



**KONSULTACJE
SPOŁECZNE**

OBWODNICA ŚRÓDMIEJSKA

Z jaką obwodnicą śródmiejską będzie nam po drodze?



**Raport z konsultacji społecznych
koncepcji wschodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej
– od ronda Wiatraczna do ul. Radzymińskiej**

Organizator: **Partnerzy:**



MIASTO
STOŁECZNE
WARSZAWA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH



TRAMWAJE
WARSZAWSKIE



ZARZĄD ZIELENI M.ST. WARSZAWY

MOSTY
KATOWICE

Warszawa, lipiec 2018 r.

Spis treści:

1. Informacja o inwestycji	3
2. Cel i zakres konsultacji społecznych	4
3. Kalendarium konsultacji społecznych.....	5
4. Działania informacyjne	6
5. Formy konsultacji	8
6. Wykaz uwag i wniosków wniesionych podczas konsultacji społecznych	14
7. Wnioski z konsultacji	29
8. Ewaluacja konsultacji społecznych	30

Spis załączników:

Załącznik nr1: Zestawienie uwag i postulatów złożonych w formie ankiety konsultacyjnej

Załącznik nr2: Zestawienie korespondencji e-mail i tradycyjnej

1. Informacja o inwestycji

Obwodnica śródmiejska w Warszawie to droga prowadząca mostem Gdańskim, ulicami: Starzyńskiego, Słomińskiego, Okopową, Towarową, Raszyńską, Wawelską i Trasą Łazienkowską. Trwające prace projektowe dotyczą odcinka obwodnicy śródmiejskiej o długości 5,2 km, który ma powstać na terenie dwóch warszawskich dzielnic: Pragi-Południe i Targówka.

Koncepcja przebiegu drogi obejmuje rejon ul. Międzyborskiej i al. Stanów Zjednoczonych, rondo Wiatraczna, ulicę Wiatraczną i tereny kolejowe. W dzielnicy Targówek droga ma przebiegać wzdłuż ulicy Zabranieckiej i śladem ul. Naczelnikowskiej do ulicy Radzymińskiej. Obszar objęty koncepcją opracowania kończy się w rejonie Pracowniczego Ogrodu Działkowego „Pratulińska”.

W stosunku do rozwiązań przedstawionych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, przebieg drogi na terenie dzielnicy Targówek został skorygowany poprzez jej przysunięcie do ul. Zabranieckiej i układu torowego. Rozwiązanie to pozwoliło skupić w jednym rejonie infrastrukturę kolejową i drogową, a dodatkowo, co bardzo ważne, znacznie ograniczyć ingerencję w teren przy ul. Siarczanej, który jest objęty ochroną konserwatora zabytków. Kształt węzła z ul. Radzymińską ma umożliwić w przyszłości kontynuację budowy obwodnicy w kierunku węzła Żaba. Zauważyć należy, że po wybudowaniu projektowanego odcinka, do utworzenia pełnego ringu (obwodnicy) pozostanie jeszcze ostatni, kilkusetmetrowy fragment drogi pomiędzy węzłem z ul. Radzymińską a węzłem Żaba.

W prezentowanym na konsultacjach społecznych wariantcie inwestycji zastosowano rozwiązania węzłów i skrzyżowań, które ułatwią ruch pieszy pomiędzy przystankami różnych środków komunikacji publicznej - w szczególności w rejonie ronda Wiatraczna (tramwaj, autobus, w przyszłości metro) i ul. Radzymińskiej (kolej, autobus, metro). Rozwiązania te zostały przeanalizowane pod kątem uwarunkowań finansowych, środowiskowych i społecznych. Wspomnieć należy, że przedstawiona do konsultacji koncepcja uwzględniała planowaną lokalizację stacji metra w rejonie ronda Wiatraczna, estakady w miejscach przekroczenia terenów kolejowych (Kozia Górka, łącznica kolejowa nr 503 Warszawa Wschodnia Towarowa – Warszawa Wileńska – Marki) oraz przystanki autobusowe wraz z zejściami z wiaduktów nad liniami kolejowymi nr 2 i 7.

Prace nad dokumentacją projektową dla przedmiotowego odcinka, tj. od ronda Wiatraczna do węzła z ul. Radzymińską rozpoczęły się w marcu 2016 roku. W ramach tych prac wykonana została analiza funkcjonalno-ruchowa i przestrzenna trasy na odcinku od skrzyżowania z ul. Międzyborską poprzez skrzyżowanie z ul. Grenadierów, rondo Wiatraczna, skrzyżowanie z ulicami: Szaserów, Chrzanowskiego, Zabraniecką – Księżnej Anny, Trasę Świętokrzyską do węzła z ul. Radzymińską.

