

CORAZ LEPSZA PRAGA-PÓŁNOC

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

Załącznik 2

do raportu z konsultacji społecznych
„Jaka ulica Wileńska?”

styczeń 2026

Zestawienie pytań do projektantki Anny Wiechetek z pracowni RS Architektura Krajobrazu zadanych na [platformie konsultacji społecznych](#) wraz z jej odpowiedziami.

lp.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
1	Dzień dobry, jakie są plany wobec ruchu autobusów na odcinku Inżynierska - Targowa? Gdzie zostanie przeniesiona pętla autobusu linii 162?	Zmiany związane z kursowaniem autobusów będą uzgadniane na etapie projektu wykonawczego. Obecny projekt dotyczy koncepcji aranżacji ulicy.
2	Szanowna Pani, Dlaczego likwiduje Pani miejsca parkingowe, których w tym rejonie jest bardzo mało. W odległości 200 m od mojego domu jest Plac Wileńskiej, na którym nie ma miejsc parkingowych i	Z analizy zajętości miejsc postojowych w Wileńskiej i sąsiednich ulicach wynika, że w tej okolicy parkuje zwykle około 200 samochodów, a wyznaczonych jest obecnie około 300 miejsc postojowych. Występuje tu więc rezerwa około 100 wolnych miejsc postojowych. Proponowana przebudowa zmniejszy liczbę wyznaczonych miejsc postojowych do około 200 (w

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	kawałek Targowej, gdzie jest ich mało. Proszę wskazać miejsce, gdzie będą parkowali mieszkańcy.	wariancie 1) lub do około 220 (w wariancie 2). Będzie więc podobna liczba miejsc wyznaczonych co parkujących tu obecnie samochodów. Analizie na podstawie skanowania miejsc postojowych poddana została ulica Wileńska oraz fragmenty sąsiednich ulic na odcinkach maksymalnie 100-150m od Wileńskiej, w tym: ▪ fragment ulicy Targowej do 11 Listopada, ▪ ulicy Inżynierskiej do ulicy Małej, ▪ ulicy Zaokopowej, ▪ Konopackiej do Małej, ▪ Środkowej do Stalowej, ▪ Czynszowej do Stalowej, ▪ ulicy Równej.
3	Proszę wyjaśnić, czy po uspokojeniu ruchu na ul. Wileńskiej lub jego likwidacji jednokierunkowy odcinek Targowej między Wileńską i Ratuszową stanie się dwukierunkowy. Ul. Wileńska jest objazdem dla mieszkańców tego odcinka Targowej, aby dostać się pod dom jadąc od północy lub nawet aby wjechać na skrzyżowanie na pl. Wilenskim. Oby z jednokierunkowej Targowej wjechać na Targowa w kierunku południowym trzeba zrobić objazd ul. 11 Listopada, Inżynierską, Wilenską, do pl. Wileńskiej. Już obecnie nie jest to wygodne rozwiązanie, a po zamknięciu Wileńskiej od Inżynierskiej niemożliwe. Proszę o	Koncepcje zagospodarowania nie wprowadzają zmian w ulicy Targowej. Zakładamy utrzymanie istniejącej organizacji ruchu w ulicy Targowej. Organizacja ruchu w zakresie szczegółowych rozwiązań będzie opracowywana na etapie projektu wykonawczego w uzgodnieniu z odpowiednimi jednostkami.

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	szczegółową trasę wyjazdu spod Targowej 80 na Targową w stronę ul. Grochowskiej. Czy brała Pani pod uwagę organizację ruchu w tej części miasta?	
4	Dzień dobry, chciałbym uprzejmie dopytać o następujące kwestie: • Czy w wariantie drugim droga będzie dwukierunkowa na całej długości czy fragmentarycznie będzie jednokierunkowa (na jakim odcinku)? • Czy w którymś wariantie są przewidziane ścieżki rowerowe? Gdzie będą zlokalizowane? • Czy w którymś wariantie są przewidziane łąki kwietne (kwiaty polne)? • Czy w którymś wariantie są przewidziane ogrody deszczowe? • Czy w którymś wariantie planowane jest utworzenie wyniesionych/podwyższonych przejść dla pieszych? • Czy w którymś wariantie planowane jest umieszczenie obiektu artystycznego typu posąg, rzeźba, inna instalacja artystyczna? • Czy inwestycja uwzględnia pełne dostosowanie do osób o różnych niepełnosprawnościach? • Czy wariant 2 zakłada tak jak wariant 1 krawężniki z przerwami przepuszczającymi wodę do zieleni?	Dziękuję za pytania. Odniosę się do nich po kolei. 1. W wariantie 2, zgodnie z analizą i prognozą ruchu dla ulicy Wileńskiej, przyjęliśmy, że droga będzie dwukierunkowa na odcinku między Targową a Inżynierską (z tym że wjazd będzie jedynie dla mieszkańców). Dalej na odcinku między ulicą Inżynierską a Czyszową projekt zakłada ruch jednokierunkowy w stronę ulicy Stalowej. Między Czyszową a Szwedzką ruch będzie odbywał się w dwóch kierunkach. 2. W związku z planowanym uspokojeniem ruchu (Tempo 30) zakładamy, że ruch rowerowy będzie odbywał się po jezdni w ruchu ogólnym. 3. Typowych łók kwietnych nie zaproponowaliśmy w koncepcji. W obydwu wariantach wszystkie projektowane trawniki wyobrażamy sobie jako ekstensywne, tj. z dodatkiem roślin kwitnących. Rzadsze koszenie trawników pozwoli roślinom rozkwitnąć, co pozwoli uzyskać efekt łaki. Obydwie koncepcje zakładają wprowadzenie nasadzeń bylin i traw ozdobnych. Jest to wstępna koncepcja, dlatego też nie

