam przygotowany projekt zmian na ul. Jana Kazimierza. W szczególności popieram:</p> <p>1) Parkowanie równoległe zamiast ukośnego lub prostopadłego. Takie zasady parkowania obowiązują we wszystkich cywilizowanych krajach (a nawet w USA). Takie miejsca postojowe są estetyczne i logicznie oddzielają ruch samochodowy od pieszego. Kierowcy łatwo włączyć się do ruchu. Zbyt długi samochód nie zawłaszczy dzięki temu przestrzeni chodnika jak ma często miejsce przy parkowaniu prostopadłym lub skośnym (Marszałkowska, Śniadeckich, Lwowska). Ulica JK to przede wszystkim nowe bloki z garażami podziemnymi, gdzie każdy był zobligowany do wykupienia miejsca parkingowego. Nie ma więc sensu na siłę kreować innych miejsc kosztem zieleni, DDR lub chodnika.</p> <p>2) Słuszna jest rezygnacja z zatok autobusowych. Ulica JK stoi w permanentnym korku, o czym donosi ostatnio prasa ("Tak wygląda dramat mieszkańców Odolan", Na Temat). Dlaczego stosowanie zatok autobusowych wpływa negatywnie na czas przejazdu autobusem wyjaśnię poniżej. Otóż autobus zjeżdżając do zatoki jest wymijany przez samochody za nim, które ustawiają się w korku przed nim. Jeżeli nie ma zatoki, a wyminięcie stojącego autobusu jest uniemożliwione fizycznie, gdy wymiana pasażerów się kończy, autobus bez problemu dogania samochody stojące w korku przed nim. Z zatoką jest inaczej - autobus wyjeżdża z zatoki i (jeśli kierowcy aut łaskawie go wypuszczą) ustawia się za samochodami, które były za nim. Traci więc miejsce w kolejce do kolejnego skrzyżowania. Tym samym, przejazd autobusem w korku, trwa więcej czasu niż samochodem w korku! A chyba mamy promować zbiorkom! Pomijam utratę komfortu podróży podczas wjazdu i wyjazdu z zatoki, czy odbieranie miejsca na chodniku pieszym.</p> <p>3) Jeszcze kilka lat temu ZDM proponowałby zrobić z JK Nowowolską albo Wolską-bis, wciskając na JK jak najwięcej pasów ruchu. Cieszy, że wreszcie myśli się o komforcie mieszkańców, a nie wygodzie osób z przedmieść dojeżdżających samochodami.</p>	<p>parkowanie równoległe</p> <p>przystanki bez zatok</p>

28	26.mar.19	RM	<p>Ulica Jana Kazimierza jest ważną - ale częścią Odolan. Żeby uniknąć nieefektywnej dyskusji a kiedy np. remont Orдона czy innych ulic, proponuję na spotkanie konsultacyjne przygotować założenia rozwiązań komunikacyjnych dla całej Odolan.</p> <p>Co jakiś czas pojawiają się nowe pomysły - np. Kiedyś na Jana Kazimierza nie miało być wcale autobusów, potem pojawił się pomysł tramwaju na Orдона itp.</p> <p>Warto te koncepcje uporządkować, tak aby projekt Jana Kazimierza był doprecyzowaniem całościowej koncepcji ruchu na Odolanach.</p>	koncepcja całościowa dla Odolan
29	26.mar.19	AR	<p>Punkt numer jeden. Renderowane pokazy nie rozwiązują problemu z przekroczeniem prędkości. Wszyscy mieszkańcy Jana Kazimierza skarżą się, że transport tranzytowy psuje ulicę. Nie widzę żadnych problemów z proponowanym rozwiązaniem poruszając się z prędkością 70 km/h. Nie widzę, że rozwiązanie jest wystarczająco bezpieczne. Nie zgadzam się na wydawanie pieniędzy tylko na remont asfaltu. Dlaczego nie podnosić przejść dla pieszych przy użyciu innych materiałów i kolorów? Takie podejście jest popularne w Holandii. Proszę sprawdzić link do Google Streets</p> <p>Punkt numer dwa. Miejsca parkingowe z ładowarką do pojazdów EV. Jest to obecnie konieczne. Nie widzę tego na zdjęciach, ale proszę wyjaśnić. Co najmniej 1-2 punkty na całej ulicy muszą być. To takie proste - wystarczy dodać ładowarkę i odpowiedni znak.</p> <p>Punkt bez numeru. Jakie ograniczenie prędkości ma dotyczyć proponowany projekt? 30 km/h lub 50 km/h?</p> <p>Uprzejmie proszę o przygotowanie odpowiedzi na te pytania. W sobotę odwiedzę spotkanie.</p> <p>Sprawdziłem rendery, zdecydowanie ulica będzie wyglądać lepiej niż teraz. Jednak muszę coś zapytać lub dodać. Mam nadzieję otrzymać odpowiedzi pocztą elektroniczną lub na spotkaniu w sobotę.</p>	<p>wyniesienie przejść dla pieszych</p> <p>ładowanie sam. elektr.</p>
30	27.mar.19	WA	<p>1. Chciałbym zauważyć narastający problem malejącej liczby miejsc postojowych na ulicy Jana Kazimierza. Już kilka lat temu spod naszego osiedla zabrano 3 miejsca postojowe kosztem przejścia dla pieszych, kolejne miejsca postojowe zabrano gdy po drugiej stronie ulicy postawiono słupki, a wcześniej tam stały samochody zostawiając jeszcze wymagane 1,5 metra chodnika. Z tego co naliczyłem na mapach googla, to obecnie mamy 27 miejsc pod blokiem, na planach tych miejsc jest 6 równoległe po naszej stronie i 13 po drugiej stronie (w rakyce pewnie wyjdzie mniej), więc ich liczba się zmniejszyła o 1/3. Rozumiem chęć zmuszenia ludzi do używania komunikacji i ograniczenia ruchu samochodów, ale jak będziemy chcieli przyjąć gości, albo rodzina przyjedzie, to chyba trzeba będzie im mówić, aby przyjechali pociągiem i komunikacją, bo nie ma gdzie parkować :/</p> <p>2. Wydaje mi się, że będzie też problematyczny wyjazd z garażu z poziomu -2 (garaż od strony Jana Kazimierza), już teraz często się zdarza, że trzeba hamować na wyjeździe (na górce), bo jakiś pieszy wejdzie pod wyjeżdżający samochód, teraz będzie jeszcze gorzej, bo będzie dodatkowa ścieżka rowerowa (dosyć blisko wyjazdu) z pędzącymi rowerzystami, oraz ewentualny autobus stojący na przystanku i ograniczający widoczność.</p> <p>3. Po pierwsze to ta ścieżka rowerowa wydaje mi się zbędna zważywszy na fakt, że 50 metrów dalej przy ulicy Wolskiej biegnie nowa i szeroka ścieżka. Jeśli już miałbym zrobić ścieżkę, to wydaje mi się, że lepszym jej usytuowaniem jest druga strona ulicy (załączam screen). Po tamtej stronie jest więcej wolnego miejsca i nie ucierpiałyby osiedla z powodu zmniejszającej się liczby miejsc postojowych.</p> <p>4. Natomiast jeśli chodzi o przystanek autobusowy, to nie rozumiem dlaczego nie może on pozostać w tym miejscu, w którym się znajduje obecnie, czyli tuż przy stacji Veturillo? Gdyby tam pozostał, to można by zachować większą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>5. Chciałbym natomiast dodać, że podoba mi się pomysł przebudowy skrzyżowania Jana Kazimierza z Ordoną, gdzie wydzielono dwa pasy do skrętu w lewo, zaś samo przejście dla pieszych przeniesiono na drugą stronę, bliżej osiedli na Ordoną. Na pewno taka zmiana udroźni nieco to skrzyżowanie, chociaż pamiętam, że kiedyś dodatkowo była mowa o pierwszeństwie lewoskrętu na tym skrzyżowaniu, ale temat ucichł.</p>	<p>więcej miejsc postojowych</p> <p>wyjazd z garażu JK 28</p> <p>zmiana lok. przystanku "Gizów 02"</p> <p>zbędna droga rowerowa</p>
31	28.mar.19	JP	<p>projekt zdecydowanie należy ocenić pozytywnie. To co budzi mój (i nie tylko mój) niepokój to łączony pas pieszo-rowerowy przy ul. Sowińskiego w kierunku Ordony.</p> <p>Takie rozwiązania nie tylko nie są rekomendowane teoretycznie, ale nie sprawdzają się też w praktyce czego dowodem jest oddalona o kilkaset metrów przestrzeń przy przejściu podziemnym pod Wolską w kierunku Redutowej. Rowerzyści nie mają świadomości, że fragment DDR w tamtym miejscu jest również dla pieszych i nawet nie zwalniają. Nawet ciężko im się dziwić, ponieważ mimo znaków przestrzeń ta jest wizualnie kontynuacją DDR, wyasfaltowaną, z przerwana kostką chodnikową.</p> <p>Mam jako mieszkaniec poważne obawy, że błąd ten zostanie powielony przy Jana Kazimierza. Dlatego nalegam na takie przeprojektowanie planu aby DDR i chodnik były rozdzielne.</p>	rozdzielenie ciągu pieszo-rowerowego

32	31.mar.19	BJ	<p>1. Przejścia dla pieszych na wzniesieniach. Obecnie można spotkać przejścia na których krawężnik tworzy rów między chodnikiem a ulicą utrudnia to przejście -koła wózka często blokują się w tym rowie. Dodatkowo kierowcy jeżdżą bardzo szybko takie rozwiązanie spowolniłoby ruch. Przejeżdżają tuż za piętą.</p> <p>2. Przystanek zamiast na ordona na wysokości IPI PAN tj Jana Kazimierza 5</p> <p>3. Oddzielanie ścieżek rowerowych od chodników zielenią</p> <p>4. Światła na skrzyżowaniu JK z ordona</p> <p>5. Miejsca parkingowe skośne. Szybsze parkowanie.</p> <p>6. Chodniki oddalone od jezdni. Oddzielone zielenią, ścieżką rowerową.</p> <p>7. Optymalizacja zieleni jak najwięcej nowych drzew. Tak aby przebudowa JK nie skutkowałą zmniejszeniem terenów zielonych.</p>	<p>wyniesione przejścia</p> <p>przystanek przy IPI PAN</p> <p>paszy zieleni przy DDR i chodniku</p> <p>uwaga do skrzyżowania z ul. Ordona</p> <p>parkowanie skośne</p> <p>więcej zieleni</p>
33	01.kwi.19	EK	<p>Po przejrzeniu planowanych zmian na ul. Jana Kazimierza zastanawiam się nad jedną kwestią ja zostaną rozmieszczone przystanki autobusowe. Jak narazie to ich układ w kierunku ronda Daszyńskiego jest bardzo nie korzystny dla mieszkańców Jana Kazimierza nr 7-11 już w tej sprawie pisałam do ZDM ale dostałam odpowiedź że znam nie planują. Zatem czy można by się pochylić nad tą sprawą i pomyśleć o przestanku bliżej tych wymienionych wyżej numerów .</p>	<p>przystanek bliżej JK 7 - 11</p>
34	30.mar.19	TG	<p>Wiem że to nie dotyczy konkretnie ul. Jana Kazimierza ale myślę że obserwując poranny korek myślę że pomogłoby połączenie ul. Mszczonowskiej (wiaduktem) do Al. Jerozolimskich. Zdaje sobie sprawę że jest to dość droga inwestycja ale dużo aut zmierza właśnie w tym kierunku . A tak możnaby ul. Ordona , Gwiekowską i Mszczonowską przebić się bezpośrednio do Alej. Omijając Al prymasa tysiąclecia i dw. Zachodni.</p>	<p>dod. połączenie z Al. Jerozolimskimi</p>
35	30.mar.19	AK	<p>1. Przejścia dla pieszych po wschodniej stronie ulicy. Proponowany układ przejść odtwarza stan obecny, który jest dysfunkcyjny, niedostosowany do obecnej zabudowy. Patrząc od wschodu, drugie przejście dla pieszych powinno zostać zlokalizowane po wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Warneńczyka, aby ułatwić dojście do przystanku autobusowego. Kolejne przejście powinno zostać zlokalizowane na wysokości JK7 i Biedronki. Na tej wysokości znajduje się jeden z wyjazdów z osiedla Dobra Wola, już w chwili obecnej - mimo braku przejścia - ulicę przekracza tam wiele osób, które chcą skorzystać z punktów usługowych i handlowych zlokalizowanych w tej okolicy. Z kolei umieszczone w projekcie istniejące obecnie przejście dla pieszych jest zlokalizowane w niedogodnym miejscu, dojście do niego od strony Dobrej Woli wymaga pokonywania dodatkowego dystansu lub deptania trawnika (przeddept na tej wysokości przy proponowanym układzie przejść i terenów zielonych jest nieunikniony...). Lepiej, by zostało ono zlokalizowane nieco dalej na zachód, na wysokości zachodniego krańca budynku JK11, przy wyjeździe z osiedla. Tam zresztą również w chwili obecnej odbywa się już ruch pieszych, mimo braku przejścia. Korzystanie z istniejących przejść jest po prostu niewygodne i nie warto odtwarzać istniejącego ich układu. Przy proponowanym układzie przejścia dla pieszych będą rozmieszczone stosunkowo równomiernie i w dogodnych miejscach, w których już obecnie wiele osób przekracza ulicę.</p> <p>2. Miejsca postojowe Okolica cierpi z powodu braku dostatecznej liczby miejsc postojowych. Nierozumiem jest dla mnie umieszczenie w projekcie miejsc równoległych wraz z dziwnym chodnikiem wzdłuż parkingu, gdy teren ten można wykorzystać po prostu na miejsca skośne lub prostopadłe - wysiadanie z pojazdów odbywa się wtedy między samochodami i żadne dodatkowe chodniki nie są do tego potrzebne. Przestrzeń zabieraną przez dodatkowy chodnik wzdłuż parkingu można lepiej wykorzystać na skośne lub prostopadłe miejsca parkingowe. Projekt nie powinien przewidywać zmniejszenia liczby miejsc postojowych.</p> <p>3. Zatoki autobusowe i lewoskręty przy wjazdach na drogi osiedlowe Cieszę się, że w projekcie ich nie przewidziano. Byłoby to marnotrawstwo cennej przestrzeni, którą należy przeznaczyć w większym stopniu na zieleni i miejsca postojowe. Autobusy na JK jeżdżą rzadko, nie powodują korków, więc niewielki byłby pożytek z zatok autobusowych. Podobnie osoby skręcające w lewo w minimalnym stopniu tamują ruch na JK, przez co lewoskręty byłyby wykorzystywane w bardzo małym stopniu. Dodatkowo brak zatok i lewoskrętów uspokaja ruch, co jest pożądaną konsekwencją.</p> <p>4. Przecięcia dróg dla rowerów i chodników</p>	<p>korekta lok. przejść dla pieszych</p> <p>więcej miejsc postojowych</p> <p>parkowanie skośne i prostopadłe</p> <p>rezygnacja z dod. pasów i zat. autobus.</p> <p>kolizje rower / pieszy</p>