Od stycznia do czerwca 2017 roku przeprowadzono tzw. diagnozę lokalną, polegającą na zorganizowaniu spotkań z właścicielami lub administratorami nieruchomości znajdujących się w

rejonie planowanej drogi. W trakcie tych spotkań omówiono m.in. kwestię obsługi komunikacyjnej i logistycznej nieruchomości, a zebrane informacje wraz z analizą urbanistyczną i prognozami natężenia ruchu pozwoliły opracować wariant inwestycji, który stanowił materiał wyjściowy do konsultacji społecznych.

W obecnie obowiązującej Wieloletniej Prognozie Finansowej m.st. Warszawy przewidziane są środki finansowe na opracowanie dokumentacji projektowej, wypłaty odszkodowań za nieruchomości, które zostaną przejęte pod inwestycję, oraz realizację robót budowlanych.

Inwestycja będzie realizowana w trybie ustawy z 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

2. Cel i zakres konsultacji społecznych

Budowa drogi wpłynie na zmianę warunków komunikacyjnych oraz przestrzeni publicznej w rejonie ulic: aleja Stanów Zjednoczonych, Wiatraczna, Zabraniecka, Naczelnikowska oraz Radzymińska. Szeroki zakres planowanego przedsięwzięcia uzasadniał więc przeprowadzenie konsultacji społecznych, uwzględniających dyskusję/debatę z mieszkańcami dotyczącą koncepcji budowy drogi. Celem konsultacji było zebranie uwag, pomysłów, sugestii i opinii mieszkańców na temat zaproponowanych rozwiązań i ich funkcjonalności. Informacje zgromadzone podczas dyżurów konsultacyjnych oraz pochodzące z otrzymanej korespondencji, miały posłużyć dostosowaniu zaproponowanych rozwiązań koncepcyjnych do oczekiwań mieszkańców, pozostając jednocześnie w zgodzie z obowiązującymi przepisami oraz dokumentami strategicznymi miasta. Mając na uwadze cel, jakiemu konsultacje miały służyć, konieczne było jasne i zrozumiałe zaprezentowanie uczestnikom spotkań założeń przyjętych w koncepcji.

Zakres konsultacji obejmował zagadnienia dotyczące:

- komunikacji miejskiej,
- organizacji ruchu pieszego,
- organizacji ruchu rowerowego,
- formy skomunikowania (powiązania) istniejących dróg z obwodnicą,
- zagospodarowania przestrzeni publicznych w rejonie inwestycji.

Należy zaznaczyć, że przedmiotem konsultacji nie były warianty przebiegu obwodnicy śródmiejskiej (w tym zmiana przebiegu korytarza drogowego) oraz rozwiązania w zakresie obiektów inżynierskich, czyli wiaduktów, estakad i tuneli. To ostatnie zagadnienie budziło jednak najwięcej wątpliwości, a nawet kontrowersji i mimo, że formalnie nie było przedmiotem konsultacji, zarówno dyskusje w trakcie dyżurów konsultacyjnych, jak i zgłoszone w różnych formach uwagi dotyczyły tunelu w przebiegu obwodnicy – jego długości, lokalizacji wjazdów i wyjazdów oraz rozwiązań, które powinny

towarzyszyć jego budowie. Wszystkie uwagi, niezależnie czy mieściły się, czy też wykraczały poza założony zakres konsultacji zostały zgromadzone w tabelach stanowiących załączniki do niniejszego dokumentu.

3. Kalendarium konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w czasie umożliwiającym zaangażowanie jak największej liczby osób zainteresowanych, ponieważ trwały od 24 października do 15 grudnia 2017 roku, czyli poza sezonem urlopowym i świątecznym. W tym okresie w ramach dyżurów konsultacyjnych odbyło się dziewięć spotkań z mieszkańcami.