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	• Z czego planowane jest wykonanie nawierzchni w obu wariantach? Czy są planowane spowolnienia (jakiego typu)? • Jakie zmiany zajdą w obrębie torowisk tramwajowych? Nie do końca rozumiem, co przedstawiają wizualizacje w ich obszarze. Załączam problematyczny dla mnie obszar. Z góry dziękuję za udzielenie odpowiedzi i za możliwość zadania pytań. Pozdrawiam.	wykluczamy wygospodarowania przestrzeni pod typowe łąki kwietne. 4. Tak, w obydwu wariantach pojawiają się obniżenia terenu gromadzące wodę opadową z nawierzchni — tzw. ogrody deszczowe. Takie obniżenia obsadzone roślinnością pojawiają się wzdłuż całej ulicy w rejonie krawężników drogowych. 5. Koncepcje nie zakładają wyniesienia przejść dla pieszych, ponieważ w tym rozwiązaniu zastosowano inną metodę uspokojenia ruchu kołowego, która polega na wprowadzeniu ruchu meandrującego dla samochodów, wymuszającego ograniczenie prędkości oraz zwiększenie koncentracji kierowcy. Zmiany w organizacji ruchu, zwłaszcza w wariacie 2, polegające na wyłączeniu jednego z odcinków ulicy z ruchu ogólnego (wjazd tylko dla mieszkańców) oraz ruch jednokierunkowy na środkowym odcinku ulicy Wileńskiej również wpłyną na uspokojenie ruchu. W obydwu wariantach proponujemy wprowadzenie strefy Tempo 30. Organizacja ruchu w zakresie szczegółowych rozwiązań będzie opracowywana na etapie projektu wykonawczego w uzgodnieniu z odpowiednimi jednostkami. 6. Koncepcje nie zakładają wprowadzenia elementów typu rzeźba/instalacja artystyczna. Jeżeli byłaby taka

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
		potrzeba, możliwe jest wskazanie potencjalnych miejsc do ich usytuowania. Specyficznym elementem zagospodarowania, który pojawia się w wariantcie 2, są rezerwy terenu dla obiektów małej gastronomii nawiązujących formą do wagonów tramwajowych, które niegdyś kursowały ulicą Wileńską. Tramwaje byłyby ustawione wzdłuż parku linearnego na historycznym odsłoniętym torowisku. 7. Tak, koncepcja powstała w zgodzie z duchem projektowania zintegrowanego – proponowane rozwiązania są przyjazne użytkownikom o specjalnych potrzebach (np. osobom z niepełnosprawnościami i osobom starszym) między innymi poprzez stosowanie ławek z oparciami i podłokietnikami, wprowadzeniu nawierzchni dostępnych dla wózków inwalidzkich, zastosowanie historycznego materiału w formie ciętej (gładkiej), ułatwiającej poruszanie się osobom ze szczególnymi potrzebami. 8. Lokalizacje tzw. ogrodów deszczowych różnią się między wariantami. Ogrody w obydwu koncepcjach zasilane będą wodą z nawierzchni poprzez przerwy w krawężnikach lub lokalne obniżenia krawężników. Docelowe rozwiązania zostaną doprecyzowane na etapie projektu wykonawczego.

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
		9. Koncepcje zakładają odsłonięcie historycznej nawierzchni z kamiennej kostki rzędowej. W związku z tym nawierzchnia jezdni byłaby wykonana z ww. oryginalnej kostki rzędowej z zachowaniem historycznych krawężników. W wariantcie 2. taka nawierzchnia znalazłaby się również częściowo w parku linearnym. Tam, gdzie zakłada się ruch pieszych, taka kostka powinna zostać wyrównana poprzez cięcie, aby zapewnić dostępność dla osób z niepełnosprawnościami. Nawierzchnie chodników wzdłuż elewacji budynków planuje się wykonać z płyt granitowych szarych 50 × 50 cm (zgodnie ze standardem m.st. Warszawy). Zjazdy byłyby wykonane z historycznej oryginalnej kostki rzędowej/drobnej kostki kamiennej (w zależności od lokalizacji). Jako nawierzchnie uzupełniające proponowaliśmy nawierzchnie przepuszczalne dla wody – tj. nawierzchnie mineralne. Oprócz tego, miejsca postojowe dla samochodów byłyby wykonane z kostki rzędowej z zielonymi fugami, przerastanymi trawą (co zapewnia zwiększenie przepuszczalności dla wody). Spowolnienie/uspokojenie ruchu kołowego uzyskamy poprzez wprowadzenie ruchu meandrującego – zmiany kierunku jazdy wyznaczone wyspami z zielenią.