			Cieszę się, że punktów kolizyjnych między rowerami i pieszymi jest stosunkowo niewiele. Zwłaszcza w środkowej części ulicy jest ich jednak parę i w moim przekonaniu warto byłoby zmienić projekt w taki sposób, aby te punkty przecięcia wyeliminować (to np. okolice JK30, ul. Golezowskiej czy skweru-niedoszlęgo parku).	
36	02.kwi.19	KM KM KO MW BW RI	<p>Uwagi ogólne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wszystkie miejsca parkingowe należy zaprojektować jako prostopadłe lub skośne, jest na to dużo miejsca. Dzięki temu liczba miejsc parkingowych wzrośnie dwukrotnie. Należy dążyć do jak największej liczby miejsc parkingowych. 2. Należy przyjąć podstawową szerokość pasa ruchu 3.5m. 3. Należy zaprojektować zatoki dla przystanków autobusowych. 4. Należy unikać przecinania się ruchu pieszego i rowerowego 5. W miejsce wysepek przy skrzyżowaniach należy zaprojektować pasy do skrętu w lewo 6. Należy zobrazować lub załączyć prognozy ruchu samochodowego na wszystkich skrzyżowaniach i obliczenia przepustowości. Projektowana geometria drogi powinna być adekwatna do prognozowanego ruchu. 7. Nie projektować nasadzeń krzewów bezpośrednio przy jezdni, to ogranicza widoczność pieszych, dzieci i rowerzystów i negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zamiast krzewów należy zaprojektować dodatkowe miejsca postojowe <p>Uwagi szczegółowe:</p> <p>Arkusze 2.1</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Należy wyprostować niewłaściwy przebieg chodnika przy ul. Sowińskiego, w koncepcji zaprojektowano przecięcie się potoku pieszych i rowerzystów pod ostrym kątem, to miejsce będzie generowało liczne konflikty i kolizje między rowerzystami a pieszymi. 2. Należy połączyć chodnikiem północne przejście dla pieszych przez ul. Sowińskiego z uliczką w parku bez podwójnego przecinania DDR potokiem pieszych. Należy uzupełnić płytki dotykowe na przecięciu tej uliczki w parku z DDR. 3. Należy bezpośrednio połączyć chodnikiem ścieżkę w parku z chodnikiem po północnej stronie DDR bez podwójnego przecinania przez pieszych DDR 4. Należy rozważyć korektę geometrii całego skrzyżowania z ul. Sowińskiego i zbliżenie kąta przecięcia ulic do 90 stopni, co miałyby pozytywny wpływ na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników. <p>Arkusze 2.2</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Należy rozważyć poszerzenie pasa drogowego na odcinku między Sowińskiego a Boguszewską (procedura ZRID). Wąski pas drogowy wymusił na projektantach rezygnację i oddzielnego prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego oraz usytuowanie chodnika i Ciągu pieszo-rowerowego bezpośrednio przy jezdni, a także rezygnację z zieleni na tym odcinku. Szerszy pas drogowy pozwoliłby na nadanie temu fragmentowi drogi takiego samego charakteru jaki otrzyma cały ciąg, w tym na pełne rozdzielanie ruchu pieszego i rowerowego. Obecne rozwiązanie to niebezpieczny półśrodek, który wywoła mnóstwo konfliktów i kolizji między pieszymi a rowerzystami. Odcinek objęty procedurą ZRID można przeprowadzić jako oddzielną pod względem formalnym inwestycję. 6. W rejonie ul. Golezowskiej ruch pieszy należy prowadzić za DDR aby uniknąć podwójnego przecinania ruchu pieszego i rowerowego. Chodnik przy wiacie można zwęzić, DDR przesunąć bliżej jezdni i uciągnąć chodnik za DDR. 7. Uciągnąć chodnik za DDR 	<p>Parkowanie prostopadłe lub skośne</p> <p>więcej miejsc postojowych</p> <p>pas ruchu 3.5 m</p> <p>zatoki autobusowe</p> <p>kolizje rower / pieszy</p> <p>lewoskręty zamiast azyli dla pieszych</p> <p>nasadzenia ograniczające widoczność</p> <p>korekty chodnika</p> <p>skrzyżowanie z ul. Sowińskiego (90 st.)</p> <p>poszerzenie PD przy ul. Sowińskiego</p> <p>rozdzielenie ciągu pieszo-rowerowego</p> <p>poszerzenie PD przy JK 28 / 30</p> <p>uwagi do skrzyżowania z ul. Ordona</p>

			<p>8. Przy działkach nr 25/5 i 25/6 z obrębu 60503 należy rozważyć poszerzenie pasa drogowego (w porozumieniu z właścicielem lub poprzez procedurę ZRID) co umożliwi uciągnięcie chodnika za DDR.</p> <p>Arkusze 2.3</p> <p>9. Należy przybliżyć DDR do jezdni i uciągnąć chodnik za DDR</p> <p>10. Projekt został dowiązany do nieaktualnego opracowania modernizacji ul. Ordona (rok 2000). Należy zobrazować i dowiązać się do opracowania sporządzanego na zlecenie Tramwajów Warszawskich przez pracownię Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o.</p>	
37	02.kwi.19	PP	<p>Przebudowa ul. Jana Kazimierza na Woli jest tematem bardzo ważnym. Obecny stan ulicy jest katastrofalny. Bardzo szybki rozwój tej okolicy przyczynił się do bardzo gwałtownego wzrostu ruchu pojazdów indywidualnych, co (zwłaszcza w godzinach porannych) powoduje korki. Ruch na ul. Jana Kazimierza jest tak duży, że praktycznie każdego dnia rano korki sięgają ulicy Worcella czy nawet Sowińskiego. W związku z powyższym wnioskuję o następujące zmiany w projekcie:</p> <p>1. Na odcinku od ul. Sowińskiego do ul. Ordona należy zaprojektować przekrój jezdni 3 pasowy. Jeden pas - w kierunku wschodnim należy przeznaczyć na buspas. Buspas poza godzinami szczytu mógłby być wykorzystywany jako miejsce, gdzie mogliby zatrzymać się dostawcy/kurierzy do maksymalnie 15 min.</p> <p>2. Należy pamiętać, że obecnie na terenie Odolanów funkcjonuje strefa tempo-30. Dotychczas strefa była wprowadzona na szybko i najniższym kosztem, co powoduje, że żaden kierowca nie przestrzega obowiązującego ograniczenia prędkości. W projekcie należy przewidzieć rozwiązania, które wymuszają na kierowcach zdjęcie nogi z gazu. Trzeba mieć to na uwadze biorąc pod uwagę fakt, że nawierzchnia jezdni zostanie wyremontowana.</p>	<p>buspas w stronę wschodnią</p> <p>fizyczne uspokojenie ruchu</p>
38	02.kwi.19	RA	<p>1. Podwójny pas do skrętu w lewo z JK w Ordona spowoduje zapchanie obu pasów. Pas do skrętu w prawo będzie fikcją, a kierowcy będą uciekać przez Wareńczyka i dalej Wschowską, obciążając mocno te dwie ulice. Obecne korki (głównie poranne) nie są spowodowane faktem istnienia jednego pasa, a olbrzymim ruchem na Ordona i podporządkowanym wyjazdem z JK. Sprawia to, iż kierowcy skręcający w lewo w Ordona są zdani na łaskę kierowców jadących tą ulicą. Rozwiązaniem byłoby albo "złamanie" pierwszeństwa tak, aby kierowcy skręcający w lewo w Ordona jechali z pierwszeństwem. Alternatywnie na skrzyżowaniu powinna stanąć sygnalizacja świetlna, zsynchronizowana z sygnalizacją na skrzyżowaniu Ordona i Kasprzaka.</p> <p>2. Przystanek autobusowy wraz z wiatą przy JK 30 stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa i utrudni znacznie wyjazd z garażu z poziomu -2. Obecne umiejscowienie przystanku przy stacji Veturilo jest praktyczne i bezproblemowe.</p> <p>3. Warto, aby przejścia dla pieszych były doświetlone lampami z góry oraz zastosowany został mechanizm diod, uruchamianych przy wejściu pieszego na pasy.</p> <p>4. Przy skręcie w lewo w Sowińskiego kosztem wysepki powinien być pas do skrętu, tak aby auta nie blokowały pasa i pozwalały udzielić pas JK w stronę Ordona.</p> <p>5. Drogi dla rowerów powinny mieć znaki ustąpienia pierwszeństwa przy przecinaniu wyjazdów z garaży. Proszę zwrócić uwagę na przykład na wyjazd przy JK30 z poziomu -2. Samochód wyjeżdżający pod dużym kątem nie ma szans zauważenia rowerzysty, który będzie jechał bez zachowania ostrożności. W tym miejscu może dochodzić do potrąceń.</p>	<p>uwagi do skrzyżowania z ul. Ordona</p> <p>zmiana lok. przystanku "Gizów 02"</p> <p>doświetlenie przejść dla pieszych</p> <p>lewoskręt w ul. Sowińskiego</p> <p>pierwszeństwo zjazdów przed rowerem</p>

39	02.kwi.19	MT	<p>1. Ponieważ w najbliższym sąsiedztwie mamy nową ścieżkę rowerową wzdłuż ulicy Połczyńskiej warto rozważyć w ogóle sens jej projektowania wzdłuż ulicy Jana Kazimierza. Ścieżka rowerowa, jeżeli już musi być, powinna być zlokalizowana po południowej stronie ulicy JK. Tam jest zdecydowanie więcej miejsca bo linia zabudowy jest bardziej odsunięta od jezdni. Nie przeszkadzają nawet nowe nasadzenia drzew na wysokości adresu JK 11. Więcej miejsca po południowej stronie ulicy powoduje, że ścieżka jest bezpieczniejsza, nie przecina bardzo niebezpiecznych wyjazdów z garażów (np. JK 30), jednocześnie zapewnia łatwiejszy dojazd do przedszkola na ulicy Boguszewskiej i nowego placu zabaw przy tej ulicy</p> <p>2. Przystanek autobusowy przy ulicy Gizów powinien być zlokalizowany tak jak obecnie tylko, ze względów bezpieczeństwa, w zatoce. Nie ma sensu przenoszenie go za ulicę Gizów bo tracimy w ten sposób kilka miejsc postojowych i narażamy mieszkańców bloku JK 28 na niepotrzebny dodatkowy hałas.</p> <p>3. Wszystkie istniejące prostopadłe miejsca postojowe muszą zostać (szczególnie na wysokości adresów JK5, JK12, JK30, JK28, JK32). Już w tej chwili jest gigantyczny problem z parkowaniem a ta koncepcja zakłada kolejną likwidację miejsc postojowych. Przecież w ten sposób się problemu nie rozwiąże. Samochody nie znikną tylko będą rozjeżdżać wszystkie dostępne skrawki trawnika. Po prostu tam gdzie jest to możliwe trzeba zaprojektować i zostawić prostopadłe miejsca postojowe.</p> <p>4. Jak już wspominałem wcześniej jestem za zwiększeniem ilości miejsc postojowych nawet kosztem ścieżki rowerowej, Ulica Jana Kazimierza nie sprzyja rozwijaniu dużych prędkości przez samochody, więc rowerzyści bezpiecznie mogliby się po niej poruszać.</p> <p>5. Wyspy na przejścia dla pieszych powinny być mniejsze tak aby wygospodarować dodatkowe miejsca postojowe.</p>	<p>DDR po stronie południowej</p> <p>zmiana lok. przystanku "Gizów 02"</p> <p>więcej miejsc postojowych</p> <p>parkowanie prostopadłe</p>
40	02.kwi.19	MR	<p>1. przeniesienie przystanku autobusowego w kierunku centrum przed ul. Sowińskiego lub tuż za (tam gdzie stoi obecnie) - proponowane umiejscowienie oznacza wykluczenie mieszkańców zachodnich Odolan z korzyści jakie daje lokalna linia autobusowa (bliżej do przystanku na Wolskiej)</p> <p>2. więcej miejsc parkingowych - na wysokości Jana Kazimierza 47/49 jest ich wiele, dlaczego dalej na zachód miejsc nie ma prawie w ogóle, pomimo, że bloki stoją w podobnej odległości od ulicy?</p> <p>3. miejsca prostopadłe i skośne wszędzie gdzie jest to możliwe zamiast miejsc równoległych</p> <p>4. organizacja skrzyżowania Jana Kazimierza i Sowińskiego tak by podnieść widoczność pieszych i samochodów - obecnie jest dramatycznie niebezpiecznie</p> <p>5. oznaczenie wszystkich przejść dla pieszych czerwonym kolorem oraz mrugającymi światłami na drodze - w okolicy mieszka mnóstwo dzieci i takie środki ostrożności są niezbędne</p> <p>6. znalezienie rozwiązań, które sprawią, że Jana Kazimierza będzie ulicą lokalną, a nie objazdem korków</p>	<p>przystanek dla części zachodniej</p> <p>więcej miejsc postojowych</p> <p>parkowanie prostopadłe i skośne</p> <p>widoczność na ul. Sowińskiego</p> <p>czerwone przejścia + kocie oczka</p> <p>ograniczenie tranzytu</p>
41	02.kwi.19	MO	<p>Generalnie plan bardzo nam się podoba, jednak zwrócilibyśmy uwagę na dwie kwestie:</p> <p>1. Miejsca parkingowe - sugerujemy, tam gdzie jest taka możliwość, wprowadzić parkowanie prostopadłe bądź skośne. Już teraz jest ogromny problem z parkowaniem, a bloków i mieszkańców wciąż przybywa. Problem jest nasilony zwłaszcza przy sklepach (np. biedronki) i punktach usługowych.</p> <p>2. Skrzyżowanie JK/ Sowińskiego - dziś jest bardzo "niewygodne" z ograniczoną widocznością (skręt z Sowińskiego w JK), a brak pasa do skrętu w lewo i dodatkowy azyl dla pieszych tylko ten problem nasila. Dodatkowo zwracam uwagę, że natężenie pojazdów na tym skrzyżowaniu jest bardzo duże, również dzięki ruchowi pojazdów ciężkich z pobliskich przesyłowni, które nadal będą jeździły przez Odolany. Obawiam się, że proponowane rozwiązanie może prowadzić do zablokowania ruchu. Proponuję rozważenie ronda.</p>	<p>więcej miejsc postojowych</p> <p>parkowanie prostopadłe i skośne</p> <p>widoczność na ul. Sowińskiego</p> <p>lewoskręty na ul. Sowińskiego</p>

42	02.kwi.19	PZ	<p>1. Wszystkie miejsca parkingowe należy zaprojektować jako prostopadłe lub skośne, jest na to dużo miejsca. Dzięki temu liczba miejsc parkingowych wzrośnie dwukrotnie. Należy dążyć do jak największej liczby miejsc parkingowych.</p> <p>2. Należy zaprojektować zatoki dla przystanków autobusowych</p> <p>3. W miejsce wysepek przy skrzyżowaniach należy zaprojektować pasy do skrętu w lewo</p> <p>4. Należy zobrazować lub załączyć prognozy ruchu samochodowego na wszystkich skrzyżowaniach i obliczenia przepustowości. Projektowana geometria drogi powinna być adekwatna do prognozowanego ruchu.</p> <p>5. Nie projektować nasadzeń krzewów bezpośrednio przy jezdni, to ogranicza widoczność pieszych, dzieci i rowerzystów i negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zamiast krzewów należy zaprojektować dodatkowe miejsca postojowe</p>	<p>więcej miejsc postojowych</p> <p>parkowanie prostopadłe i skośne</p> <p>lewoskręty zamiast azyli dla pieszych</p> <p>zielen ograniczająca widoczność</p>
43	02.kwi.19	TŚ	<p>1. Przystanek autobusowy linii 255 / Lokalizacje przystanków autobusowych należy delikatnie zmienić, niestety ich rozmieszczenie słabo zapewnia dostęp mieszkańcom do tej linii. Np. Przystanek "Fort Wola" ma na celu umożliwienie przesiadki z innych środków komunikacji jadących ul. Wolska. Następny przystanek jadący do centrum jest dopiero "Goleszowska". Mamy tutaj bardzo "dużą dziurę". Proponuję o dodanie przystanku między ulicami Ryzy - Sowńskiego w kierunku centrum. Z tego co usłyszałem na konsultacjach nawet przystanek Goleszewska zmieni swoją lokalizację tak więc "dziura przystankowa" jeszcze bardziej się powiększy.</p> <p>2. Wywyszenie przejść dla pieszych spowoduje to wyciszeniu/spowolnienie ruchu, aktualnie duża część samochodów ul. JK traktuje jako skrót i rozwija tutaj zawrotne prędkości. Również wywyszenie spowoduje że kierowcy ciężarówek wybiorą inną drogę niż otychczas tj. skrecają z ul. Wolskiej w ul. Studzienna lub ul. Hubalczyków i dalej do Sowńskiego.</p> <p>3. Oświetlenie / Polepszenie doświetlenia wszystkich przejść dla pieszych oraz montaż "kocich oczek"</p> <p>4. Skrzyżowanie JK- Sowńskiego / Po północno-wschodniej stronie skrzyżowania jest planowane zwezenie ul. Sowńskiego w celu umożliwienia poszerzenia chodnika. Na konsultacjach udało się ustalić że działka sąsiadująca ze skrzyżowaniem należy do Miasta, dlatego proponuję o wydzielenie części działki pod chodnik aby nie zwezać ul. Sowńskiego.</p> <p>5. Organizacja ruchu / Aktualnie ze wszystkich garażowych wyjazdów sąsiadujących z JK jest dozwolony skręt tylko w prawo, wydaje mi się że jest to całkowicie nietrafiony pomysł. Jeśli dążymy do wyciszenia JK to możemy pozwolić sobie na obuskiert który ułatwi kierowca na włączanie się do ruchu.</p> <p>6. Wypożyczalnia rowerów / Proszę o zamontowanie wypożyczalni rowerów zgodnie przeprowadzona ankieta która otrzymali władze dzielnicy tj. vis a vis Jana Kazimierza 53 (obecnie w ramach Budżetu Obywateli.) została tutaj zamontowana stacja naprawcza dla rowerów</p> <p>7. Miejsca parkingowe a) Naprzeciwko Jana Kazimierza 53 i 53A są przewidziane jedynie kilka miejsc postojowych, przy tej inwestycji mamy naprawde "Plac Defilad" i można pokusić się wydzielenie większej ilości miejsc parkingowych. Zaobserwowałem że wszyscy kurierzy/dostawcy/śmieciarki parkują tuż przy przejściu dla pieszych zlokalizowane przy JK 53 i 53A co powoduje że zasłaniają pieszych dla kierowców jadących od ul. Hubalczyków. Dodatkowo wszyscy aby ominąć "przeszkodę" korzystają z lewo-skrętu w ul. Karlińskiego po czym gwałtownie kontynuują jazdę prosto co stwarza tutaj niebezpieczeństwo potrącenia przechodniów. b) zamiast równoległych miejsc postojowych skośne zapewnia "większą" pojemność parkingową.</p> <p>8. Zielen / Proszę dodać więcej zieleni, proszę pamiętać że wycięcie dużych drzew a posadzenie kilku młodych sadzonek nie wynagrodzi mieszkańca takiej zamiany. Niestety na Odolanach brakuje drzew, które nie tylko zapewniają tlen ale również chronią od upałów w lato i dają cień.</p> <p>9. Kosze na śmieci / Koszy na śmieci jak na lekarstwo, idąc od ul. Jana Kazimierza 55 do ul. Buguszeńskiej po południowej stronie mamy raptem kilka koszy. Proszę o przewidzenie w projekcie dodatkowych koszy oraz wybór takiego typu koszy z dnem i daszkiem, ponieważ patrząc to co dzieje się w Parku Powstańców Warszawy, wrony wyciągają/ przedziobują worki i śmieci wysypują się na ścieżki. Wygląda to mało estetycznie. Dodatkowo kosz który znajduje się przy przystanku "Goleszewska" zastawia połowę chodnika, proszę rozważyć montaż koszy nie w ciągu komunikacyjnym a po bokach.</p>	<p>przystanek dla części zachodniej</p> <p>wyniesienie przejść</p> <p>doświetlenie przejść</p> <p>poszerzenie PD przy ul. Sowińskiego</p> <p>wszystkie relacje na zjazdach</p> <p>Veturilo na wys. JK 53</p> <p>więcej miejsc postojowych</p> <p>więcej nasadzeń</p> <p>więcej koszy na śmieci</p>