Dyżury odbywały się według poniższego harmonogramu i lokalizacji:

Praga-Południe

- 4 i 18 listopada 2017 r. (soboty), Centrum Społeczne PACA 40, ul. Paca 40
godz. 11.00-16.00
- 14 listopada (wtorek) i 13 grudnia (środa) 2017 r., LO im. S. Wyspiańskiego, ul. Międzyborska 64/70
godz. 17.30-20.00

Targówek

- 8 listopada 2017 r. (środa), SP nr 58 im. T. Gajcego, ul. Mieszka I nr 7
godz. 17.30-20.00
- 25 listopada (sobota) i 5 grudnia 2017 r. (wtorek), LO im. Płk. Leopolda Lisa-Kuli, ul. Oszmiańska 23/25
godz. 11.00-16.00; godz. 17.30-20.00
- 3 grudnia 2017 r. (niedziela), SP nr 84 im. W. Łukasińskiego, ul. Radzymińska 227
godz. 11.00-16.00

Praga-Północ

- 29 listopada 2017 r. (środa), Wyższa Szkoła Menedżerska, ul. Kawęczyńska 36
godz. 17.30-20.00

Ponadto przez cały okres trwania konsultacji funkcjonowała także strona internetowa: obwodnica.zmid.waw.pl, na której umieszczone były materiały zawierające konsultowane rozwiązania. Wszystkie materiały dostępne były także na warszawskiej platformie konsultacji społecznych: konsultacje.um.warszawa.pl

Wszelkie uwagi, sugestie i postulaty można było również przysłać na adres e-mail: obwodnica@zmid.waw.pl, pocztą tradycyjną lub składać osobiście w siedzibie Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych.

4. Działania informacyjne

Mając na uwadze potrzebę dotarcia z informacją o konsultacjach społecznych do jak najliczniejszej grupy osób potencjalnie zainteresowanych zagadnieniem, w szczególności do mieszkańców rejonu sąsiadującego z planowaną inwestycją, wykorzystano następujące metody/formy przekazu:

- informacje na monitorach w tramwajach oraz autobusach,
- informacje na ekranach znajdujących się na stacjach metra,
- Informacja za pośrednictwem aplikacji 19115,
- informacje na stronach internetowych oraz portalach społecznościowych Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych, Urzędu m.st. Warszawy, dzielnic Praga-Południe i Targówek oraz na warszawskiej platformie konsultacji społecznych: konsultacje.um.warszawa.pl,
- informacje w wiatach przystankowych na terenie dzielnic Praga-Południe, Targówek i Praga-Północ,
- informacje wysyłane za pośrednictwem aplikacji mobilnej Vizum Info,
- informacja w gazecie Echo Targówka, Bródna i Zacisza,
- ogłoszenia parafialne w kościołach znajdujących się w rejonie planowanej inwestycji,
- dystrybucja 1000 plakatów na terenie dzielnic Praga-Południe i Targówek,
- dystrybucja 5000 ulotek informacyjnych na terenie dzielnic Praga-Południe i Targówek.

O trwających przygotowaniach do konsultacji szeroko informowały też lokalne media, dla których 26 października 2017 roku zorganizowana została konferencja prasowa z udziałem Zastępcy Prezydenta m.st. Warszawy i burmistrzów dzielnic: Praga-Południe i Targówek.

Poniżej przedstawiono linki do przykładowych publikacji informujących o konsultacjach:

- <https://tvnwarszawa.tvn24.pl/informacje,news,wirtualna-podroz-obwodnica-brskonsultuja-ostatnie-detale,244774.html>
- <http://mieszkaniec.pl/obwodnica-srodmiejska-konsultacje-na-pradze-poludnie-i-targowku/>
- <https://www.fakt.pl/wydarzenia/polska/warszawa/konsultacje-spoleczna-ws-obwodnicy-srodmiejskiej/g2gw8x1>
- http://www.radioplus.pl/wiadomosci-lokalne-czytaj/113498/obwodnica_srodmiejska_-_ruszaja_konsultacje_spoleczne

- <http://www.rdc.pl/informacje/warszawa-jest-wstepny-projekt-obwodnicy-srodmiejskiej-posluchaj-wizualizacje/>
- <http://www.twoja-praga.pl/info/informacje/5991.html>
- <https://ipragapoludnie.pl/artukul/od-ronda-wiatraczna-do/300057>

Rys1. Plakat informujący o konsultacjach społecznych w formacie A3 i A4

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Z jaką obwodnicą śródmiejską będzie nam po drodze?

Obwodnica połączy Pragę-Południe z Targówkiem. Chcemy, żeby godziła potrzeby lokalne z potrzebami komunikacyjnymi całej Warszawy

To dlatego pytamy Państwa o opinie na temat proponowanego projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzymińskiej

Porozmawiajmy:

- ➔ jak nową drogę skomunikować z drogami już istniejącymi?
- ➔ jak powinny przebiegać chodniki i trasy rowerowe?
- ➔ gdzie wyznaczyć przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe?
- ➔ gdzie powinny znajdować się przystanki komunikacji miejskiej?
- ➔ jak zagospodarować przestrzeń w rejonie drogi (np. zielen, miejsca postojowe, ławki, stacje roweru miejskiego)?