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
		10. W obydwu koncepcjach istotne znaczenie odgrywa historyczne, osiowo położone torowisko tramwajowe na odcinku między ulicami Targową i Konopacką. Aktualnie jest ono ukryte pod warstwą asfaltu. Koncepcje zakładają odstąpienie torów oraz kostki kamiennej ulicy Wileńskiej. Nie planujemy przywrócenia ruchu tramwajów w tym miejscu, w związku z czym nieczynne tory zostałyby zaadaptowane do nowej koncepcji jako historyczny, nieco industrialny element krajobrazu ulicy. W obydwu wariantach nieczynne tory planujemy częściowo zazielenić — łącząc ze sobą dwie kontrastujące przestrzenie, tj. „industrialną — miejską” z utwardzonymi miejscami postojowymi i wjazdami z „przyrodą” w formie zieleni niskiej i drzew. Ideą koncepcji jest połączenie historycznej substancji (jaką są tory) z projektowaną zielenią, która sprzyja retencji wody, poprawie mikroklimatu ulicy oraz wypoczynkowi i rekreacji (zwłaszcza w wariantcie 2, gdzie zaaranżowano niewielki park linearny).
5	Szanowna Pani, Pisze Pani, że była przeprowadzona analiza miejsc parkingowych, z której wyszła nadwyżka 100 miejsc w rejonie Wileńskiej. Ta nadwyżka nie dotyczy jednak mieszkańców, którzy mają prawo do abonamentu mieszkańca	Liczba wyznaczanych miejsc postojowych na ulicach Warszawy zależy od przeznaczenia dostępnej powierzchni pasa drogowego na zaspokajanie potrzeb parkingowych. Udział powierzchni służącej parkowaniu na danej ulicy jest

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	pozwalającego bezpłatnie parkować 200 m od domu. Co w sytuacji, gdy w to 200 m wchodzi Targowa do 11 Listopada z 15 miejscami parkingowymi, Wileńska do Inżynierskiej, na której chce Pani zlikwidować miejsca parkingowe lub je ograniczyć i kawałek 11Listopada, gdzie zawsze jest zajęte. Pozostała strefa to pl. Wileński bez możliwości parkowania. Czy ta modernizacja ma podnieść koszty życia mieszkańców Pragi, którym uniemożliwi się korzystania z abonamentu mieszkańca. Proszę o odpowiedź, czy wolne miejsca np. na Zaokopowej, Małej mają być alternatywą do parkowania dla mieszkańców, których abonament mieszkańca kończy się na Inżynierskiej? Proszę o wyjaśnienie, czy takie rozwiązanie ma wymusić wzrost przychodów za płatne parkowanie kosztem mieszkańców rejonu, gdzie likwiduje się miejsca parkingowe możliwe dla nich do parkowania bez opłat. Proszę również o precyzyjną odpowiedź, czy ten remont ma służyć mieszkańcom i czy jest absolutnie konieczne zmniejszanie miejsc parkingowych i narażanie nas na olbrzymie koszty parkowania poza własną strefą abonamentu. Każdy kto był kiedyś na Wileńskiej wie, że problemem tu nie jest brak zieleni, ale trwająca degradacja starych kamienic, które w ciągu lat stały się sypiącymi się pustostanami i handel narkotykami w bramach. To są	kształtowany przez zarządcę drogi oraz zarządcę ruchu zgodnie z polityką i strategią miasta. Zaproponowane warianty przebudowy ulicy Wileńskiej zmniejszają udział powierzchni przeznaczonej na parkowanie, a zwiększają powierzchnię dla zaspokajania innych potrzeb (np. dostępu do zieleni, ławek, stojaków rowerowych, wygodnych ciągów pieszych), co jest zgodne z dokumentami strategicznymi miasta takimi jak Strategia #Warszawa2030. Uwagę odnośnie liczby miejsc parkingowych przyjęliśmy i ZDM uwzględni ją w raporcie z konsultacji. Konsultowana koncepcja nie jest ostateczna, a trwający proces konsultacji ma za zadanie zebrać uwagi i opinie, które wpłyną na ostateczny kształt projektu. Degradacja kamienic stanowi oddzielne zagadnienie, wykraczające poza zakres prac projektowych objętych koncepcją przebudowy ulicy Wileńskiej.