44	04.kwi.19	JP	<p>Chciałbym zgłosić jako mieszkaniec ulicy Jana Kazimierza o to, aby uwzględnić rosnąco ogromne potrzeby na miejsca parkingowe wzdłuż ulicy. Wiem, że wiele osób uważa, że należy wszystko zablokować słupkami itd., ale patrząc racjonalnie na przyrost mieszkańców i zachowania ludzkie, nie znikną samochody, wręcz przeciwnie. Na osiedlach przewiduje się za mało miejsc parkingowych w garażach na liczbę mieszkańców, a samochodów przybędzie. Dobrym przykładem są miejsca parkingowe przed osiedlem Strusa, czy przed PAN. Uważam, że należy zadbać o jak najwięcej miejsc, aby auta nie krążyły w poszukiwaniach dzikich miejsc i produkowały spaliny. Rozwiązaniem dobrym byłby parking wielopoziomowy na abonament, ale to pewnie osobna kwestia.</p>	więcej miejsc postojowych
45	04.kwi.19	US	<p>Proszę wziąć pod uwagę, że mieszkam w tej okolicy od 4 lat (JK28) i obserwuję zmiany/problemy, z którymi Odolany się borykają. Wygląd ulicy (w zasadzie całej okolicy od ul. Orдона do ul. Sowińskiego, a nawet Hubalczyków) zmienił się w olbrzymim stopniu na przełomie tego czasu – wyrosło wiele nowych bloków, znikają stare zabudowania przemysłowe. Pojawiło się wiele lokali usługowych. Główne spostrzeżenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. w okolicy jest niezmiernie mało zieleni – owszem, istnieje park po drugiej stronie ul. Wolskiej czy skwer przy skrzyżowaniu z Sowińskiego, ale to w zasadzie wszystko. Trawniki, często są zbyt wąskie, brak drzew i krzewów. 2. już na obecnym etapie budowy czy zamieszkania bloków brakuje miejsc parkingowych, a będzie już tylko gorzej – po pierwsze, wiele osób nie wykupuje miejsc podziemnych (na co raczej nie ma wpływu) parkując gdzie się da i brakuje miejsc dla zmotoryzowanych gości; po drugie, wszędzie stoją znaki zakazu zatrzymania (zrozumiałe są względy bezpieczeństwa), ale zaparkowanie auta pod sklepem, przychodnią, lokalem usługowym itd. to utopia. 3. z uwagi na ilość zamieszkujących Odolany osób, a co za tym idzie, również tych zmotoryzowanych, korek w godzinach porannych (8-10) ciągnie się niekiedy od Golezowskiej do Orдона – dot. wyjazdu z JK na Orдона i dalej w Kasprzaka. Uważam zatem, że projekt, choć przepięknie się prezentuje, spowoduje jeszcze większy paraliż ulicy niż ma to miejsce obecnie. <p>W mojej ocenie należy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zmienić układ miejsc parkingowych z równoległych do jezdni na prostopadłe lub skośne (zwiększy to ilość aut, wyeliminuje stawanie na trawnikach czy chodnikach), zamiast kostki brukowej można położyć ażurowe płyty, które sprawią wrażenie większej ilości zieleni. 2. chodniki o szerokości 3,5-4 metrów po obydwu stronach nie są niezbędne, takie do 3m w zupełności wystarczą do wyminięcia się 2 osób (nawet z wózkami) – chodnik nie stanowi na JK miejsca dla spacerów a jedynie drogę pieszego dotarcia do celu, 3. ścieżka rowerowa jest potrzebna, ale czy konieczna w prezentowanym kształcie? – oczywiście tendencja poruszania się na rowerze jest bardzo duża w tej okolicy i na pewno będzie rosła, więc jest to dobry pomysł. Natomiast wzdłuż ul. Wolskiej i dalej ul. Kasprzaka ścieżka już powstała i ruch rowerowy powinien być skierowany na nie. Wydaje się, że zaproponowana szerokość ścieżki na JK nie jest potrzebna. W ulicę Orдона od strony Kasprzaka wpuszczono wąskie pasy dla rowerzystów, przedłużenie ich i utrzymanie innej kolorystyki niż jezdni wydaje się sensownym pomysłem. 4. nie zwężać jezdni JK do 1 pasa w każdym kierunku, jak to prezentuje wizualizacja. Przy „wylotach do głównej ulicy” proponuję dać rozszerzenie na 2 pasy wyjazdowe i albo zmienić organizację ruchu na JK jako drogę z pierwszeństwem, albo przebudować te skrzyżowania na ronda. 5. Ponadto, konieczne są progi zwalniające, które zniechęcą do szybkiego jeżdżenia dniem czy nocą po „długiej prostej”. Przejścia dla pieszych należy lepiej oznakować niż tylko dać wysepki – wieczorami piesi są niewidoczni pomimo latarni. Zatoki autobusowe nie wydają się mocno konieczne, ale przy zakładanym zwężeniu ulic niestety będą koniecznością. 	<p>więcej miejsc postojowych</p> <p>parkowanie prostopadłe lub skośne</p> <p>węższe chodniki</p> <p>pasy rowerowe</p> <p>dotatkowe pasy ruchu lub ronda</p> <p>progi zwalniające</p> <p>doświetlenie przejść</p> <p>zatoki autobusowe</p>

46	04.kwi.19	JG	<p>1. Podwójny pas do skrętu w lewo z JK w Orдона spowoduje zapchanie obu pasów. Pas do skrętu w prawo będzie fikcją, a kierowcy będą uciekać przez Wareńczyka i dalej Wschowską, obciążając mocno te dwie ulice. Obecne korki (głównie poranne) nie są spowodowane faktem istnienia jednego pasa, a olbrzymim ruchem na Orдона i podporządkowanym wyjazdem z JK. Sprawia to, iż kierowcy skręcający w lewo w Orдона są zdani na łaskę kierowców jadących tą ulicą. Rozwiązaniem byłoby albo "złamanie" pierwszeństwa tak, aby kierowcy skręcający w lewo w Orдона jechali z pierwszeństwem. Alternatywnie na skrzyżowaniu powinna stanąć sygnalizacja świetlna, zsynchronizowana z sygnalizacją na skrzyżowaniu Orдона i Kasprzaka.</p> <p>2. Przystanek autobusowy wraz z wiatą przy JK 30 stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa i utrudni znacznie wyjazd z garażu z poziomu -2. Obecne umiejscowienie przystanku przy stacji Veturillo jest praktyczne i bezproblemowe.</p> <p>3. Warto, aby przejścia dla pieszych były doświetlone lampami z góry oraz zastosowany został mechanizm diod, uruchamianych przy wejściu pieszego na pasy.</p> <p>4. Przy skręcie w lewo w Sowińskiego kosztem wysepki powinien być pas do skrętu, tak aby auta nie blokowały pasa i pozwalały udzielić pas JK w stronę Orдона.</p> <p>5. Drogi dla rowerów powinny mieć znaki ustąpienia pierwszeństwa przy przecinaniu wyjazdów z garaży. Proszę zwrócić uwagę na przykład na wyjazd przy JK30 z poziomu -2. Samochód wyjeżdżający pod dużym kątem nie ma szans zauważenia rowerzysty, który będzie jechał bez zachowania ostrożności. W tym miejscu może dochodzić do potrąceń.</p>	<p>uwagi do skrzyżowania z ul. Orдона</p> <p>zmiana lok. przystanku "Gizów 02"</p> <p>doświetlenie przejść dla pieszych</p> <p>lewoskręt zamiast azylu dla pieszych</p> <p>pierwszeństwo zjazdów przed rowerem</p>
47	06.kwi.19	MS	<p>Ulica Jana Kazimierza powinna być projektowana jako droga osiedlowa. Należy tu dokonać wielu nasadzeń drzew, nie budować dodatkowych parkingów ponad to co już jest lub jest w planach budowy przez deweloperów. Projektanci napisali:</p> <p>1. "Wszystkie miejsca parkingowe należy zaprojektować jako prostopadłe lub skośne, jest na to dużo miejsca. Dzięki temu liczba miejsc parkingowych wzrośnie dwukrotnie. Należy dążyć do jak największej liczby miejsc parkingowych." Absolutnie się z tym nie zgadzam. Miejsca parkingowe są w budynkach i obok nich. Bank przy Goleszowskiej też ma swój parking. Uważam, że budowa w takiej ilości miejsc parkingowych jest niepotrzebna, gdyż osoby spoza Wawy będą tu zostawiać swoje auta (czyli zwiększy się ruch aut) i będą jechać do centrum 255.</p> <p>2. "Należy zaprojektować zatoki dla przystanków autobusowych" - nie ma potrzeby. Autobusy nie są utrudnieniem dla aut. A budowa zatok spowoduje zmniejszenie możliwości nasadzeń.</p> <p>3. "Nie projektować nasadzeń krzewów bezpośrednio przy jezdni, to ogranicza widoczność pieszych, dzieci i rowerzystów i negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zamiast krzewów należy zaprojektować dodatkowe miejsca postojowe" - absolutna bzdura. Powinno być dużo zieleni, Obecnie prowadzone są nasadzenia i co roku ludzie chcą ich coraz więcej. Zatem budowa dodatkowych parkingów kosztem zieleni jest absolutnie nieakceptowalna.</p> <p>4. Należy zrobić rondo na skrzyżowaniu JK i Orдона.</p>	<p>parkowanie równoległe</p> <p>przystanki bez zatok</p> <p>więcej zieleni</p> <p>rondo na ul. Orдона</p>
48	06.kwi.19	J	<p>1. Drogi rowerowe powinny mieć znaki ustąpienia pierwszeństwa przy przecinaniu wyjazdów z garaży. Głównie problem widzę tutaj w inwestycji, w której mieszkam (JK 28/30), gdzie wyjazd z garażu by był wprost pod ścieżkę rowerową, co by stwarzało zagrożenie zarówno dla rowerzysty, jak i dla kierowcy samochodu, bo wyjeżdżając pod górkę z garażu nie miał by on możliwości zauważenia rowerzysty, a tym bardziej zatrzymania się. A nawet jakby się zatrzymał, to wiadomo jak trudne jest ruszanie pod takim kątem i nadal to ruszanie by groziło, że ktoś nowy nadjedzie, więc to mogło by grozić potrąceniami.</p> <p>2. Nie rozumiem, dlaczego chcą Państwo przesunąć przystanek autobusowy, który znajduje się przy ulicy Gizów tuż obok stacji Veturillo, wydaje mi się, że ta lokalizacja jest idealna. Nikomu nie przeszkadza. Przeniesienie tego przystanku w miejsce bliżej wyjazdu z garażu JK30 przyczyni się do zmniejszenia bezpieczeństwa (tak jak opisałem w punkcie 1). Dodatkowo zlikwiduje to kolejne miejsca postojowe, które deweloper postawił i których zdecydowanie na Odolanach brakuje.</p> <p>3. Nie wiem, czy jest możliwość, aby rowerzyści mieli obowiązek ustępowania pieszym na przejściach, bo widzę jaka jest sytuacja na ścieżce przy Wolskiej 165, gdzie rowerzyści pędzą ile mogą, a z powodu braku oznakowania przejść dla pieszych czują się tam bezkarnie. A przecież obok jest przystanek autobusowy i ludzie tam muszą przechodzić, zaś rowerzyście nie liczą się ze znakami pionowymi. Tu też można by te oznaczenia</p>	<p>pierwszeństwo zjazdów przed rowerem</p> <p>zmiana lok. przystanku "Gizów 02"</p> <p>malowanie przejść na DDR</p> <p>zbędna DDR</p>