Czekamy na dyżurach konsultacyjnych:

Praga-Południe

- ➔ **4 i 18 listopada 2017 (sobota)**, godz. 11.00-16.00, Centrum Społeczne PACA 40, ul. Paca 40
- ➔ **14 listopada (wtorek)**, godz. 17.30-20.00, LO im. S. Wyspiańskiego, ul. Międzyborska 64/70
- ➔ **13 grudnia (środa)**, godz. 17.30-20.00, LO im. Wyspiańskiego

Targówek

- ➔ **8 listopada (środa)**, godz. 17.30-20.00, SP nr 58 im. Tadeusza Gajcego, ul. Mieszka I nr 7
- ➔ **25 listopada (sobota)**, godz. 11.00-16.00, LO im. plk. Leopolda Lisa-Kuli, ul. Oszmiańska 23/25
- ➔ **5 grudnia (wtorek)**, godz. 17.30-20.00, LO im. plk. Leopolda Lisa-Kuli
- ➔ **3 grudnia (niedziela)**, godz. 11.00-16.00, SP nr 84 im. Waleriana Łukasińskiego, ul. Radzymińska 227

Opinie na temat proponowanego projektu drogi można wysłać na: obwodnica@zmid.waw.pl lub pisemnie na adres: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, ul. Sokratesa 15, 01-909 Warszawa.

Konsultacje trwają do 15 grudnia 2017 roku

Więcej informacji:
www.konsultacje.um.warszawa.pl
obwodnica.zmid.waw.pl



Rys.2 Ulotki informujące o konsultacjach w formacie A5



KONSULTACJE SPOŁECZNE

Z jaką obwodnicą śródmiejską będzie nam po drodze?

Obwodnica połączy Pragę-Południe z Targówkiem. Chcemy, żeby godziła potrzeby lokalne z potrzebami komunikacyjnymi całej Warszawy

To dlatego pytamy Państwa o opinie na temat proponowanego projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej

Porozmawiajmy:

- ➔ jak nową drogę skomunikować z drogami już istniejącymi?
- ➔ jak powinny przebiegać chodniki i trasy rowerowe?
- ➔ gdzie wyznaczyć przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe?
- ➔ gdzie powinny znajdować się przystanki komunikacji miejskiej?
- ➔ jak zagospodarować przestrzeń w rejonie drogi (np. zielen, miejsca postojowe, ławki, stacje roweru miejskiego)?



Czekamy na dyżurach konsultacyjnych ➔ odwróć i sprawdź gdzie i kiedy

Praga-Południe

- ➔ 4 i 18 listopada 2017 (sobota), godz. 11.00-16.00, Centrum Społeczne PACA, ul. Paca 40
- ➔ 14 listopada (wtorek), godz. 17.30-20.00, LO im. S. Wyspiańskiego, ul. Międzyborska 64/70
- ➔ 13 grudnia (środa), godz. 17.30-20.00, LO im. S. Wyspiańskiego

Targówek

- ➔ 8 listopada (środa), godz. 17.30-20.00, SP nr 58 im. Tadeusza Gajcego, ul. Mieszka I nr 7
- ➔ 25 listopada (sobota), godz. 11.00-16.00, LO im. plk. Leopolda Lisa-Kuli, ul. Oszmiańska 23/25
- ➔ 5 grudnia (wtorek), godz. 17.30-20.00, LO im. plk. Leopolda Lisa-Kuli
- ➔ 3 grudnia (niedziela), godz. 11.00-16.00, SP nr 84 im. Waleriana Łukasińskiego, ul. Radzywińska 227

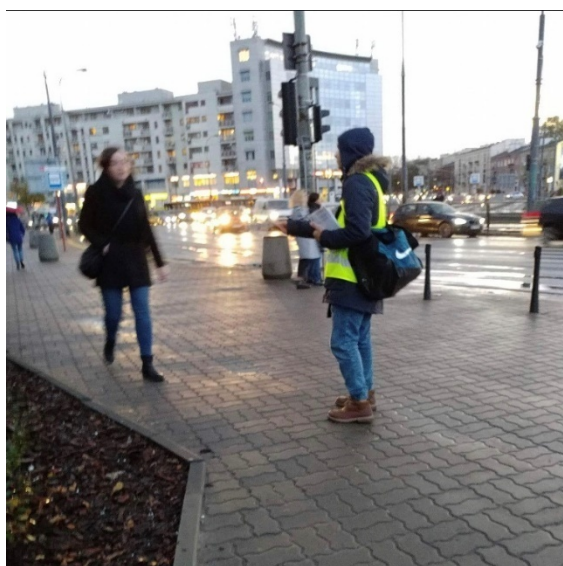
Opinie na temat proponowanego projektu drogi można wysłać na: obwodnica@zmid.waw.pl lub pisemnie na adres: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, ul. Sokratesa 15, 01-909 Warszawa.