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	prawdziwe problemy, a zamiast rozwiązania proponuje nam się trawniki pod zrujnowanymi kamienicami i narażenie na olbrzymie koszty parkowania na miejscach, gdzie według Pani analiz jest "rezerwa miejsc", ale są dalej niż 200 m od domu.	
6	Dobry wieczór Pani, Mieszkam na ul. Wileńskiej już od wielu lat. Zadałem sobie trud i policzyłem miejsca parkingowe na całej ulicy Wileńskiej i jest ich ok. 140. Może Pani zrobić to samo a nie pisać, że jest 300 (bo tak podał ktoś z jakiejś dokumentacji, która nie wiadomo co zawiera i ktoś kto nigdy nie był na Wileńskiej) i proponuje, żeby choć raz wieczorem przeszła się po wileńskiej i sprawdziła ile samochodów zaparkowało i ile zostało wolnych miejsc a nie wierzyła w dane papierowe, które do prawdy mają daleko. Dlatego skoro podała Pani, że 200 samochodów parkuje, to widzieć, że ok. 60 samochodów ma problem z zaparkowaniem i musi szukać parkingu gdzie indziej, nawet daleko (bo ulice prostopadłe do Wileńskiej i Stalowa też mają zapchane miejsca parkingowe). Kolejna sprawa kawałek między Targową a Inżynierską to z jednej strony PKP a z drugiej budynki które podlegają rewitalizacji (na razie prawie nikt tam nie mieszka ale celem miasta jest odnowić i oddać te budynki mieszkańcom). Zatem pojawią się następni mieszkańcy czyli dalszy deficyt.	Obecnie na ulicy Wileńskiej znajdują się 153 wyznaczone miejsca ogólnodostępne. Podane 310 miejsc dotyczy obszaru przyjętego do analizy zajętości. Poza ulicą Wileńską obejmuje on również fragmenty ulic: ▪ Targowej do 11 Listopada, ▪ Inżynierskiej do Małej, ▪ ulicy Zaokopowej, ▪ Konopackiej do Małej, ▪ Środkowej do Stalowej, ▪ Czynszowej do Stalowej, ▪ ulicy Równej. Liczby te pochodzą z obowiązujących projektów organizacji ruchu na tym obszarze i są zgodne z rzeczywistością. Na opisanym w pkt. 1. obszarze parkuje zwykle między 180 a 240 samochodów. Co oznacza, że występuje tu rezerwa wolnych miejsc postojowych. Dane te pochodzą ze 133 przejazdów pojazdów skanujących z okresu od 1 września 2024

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	Oczywiście miejsca parkingowe na tym odcinku Wileńskiej są do wykorzystania w tej chwili, ale trzeba z bloków iść do nich ok. 500 metrów a przecież urząd przewidział max ok. 150 metrów od parkometru żeby zaparkować samochód. Czyli urząd miasta od razu zmusza obywateli do łamania przepisów swoimi nowymi koncepcjami. Bo zakładam, że w projekcie nie uwzględniła Pani by zwrócić się do miasta by tę odległość zwiększyć dla mieszkańców. Zakładam też, że w danych papierowych ktoś dodał podziemne miejsca parkingowe w blokach i stąd wyszło 300, ale z tamtych miejsc nie może korzystać nikt poza właścicielami więc wg mnie nie powinny się wliczać do parkingów na ulicy Wileńskiej, bo przecież do podziemi nie robi Pani projektu . A Pani proponuje żeby 100 miejsc zlikwidować na samej ulicy Wileńskiej, to chyba będę szedł 1 km do samochodu w okolice Placu Hallera a lat mam coraz więcej. A jeśli tak jest jak piszę i zabierze Pani te 100 miejsc parkingowych, to już 160 samochodów będzie szukać miejsca parkingowego gdzie indziej (a jest to wobec liczby 200 samochodów czyli aż 80% mieszkańców szukających wieczorem po pracy miejsca parkingowego. Wraz z oddawaniem mieszkańcom bloków które zostaną zrewitalizowane, to ta liczba jeszcze wzrośnie.	do 31 sierpnia 2025, kontrolujących strefę płatnego parkowania na co dzień. Obecny zasięg rejonowego abonamentu mieszkańca obejmuje obszar w promieniu 200 metrów od jego zameldowania. Dostępny jest również abonament obszarowy obejmujący większy obszar. Więcej informacji można znaleźć na stronie Zarządu Dróg Miejskich. Podane wyżej 310 miejsc parkingowych obejmuje jedynie miejsca ogólnodostępne (bez miejsc dla osób z niepełnosprawnościami, zastrzeżonych itp.) w pasach drogi publicznej na poziomie gruntu. Miejsca w parkingach podziemnych nie zostały wliczone do tej liczby, ponieważ nie są to miejsca publicznie dostępne. Dane z godzin wieczornych (od 16:00 do 20:00) wskazują obecnie na zajętość około 230 miejsc postojowych na 310 dostępnych.