			<p>poziome dodać.</p> <p>4. W ogóle, to nie widzę większego sensu budowy kolejnej ścieżki rowerowej, skoro 50 metrów dalej, wzdłuż Wolskiej już taka leci i to prawie, że do samej Wisły.</p>	
49	07.kwi.19	WA	<p>1. Przebudowa powinna mieć zgodność z projektem Adaptcity dla Warszawy - niech w końcu ten projekt zacznie być wykorzystywane przez miasto. Jak najwięcej zielonej (nasadzeń wysokich i niskich, wydzielone tereny dla tzw. dzięki łąki – nawet jako pas oddzielający ścieżkę rowerową od chodnika, albo w innych miejscach, przy placach zabaw zrobić ok. 2 m rusztowania z nasadzeń zielonych – daje cień i chłód latem, zbiera pyły, których jest sporo w okolicy) i niebieskiej infrastruktury (wszystkie miejsca parkingowe nie powinny być wyłożone kostką tylko kratownicą plastikową albo betonową, tak aby była jak największa przepuszczalność wody do ziemi, proponuję także „odkuć” chodniki przy wysokich nasadzeniach, tak aby woda swobodnie spływała).</p> <p>2. Proponuję także rozważyć ponownie zasadność przejazdu autobusu na JK - rano i popołudniu kiedy jest najbardziej potrzebny jako przejazd przez JK jest niefunkcjonalny, a w pozostałą część dnia jest pusty; wydaje mi się, że środki finansowe wykorzystywane na linii 255 mogą być spożytkowane inaczej.</p>	więcej zieleni rezygnacja z autobusu
50	07.kwi.19	JB	<p>W związku z przedstawionym projektem przebudowy ulicy Jana Kazimierza mam kilka uwag dotyczących organizacji ruchu pieszego w okolicy Jana Kazimierza 12.</p> <p>W załączniku nr. 1 przedstawiłem propozycję przesunięcia chodników prowadzących do posesji przy Jana Kazimierza 12. W obecnej formie jeden z chodników wychodzi idealnie na miejsce postojowe dla inwalidów, co w przypadku gdy zaparkowany jest tam samochód, zmusza pieszych do ominięcia go trawnikiem, co tworzy przedępty. Moja propozycja sugeruje przesunięcie go o 2 m w lewo oraz dobudowę fragmentu przez spółdzielnię mieszkaniową. Drugi z chodników na chwilę obecną służy jedynie za nielegalne miejsce postojowe dla samochodów. Dodatkowo prowadzi donikąd, gdyż kończy się trawnikiem. Moja propozycja sugeruje przesunięcie go na drugą stronę wjazdu co zapewni większy komfort pieszym i zmniejszy ryzyko potrącenia pieszych przez samochody wjeżdżające i wyjeżdżające z posesji przy JK 12. Spółdzielnia mieszkaniowa przy JK 12 jest gotowa ponieść koszty budowy nowych odcinków chodnika jeżeli będzie to konieczne.</p> <p>W załączniku nr. 2 przedstawiam problem nielegalnego parkowania na drodze przeciw pożarowej przy JK 12. Niestety ale Straż Miejska nie jest w stanie pilnować 24 h na dobę czy ktoś nie blokuje tej drogi, dlatego proponuję montaż 3 lub 4 słupków składanych tuż przy samej drodze. Słupki zapewnią bezpieczeństwo, a w razie pożaru strażacy w kilka sekund przetną kłódkę i położą blokady, aby mogli wjechać na posesję. Takie same rozwiązanie zostało zastosowane przy innych posesjach na Jana Kazimierza.</p>	<p>korekta chodnika</p> <p>słupki na dr. pożarowej</p>
51	08.kwi.19	MS	<p>w związku z możliwością zgłaszania uwag do koncepcji planowanej przebudowy ul. Jana Kazimierzowa w Warszawie, chciałbym zgłosić jedną uwagę. Otóż aktualna koncepcja zakłada wydzielenie dwóch pasów na ul. Jana Kazimierza przy skrzyżowaniu z ul. Ordona, pomysł jest bardzo dobry biorąc pod uwagę, że już teraz w naturalny sposób kierowcy jeżdżą w ten sposób. Natomiast do samego wydzielenia mam dwie uwagi, po pierwszą odcinek na, którym są dwa pasy powinien być jak najdłuższy, tj. do ul. Warneńczyka, po drugie pas po prawej stronie powinien być tylko do prawoskrętu, w przeciwnym wypadku korki będą na obu pasach. Aktualnie ok. 50%, być może więcej aut skręca z Jana Kazimierza w prawo w Ordona co w przypadku dopuszczenia możliwości skrętu z obu pasów w lewo zostanie im skutecznie utrudnione i korki będą większe. Proszę też wziąć pod uwagę, że prawoskręt na końcu ul. JK jest jedyną możliwością dostania się do ul. Ordona, a później do ul. Prymasa (przez drogę przy stacji benzynowej) podczas gdy do ul. Wolskiej można przejechać conajmniej czterema drogami łączącymi ul. JK z Wolską.</p>	uwagi do skrzyżowania z ul. Ordona
52	08.kwi.19	AJ	<p>Moje sugestie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proszę dobrze zabezpieczyć wszelkie zielone fragmenty, trawniki, żeby żaden samochód absolutnie nie mógł na nich stanąć ani na nie wjechać. W ogóle gdziekolwiek się da, niech będą zielone miejsca, skwerki. - proszę postawcie jakieś ładne, stylowe latarnie z ciepłym światłem; niech to będzie kameralna ulica (chodzi o to, żeby nie zrobić czegoś takiego jak np. na Pasażu Wiecha, gdzie lampy są nieproporcjonalne, kosmiczne i nie pasują) - ścieżka rowerowa lepiej, żeby była po południowej stronie - jakie drzewa Państwo planujecie (nie było o tym mowy na zebraniu)? 	<p>ogrodzenia trawnikowe</p> <p>forma opraw latarni</p> <p>DDR po stronie południowej</p> <p>gatunek drzew</p>

53	08.kwi.19	KJ	<p>Pierwszą kwestią jaką chciałbym poruszyć to ilość przejść dla pieszych, wydaje mi się, że jest ich za mało. Jako, że większość budynków to obiekty mieszkalno-usługowe wielu ludzi z jednego bloku, chce skorzystać z usług świadczonych w bloku po drugiej stronie ulicy. Jednak często jest to możliwe robiąc dłuższą przechadzkę dookoła. Niestety spora grupa mieszkańców w związku z tym przechodzi w niedozwolonym miejscu (najkrótszą drogą) narażając siebie na uszczerbek na zdrowiu oraz stanowią zagrożenie dla kierowców pojazdów w szczególności kierowców autobusów. Warto rozważyć zwiększenie liczby przejść dla pieszych w szczególności niedaleko przed i niedaleko za przystankami autobusowymi oraz by w przypadku dłuższych obiektów było co najmniej jedno przejście na drugą stronę ulicy. Trzeba dawać dzieciom dobry przykład, że powinno się przechodzić poprawnie przez pasy, zamiast widoku przebiegających ludzi przez jezdnię.</p> <p>Drugą kwestią jest koncepcja ścieżki rowerowej. Widząc jak w cieplejszych miesiącach wyglądała sytuacja przy przystanku Ordona (przy Kasprzaka) w kierunku centrum oraz przy Banku Handlowym wzdłuż ul. Wolskiej przy przejściu podziemnym mam obawy co do poprawności jazdy rowerzystów. Bardzo często było blisko potrącenia pieszego wychodzącego z autobusu czy wychodzącego z przejścia podziemnego przy Banku Handlowym. Niejednokrotnie ich prędkość jest dość spora. Natomiast duża grupa mieszkańców ul. Jana Kazimierza ma dzieci i z pewnością nikt z nich nie chciałby aby jego dziecko zostało potrącone przez rowerzystę. Na stronie http://konsultacje.um.warszawa.pl/jaka_jana_kazimierza widać "przekrój" na którym prezentowany jest chodnik połączony z ścieżką rowerową. Mam jako rodzic 2 letniego dziecka o jego bezpieczeństwo w takim przypadku. Czy ewentualna ścieżka rowerowa nie mogłaby zostać rozwiązana podobnie jak to miało miejsce wzdłuż ulicy Świętokrzyskiej?</p> <p>Trzecia kwestia są miejsca postojowe. Już obecnie widać, że brakuje wielu miejsc postojowych lub mieszkańcy mają za dużo aut. Przedstawione parkowanie równoległe jest dla części kierowców dość problematyczne zwłaszcza jak będą mieli "mało miejsca" dla ich umiejętności parkowania. Uważam, że lepsze byłoby zastosowanie parkowania ukośnego (zwiększyło by liczbę miejsc postojowych) i dużo szybciej byłby wykonywany ten manewr bez większego tamowania drogi jednopasmowej. Ewentualnie zrezygnować z budowy miejsc postojowych (z wyłączeniem miejsc dla osób niepełnosprawnych) co zmusiło by sporą grupę ludzi do korzystania z naszego wspaniałego ZTM. A to było by bardziej korzystne dla środowiska.</p>	<p>więcej przejść dla pieszych</p> <p>wydzielona DDR</p> <p>parkowanie ukośne</p>
54	09.kwi.19	Dł MW	<p>1. Ścieżka rowerowa - kontrowersyjna wydaje się zasadność budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Jana Kazimierza biorąc pod uwagę, że kilkadziesiąt metrów dalej istnieje równoległa do planowanej ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Wolskiej. Należy podkreślić, że ulica Jana Kazimierza boryka się z problemami dotyczącymi jej przepustowości dla pojazdów oraz małej liczby miejsc parkingowych, budowa ścieżki rowerowej wpłynie tylko na pogłębienie tych problemów. W szczególności należy podkreślić, że zaplanowany przebieg ścieżki jest niebezpieczny i w wielu miejscach może być przyczyną wypadków i kolizji. Chciałbym zwrócić szczególną uwagę na przebieg ścieżki wzdłuż północnej części ulicy, gdzie przecina ona wyjazdy z garaży podziemnych. Np. wyjazd z garażu podziemnego przy Jana Kazimierza 30 będzie się odbywać bezpośrednio na ścieżkę. Kierujący pojazdem wyjeżdżającym z poziomu -2 pod dużym kątem w kierunku południowym (często oślepiające słońce) z uwagi na ograniczoną widoczność nie będzie mieć szans uniknięcia kolizji z rowerami poruszającymi się po ścieżce. Liczę, że bezpieczeństwo uczestników zaważy na decyzji usunięcia lub przesunięcia drogi dla rowerów na południową stronę ulicy Jana Kazimierza.</p> <p>2. Miejsca parkingowe - mieszkającym i odwiedzającym ulicę Jana Kazimierza doskwiera brak ogólnodostępnych miejsc parkingowych. Stukotkiem tego są wielokrotne przypadki parkowania pojazdów w miejscach niebezpiecznych i nieprzeznaczonych do postoju. Dowodem mogą być informacje ze Straży Miejskiej dotyczące liczby interwencji związanych z nieprzepisowym parkowaniem. Wobec powyższego pomysłem trudnym do zaakceptowania i zrozumienia jest jeszcze większe ograniczenie liczby miejsc parkingowych. Np. przy budynkach nr 28 i 30 zaplanowano tylko 6 równoległych miejsc parkingowych. Należy tu podkreślić, że w samym osiedlu Dobrolin jest ok. 600 mieszkań. W związku z tym, z punktu widzenia bezpieczeństwa, zasadnym wydaje się zwiększenie liczby ogólnodostępnych miejsc parkingowych. Usunięcie z projektu ścieżki rowerowej powinno zapewnić więcej miejsca do parkowania. Parkingi powinny być prostopadłe lub skośne do ulicy co pozwoli na efektywniejsze zagospodarowanie miejsca. Należy rozważyć również usunięcie części przydrożnych drzew i tym samym powiększenie parkingów.</p> <p>3. Przystanek Gizów 02 - postuluję aby przystanek pozostał w obecnym miejscu. Przesunięcie go w okolice budynku nr 28 zabiera dużą liczbę miejsc parkingowych oraz stwarza ryzyko kolizji pieszych z pojazdami wyjeżdżającymi z garażu podziemnego budynku nr 30.</p>	<p>rezygnacja z DDR</p> <p>DDR po stronie południowej</p> <p>parkowanie prostopadłe lub ukośne</p> <p>zmiana lok. przystanku "Gizów 02"</p>

55	11.kwi.19	ML	<p>1. Według nowego projektu mocno zostanie ograniczona ilość miejsc parkingowych. Proszę o zmianę usytuowania miejsc parkingowych z równoległych do ulicy na prostopadłe bądź przynajmniej skośne. Można to uczynić za tak jak dla miejsc dla inwalidów zmniejszając obszar zielony lub w niektórych miejscach pseudo-chodniki.</p> <p>2. Dodanie chodnika przy osiedla Jana Kazimierza 29 na wprost przejścia dla pieszych (zaznaczono kolorem pomarańczowym. Na poniższym rys. też przykład dla miejsc parkingowych z pkt.1)</p> <p>3. Zbyt duża liczba przecięć chodnika ze ścieżką rowerową. Jest to niebezpieczne dla spacerujących osób szczególnie z dziećmi. Niech ta ścieżka idzie przez cały czas po jednej stronie (bliżej ulicy) a nie raz tak raz tak.</p>	<p>więcej miejsc postojowych</p> <p>parkowanie prostopadłe lub ukośne</p> <p>korekta chodnika</p> <p>DDR zawsze od strony jezdni</p>
56	11.kwi.19	CF	w załączeniu przesyłamy pismo skierowane do Zarządu Dróg Miejskich w dniu 8 kwietnia 2019 roku.	kwestia dojazdu do CEFARM
57	09.kwi.19	NP.	<p>1. ścieżka rowerowa - super, szczególnie że dużo ludzi na JK przemieszcza się na rowerach. Bardzo bym walczyła o ścieżkę. :)</p> <p>2. każda dodatkowa zielen jest super, bo powoli robi się tu betonowo :)</p> <p>3. miejsca parkingowe równoległe zgodnie z projektem też super (osobiście jestem przeciwna prostopadłym miejscom, wydaje mi się że to doda raptem '3' miejsca czyli podniesie komfort nielicznych a ścieżka rowerowa pozwoli wszystkim na bezpieczną i szybką komunikację :)</p>	<p>ścieżka rowerowa</p> <p>więcej zieleni</p> <p>parkowanie równoległe</p>
58	09.kwi.19	PP	<p>Chciałbym wyrazić generalne poparcie dla przebudowy ulicy. W szczególności popieram zapewnienie azyli na przejściach dla pieszych, rezygnację z budowy zatok autobusowych (brak potrzeby przy jednej linii co 15-20 minut), wyznaczenie ciągłej drogi rowerowej, zapewnienie nasadzeń zieleni i wyznaczenie miejsc parkingowych jako równoległych.</p> <p>Uwagi ogólne:</p> <p>1. Sugeruję zapewnienie na całej długości ulicy stojaków dostępnych z drogi rowerowej przy punktach usługowych i przystankach autobusowych.</p> <p>2. Ewentualnie również zaplanowanie stojaków przy najważniejszych punktach usługowych po S stronie ulicy i zapewnienie dojazdu do nich przejazdami przez Jana Kazimierza.</p> <p>3. Uregulowanie pierwszeństwa na skrzyżowaniach dróg rowerowych (oznakowaniem poziomym i pionowym), aby łączniki do skrzyżowań wraz z DDR wzdłuż Hubalczyków były podporządkowane do DDR wzdłuż Jana Kazimierza, a DDR wzdłuż Jana Kazimierza była podporządkowana do DDR wzdłuż Ordona.</p> <p>Uwagi szczegółowe:</p> <p>Arkusz 1: Dobudować chodnik po N stronie DDR na odcinku Sztuk Pięknych - Sowińskiego.</p> <p>Arkusz 2: Przy skrzyżowaniu z Sowińskiego rozważyć rezygnację z jednego azyli dla pieszych, przesunięcie jezdni, zwężenie drogi rowerowej, chodników i pasów ruchu jeśli pozwoliłoby to na odseparowanie chodnika od drogi rowerowej.</p>	<p>azyli dla pieszych</p> <p>ścieżka rowerowa</p> <p>przystanki bez zatok</p> <p>parkowanie równoległe</p> <p>stojaki rowerowe</p> <p>pierwszeństwo na skrzyżowaniach DDR</p> <p>korekta chodnika</p> <p>rozdzielenie ciągu pieszo-rowerowego</p>
59	11.kwi.19	PW	w związku z większościami głosami (które popieram) odnośnie przesunięcia obecnego przystanku - Jana Kazimierza 01 przed skrzyżowanie z ul. Sowińskiego (patrzac w stronę Centrum), składam wniosek o równoczesne przesunięcie (o mniej więcej o tą samą odległość) w stronę ul. Sowińskiego - przystanku Golezowska 01, który zlokalizowany byłby na wysokości nieruchomości przy ul. Jana Kazimierza 31/33 "SkyLife". Uzasadnienie: Pozostawienie przystanku w obecnej lokalizacji spowoduje, że odległość między Golezowska 01, a przesuniętym przystankiem Jana Kazimierza 01 znacznie się zwiększy, a pomiędzy Gizów 01 odległość jest zbyt mała. Z tych względów zaproponowane rozwiązanie zachowa właściwe odległości pomiędzy przystankami.	zmiana lok. przystanków autobusowych
60	11.kwi.19	PB	Przy planowaniu przebudowy ulicy, proszę mieć na uwadze zwiększenie liczby miejsc postojowych dla samochodów, dla mieszkańców i dla osób korzystających z lokali usługowych. Szczególnie mała ilość miejsc postojowych daje się we znaki pomiędzy ul. Studzienną a ul. Hubalczyków.	więcej miejsc postojowych
61	12.kwi.19	GW	Załączam skan petycji.	<p>wyniesienie przejść dla pieszych</p> <p>wyniesienie skrzyżowań</p>