Konsultacje trwają do 15 grudnia 2017 roku

Więcej informacji: www.konsultacje.um.warszawa.pl obwodnica.zmid.waw.pl




Zdj. 1 i 2 Dystrybucja ulotek informacyjnych w rejonie ronda Wiatraczna i centrum handlowego przy ul. Radzywińskiej



Zdj. 1



Zdj. 2

5. Formy konsultacji

Podstawową formą konsultacji z zainteresowanymi były dyżury konsultacyjne, których zorganizowano dziewięć, w tym jeden dodatkowy – na wniosek Komisji Infrastruktury Rady Dzielnicy Praga-Północ oraz Praskiego Stowarzyszenia Mieszkańców „Michałów”. Dyżury przeprowadzone zostały na terenie trzech dzielnic, tj. Pragi-Południe, Pragi-Północ i Targówka, w różnych terminach i godzinach, co opisano szczegółowo w pkt. 3 niniejszego opracowania. Mieszkańcy mogli więc

skorzystać z dyżurów w dni powszednie w godz. 17.30 – 20.00 oraz w weekendy w godz. 11.00 – 16.00. Wszystkie dyżury konsultacyjne obsługiwane były przez zespół konsultantów i specjalistów reprezentujących jednostki i spółki miejskie w tym inwestora: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, Urząd m.st. Warszawy (Biuro Polityki Mobilności i Transportu, Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego, Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym), Zarząd Dróg Miejskich, Zarząd Transportu Miejskiego, Zarząd Zieleni oraz Tramwaje Warszawskie. Obecni byli także projektanci z pracowni Mosty Katowice i przedstawiciele urzędów dzielnic Praga-Południe i Targówek. Do dyspozycji mieszkańców i specjalistów byli również moderatorzy z ośrodka Mediatorzy.pl.

Skład zespołu umożliwiał przeprowadzenie bieżącego, merytorycznego i efektywnego dialogu z zainteresowanymi, co ostatecznie sprawiło, że wiele wątpliwości i problemów zostało rozwiązanych bądź wyeliminowanych jeszcze w trakcie spotkania.

Wszystkie dyżury miały formę otwartych spotkań, podczas których prowadzono dyskusje, rozmowy indywidualne lub w małych grupach. Większość lokalizacji dostępna była dla osób z ograniczoną mobilnością, zapewniono również dyżury tłumacza języka migowego. Na najmłodszych uczestników konsultacji czekały animatorki i kącik z przyborami do rysowania. Przygotowany był także drobny poczęstunek i napoje.

Zdj. 3 i 4 Rozmowy z mieszkańcami w trakcie dyżurów konsultacyjnych





Na każdym z dyżurów mieszkańcy mogli zapoznać się z animacją obrazującą przebieg całej trasy, a także z wyeksponowanymi na stojakach oraz dostępnymi na każdym ze stanowisk konsultacyjnych (stołów) wielkoformatowymi wydrukami, które prezentowały szczegółowo każdy z odcinków trasy.