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	Dlatego proszę Panią o zbadanie jaka jest rzeczywistość na ulicy Wileńskiej pod kątem miejsc parkingowych i ilości samochodów zaparkowanych na niej nie w dzień (bo ludzie często są w pracy), ale wieczorem (gdy już z pracy wrócą) i skorygowanie planów pod tym kątem. Czy jako mieszkaniec bloku na ul. Wileńskiej mogę liczyć, że przyjrzy się Pani tej sprawie i zareaguje tak jakby sama Pani tu mieszkała i nie miała parkingu podziemnego dla swojego samochodu?	
7	Dlaczego swoimi pomysłami chce Pani doprowadzić do kompletnego paraliżu ulicy Wileńskiej? Pytam jako osoba, która tutaj pracuje i bywa prawie codziennie.	<i>Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich</i> Dzień dobry, dziękujemy za głos i podzielenie się obawami dotyczącymi proponowanych zmian na ulicy Wileńskiej. Naszym celem nie jest „doprowadzenie do paraliżu” ulicy, lecz poprawa jej przestrzeni i funkcjonowania zwłaszcza dla osób, które tu mieszkają, przebywają czy pracują. Rozumiemy, że każda zmiana budzi pytania – dlatego prowadzimy konsultacje, pokazujemy różne warianty i jesteśmy otwarci na wszystkie głosy. Chcemy wspólnie wypracować rozwiązanie, które będzie odpowiadać na potrzeby wszystkich (lub przynajmniej większości) użytkowników i użytkowniczek ulicy Wileńskiej.

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
8	Szanowna Pani, W nawiązaniu do Pani wyliczeń rezerwy miejsc parkingowych, proszę o wyjaśnienia dlaczego wieczorami trzeba krążyć żeby upolować miejsce do zaparkowania w swojej strefie abonamentu mieszkańca i nie zawsze to się udaje. Ponadto chciałabym zapytać, czy w ogóle była Pani na ul. Wileńskiej, bo jeśli tak to wie Pani, że chodniki są tu bardzo szerokie i umożliwiają swobodne poruszanie się pieszym. A co do dostępu do zieleni to Miasto powinno nstychmiast przystąpić do ratowania drzew, które tu usychają. Założę się, że remontu, jeśli do niego dojdzie, nie przetrwa ani jedno. Ale Miasto pewnie posadzi nowe, bo kto bogatemu zabroni. Dla poprawy jakości życia najbogatszych Warszawiaków, mieszkańców j Pragi Północ, proponuje nam Pani zamianę opłaty za abonament mieszkańca z 30 zł na 600 zł, aby parkować z dala od domu. Brawo! Czy utrudnianie życia mieszkańcom jest również wpisane w strategię Miasta. Proszę o merytoryczną odpowiedź.	Przytoczone w analizach rezerwy zajętości miejsc postojowych dotyczą całej ulicy Wileńskiej i fragmentów ulic do niej przyległych. Nie stanowiły one podstaw do przygotowania koncepcji, są one jedynie danymi pomocniczymi oraz kontekstowymi. Nie wyklucza to wysokich zajętości w niektórych częściach tego obszaru. Z założenia i w praktyce liczba miejsc postojowych w zasięgu abonamentów nie jest równa — niektóre adresy mają w zasięgu 200 metrów więcej miejsc parkingowych, niektóre mniej. Nie jest zadaniem zarządcy drogi zapewnienie ani określonej, ani równej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Liczba miejsc zależy od dostępnego miejsca oraz stopnia przeznaczenia go na parkowanie. Stopień ten jest kształtowany zgodnie z polityką miasta określoną między innymi w Strategii #Warszawa2030+ oraz w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przedstawione koncepcje są zgodne z tymi dokumentami. Projekt nie zakłada wycinki drzew, oba warianty zachowują wszystkie istniejące drzewa. Planowane są tylko dosadzenia drzew. Stawki opłat w SPPN, w tym wysokość abonamentu są określone przez Radę m.st. Warszawy. Abonament obszarowy umożliwia parkowanie na znacznie większym obszarze niż pojedyncza ulica czy bezpośrednio sąsiedztwo miejsca