62	14.kwi.19	SMO	W załączniku przesyłam uwagi Stowarzyszenia do projektu przebudowy ul. Jana Kazimierza.	ronda na skrzyżowaniach dod. przystanek w części zachodniej więcej zieleni organizacja parkletów stojaki rowerowe
63	14.kwi.19	JK60	Uwagi Zarządu Wspólnoty: <ul style="list-style-type: none"> - uprzejmie prosimy, by projektując przebudowę uwzględnić aktualne znaki zakazu parkowania wraz ze znakiem odholowania pojazdu umieszczone na wysokości JK60. - z uwagi, iż na naszym Osiedlu funkcjonuje sklep Biedronka (JK60), który generuje potężny ruch pieszy i kołowy, skutkujący zatrzymywaniem się pojazdów tuż przy wjazdach/wyjazdach z garaży, uprzejmie prosimy o zastosowanie rozwiązań skutkujących (np. zwężenie jezdni w tym miejscu, wysepka, etc) zakazem zatrzymywania się pojazdów przy naszym Osiedlu, przy wjazdach i wyjazdach z garaży. - prosimy o uwzględnienie stojaków na rowery na wysokości Osiedla JK60, - miejsca postojowe nie powinny być projektowane równoległe do jezdni, ale prostopadłe. Projektowanie miejsc postojowych równoległe do jezdni, zmniejszy znacząco ich ilość i będzie skutkowało powiększeniem chaosu panującego na ulicy, z uwagi na przypadkowo pozostawione pojazdy, - chodnik przy Osiedlu JK 60 powinien być w miarę możliwości szeroki, gdyż ruch pieszy w tym miejscu jest większy, niż przy pozostałych Osiedlach - wnosimy, aby chodniki były równe, prosimy o zwrócenie szczególnej uwagi na drzewa, których korzenie podnoszą płyty chodnikowe do góry i tworzą nierówności - prosimy o informację, czy istniejąca sieć wodnokanalizacyjna nie wymaga rozbudowy, a jeżeli tak, to czy ta rozbudowa będzie realizowana przed planowaną modernizacją Uwagi Mieszkańców WMJK60 1) Droga Dla Rowerów (DDR) - w planowanym przebiegu DDR została umiejscowiona po stronie Jana Kazimierza na której znajduje się nasza nieruchomość (JK60). Rodzi to ogromne niebezpieczeństwo dla rowerzystów w związku z wyjazdami z garażów z naszej i sąsiedniej nieruchomości Wola Prestige - aktualnie widoczność podczas wyjazdu z garażu (szczególnie z poziomu -2) jest bardzo ograniczona (auto ma uniesiony przód i istnieje bardzo duże ryzyko niezauważenia pieszych - jeśli znajdzie się tam ścieżka rowerowa po której rowery potrafią poruszać się z prędkością 20-30 km/h a więc kilkukrotnie wyższą niż piesi, ryzyko kolizji stanie się wręcz nieuniknione. Równocześnie warto podkreślić że w ciągu ulicy Połczyńskiej znajduje się nowo wybudowana DDR - zatem budowa kolejnej równoległej DDR w odległości zaledwie kilkudziesięciu metrów wydaje się być zbędnym wydatkiem. Jeśli jednak DDR musi powstać to należałoby odsunąć ją maksymalnie od wyjazdów z garaży a najlepiej przenieść na przeciwną stronę jezdni - chodnik po przeciwnej stronie jest zdecydowanie szerszy a wyjazdy z nieruchomości po przeciwnej stronie ulicy są w większości zlokalizowane na ulicach prostopadłych do Jana Kazimierza. 2) Miejsca Parkingowe - w wyniku planowanej przebudowy likwidacji ulegnie większość obecnych miejsc parkingowych - miejsca prostopadłe do jezdni zostaną bowiem albo całkowicie zlikwidowane albo zastąpione miejscami równoległymi zatem ich ilość zmniejszy się 2-3 krotnie. W związku z dynamicznym rozwojem naszej ulicy o kolejne bloki i lokale usługowe - powinno zależeć nam na jak największej liczbie miejsc postojowych. Już aktualnie nasi goście i klienci lokali usługowych nie mają praktycznie możliwości zaparkowania w najbliższej okolicy. Dobrym przykładem, że taki wariant przebudowy jest możliwy jest ulica Sowińskiego gdzie na całej długości udało się wygospodarować miejsca prostopadłe co rozwiązało problem parkowania pojazdów po niewłaściwej stronie jezdni i blokowania ruchu. Warto również podkreślić, że w	zakaz parkowania zawężenie jezdni stojaki rowerowe parkowanie prostopadłe lub skośne szeroki chodnik DDR po stronie południowej zatoki autobusowe lewoskręty do zjazdów poszerzenie PD przy ul. Sowińskiego więcej zieleni więcej miejsc postojowych

	<p>niedalekiej przyszłości - jeśli dojdzie do budowy szkoły - przebudowie ulegnie także ulica Karlińskiego i zniknie jedyny duży parking w naszej najbliższej okolicy. Rekomendowane byłoby utrzymanie obecnej ilości miejsc parkingowych (pozostawienie miejsc prostopadłych), a o ile to możliwe także ich zwiększenie np poprzez zamianę obecnych miejsc równoległych na prostopadłe lub skośne co także zwiększyłoby liczbę miejsc postojowych.</p> <p>3) Zatoki dla autobusów - proponowany wariant zakłada likwidację zatok autobusowych i zatrzymywanie autobusu "na jezdni" bez możliwości wyminięcia stojącego autobusu. Takie rozwiązanie potęgować będzie korki na naszej ulicy - dobrym przykładem jak źle działa takie rozwiązanie jest dawny kształt ulicy Kleszczowej (przed przebudową) tam również brak było zatok - powodowało to całkowite sparaliżowanie tej ulicy i w zasadzie niekończący się korek także na wszelkich ulicach dojazdowych w tym ulicy Dźwigowej. Po modernizacji ulicy i wydzieleniu zatok przystankowych w dużym stopniu udało się rozwiązać ten problem. W przypadku naszej ulicy projekt zakłada działania odwrotne - rekomendowane byłoby zatem wydzielenie zatok przystankowych.</p> <p>4) Likwidacja lewoskrętów (zarówno do poszczególnych posesji jak i w ulicę Sowińskiego) z niezrozumiałych względów projekt zakłada likwidację wszystkich wydzielonych pasów do skrętu w lewo. Rekomendowane byłoby pozostawienie wydzielonych pasów gdyż ich likwidacja spowoduje dalszy paraliż ruchu na ulicy Jana Kazimierza, co tylko spotęguje problemy związane z likwidacją zatok autobusowych</p> <p>5) Nerozwieszony problem zwężenia Jana Kazimierza w okolicy skrzyżowania z ulicą Sowińskiego - przy kompleksowej przebudowie oczekiwałbym także kompleksowej przebudowy tego skrzyżowania tj - przejścia części działek tak aby poszerzyć ulicę JK w tym miejscu i zlikwidować niebezpieczne zwężenia na tym odcinku ograniczające widoczność tuż przed przejściami dla pieszych tym bardziej że niniejsze skrzyżowanie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie przedszkola i jest intensywnie uczęszczane przez bardzo małe dzieci w drodze do/z przedszkola. Dodatkowo projektant zakłada na tak wąskim odcinku także ciąg pieszo rowerowy co jest ekstremalnie niebezpiecznym rozwiązaniem biorąc pod uwagę małe dzieci uczęszczające regularnie ten odcinek. Dlatego rekomendowane byłoby albo istotne poszerzenie JK w tym rejonie aby wyraźnie odseparować tam ciąg pieszy od rowerowego albo całkowita rezygnacja z DDR na tym odcinku.</p> <p>6) Przebudowa powinna mieć zgodność z projektem Adaptcity dla Warszawy - niech w końcu ten projekt zacznie być wykorzystywane przez miasto. Jak najwięcej zielonej (nasadzeń wysokich i niskich, wydzielone tereny dla tzw. dzikiej łąki – nawet jako pas oddzielający ścieżkę rowerową od chodnika, albo w innych miejscach, przy placach zabaw zrobić ok. 2 m rusztowania z nasadzeń zielonych – daje cień i chłód latem, zbiera pyły, których jest sporo w okolicy) i niebieskiej infrastruktury (wszystkie miejsca parkingowe nie powinny być wyłożone kostką tylko kratownicą plastikową albo betonową, tak aby była jak największa przepuszczalność wody do ziemi, proponuję także „odkuć” chodniki przy wysokich nasadzeniach, tak aby woda swobodnie spływała).</p> <p>7) koncepcja zakłada bardzo mało miejsc parkingowych – jak widać na wizualizacji sporadyczne miejsca równoległe do jezdni. Niezaprzeczalnie Odolany stają się nowoczesną dzielnicą i co za tym idzie mieszkańcy mają często niejednego samochód w rodzinie. Skoro miasto nie buduje parkingów publicznych to te samochody muszą gdzieś się podziać. I jeśli nie mają stać na dziko dookoła w każdym miejscu to proponuję aby miejsca parkingowe zrobić prostopadłe do jezdni. Można zwęzić o kilka centymetrów chodnik, pas zieleni, ścieżkę aby zmieściły się samochody prostopadłe i mały chodnik do wysiadania z samochodu i przejścia o chodnika do mieszkań.</p>	
--	---	--

64	14.kwi.19	DM	<p>1. Jana Kazimierza nie powinno stać się ulicą tranzytową. Tą funkcję pełnią Połczyńska-Wolska i Jana Kazimierza powinno zapewnić jedynie w miarę sprawne włączenie się do nich.</p> <p>2. Kiedyś mówiło się o budowie Prądyńskiego-bis, równoległej do Jana Kazimierza i położonej bliżej torów kolejowych. To dla niej była planowana linia autobusowa, gdyż z Jana Kazimierza naprawdę jest bardzo blisko do autobusów i tramwajów jadących Wolską i Połczyńską, które na dodatek jeżdżą częściej niż 255. Myślę, że po wybudowaniu Prądyńskiego -bis linia autobusowa na Jana Kazimierza zostanie przeniesiona - argument za niebudowanie zatok na przystankach.</p> <p>3. Na Odolanach jest bardzo mało zieleni i ogólnie powierzchni biologicznie czynnej- jest to istotny argument za tym, żeby: - zoptymalizowania szerokości pasów drogowych; - zrezygnować z wysepek na przejściach dla pieszych w zamian za ich wyniesienie (najazdy powinny być zaprojektowane na maksymalną dopuszczalną prędkość na ulicy i wykonane profesjonalnie, a nie jako garby, przez które jazda szybciej niż 5 km/h grozi uszkodzeniem podwozia); - zrezygnować z wydzielania pasów do prawo i lewoskrętu; - zlikwidować niewykorzystywany przez nikogo betonowy placu przed budynkiem Jana Kazimierza 51, a zamiast niego zrobić dojazd do bramy wjazdowej, na którym mogłyby stać samochody MPO, dostawcze raz kurierzy (Obecnie stoją oni na ulicy i zajmują cały pas ruchu, nierzadko łamiąc przepisy ruchu drogowego - załączam zdjęcia)</p> <p>4. Na Odolanach brakuje miejsc parkingowych dla gości - Obecnie Jana Kazimierza jest szeroka i przy realizacji założeń z pkt. 3 na pewno uda się wygospodarować miejsce na ścieżkę rowerową po jednej stronie oraz miejsca parkingowe po drugiej stronie. Przy czym parkowanie powinno być zdecydowanie zaprojektowane pod kątem 60 stopni do jezdni. Przy takim parkowaniu mieści się więcej samochodów, a samo parkowanie i włączanie się do ruchu jest szybsze i nie blokuje na długo ruchu. (żeby zaparkować prostopadłe na ul. Sowińskiego lub wyjechać, samochody obecnie blokują oba pasy ruchu, natomiast parkowanie równo blokuje ruch na dłużej, jeżeli trzeba parkować tyłem).</p> <p>5. przy okazji prosba o uwzględnienie w projekcie poprawy geometrii krawężnika przy wyjeździe z garażu mojego budynku Jana Kazimierza 64 - obecnie żeby skręcić w prawo i nie zniszczyć sobie opony trzeba przekroczyć linię ciągłą i wyjechać na przeciwny pas ruchu, co nie zawsze jest możliwe od razu z uwagi na jadące od strony Studziennej samochody.</p>	<p>wykluczenie tranzytu</p> <p>przystanki bez zatok</p> <p>więcej zieleni</p> <p>wyniesione skrzyżowania bez azyli</p> <p>bez dod. pasów ruchu</p> <p>więcej miejsc postojowych</p> <p>parkowanie ukośne</p> <p>korekta zjazdu JK 64</p>
65	14.kwi.19	DM	<p>w uzupełnieniu poniższego maila pragnę dodać jeszcze jeden argument przemawiający za wyniesieniem przejść dla pieszych i rezygnacji z wysepek - wysepki nie chronią przed wyścigami jednoślądów, szczególnie nocą, kiedy praktycznie nie ma ruchu. A w okresie letnim praktycznie co drugą nocą jakiś motocykl na Jana Kazimierza budzi ludzi :-)</p>	<p>wyniesione skrzyżowania bez azyli</p>
66	14.kwi.19	MO	<p>jestem mieszkańcem ulicy Jana Kazimierza. Nie ukrywam, że z radością zareagowałem na informację o przebudowie Naszej ulicy. Z zainteresowaniem także przyjrzałem się zaproponowanym wizualizacjom i moim zdaniem, jeśli w rzeczywistości ulica miałaby wyglądać tak jak na nich, to jestem za. Jednakże mam pewne spostrzeżenie, a mianowicie - nie wiem czy jest sens budowania ścieżki rowerowej w sytuacji kiedy wzdłuż równoległych do Jana Kazimierza ulic Wolskiej i Kasprzaka jest już taka ścieżka. Przecież te ulice dzieli naprawdę krótki dystans. Co więcej, moim zdaniem bezpieczniejsza dla rowerzystów, zwłaszcza dzieci jest właśnie ta ścieżka wzdłuż Wolskiej i Kasprzaka, ponieważ nie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy, tzn. oddziela je chodnik i pas zieleni, a z drugiej strony właściwie nie ma zabudowań tylko zieleń (na pewnym odcinku).</p> <p>Według mnie, nie ma co dublować ścieżek, a zamiast nich można to miejsce przeznaczyć na zieleń, bo jej tutaj jest jak na lekarstwo.</p>	<p>rezygnacja z DDR</p> <p>więcej zieleni</p>
67	14.kwi.19	MS	<p>Całe Odolany cierpią z powodu olbrzymich problemów z parkowaniem. Sam posiadam miejsce parkingowe w garażu podziemnym, jednak gdy ktokolwiek przyjeżdża do mnie jako gość ma olbrzymi problem ze znalezieniem miejsca (często dopiero kilkaset metrów od nas). Z tego powodu uważam, że równoległe miejsca parkingowe są niewystarczające i wszystkie miejsca parkingowe przy ulicy powinny być prostopadłe, ewentualnie skośne. Mimo wszystko lepiej prowokować kierowców do parkowania przy ulicy niż na dziko na osiedlowych uliczkach czy chodnikach.</p> <p>Wiem, że ścieżka rowerowa zajmie trochę miejsca, ale wg mnie da się zmieścić i ścieżkę i miejsca parkingowe.</p> <p>Przejście przez ulicę przy Jana Kazimierza 11 jest zlokalizowane w tym miejscu prawdopodobnie z przyczyn historycznych, wg mojej oceny - bezsensownym. Od strony numerów nieparzystych jest w tym miejscu trawnik, więc po przejściu przez ulicę i tak trzeba iść wzdłuż ulicy. Zamiast tego, przejścia powinny być: - mniej więcej na wysokości sklepu Biedronka (przy uliczce prowadzącej do bloków JK 9, JK 11B) - przy aptece Cefarmu (przy uliczce prowadzącej do JK11, JK11B, osiedla Symfonia, dwóch przedszkoli).</p>	<p>parkowanie prostopadłe</p> <p>zmiana lok. przejść dla pieszych</p> <p>przystanki bez zatok</p>