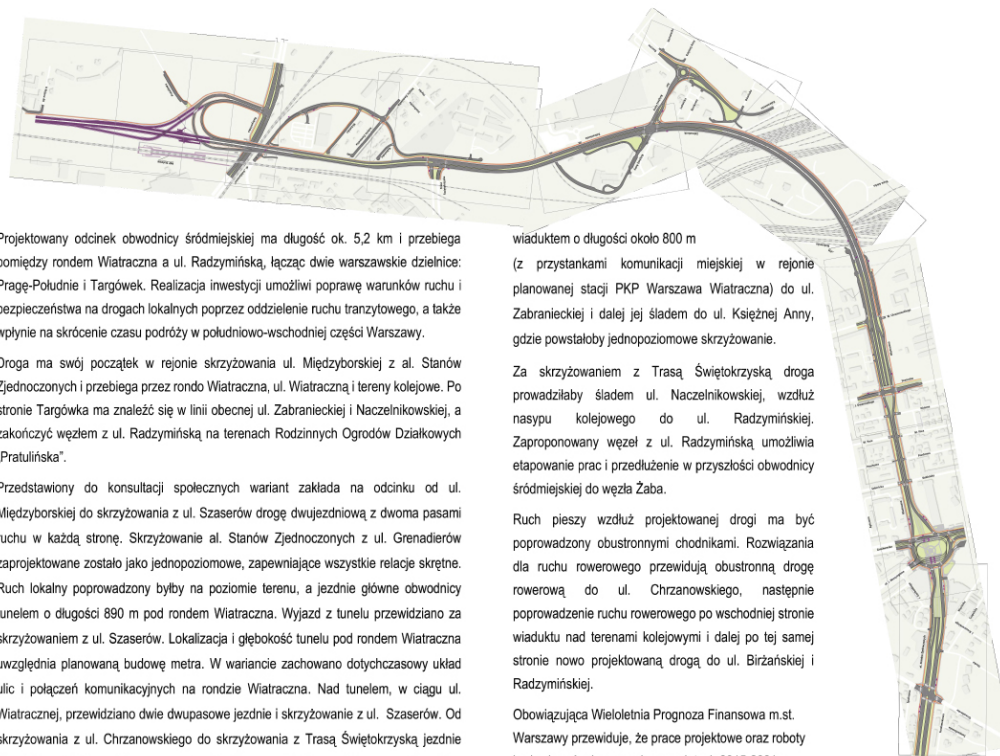


Zdj. 5 Prace przy stole konsultacyjnym

W każdym z punktów konsultacyjnych mieszkańcy otrzymywali ulotkę informacyjną, formularz konsultacyjny oraz ankietę ewaluacji konsultacji (rys. 4 i 5). Formularz konsultacyjny zawierał konkretne pytania związane z inwestycją, do których mieszkańcy mogli się odnieść. Można było także skorzystać z wyłożonych kartek, jeśli pytania w formularzu nie dotyczyły kwestii, które były przedmiotem zainteresowania uczestników lub kiedy odpowiedzi wymagały więcej miejsca niż przewidziano w formularzu. Co do zasady, zespół konsultacyjny w rozmowach z mieszkańcami nie sporządzał własnych notatek, ale w każdym przypadku, gdy uczestnicy konsultacji zgłaszali konkretne uwagi lub propozycje byli proszeni o ich zapisanie na formularzu konsultacyjnym. Zasadę taką przyjęto, aby uniknąć skrótowego sporządzania notatek przez konsultantów, ewentualnego niepełnego lub nieściśłego ujęcia interesujących mieszkańców zagadnień, oraz aby zapewnić, że w trakcie rozmowy lub po rozmowie z konsultantem uczestnik będzie mógł sformułować uwagi i/lub propozycje zgodnie z własnym życzeniem i w sposób, jaki uzna za stosowny. Formularz konsultacyjny i ankietę ewaluacyjną można było wrzucić do urny przy wyjściu z lokalu konsultacyjnego lub też, z czego skorzystała część uczestników, przesłać pocztą elektroniczną lub tradycyjną. Treść formularzy konsultacyjnych została poddana analizie i wraz ze stanowiskiem inwestora stanowi załącznik nr 1 do niniejszego dokumentu.

Rys 3. Ulotka informacyjna dotycząca inwestycji





Projektowany odcinek obwodnicy śródmiejskiej ma długość ok. 5,2 km i przebiega pomiędzy rondem Wiatraczna a ul. Radzymińską, łącząc dwie warszawskie dzielnice: Pragę-Południe i Targówek. Realizacja inwestycji umożliwi poprawę warunków ruchu i bezpieczeństwa na drogach lokalnych poprzez oddzielenie ruchu tranzytowego, a także wpłynie na skrócenie czasu podróży w południowo-wschodniej części Warszawy.

Droga ma swój początek w rejonie skrzyżowania ul. Międzyborskiej z al. Stanów Zjednoczonych i przebiega przez rondo Wiatraczna, ul. Wiatraczną i tereny kolejowe. Po stronie Targówka ma znaleźć się w linii obecnej ul. Zabranieckiej i Naczelnikowskiej, a zakończyć węzłem z ul. Radzymińską na terenach Rodzinnych Ogrodów Działkowych „Pratulińska”.