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
		zamieszkania, co w praktyce zwiększa szanse na znalezienie wolnego miejsca. Celem tego rozwiązania jest zapewnienie mieszkańcom większej swobody wyboru miejsca postoju oraz bardziej przewidywalnych warunków parkowania.
9	„W swoim opisie przebudowy ul. Wileńskiej wspomina Pani, że liczba miejsc parkingowych ma się nie zmienić, jednak według przedstawionych materiałów oraz aktualnego układu ulicy wydaje się, że miejsc realnie będzie mniej. Obecni mieszkańcy już teraz mają trudności z parkowaniem. Czy mogłaby Pani przedstawić dokładne, liczbowe zestawienie obecnych i planowanych miejsc parkingowych? Dodatkowo chciałbym zapytać, czy jest Pani mieszkanką Pragi-Północ jeżeli nie to proszę nie utrudniać nam codziennego życia. W jaki sposób uwzględni Pani opinie oraz potrzeby obecnych mieszkańców przy tworzeniu tego projektu. Czy będziecie budować parking. Proszę zdala od mieszkańców ze swoimi pomysłami które tylko utrudniają ludziom późniejsze życie. A po drugie Pradze nie są potrzebne krzaki i kolejne ścieżki rowerowe. Waszym planem jest tylko aby obecnych mieszkańców wygonić z tej dzielnicy bo takimi remontami tylko będziecie podnosić czynsze za mieszkania co	Liczba miejsc postojowych na ul. Wileńskiej: ▪ Obecnie: 149 ogólnodostępnych miejsc postojowych + 4 miejsca dla OzN ▪ Wariant 1: 38 ogólnodostępnych miejsc postojowych + 1 miejsce dla OzN ▪ Wariant 2: 68 ogólnodostępnych miejsc postojowych + 2 miejsca dla OzN Dziękujemy za głos, w tym podzielenie się obawami dotyczącymi proponowanych zmian na ulicy Wileńskiej. Prowadzimy konsultacje, pokazujemy różne warianty i jesteśmy otwarci na wszystkie Państwa głosy. Chcemy wspólnie wypracować rozwiązanie, które będzie odpowiadać na potrzeby wszystkich (lub przynajmniej większości) użytkowników i użytkowników ulicy Wileńskiej.

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	jest planem Rafałka T. Nie chcemy żadnej przebudowy i precz od Pargi	
10	Dzień dobry! Podzielam wszystkie uwagi dot. braku miejsc do parkowania na ul. Wileńskiej, a pomysł zmniejszenia ich liczby w ramach dowolnego z przedstawionych wariantów – za niedorzeczny. Uzupełniając, chciałabym jednak zapytać: 1. czy projekty organizacji ruchu, tj. wyznaczone miejsca parkingowe [oraz ich liczba], zostały kiedykolwiek sprawdzone w terenie, i czy uwzględniają miejsca, gdzie wyrysowane linie obejmują drzewo? Taka sytuacja ma miejsce np. na ul. Konopackiej i jak się łatwo domyślić oznacza to, że realnie miejsc do parkowania jest tam mniej; 2. czy równie rzetelnie, jak "sprawdziliście" Państwo liczbę zajętych codziennie miejsc parkingowych, sprawdziliście Państwo zapotrzebowanie na stojaki na rowery na ul. Wileńskiej? 3. czy planowany "częściowo po wzmocnionym trawniku" przejazd dla pojazdów służb uwzględnia fakt, że ul. Wileńską stosunkowo często przejeżdżają zarówno karetki, jak i wozy straży pożarnej? W skrócie, czemu	Dzień dobry, to odpowiedzi: Ad 1. Tak, parkowanie zostało zweryfikowane w terenie. Nasze obliczenia pokrywają się zasadniczo z danymi ze skanowania pojazdów w strefie płatnego parkowania. Oczywiście sposób (kultura) parkowania w zbliżeniu do drzew i słupów oświetleniowych może wpływać na faktyczną dostępność miejsc postojowych. W przedstawianych koncepcjach nie ma zbliżeń do drzew i słupów, więc nie mają one wpływu na dostępną liczbę miejsc postojowych. Ad 2. W terenie zinwentaryzowano liczbę istniejących stojaków rowerowych. Nie analizowano ich zajętości. Ad 3. Trawniki wzmocnione wykonuje się na podbudowie drogowej o odpowiedniej nośności, zapewniającej możliwość przejazdu wozów straży pożarnej. Także trwałość takich trawników jest wysoka. Pas przeznaczony pod przejazd ppoż może być zatem użytkowany w razie potrzeby przez samochody innych służb. Trawniki wzmocnione w koncepcjach pojawiają się na obrzeżach tras wskazanych do obsługi pożarowej, a ich całkowita szerokość wynosi 4 m, z czego min. 2-2,5 m to nawierzchnia utwardzona z kostki kamiennej. W