			<p>Praktyka wskazuje, że w tym miejscu wiele osób przechodzi nielegalnie.</p> <p>Na plus planu jest brak zatoczek autobusowych. Zatoczki są rozwiązaniem anachronicznym i niepotrzebnie zabierają by miejsce.</p>	
68	14.kwi.19	TW	<p>Uważam że dla zachowania płynności ruchu w sytuacji gdy w najbliższych miesiącach i latach znacznie wzrośnie liczba mieszkańców pobliskich osiedli oraz braku ulicy od strony południowej osiedli tzw Prądyńskiego bis czy braku przejezdności ulicy Gizów powinny zostać zachowane tzw lewoskręty oraz zaprojektowane „skośne parkingi” przy ulicy.</p>	lewoskręty parkowanie ukośne
69	13.kwi.19	IA	<p>Chciałbym zgłosić uwagę, aby przebudowę Jana Kazimierza zaplanować, w miarę możliwości, z uwzględnieniem powstania (w nieodległym horyzoncie czasowym):</p> <ul style="list-style-type: none"> - ulicy równoległej do Jana Kazimierza (na południe od JK), która mogłaby przejąć część ruchu samochodowego z rejonu Odolan, - łącznika Ordon z Al. Prymasa Tysiąclecia, który odciążałby rejon zbiegu JK z Ordon - przedłużenia ulicy Prądyńskiego nad Prymasa Tysiąclecia, co odciążałoby skrzyżowanie Kasprzaka/Al. Prymasa Tysiąclecia oraz Bema/Kasprzaka - nową drogą techniczną dla ciężarówek (z tego co wiem, pewne propozycje pojawiły się już w przeszłości, ale zostały odrzucone przez część mieszkańców Odolan, którzy sąsiadowaliby najbliżej z nową drogą (choć i tak byłoby to mniej dokuczliwe niż dotychczas) - planowaną na zachód od ul. Studziennej, przy torach kolejowych, z wylotem na ul. Wolską) <p>Samo uspokojenie ruchu na JK, poprzez zwężenie pasów ruchu, dodanie ścieżek rowerowych oraz rozmieszczenie przystanków na ulicy jest zasadne, natomiast większą uwagę zwróciłbym na organizację ruchu (rondo? pasy do skrętu? sygnalizacja świetlna?) na skrzyżowaniach: JK/Ordon i JK/Sowińskiego. Już obecnie są to miejsca, w których pojawiają się dokuczliwe korki (zwłaszcza skręt z JK w lewo, w Ordon, w stronę Wolskiej, w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego), co skutecznie zniechęca do jazdy linią 255 (na rzecz 105).</p> <p>Wnioskowałbym również o rozmieszczenie miejsc do parkowania prostokątnych (prócz zaplanowanych równoległych) do JK, tam gdzie jest to możliwe (np. na odcinku Boguszevska-Worcella po str. północnej). Nie powinny one specjalnie kolidować ze ścieżką rowerową.</p> <p>Przy okazji, do przemodelowania widziałbym skrzyżowanie Hubalczyków/Wolska gdzie pas do skrętu w lewo (i na wprost), na zachód, jest notorycznie zakorkowany i uniemożliwia jazdę zarówno na wprost i w stronę centrum. Sensowniejsze byłoby wydzielenie pasa tylko do skrętu w lewo oraz drugiego, do jazdy na wprost i w stronę centrum.</p>	<p>powstanie okolicznych ulic</p> <p>ronda na skrzyżowaniach</p> <p>dod. pasy ruchu na wlotach</p> <p>parkowanie prostokątne</p>
70	13.kwi.19	KW	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wszystkie miejsca parkingowe należy zaprojektować jako prostokątne lub skośne. Dzięki temu liczba miejsc parkingowych wzrośnie dwukrotnie. W chwili obecnej jednym z problemów Odolan jest zbyt mała liczba miejsc parkingowych co skutkuje parkowaniem samochodów na terenach zielonych i niszczeniem tych terenów. Dlatego też należy dążyć do jak największej liczby miejsc parkingowych. 2. Droga rowerowa prowadzona wzdłuż Jana Kazimierza jest zbędna, tuż obok przy ul. Wolskiej, znajduje się nowa droga rowerowa do której można bez problemu dojechać. Budowa kolejnej drogi jest marnowaniem przestrzeni, którą można wykorzystać na parkingi, których brakuje lub zieleń. 3. Jeżeli już koniecznie musi zostać wybudowana zbędna droga rowerowa to należy unikać przecinania się ruchu pieszego i rowerowego. Przecinanie się ruchu pieszego i rowerowego stanowi niebezpieczeństwo dla pieszych, a w szczególności małych dzieci, których jest na Odolanach bardzo dużo. 4. Przy przejściu dla pieszych pomiędzy nr 32 i 29 należy dodać chodnik od strony nr 29, który umożliwi dojście z osiedla do przejścia dla pieszych. 5. W miejsce wysepek przy skrzyżowaniach należy zaprojektować pasy do skrętu w lewo 6. Miejsca parkingowe powinny zostać zaprojektowane z uwzględnieniem odpowiedniego odstępu od wjazdów na osiedla, tak aby parkujące samochody nie zasłaniały ulicy osobom wyjeżdżającym z osiedli. Poprawi to bezpieczeństwo w ruchu. 7. Należy zobrazować lub załączyć prognozy ruchu samochodowego na wszystkich skrzyżowaniach i obliczenia przepustowości. Projektowana geometria drogi powinna być adekwatna do prognozowanego ruchu. 8. Nie projektować nasadzeń krzewów bezpośrednio przy jezdni w okolicach przejść dla pieszych, to ogranicza widoczność pieszych i negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. 	<p>parkowanie prostokątne lub skośne</p> <p>rezygnacja z DDR</p> <p>kolizje rower - pieszy</p> <p>korekta chodnika</p> <p>lewoskręty zamiast azyli</p> <p>widoczność na zjazdach</p> <p>prognoza ruchu</p> <p>kolizja zieleni i widoczności</p> <p>skrzyżowanie z ul. Sowińskiego (90st)</p> <p>poszerzenie PD przy ul. Sowińskiego</p>

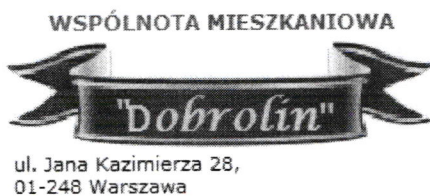
			<p>9. Jeżeli już koniecznie musi zostać wybudowana zbędna droga rowerowa należy wyprostować niewłaściwy przebieg chodnika przy ul. Sowińskiego, w koncepcji zaprojektowano przecięcie się potoku pieszych i rowerzystów pod ostrym kątem, to miejsce będzie generowało liczne konflikty i kolizje między rowerzystami a pieszymi</p> <p>10. Jeżeli już koniecznie musi zostać wybudowana zbędna droga rowerowa należy połączyć chodnikiem północne przejście dla pieszych przez ul. Sowińskiego z uliczką w parku bez podwójnego przecinania DDR potokiem pieszych. Należy uzupełnić płytki dotykowe na przecięciu tej uliczki w parku z DDR.</p> <p>11. Jeżeli już koniecznie musi zostać wybudowana zbędna droga rowerowa należy bezpośrednio połączyć chodnikiem ścieżkę w parku z chodnikiem po północnej stronie DDR bez podwójnego przecinania przez pieszych DDR</p> <p>12. Należy rozważyć korektę geometrii całego skrzyżowania z ul. Sowińskiego i zbliżenie kąta przecięcia ulic do 90 stopni, co miałyby pozytywny wpływ na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników.</p> <p>13. Należy rozważyć poszerzenie pasa drogowego na odcinku między Sowińskiego a Boguszewską (procedura ZRID). Wąski pas drogowy wymusił na projektantach rezygnację i oddzielnego prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego oraz usytuowanie chodnika i Ciągu pieszo-rowerowego bezpośrednio przy jezdni, a także rezygnację z zieleni na tym odcinku. Szerszy pas drogowy pozwoliłby na nadanie temu fragmentowi drogi takiego samego charakteru jaki otrzyma cały ciąg, w tym na pełne rozdzielenie ruchu pieszego i rowerowego. Obecne rozwiązanie to niebezpieczny półśrodek, który wywoła mnóstwo konfliktów i kolizji między pieszymi a rowerzystami.</p>	
71	12.kwi.19	AS	<p>1. Nasadzenia drzew iglastych, zwłaszcza na odcinku Gizów – Sowińskiego. Drzewa iglaste wyciszają i ładnie wyglądają zarówno latem jak i zimą.</p> <p>2. Nasadzenia wysokich krzewów służące wyciszeniu hałasu ulicznego.</p> <p>3. Budowa miejsc parkingowych prostopadłych z jednej strony i równoległych z drugiej strony ulicy, przy każdym osiedlu, z zachowaniem terenów zielonych z drzewami oddzielających budynki mieszkalne od ulicy.</p> <p>4. Rezygnacja z budowy ścieżki rowerowej na całej długości Jana Kazimierza. Ścieżka rowerowa jest na równoległej ulicy Wolskiej, na którą łatwo się przemieścić z każdego bloku przy Jana Kazimierza.</p> <p>5. Zastosowanie odpowiedniego rodzaju asfaltu zmniejszającego hałas.</p> <p>6. Likwidacja linii autobusowej, tym samym likwidacja przystanków autobusowych. Komunikacja miejska (przystanki autobusowe i tramwajowe) jest dostępna w bardzo bliskiej odległości na ul. Wolskiej</p> <p>7. Budowa lewoskrętów do każdego wjazdu na osiedle.</p> <p>8. Podniesione całe przejścia dla pieszych (nie tylko wysepki pomiędzy jezdniami)</p> <p>9. Mocne oświetlenie przejść dla pieszych.</p>	<p>gatunki i forma nasadzeń</p> <p>parkowanie prostopadłe</p> <p>rezygnacja z DDR</p> <p>cicha nawierzchnia</p> <p>rezygnacja z autobusu</p> <p>lewoskręty do zjazdów</p> <p>wyniesienie przejść dla pieszych</p> <p>doświetlenie przejść dla pieszych</p>
72	15.kwi.19	AN	<p>w związku z większościami głosami (które popieram) odnośnie przesunięcia obecnego przystanku - Jana Kazimierza 01 przed skrzyżowanie z ul. Sowińskiego (patrzac w stronę Centrum), składam wniosek o równoczesne przesunięcie (o mniej więcej o tą samą odległość) w stronę ul. Sowińskiego - przystanku Goleszowska 01, który zlokalizowany byłby na wysokości nieruchomości przy ul. Jana Kazimierza 31/33 "SkyLife". Uzasadnienie: Pozostawienie przystanku w obecnej lokalizacji spowoduje, że odległość między Goleszowska 01, a przesuniętym przystankiem Jana Kazimierza 01 znacznie się zwiększy, a pomiędzy Gizów 01 odległość jest zbyt mała. Z tych względów zaproponowane rozwiązanie zachowa właściwe odległości pomiędzy przystankami.</p>	zmiana lok. przystanków autobusowych

73	15.kwi.19	DW	nawiązując do konsultacji społecznych - przebudowa Jana Kazimierza chciałbym skorzystać z możliwości i wyrazić swoją opinię:- ścieżka rowerowa - świetny pomysł- każda dodatkowa zieleń jest jak najbardziej potrzebna, szczególnie, że w okolicy robi się coraz bardziej betonowa, a wiele zielonych skwów między blokami jest ogrodzonych - miejsca parkingowe równoległe zgodnie z projektem też super wydają się dobrym pomysłem, nie zabierają zbyt dużo miejsca a pozwolą na zatrzymanie się karetki czy taksówki. Wydaje mi się, że prostopadłe miejsca to już zbyt dużo, wtedy umoci się betonowy charakter przestrzeni a wcale nie rozwiąże to problemu parkingu (przy tylu mieszkaniach kilka miejsc nic nie wniesie, prawdopodobnie nawet utrudni gdyż wzdłuż prostopadłych miejsc wiele osób parkuje równoległe jako II auto "tylko na chwilę"	droga dla rowerów więcej zieleni parkowanie równoległe
----	-----------	----	--	--

Załącznik 4

Pisma, które wpłynęły podczas realizacji konsultacji społecznych

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA „DOBROLIN”
01-248 Warszawa ul. Jana Kazimierza 28, NIP: 5272636654.
ADRES DO KORESPONDENCJI: 02-495 Warszawa ul. Tomcia Palucha 37 lok. U2



PION I PION II WYDZIAŁY
D D DSR DED IGD
U U DKS DKW ZS
T T DPR DZJ
G G DZP DBP
K K DSP DON
Kalendarz

Warszawa dn. 30 marca 2019 r.

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa

Szanowni Państwo,

10 KWI. 2019

W nawiązaniu do informacji zamieszczonych na stronie <https://zdm.waw.pl> dotyczących planowanej przebudowy ul. Jana Kazimierza, Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Jana Kazimierza 28 **stanowczo odrzuca zaproponowane zmiany i zgłasza sprzeciw** przeciw podejmowaniu działań mających bezpośredni wpływ na życie mieszkańców, z pominięciem realnego udziału w tego typu pracach.

W dotychczasowej współpracy Państwa działania jednoznacznie pokazały, że prowadzone konsultacje mają charakter pozorny i żadne zgłaszane uwagi nie są uwzględniane. Niemniej jednak chcielibyśmy odnieść się do zaproponowanych zmian zaznaczając, że jeżeli nasze uwagi nie zostaną omówione lub nie zostanie przedstawiona dodatkowa argumentacja, podejmiemy kroki mające na celu ograniczenie wprowadzanych zmian do minimum w zakresie dotyczącym bezpośrednio przylegającej nieruchomości.

Wielokrotnie zgłaszaliśmy konieczność uwzględnienia w jakichkolwiek pracach wyjazdu z poziomu garażu -2 przy ulicy Jana Kazimierza 28/30, ponieważ wyjazd jest w stronę wschodnią i często w godzinach porannych widoczność jest mocno utrudniona. W zamieszczonych materiałach projektant przewidział ścieżkę rowerową przecinającą wyjazd oraz wiatę przystankową. Niebywała ignorancja zaproponowanej zmiany oraz ewidentnie brak terenowego rozeznania nie pozwala nam zaakceptować tego typu koncepcji. Dodatkowo ma to wpływ na wizerunek osiedla, ponieważ zejście ze „schodów weneckich” będzie teraz zgodnie ze zmianami kończyć się na przystanku. Zwracamy uwagę, że lokalizacja przystanku w tym miejscu za służyć będzie:

- ograniczać widoczność wyjazdu z nieruchomości oraz dróg podporządkowanych,
- blokować skrzyżowanie Jana Kazimierza – Gizów w przypadku postoju autobusu,
- bezpośrednio sąsiadować z ciągiem komunikacyjnym przy ul. Kasprzaka 25.

2019-04-09

Zarząd Dróg Miejskich



ZDM-K/33307/19

ADMINISTRACJA:

Nieruchomości Sp. z o.o. 02-495 Warszawa ul. Tomcia Palucha 37 lok. U2
ładowy: 100.000zł, KRS 0000266463, NIP 522-28-27-837, Regon 140723840
02-500-518, 663-383-140, www.patio.waw.pl, e-mail: biuro@patio.waw.pl

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA „DOBROLIN”
01-248 Warszawa ul. Jana Kazimierza 28, NIP: 5272636654.
ADRES DO KORESPONDENCJI: 02-495 Warszawa ul. Tomcia Palucha 37 lok. U2

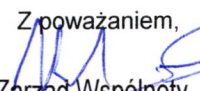
Czy zmiana lokalizacji jest powiązana z kolejną inwestycją, przy Jana Kazimierza 18 czy teren już „zagospodarowano” komercyjnie zanim powstanie plan dla Odolan?

Analizując zaproponowaną zmianę z przykrością odebraliśmy pomysł likwidacji ogólnie dostępnych miejsc z racji punktów usługowych położonych przy nr 28, ponieważ znajduje się tam również przychodnia medyczna. Naszym zdaniem ograniczenie miejsc postojowych oraz przeniesienie ich na drugą stronę ulicy powodować będzie, że korzystający z usług przychodni niepotrzebnie będą korzystać z przejść dla pieszych. Zwracamy uwagę, że bardzo ograniczona ilość miejsc, powoduje częste postoje samochodów w miejscach ograniczających widoczność, a częste zapewnienie patroli od lat nie rozwiązuje tego problemu.

Szanowni Państwo rozumiemy, że wyżej opisana ścieżka rowerowa będzie ułatwieniem na ul. Jana Kazimierza, ale jej lokalizacja po stronie parzystej zaskoczyła nas. W jakim celu podobnie jak lokalizacja przystanków projektant zdublował obie propozycje i istniejąca infrastruktura? Czy zdaje sobie sprawę, że przedszkole, nowy kompleks sportowy i planowana szkoła jest po drugiej stronie ulicy? Dodatkowo większość nowych osiedli buduje się po przeciwnej stronie i w celu skorzystania ze ścieżki konieczne będzie dwukrotne przekraczanie ulicy Jana Kazimierza. Nasuwa się pytanie, po co skoro właśnie ukończono nowoczesną ścieżkę przy ul. Kasprzaka, która umożliwi dojazd do parzystej części ulicy.

Analizując materiały pozytywnie odbieramy brak wycinki drzew na terenie naszej nieruchomości, co pokazuje, że przynajmniej w zakresie własności projektant ograniczył swoje pomysły do części publicznej.

Podsumowując zachęcamy do współpracy a nie monologu podejmowanych decyzji, które naszym zdaniem zagrażają bezpieczeństwu mieszkańców oraz mają wpływ na komfort ich życia. Mając na uwadze, że z dotychczasowej współpracy żadne wspólne ustalenia nie zostały wprowadzone informujemy, że podczas najbliższego spotkania mieszkańców zostanie uzgodniony dalszy scenariusz działań.

Z poważaniem,

Zarząd Wspólnoty

Do wiadomości:

1. Prezydent m. st. Warszawy ul. Bankowy 3/5, pok. 129 00-950 Warszawa
2. Burmistrz Dzielnicy Krzysztof Strzałkowski al. Solidarności 90, 01-003 Warszawa
3. Wydział Ruchu Drogowego ul. Waliców 15 00-865 Warszawa
4. Zarząd Transportu Miejskiego ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

ADMINISTRACJA:

PATIO Nieruchomości Sp. z o.o. 02-495 Warszawa ul. Tomcia Palucha 37 lok. U2
kapitał zakładowy: 100.000zł, KRS 0000266463, NIP 522-28-27-837, Regon 140723840
mobile: 602-500-518, 663-383-140, www.patio.waw.pl, e-mail: biuro@patio.waw.pl



PION I PION II WYDZIAŁY
D D DSR DED IOD
U U DKS DKW ZS
T T DPR DZJ
G G DZP DBP
K K DSP DON
Kalendarz

Warszawa, dn. 08.04.2019 r.