Przedstawiony do konsultacji społecznych wariant zakłada na odcinku od ul. Międzyborskiej do skrzyżowania z ul. Szaserów drogę dwujezdniową z dwoma pasami ruchu w każdą stronę. Skrzyżowanie al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów zaprojektowane zostało jako jednopoziomowe, zapewniające wszystkie relacje skrętne. Ruch lokalny poprowadzony byłby na poziomie terenu, a jezdnie główne obwodnicy tunelem o długości 890 m pod rondem Wiatraczna. Wyjazd z tunelu przewidziano za skrzyżowaniem z ul. Szaserów. Lokalizacja i głębokość tunelu pod rondem Wiatraczna uwzględnia planowaną budowę metra. W wariantie zachowano dotychczasowy układ ulic i połączeń komunikacyjnych na rondzie Wiatraczna. Nad tunelem, w ciągu ul. Wiatracznej, przewidziano dwie dwupasowe jezdnie i skrzyżowanie z ul. Szaserów. Od skrzyżowania z ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską jezdnie obwodnicy miałyby po trzy pasy ruchu. Nad terenami kolejowymi droga przebiegałaby

wiaduktem o długości około 800 m (z przystankami komunikacji miejskiej w rejonie planowanej stacji PKP Warszawa Wiatraczna) do ul. Zabranieckiej i dalej jej śladem do ul. Księżnej Anny, gdzie powstałoby jednopoziomowe skrzyżowanie.

Za skrzyżowaniem z Trasą Świętokrzyską droga prowadziłaby śladem ul. Naczelnikowskiej, wzdłuż nasypu kolejowego do ul. Radzymińskiej. Zaproponowany węzeł z ul. Radzymińską umożliwia etapowanie prac i przedłużenie w przyszłości obwodnicy śródmiejskiej do węzła Żaba.

Ruch pieszy wzdłuż projektowanej drogi ma być poprowadzony obustronnymi chodnikami. Rozwiązania dla ruchu rowerowego przewidują obustronną drogę rowerową do ul. Chrzanowskiego, następnie poprowadzenie ruchu rowerowego po wschodniej stronie wiaduktu nad terenami kolejowymi i dalej po tej samej stronie nowo projektowaną drogą do ul. Birżańskiej i Radzymińskiej.

Obowiązująca Wieloletnia Prognoza Finansowa m.st. Warszawy przewiduje, że prace projektowe oraz roboty budowlane będą prowadzone w latach 2015-2021 r.

Rys. 4. Formularz konsultacyjny do zgłaszania uwag

Uwagi do przedstawionych rozwiązań
(punkt konsultacyjny)

Zgłoś propozycje i uwagi do prezentowanych rozwiązań

1. **Komunikacja miejska:** Jak Pan(i) ocenia zaproponowaną lokalizację przystanków komunikacji miejskiej? Co Pana/Pani zdaniem warto zmienić w przedstawionym wariantcie?

.....

.....

.....

2. **Ruch pieszy:** Jak ocenia Pan(i) zaproponowane rozwiązania dotyczące chodników i przejść dla pieszych? Jakich Pana/Pani zdaniem rozwiązań warto zmienić? Jakich dodatkowych rozwiązań warto byłoby przyjąć w projekcie?

.....

.....

.....

3. **Ruch rowerowy:** Jak Pan(i) ocenia zaproponowane rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego (np. przebieg dróg, lokalizacje przejazdów rowerowych)? Jakich innych lub dodatkowych rozwiązań warto byłoby przyjąć w projekcie?

.....

.....

.....

4. **Drogi dojazdowe:** Jak Pan(i) ocenia zaproponowane połączenia istniejących ulic z obwodnicą? Jakich Pana/Pani zdaniem rozwiązań warto zmienić? Jakich dodatkowych rozwiązań warto byłoby przyjąć w projekcie?

.....

.....

.....

5. **Przestrzeń w rejonie drogi:** Oprócz obwodnicy mogą powstać też m.in. zieleni, ławki, miejsca postojowe, stacje rowerów miejskich itd. Które z tych rozwiązań Pana/Pani zdaniem warto uwzględnić? Gdzie powinny się znaleźć?

.....

.....

.....

Rys 5. Ankieta ewaluacyjna

Ankieta ewaluacyjna konsultacji społecznych
(punkt konsultacyjny)

Prosimy o wypełnienie anonimowej ankiety. Państwa ocena pomoże nam ulepszyć konsultacje społeczne w przyszłości.
Dziękujemy!
Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych z zespołem konsultacyjnym

1. Proszę zaznaczyć, w jakim stopniu zgadza lub nie zgadza się Pan/Pani z poniższymi stwierdzeniami
(1-zdecydowanie się nie zgadzam; 2-raczej się nie zgadzam; 3-ani się zgadzam, ani się nie zgadzam; 4-raczej się zgadzam; 5-zdecydowanie się zgadzam).