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	rezygnować z szerokiej jezdni na rzecz wzmocnionego trawnika, który może nie przetrwać jednego sezonu? 4. dlaczego zajętość dostępnych miejsc parkingowych jest sprawdzana w godzinach obowiązywania SPPN, a nie po godz. 20? Mieszkańcy zwykle parkują swój samochód po powrocie np. z pracy, a więc rzeczywiste zapotrzebowanie na miejsca można sprawdzić w dzień powszedni, po godz. 20. W odniesieniu do zaprezentowanego tutaj stanowiska ZDM, chciałabym ponadto podnieść, że: 1. gdyby celem zmian [z punktu widzenia mieszkańców] nie był paraliż ulicy, to nie byłoby tutaj tak wielu komentarzy dotyczących już teraz zbyt małej liczby miejsc parkingowych; już zatem z tych komentarzy wynika, jakie są główne potrzeby mieszkańców ul. Wileńskiej; 2. poprawa przestrzeni, przede wszystkim dla osób mieszkających przy ul. Wileńskiej powinna, wydaje się, uwzględniać potrzebę zaparkowania samochodu; problem z parkowaniem zaczął się w 2020 r., kiedy została wprowadzona SPPN, ponieważ wbrew zapowiedziom, miejsc w ramach SPPN jest mniej; 3. wydaje się też, że pokazane przez Państwa warianty zakładają zmiany na niekorzyść i w tym zakresie są do	wynikowej koncepcji możliwe jest wprowadzenie pasów z nawierzchni utwardzonej o szerokości min. 2,25 m. Ad 4. Dane pochodziły z przejazdów pojazdów kontrolujących strefę płatnego parkowania. Strefa obowiązuje w godzinach od 8:00 do 20:00, więc jej kontrola również obejmuje ten okres. Należy wspomnieć, że są to jedynie dane poglądowe – nie opierano się na nich podczas przygotowywania konsultowanej koncepcji. Nie są ani nie będą również podstawą podejmowanych decyzji o realizacji przebudowy. Komentarze do kolejnych punktów: 1. Dziękujemy za głos i podzielenie się obawami dotyczącymi proponowanych zmian na ulicy Wileńskiej. Naszym celem nie jest „doprowadzenie do paraliżu” ulicy, lecz poprawa jej przestrzeni i funkcjonowania zwłaszcza dla osób, które tu mieszkają, przebywają czy pracują. Rozumiemy, że każda zmiana budzi pytania – dlatego prowadzimy konsultacje, pokazujemy różne warianty i jesteśmy otwarci na wszystkie głosy. Chcemy wspólnie wypracować rozwiązanie, które będzie odpowiadać na potrzeby wszystkich (lub przynajmniej większości) użytkowników i użytkowników ulicy Wileńskiej. 2. Nie jest zadaniem zarządcy drogi zapewnienie ani określonej, ani równej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Liczba miejsc zależy od dostępnego miejsca

lp.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	siebie podobne; przedstawienie "różnych wariantów" powinno zakładać co najmniej dwa warianty, w tym jeden zachowujący aktualny układ ulicy i miejsc parkingowych, z propozycją zadbania o obecną infrastrukturę; 4. ul. Wileńska charakteryzuje się zwartą zabudową, typową dla miast, a co za tym idzie dopływ światła słonecznego do mieszkań jest ograniczony; sadzenie drzew tuż przy budynkach mieszkalnych [przy jednoczesnym braku troski o te już rosnące] wydaje się rozwiązaniem wątpliwym dla poprawy jakości życia mieszkańców; 5. nie można też nie odnieść wrażenia, że przedstawione warianty zakładają, że mieszkańcy ul. Wileńskiej mają wyżej sobie cenić możliwość spacerowania po ulicy niż zaspokajania swoich potrzeb mieszkalnych. O ile też troska o zachowanie historycznego charakteru ulicy zasługuje na uznanie, przypomnę tylko, że czasy świetności ul. Wileńskiej wiązały się z istnieniem w jej przebiegu Dworca Petersburskiego i całej związanej z nim infrastruktury kolejowej. Funkcja ul. Wileńskiej była więc wtedy całkiem odmienna od tej, którą pełni teraz. Koncepcje zmiany ul. Wileńskiej, przygotowane przecież	oraz stopnia przeznaczenia go na parkowanie. Stopień ten jest kształtowany zgodnie z polityką miasta określoną między innymi w Strategii #Warszawa2030 oraz w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przedstawione koncepcje są zgodne z wymienionymi dokumentami. 3-5: Do rejestru zabytków został wpisany w tym roku historyczny układ urbanistyczny ulicy Wileńskiej, na odcinku od ulicy Targowej do Konopackiej, co musiało znaleźć odzwierciedlenie w rozwiązaniach przyjętych w koncepcjach. Wynikowa koncepcja wypracowana w ramach prowadzonych konsultacji społecznych będzie uzgadniana w Biurze Stołecznego Konserwatora Zabytków. Kompromisowa koncepcja, w możliwie największym stopniu, będzie uwzględniać potrzeby mieszkańców, które są zgłaszane w ramach konsultacji społecznych, założenia Strategii #Warszawa2030 oraz wymagania związane z objęciem ulicy ochroną konserwatorską.