Centrala Farmaceutyczna CEFARM SA
ul. Jana Kazimierza 16
01-248 Warszawa

PZI/... 42./2019



Zarząd Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa

10 KWI. 2019

Dotyczy: Konsultacje społeczne ws. przebudowy ulicy Jana Kazimierza

W związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi przebudowy ulicy Jana Kazimierza w Warszawie, przy której swoją siedzibę ma Centrala Farmaceutyczna CEFARM SA, chcemy zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia do zaproponowanych w projekcie rozwiązań.

Specyfika funkcjonowania Centrali Farmaceutycznej CEFARM SA polega na tym, że jako hurtownia farmaceutyczna musi funkcjonować 24 godziny na dobę na trzy zmiany. Wiąże się z tym potrzeba zapewnienia możliwości ciągłego zaopatrzenia i dystrybucji towaru, co jest związane z pewnym ruchem osobowym i samochodowym na terenie naszego zakładu i na trasie dojazdu do niego. Może to oczywiście generować mniejszy lub większy poziom hałasu, jednakże nie przekraczający stosownych norm. Centrala Farmaceutyczna CEFARM SA dokłada wszelkich starań aby przestrzegać wszystkich przepisów prawa. Niezbędnym elementem procesu dystrybucyjnego jest ruch pojazdów powyżej 3,5 DMC, w tym również pojazdów o ładowności do 24 ton. Biorąc po uwagę





powyższe fakty prosimy o uwzględnienie w planowanym projekcie następujących naszych postulatów:

- Ustalenie szerokości ulicy Jana Kazimierza umożliwiającej swobodny dostęp pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony od strony ulicy Ordonu;
- Nieprzesuwanie wysepek na przejściach dla pieszych w okolicy wjazdu/wyjazdu z posesji Jana Kazimierza 16 – podejrzewamy, że mogłoby to uniemożliwić wyjazd i wyjazd samochodu o ładowności 33 palet;
- Niewprowadzanie ograniczenia tonażowego i godzinowego dla pojazdów powyżej 3,5 T obsługujących Centralę Farmaceutyczną CEFARM SA;

Centrala Farmaceutyczna CEFARM SA jako jednoosobowa Spółka Skarbu Państwa ma swoją siedzibę w obecnej lokalizacji od 1995 roku. Hurtowa dystrybucja leków jest działalnością koncesjonowaną przez Państwo. Spółka mając na uwadze zmieniający się charakter okolicy podejmuje działania zmierzające do relokacji swoich magazynów, jednak przeprowadzenie tego rodzaju inwestycji nie jest procesem krótkotrwałym. Przyjęta strategia zakłada, że zmiana siedziby powinna nastąpić do roku 2022. Wiąże się to ze specjalistycznymi pracami adaptacyjnymi oraz koniecznością spełnienia wielu wymogów proceduralnych wynikających z przepisów Prawa Farmaceutycznego.

Oczywiście Zarząd Spółki w swojej decyzyjności będzie dokładał wszelkich starań, aby wzajemne sąsiedztwo naszej Spółki z okolicznymi mieszkańcami było dla wszystkich stron jak najmniej uciążliwe.

Prezes Zarządu

Jan Kruk

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA „DOBROLIN”

Adres: ul. Gizów 3, 01-249 Warszawa
NIP 527-269-52-20 REGON 146685803

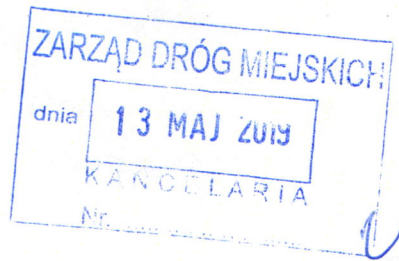
[Handwritten signature]
Z-ca NACZELNIKA WYDZIAŁU
Kierownika Wydziału
A. Kasprzak
Karolina Cielecka

Warszawa, dnia 15.04.2019 r.

2019-05-13
Zarząd Dróg Miejskich



ZDM-K/42739/19



Zarząd Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa

Dotyczy: konsultacji społecznych w sprawie przebudowy ul. Jana Kazimierza w Warszawie

Szanowni Państwo,

w imieniu Wspólnoty Mieszkaniowej „Dobrolin” przy ul. Gizów 3 w Warszawie chcielibyśmy przedstawić Państwu potencjalne rozwiązania oraz zmiany w planowanych przez Państwa koncepcjach kompleksowej przebudowy ul. Jana Kazimierza w Warszawie, które stanowią przedmiot konsultacji społecznych.

PION I	PION II	WYDZIAŁY		
D <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	DSR <input type="checkbox"/>	DEP <input type="checkbox"/>	IOD <input type="checkbox"/>
U <input type="checkbox"/>	U <input type="checkbox"/>	DKS <input checked="" type="checkbox"/>	DKW <input type="checkbox"/>	ZS <input type="checkbox"/>
T <input type="checkbox"/>	T <input type="checkbox"/>	DPR <input checked="" type="checkbox"/>	DZJ <input type="checkbox"/>	
G <input type="checkbox"/>	G <input type="checkbox"/>	DZP <input type="checkbox"/>	DBP <input type="checkbox"/>	
K <input type="checkbox"/>	K <input type="checkbox"/>	DSP <input type="checkbox"/>	DON <input type="checkbox"/>	
Kalendarz <input type="checkbox"/>				

Pragniemy zwrócić uwagę na kilka problemów, z którymi mieszkańcy warszawskich Odolan borykają się w życiu codziennym:

1. Parkowanie aut wzdłuż ulicy Jana Kazimierza w miejscach do tego niewyznaczonych, również na wysokości biurowca „Equilibrium” po dwóch stronach ulicy, co znacznie ogranicza i zwalnia ruch pojazdów na ul. Jana Kazimierza. Wpływa to również na zwiększone ryzyko wystąpienia kolizji. W naszej opinii taki stan rzeczy wynika z braku wprowadzenia odpowiedniej stałej organizacji ruchu zakazującej parkowania na całym pasie jezdni ul. Jana Kazimierza.
2. Przejście dla pieszych na ulicy Ordona blokuje lewoskręt z wyjazdu z ul. Jana Kazimierza tym samym korkując ul. Jana Kazimierza.
3. Brak zatok autobusowych w jezdni ul. Jana Kazimierza blokuje płynny ruch pojazdów.
4. Istniejący tylko jeden pas ruchu w obu kierunkach na ul. Jana Kazimierza powoduje zakorkowanie ul. Jana Kazimierza.
5. Wyjeżdżając z ulicy Jana Kazimierza, wg obecnej organizacji ruchu, pierwszeństwo mają pojazdy jadące ulicą Ordona, co również wpływa na powstawanie zatoru drogowego w całym pasie drogowym ul. Jana Kazimierza.

Propozycja dla pkt. 1

Proponowanym rozwiązaniem dla parkujących na ulicy aut, byłoby **wprowadzenie do organizacji ruchu „zakazu parkowania”** na całej długości ulicy Jana Kazimierza, za wyjątkiem wyznaczonych miejsc parkingowych prostopadłych do pasa ruchu.

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA
„DOBROLIN” UL. GIZÓW 3
01-249 Warszawa, ul. Gizów 3
REGON. 146685803
NIP: 527-269-52-20

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA
„JANA KAZIMIERZA 21”
01-248 Warszawa, ul. Jana Kazimierza 21
NIP 5272771599, REGON 364539895
(1)

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA „DOBROLIN”

Adres: ul. Gizów 3, 01-249 Warszawa
NIP 527-269-52-20 REGON 146685803

Propozycja dla pkt. 2

Proponowanym rozwiązaniem dla blokowania lewoskrętu przez przejście dla pieszych, byłoby **przeniesienie umiejscowienia przejścia dla pieszych na drugą stronę, zgodnie z poniższym zdjęciem.**



**propozycja
zmiany
lokalizacji
przejścia dla
pieszych**

Propozycja dla pkt. 3

Proponowanym rozwiązaniem dla usprawnienia płynności przejazdów aut przez ul. Jana Kazimierza byłoby wykonanie tzn. **zatk autobusowych.**

Propozycja dla pkt. 4

Proponowanym rozwiązaniem dla usprawnienia płynności przejazdów aut przez ul. Jana Kazimierza byłoby **wprowadzenie dwóch pasów ruchu w każdej stronie**, co na pozwala szerokość pasa drogowego, miejscami o szerokości 30 m.

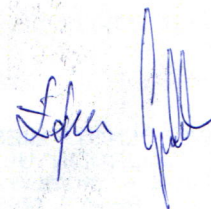
Propozycja dla pkt. 5

Proponowanym rozwiązaniem dla usprawnienia płynności przejazdów aut przez ul. Jana Kazimierza byłoby wprowadzenie ruchu naprzemiennego, ronda albo sygnalizacji świetlnej.

Prosimy Państwa o przedstawienie wykonanej analizy ruchu dla ulicy Jana Kazimierza oraz projekt organizacji ruchu dla ulicy Ordon, który został opracowana przez dewelopera. Analiza obecnego ruchu oraz symulacja prognozowanego ruchu związana z kolejnymi budowlami budynków wielorodzinnych powinna wskazywać na potencjalne rozwiązania usprawniające ruch w tym rejonie. W proponowanych zmianach w organizacji ulicy Jana Kazimierza uwzględnione zostało wprowadzenie przystanków autobusowych za skrzyżowaniami. W tym miejscu chcielibyśmy zwrócić Państwa uwagę, iż w przypadku przystanku „Gizów”, autobus ograniczy widoczność dla wyjeżdżających aut z garażu podziemnego zlokalizowanego na działce ewid. nr 25/5.

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA
„DOBROLIN” UL. GIZÓW 3
01-249 Warszawa, ul. Gizów 3
REGON. 146685803
NIP: 527-269-52-20

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA
„JANA KAZIMIERZA 21”
01-248 Warszawa, ul. Jana Kazimierza 21
NIP 5272771599, REGON 364539995
(1)

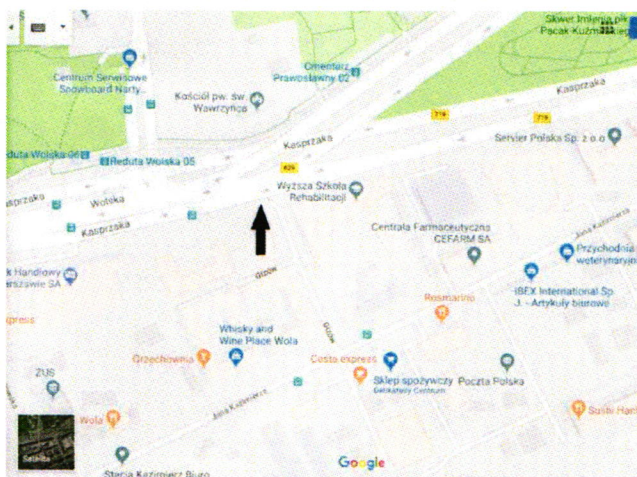


WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA „DOBROLIN”

Adres: ul. Gizów 3, 01-249 Warszawa
NIP 527-269-52-20 REGON 146685803

W imieniu mieszkańców Odolan wnioskujemy również o uwzględnienie w projekcie miejsc postojowych przy ulicy do parkowania prostopadłego. Z codziennych obserwacji wynika, iż występuje duży deficyt miejsc postojowych dla mieszkańców osiedli. Inwestorzy podczas planowania i realizacji inwestycji, w większości nie zapewniają wolnych miejsc ogólnodostępnych dla właścicieli czy gości mieszkańców. Każdy centymetr działki wykorzystywany jest do maksimum, skutkiem czego jest często parkowanie w miejscach do tego niewyznaczonych, a co w konsekwencji prowadzi do wystawiania mandatów przez Straż Miejską. Mając na uwadze wysoki wskaźnik zaludnienia Odolan oraz realizację kolejnych, nowych inwestycji w okolicy ul. Jana Kazimierza – problem z miejscem do zaparkowania będzie się zdecydowanie nasilać. Powyższe ma również przełożenie na nasilenie natężenia ruchu, szczególnie w godzinach szczytu. Mieszkańcy nieruchomości przy ul. Jana Kazimierza od dłuższego czasu zmagają się z ogromnym zakorkowaniem ulicy w godzinach porannych i popołudniowych, gdzie tworzą się kilometrowe korki.

Wnioskujemy również o rozważenie wykonania przejazdu z ul. Jana Kazimierza i ul. Gizów na ulicę Kasprzaka zgodnie z poniższym załącznikiem. Wykonanie przejazdu do głównej ulicy z pewnością poprawiłoby płynność ruchu na ul. Jana Kazimierza i rozładowałoby zakorkowane wyjazdów ze wszystkich ulic prostopadłych do ul. Jana Kazimierza.



Biorąc pod uwagę cele planowanej przebudowy całej ulicy Jana Kazimierza wraz ze zmianą organizacji ruchu, co ma znacznie usprawnić komunikację oraz ułatwić codzienne życie mieszkańcom tej części Warszawy, wnioskujemy o ustosunkowanie się do zaproponowanych rozwiązań oraz o ich uwzględnienie w planowanych koncepcjach przebudowy.

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA
"DOBROLIN" UL. GIZÓW 3
01-249 Warszawa, ul. Gizów 3
REGON. 146685803
NIP: 527-269-52-20

WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA
"JANA KAZIMIERZA 21"
01-248 Warszawa, ul. Jana Kazimierza 21
NIP 5272771599, REGON 384539895
(1)

Z poważaniem

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Sefka' followed by a surname, written over a printed name 'Sefka'.

Załącznik 5

Analiza projektantów

Lp.	Zagadnienie	Szczegółowo	Źródło	Odpowiedź
1	Uwaga ogólna	Poszerzenie pasa drogowego pomiędzy ul. Sowińskiego a ul. Boguszewską. Zwiększenie widoczności na skrzyżowaniu z ul. Sowińskiego.	mail spotkanie	Kwestia pozyskania działki nr 13 znajduje poza zakresem inwestycji, która pierwotnie przebiegać miała w trybie przebudowy istniejącego pasa drogowego (bez jego poszerzenia). W projekcie założono jednak, że działka zostanie wcielona pod poszerzenia pasa drogowego.
2	Uwaga ogólna	Poszerzenie pasa drogowego na wys. ul. Jana Kazimierza 28 / 30.	mail	Brak możliwości poszerzenia pasa drogowego. Działki te są działkami prywatnymi należącymi do wspólnoty mieszkaniowej.
3	Uwaga ogólna	Korekty lokalizacji przejść dla pieszych, lokalne uzupełnienia odcinków chodników (np. dojścia do osiedli).	mail spotkanie	Uwzględniono wszystkie zgłaszane uwagi, które nie były sprzeczne z projektowanymi zjazdami, zatokami autobusowymi itp.
4	Uwaga ogólna	Miejsca postojowe w układzie prostopadłym lub skośnym.	mail spotkanie	Projekt, zgodnie z wytyczną BAIPP zakłada miejsca postojowe w układzie równoległym: <i>„Preferowanym sposobem organizacji parkowania jest wyznaczenie stanowisk w układzie równoległym. Z uwagi na znaczne obciążenie komunikacyjne ulicy, nie należy zwiększać aktualnego bilansu stanowisk postojowych, generujących dodatkowy ruch indywidualny. Niedawne wprowadzenie możliwości skorzystania z transportu zbiorowego, uzasadnia w naszej ocenie, nawet ograniczenie ich liczby.”</i> <i>„Uzupełnienie funkcji ulicy Jana Kazimierza stanowi ciąg stanowisk postojowych sytuowanych równolegle do jezdni. Taki układ umożliwi parkowanie samochodów wzdłuż ulicy, przy jednoczesnym zapewnieniu miejsca dla pozostałych elementów pasa drogowego. Rozwiązanie to wydaje się szczególnie adekwatne w kontekście obowiązku bilansowania zapotrzebowania parkingowego na terenie własnym, przez nowo powstające inwestycje wzdłuż ulicy.”</i> Wprowadzenie parkowania skośnego pozwoliłoby na nieznaczne zwiększenie liczby miejsc do parkowania, jednak wymagałoby to zajęcia dodatkowych 3 metrów szerokości ulicy. Odbyłoby się to kosztem znacznego ograniczenia

				powierzchni zieleni i liczby drzew, co byłoby sprzeczne z oczekiwaniami przeważającej większości uczestników konsultacji. Ponadto, pojazdy wyjeżdżające z miejsc skośnych mają ograniczoną widoczność, co może rodzić sytuacje niebezpieczne.
5	Uwaga ogólna	Niedobór miejsc postojowych, miejsc postojowych dla niepełnosprawnych, miejsc dla zaopatrzenia.	mail spotkanie	W projekcie uwzględniono możliwie dużą liczbę miejsc postojowych przy układzie stanowisk równoległych – założenie do projektu wynikające z opinii BAIPP jak w pkt 4. Liczba miejsc dla osób niepełnosprawnych jest zgodna z zapisem art. 12a ustawy o drogach publicznych. Miejsca dla zaopatrzenia zostaną wyznaczone na etapie projektu organizacji ruchu – uwaga zgodna z założeniami projektu.
6	Uwaga ogólna	Zastosowanie cichej nawierzchni.	mail	Przewiduje się mieszankę SMA8, zaliczaną do „cichych nawierzchni”.
7	Uwaga ogólna	Wymiana całej nawierzchni drogi.	mail	Zgodne z założeniem projektu nawierzchnia wykonana zostanie od podstaw.
8	Uwaga ogólna	Korekta przebiegu chodnika i DDR przy wyjeździe z garażu przy ul. Jana Kazimierza 28 / 30	mail spotkanie	Newralgiczny punkt kolizji samochodów wyjeżdżających z garażu z chodnikiem znajduje się poza zakresem projektu – poza pasem drogowym (na terenie osiedla). Ścieżka rowerowa przebiega w odległości 11.8 m od lica budynku. Jest to odległość pozwalająca na bezpieczne zatrzymanie pojazdu.
9	Uwaga ogólna	Zjazdy projektować w poziomie chodnika i ścieżki rowerowej z zachowaniem ich ciągłości.	mail	Uwzględniono. Rozwiązanie zgodnie z założeniami do projektu.
10	Zieleń	Maksymalizacja terenów zielonych i nasadzeń.	mail	Uwzględniono. Rozwiązanie zgodnie z założeniami do projektu.
11	Zieleń	Nasadzenia nieograniczające widoczności.	mail	Uwzględniono. Rozwiązanie zgodnie z założeniami do projektu.

12	Zieleń	Podwójne szpalery drzew.	mail	Nie uwzględniono. Zgodnie z założeniami i opinią Zarządu Zieleni m.st. Warszawy dąży się do pojedynczych szpalerów po obu stronach drogi. Dodatkowy szpaler byłby trudny do zlokalizowania z uwagi na wymagane wzajemne odległości pomiędzy sąsiednimi drzewami.
13	Zieleń	Pasy zieleni pomiędzy jezdnią, drogą rowerową i chodnikiem.	mail	Uwzględniono. Rozwiązanie zgodnie z założeniami do projektu.
14	Zieleń	Nasadzenia niskopienne.	mail	Gatunki projektowanych nasadzeń zostaną dobrane na etapie projektu gospodarki zielenią. Nasadzenia będą spójne z obecną zielenią i nie mogą ograniczać widoczności. Projekt będzie zgodny ze „Standardami kształtowania zieleni Warszawy” określającymi m.in. listę dopuszczalnych gatunków.
15	Zieleń	Nasadzenia drzew iglastych.	mail	Jw.
16	Zieleń	Nawadnianie zieleńców.	mail	Projekt nie przewiduje systemu nawadniania zieleni. Przy projekcie nasadzeń dobierane są gatunki najbardziej odporne na suche warunki mogące panować wzdłuż ulicy.
17	Ruch rowerowy	Pasy rowerowe zamiast ścieżki rowerowej.	mail	Nie uwzględniono. Pasy rowerowe wymagają znacznie większej zajętości terenu (2 x 1.5 m + 0.5 m opaski od miejsc postojowych, czyli łącznie nawet 1.5 m więcej niż projektowana droga dla rowerów). W związku z tym należałoby znacznie ograniczyć szerokość chodników, powierzchnię zieleni lub liczbę miejsc postojowych. Każda z tych opcji byłaby sprzeczna z głosami mieszkańców wyrażanymi w konsultacjach. Wydzielona ścieżka rowerowa jest zgodna z projektem planu miejscowego oraz z uzyskanymi opiniami ZDM i BAiPP.

18	Ruch rowerowy	Ruch rowerowy na zasadach ogólnych.	mail	Ruch rowerów bez wydzielonej infrastruktury byłby znacznie utrudniony w godzinach szczytu. Ze względu na kursujące autobusy oraz zatoki postojowe przy krawędzi jezdni takie rozwiązanie obniża bezpieczeństwo rowerzystów. Obie te przyczyny mogą prowokować do niezgodnej z przepisami jazdy po chodniku, co byłoby niebezpieczne dla pieszych.
19	Ruch rowerowy	Nadanie pierwszeństwa kierowcom wyjeżdżającym z garażu przed rowerzystami.	mail	Nie uwzględniono. Rozwiązanie niestandardowe i praktyce niespotykane. Pojazd włączający się do ruchu musi bezwzględnie ustąpić pierwszeństwa innym pojazdom, w tym rowerom, a także pieszym.
20	Ruch rowerowy	Droga dla rowerów po stronie południowej.	mail spotkanie	Nie uwzględniono. Lokalizacja po stronie północnej jest zgodna z projektem miejscowego planu zagospodarowania i wynika z większej dostępności pasa drogowego niż po stronie południowej (jezdni przebiega bliżej południowej granicy pasa drogowego).
21	Ruch rowerowy	Rozmieszczenie stojaków rowerowych.	mail	Stojaki zostaną rozmieszczone w projekcie zgodnie z projektem budżetu partycypacyjnego w części zachodniej i uzupełnione w sposób analogiczny w części wschodniej.
22	Ruch rowerowy	Lok. drugiej stacji Veturilo przy ul. Jana Kazimierza 53.	mail	Budowa stacji Veturilo jest poza zakresem opracowania i jest realizowana wg. osobnej umowy, która obowiązuje do 30 listopada 2020r. W ramach obowiązującej umowy zawartej dn. 25.08.2016 roku oraz przyznanych środków finansowych, Wykonawca ustawił i uruchomił zakontraktowane w umowie 316 stacji (dla rowerów: standardowych, tandemów, elektrycznych i dziecięcych). Ponad te

23	Ruch rowerowy	Powiększenie stacji Veturilo przy ul. Gizów.	spotkanie	środki finansowe (przyznane na realizację ww. umowy) nie mamy możliwości finansowych na powiększenie systemu o kolejne stacje Veturilo oraz rozbudowę stacji istniejących. W przyszłości lokalizacje nowych stacji będą ustalane na podstawie osobnych opracowań, konsultacji społecznych lub badań fokusowych. W projekcie pozostawiono rezerwę terenu pod rozbudowę obecnej stacji oraz lokalizację kolejnej pomiędzy zjazdami na posesje nr 60 i 62.
24	Ruch rowerowy	Nadanie pierwszeństwa drogom rowerowym wzdłuż głównych ulic względem dróg rowerowych wzdłuż wlotów ulic podrzędnych.	mail	Rozwiązanie niestandardowe. W praktyce niespotykane i nie przewidziane w przepisach. Nie uwzględniono.
25	Ruch rowerowy	Zbyt dużo kolizji rower – pieszy.	mail spotkanie	Projekt z założenia przewiduje możliwie małą liczbę kolizji rower – pieszy. Uwagę uwzględniono poprzez wprowadzenie dodatkowych ciągów pieszych na zewnątrz przystanków „Sowińskiego 02” i „Goleszowska 02”. W celu zwiększenia bezpieczeństwa pieszych przekraczających DDR projektuje się pasy ostrzegawcze z żółtych płyt dotykowych.
26	Ruch rowerowy	DDR zawsze od strony jezdni.	mail	Projekt zakłada przebieg od strony jezdni z wyjątkiem lokalizacji przystanków autobusowych.
27	Ruch rowerowy	Rozdzielenie ciągu pieszo-rowerowego (pomiędzy ul. Sowińskiego i ul. Boguszewską).	mail spotkanie	Uwzględniono. Ciąg pieszo-rowerowy zostanie rozdzielony.
28	Ruch rowerowy	Montaż progów i słupków blokujących wzdłuż drogi rowerowej. Malowanie przejść na DDR.	mail	Progi i słupki blokujące są rozwiązaniem niestandardowym. Nie do wprowadzenia ze względu na bezpieczeństwo rowerzystów. Przejścia dla pieszych przez DDR będą wyznaczone bez malowania pasów P-10, ale poprzez wskazanie ich w terenie przy zastosowaniu żółtych pasów ostrzegawczych (na chodniku). Z prowadzonych analiz wynika, że malowanie przejść dla pieszych przez drogę dla rowerów nie ma wpływu na zachowania pieszych i rowerzystów.

29	Mała architektura	Rozmieszczenie ławek i koszy na śmieci	mail spotkanie	Do uwzględnienia wedle wskazań zgłaszanych przez mieszkańców na kolejnym etapie projektu – po uzgodnieniu geometrii drogi.
30	Mała architektura	Kosze na psie odchody.	mail	W projekcie nie przewiduje się dodatkowych koszy na psie odchody. Wzdłuż chodników zostaną rozmieszczone kosze na ogólne odpady, z których będzie można korzystać na ten cel.
31	Ruch autobusowy	Zatoki autobusowe, krawężniki autobusowe	mail spotkanie	Budowa zatok autobusowych niekorzystnie wpłynie na transport zbiorowy – wymaga znacznej zajętości terenu, ograniczenia przestrzeni przeznaczonej dla pieszych i zieleni. Skosy najazdowe zatok oznaczają większą długość przystanku, a co za tym idzie konieczność likwidacji części miejsc postojowych, odsuwania przejść dla pieszych itd., co byłoby sprzeczne z oczekiwaniami przeważającej większości uczestników konsultacji. Ponadto, ruch autobusowy na ul. Jana Kazimierza jest niewielki, a docelowo ma zostać przeniesiony na planowaną ulicę równoległą do ul. Jana Kazimierza. W związku z tym inwestycja w zatoki autobusowe jest nieuzasadniona. Wyjątek stanowi zatoka przystanku „Ordon 04”. Autobus oczekujący na przystanku przy jezdni blokowałby ruch na skrzyżowaniu z ul. Ordon.
32	Ruch autobusowy	Przystanek bliżej ul. Jana Kazimierza 7 – 11.	mail spotkanie	Uwzględniono poprzez przesunięcie przystanku „Gizów 01” na wschodnią stronę skrzyżowania.
33	Ruch autobusowy	Dodatkowa para przystanków dla części na zachód od ul. Sowińskiego.	mail spotkanie	Uwzględniono poprzez dodatkową parę przystanków w rejonie skrzyżowania z ul. Hubalczyków.
34	Ruch autobusowy	Przystanki w rejonie ul. Sowińskiego – zmiana lokalizacji na wloty skrzyżowania.	mail spotkanie	Rozwiązanie niezgodne z ogólną zasadą i standardem lokalizacji przystanków. Powinny być one umiejscowione na wylotach skrzyżowania (w sposób „rozjazdowy”). Jest to istotne z uwagi na bezpieczeństwo wysiadających – przejście dla pieszych nie powinno znajdować się przed ruszającym autobusem.

35	Ruch autobusowy	Przystanek na wysokości IPI PAN (ul. Jana Kazimierza 5).	mail	Przystanek docelowo (tymczasowo przeniesiony) znajdować się będzie na ul. Ordona – za skrzyżowaniem - zgodnie z ww. zasadą.
36	Ruch autobusowy	Przystanek „Gizów 02” –pozostawienie w istniejącej lokalizacji – po wschodniej stronie skrzyżowania. Kolidują z lok. zjazdu do garażu ul. Jana Kazimierza 28/30.	mail spotkanie	Rozwiązanie niezgodne z zasadą jw. oraz z uwagi na rezerwę terenu pod możliwość rozbudowy istniejącej w tym miejscu stacji Veturilo. Przystanek przesunięto w stronę przejścia dla pieszych, tak żeby zapewnić możliwie najlepsze warunki wyjazdu z garażu ul. Jana Kazimierza 28/30.
37	Organizacja ruchu	Buspas w stronę ul. Ordona.	mail	Rozwiązanie nieuzasadnione z uwagi na niewielki udział autobusów w ruchu oraz dodatkową przestrzeń pasa drogowego niezbędną do zajęcia na ten cel.
38	Organizacja ruchu	Przejścia malowane na czerwonym tle, elementy odblaskowe, doświetlenie przejść dla pieszych.	mail	Rozwiązania zostaną rozważone na etapie organizacji ruchu. Wskazane propozycje stosuje się jednak tylko na przejściach wyjątkowo niebezpiecznych. Wszystkie przejścia będą doświetlane dodatkowymi oprawami oświetleniowymi - zgodnie z warunkami technicznymi.
39	Organizacja ruchu	Wyniesione skrzyżowania, przejścia dla pieszych i progi zwalniające.	mail spotkanie	Nieemożliwe do wprowadzenia w ciąg ul. Jana Kazimierza z uwagi na ruch komunikacji autobusowej.
40	Organizacja ruchu	Przekrój jezdni 2 x 2 pasy ruchu.	mail	Rozwiązanie nieuzasadnione. Niezgodne z założeniem uspokojenia ruchu i maksymalizacji terenów zielonych. Zwiększenie przekroju nie wpłynie na poprawę przepustowości ulicy, ponieważ jest ona ograniczona przepustowością wyjazdów z osiedla oraz skrzyżowania z ul. Ordona i ul. Kasprzaka. Przyjęcie przekroju 2x2 wymaga zajęcia dodatkowych 6 m szerokości ulicy, co oznacza drastyczne ograniczenie powierzchni zieleni, szerokości chodnika i liczby miejsc postojowych. Byłoby to sprzeczne z oczekiwaniami przeważającej większości uczestników konsultacji.

41	Organizacja ruchu	Dodatkowe pasy ruchu na wlotach i przed zjazdami w miejsce azyli dla pieszych.	mail	Rozwiązanie niezgodne z założeniem uspokojenia ruchu i niekorzystne z uwagi na bezpieczeństwo pieszych (w formie bez azyli). Dodatkowe pasy do skrętu ograniczają możliwość wyjazdu z osiedli w lewo. Z obserwacji w stanie istniejącym wynika, że dodatkowe pasy ruchu wykorzystywane są do wyprzedzania i chwilowego postoju pojazdów.
42	Organizacja ruchu	Stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych.	mail spotkanie	Kwestia wprowadzenia ew. stanowisk do ładowania samochodów elektrycznych w zatokach postojowych wzdłuż ulicy zostanie przeanalizowana na etapie projektu stałej organizacji ruchu.
43	Organizacja ruchu	Ograniczenie tonażu i tranzytu.	mail spotkanie	Do uwzględnienia w projekcie stałej organizacji ruchu. Uwaga zgodna z założeniami do projektu. Ograniczenie tonażu zostanie zaproponowany w projekcie organizacji ruchu.
44	Organizacja ruchu	Zastosowanie słupków blokujących i ogrodzeń trawnikowych.	mail	Do uwzględnienia w projekcie stałej organizacji ruchu. Uwaga zgodna z założeniami do projektu. Słupki i ogrodzenia zastosowane będą wszędzie tam, gdzie zasadne będzie fizyczne wyeliminowanie nieuprawnionego wjazdu samochodów na chodnik i zieleń.
45	Organizacja ruchu	Organizacja parkletów.	mail	W ramach inwestycji nie przewiduje się organizacji tzw. parkletów. Lokalizacja dodatkowych przestrzeni w pasie drogowym odbyłaby się kosztem zwężenia chodnika lub ograniczenia zieleni. Z założenia jest to też tymczasowa organizacja przestrzeni, która winna wynikać z oddolnej inicjatywy zainteresowanych osób w konkretnym miejscu (nie wskazanym ogólnie).
46	Organizacja ruchu	Zawężenie pasów ruchu / pasy ruchu o szerokości 3.5 m.	mail	Projekt zakłada pasy o szerokości 3.25 m. Szerokość ta wynika z założenia ograniczenia szerokości jezdni do minimum (uspokojenie ruchu), dającego jednocześnie możliwość prowadzenia komunikacji miejskiej (szerokość autobusu wraz z lusterkami – 3.07 m).

47	Uwagi dotyczące rozwiązania skrzyżowania z ul. Ordona	mail spotkanie	Poza zakresem projektu. Skrzyżowanie objęte jest opracowaniem pn. "Przebudowa ul. Ordona na odcinku od ul. Kasprzaka do skrzyżowania z proj. ul. 31 KD-D w dzielnicy Wola m. st. Warszawy"
----	---	-------------------	--