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
	już w XXI wieku, powinny uwzględniać zmiany, jakie na tej ulicy [i w jej obrębie] zaszły. Będę bardzo wdzięczna za komentarz.	
11	Dzień dobry, bardzo podobają mi się projekty zazielenienia Wileńskiej i uspokojenia ruchu, jednak brakuje na nich ścieżki rowerowej. Przerzucanie rowerów na ulicę lub ciągi pieszo-rowerowe powoduje konflikty z kierowcami i pieszymi, nawet w strefach o ograniczonej prędkości ruchu samochodowego. Ulica Wileńska jest bardzo szeroka, miejsca nie brakuje. Dlaczego nie zdecydowano się na wybudowanie osobnej ścieżki rowerowej?	Dzień dobry, dziękuję za opinię. Brak projektu dedykowanej infrastruktury rowerowej w koncepcji wynika z zaprojektowanego uspokojenia ruchu – strefy Tempo30. W Strefie Tempo 30 ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych.
12	Dzień dobry, Pisze Pani o 300 miejscach parkingowych na ulicy Wileńskiej i zapotrzebowaniu na 200. Wiem jak wygląda parkowanie po 18:00 i nie ma tu 100 wolnych miejsc wieczorem. Czy można obejrzeć obliczenia i metodę pozyskania danych?	Dzień dobry, dane pochodzą z przejazdów pojazdów systemu kontroli SPPN z okresu jesień 2024 – lato 2025. Wtedy to liczba zajętych ogólnodostępnych miejsc postojowych oscyluje w okolicach 200, a wyznaczonych na obszarze analizy (ul. Wileńska i fragmenty przyległych ulic) jest około 300 ogólnodostępnych miejsc postojowych. Dane dotyczą całego badanego obszaru. Nie analizowano zajętości na poszczególnych jego fragmentach. Należy również

lp.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
		pamiętać, że abonament rejonowy większości mieszkańców wybranego obszaru obejmuje swoim zasięgiem również miejsca postojowe poza nim. Są to jedynie dane poglądowe, nie opierano się na nich podczas przygotowywania konsultowanej koncepcji. Nie są ani nie będą również podstawą podejmowanych decyzji o realizacji przebudowy.
13	Dzień dobry, dlaczego nie powstała trzecia opcja przebudowy ulicy Wileńskiej, polegająca na zostawieniu 3 pasów ruchu samochodowego, zwiększenia liczby miejsc parkingowych, zrobienia prostej trasy rowerowej i chodnika? Na to wszystko jest miejsce! Tory tramwajowe można przecież położyć w taki sposób aby mogły przejeżdżać po nich samochody. Tak jest na ul. Ząbkowskiej. Proszę podać do wiadomości dlaczego takiej opcji Pani nie zaprojektowała?	Dzień dobry, zaproponowane warianty przebudowy ulicy Wileńskiej zmniejszają udział powierzchni przeznaczanej na parkowanie, a zwiększają powierzchnię dla zaspokajania innych potrzeb (np. dostępu do zieleni, ławek, stojaków rowerowych, wygodnych ciągów pieszych) i jednocześnie są odpowiedzią na postępujące zmiany klimatu i związane z tym wyzwania, takie jak ulewne deszcze czy okresy suszy, co wymaga redukcji powierzchni utwardzonych i zwiększenia udziału zieleni. Koncepcje dostosowano do założeń określonych w strategicznym dokumencie miasta – Strategia #Warszawa2030 oraz poprzedzono analizami ruchu w tym obszarze.

Ip.	Treść pytania	Odpowiedź projektantki
14	1. A co z komunikacją miejską na trasie dworzec Wileńska - plac Hallera? Zostanie zwiększona czy zmniejszona? 1. Czy pozostaną autobusy na trasie dworzec Wileński - plac Hallera? 2. Czy pozostaną tramwaje na trasie dworzec Wileński - plac Hallera?	Zmiany związane z kursowaniem autobusów będą uzgadniane na etapie projektu wykonawczego. Obecny projekt dotyczy koncepcji aranżacji ulicy.
15	Twierdzi Pani, że "Z analizy zajętości miejsc postojowych w Wileńskiej i sąsiednich ulicach wynika, że w tej okolicy parkuje zwykle około 200 samochodów, a wyznaczonych jest obecnie około 300 miejsc postojowych. Występuje tu więc rezerwa około 100 wolnych miejsc postojowych." - czy to twierdzenie bierze pod uwagę, że kamienice na Wileńskiej są w większości wysiedlone, a w planach jest ich remont i ponowne zasiedlenie przez zamożniejszych mieszkańców, co zwiększy zapotrzebowanie na miejsca parkingowe?	Wyniki pochodzą z okresu od 1 września 2024 do 31 sierpnia 2025. Zarówno liczba parkujących samochodów, jak i liczba wyznaczonych miejsc postojowych dotyczą wyłącznie tego okresu. W analizach nie brano pod uwagę kwestii kamienic.