A. Zespół konsultacyjny był przygotowany pod względem merytorycznym	1	2	3	4	5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐					
B. Zespół konsultacyjny był chętny do udzielania odpowiedzi, wyjaśnień i dialogu	1	2	3	4	5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐					
C. Informacje były przekazywane w zrozumiały sposób	1	2	3	4	5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐					
D. Informacje były przekazywane w miłej, życzliwej atmosferze	1	2	3	4	5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐					
E. Dowiedziałem/am się, jakie rozwiązania są proponowane w projekcie obwodnicy	1	2	3	4	5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐					
F. Miałem/am możliwość wyrażenia swojej opinii na temat rozwiązań proponowanych w projekcie obwodnicy	1	2	3	4	5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐					
G. Dyżur konsultacyjny był dobrze zorganizowany	1	2	3	4	5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐					

2. Skąd dowiedział/-a się Pan/Pani o konsultacjach (można zaznaczyć więcej niż jedno źródło informacji)?

- ☐ Informacja w autobusie/tramwaju ☐ Informacja w miejscu kultu religijnego
☐ Informacja od rodziny, znajomych, sąsiadów ☐ Strona konsultacje.um.warszawa.pl
☐ Media (prasa, radio, telewizja) ☐ Profil Konsultacje Społeczne Warszawa na Facebook
☐ Plakaty, ulotki ☐ Inny profil na Facebook - nazwa:.....
☐ Strona obwodnica.zmid.waw.pl ☐ Inne - jakie?
☐ Profil Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych na Facebook

3. Jak ogólnie ocenia Pan/Pani dzisiejszy dyżur konsultacyjny?

Bardzo źle	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Bardzo dobrze
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

4. Podczas spotkania:

Najbardziej podobało mi się:

Nie podobało mi się, zabrakło mi:

Zdj. 6 Wypełnianie ankiety ewaluacyjnej



6. Wykaz uwag i wniosków wniesionych podczas konsultacji społecznych

Materiał, który został zgromadzony w trakcie konsultacji społecznych objął uwagi i postulaty złożone w formie ankiet oraz korespondencji indywidualnej łącznie przez 619 osób, organizacji lub podmiotów gospodarczych i instytucjonalnych (suma ankiet, mejli i pism).

Wykaz uwag i postulatów złożonych w formie pisemnej w punktach konsultacyjnych stanowi załącznik nr 1, natomiast zestawienie korespondencji e-mail i tradycyjnej znajduje się w załączniku nr 2 do niniejszego opracowania.

Należy także wspomnieć, że część osób odwiedzających dyżury konsultacyjne nie skorzystała z możliwości pozostawienia swoich postulatów w formie pisemnej, a uwagi przekazała ustnie, dyskutując z obecnymi na dyżurach przedstawicielami biura projektowego oraz jednostek miejskich.

Spośród zebranych postulatów wyodrębniono poniżej te, które pojawiały się najczęściej lub których realizacja mogłaby mieć zasadniczy wpływ na dalsze działania projektowe.

Kolejność prezentowanych niżej postulatów wynika z lokalizacji odcinka drogi, do którego postulat się odnosi – rozpoczynając od południowej granicy opracowania koncepcyjnego, czyli rejonu skrzyżowania al. Stanów Zjednoczonych z ul. Międzyborską.

I. ODCINEK PRZEBIEGAJĄCY PRZESZ TEREN DZIELNICY PRAGA-PÓŁUDNIE:



1. Wykonanie łącznicy z ul. Ostrobramskiej w al. Stanów Zjednoczonych; wydłużenie tunelu do rejonu Przyczółka Grochowskiego/ul. Kinowej

Postulaty te, nie będą analizowane w ramach trwających prac projektowych, gdyż nie dotyczą terenu objętego pracami projektowymi - granica inwestycji przebiega w rejonie skrzyżowania al. Stanów Zjednoczonych z ul. Międzyborską.

2. Zapewnienie bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów

Postulat zostanie uwzględniony w dalszych pracach projektowych. Budowa skrzyżowania dwupoziomowego al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów wpłynie korzystnie na zachowanie płynności ruchu zarówno na odcinku tunelowym jak i jezdniach znajdujących się na poziomie terenu, czyli obsługujących rondo Wiatraczna. Przeprowadzone analizy ruchu wskazują na deficyt relacji na węźle al. Stanów Zjednoczonych z ul. Ostrobramską. Brak relacji pomiędzy al. Stanów Zjednoczonych a ul. Ostrobramską w kierunku Trasy Siekierkowskiej zwiększa obciążenie skrzyżowania al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów na kierunku rondo Wiatraczna – ul. Grenadierów (wylot południowo-wschodni). Spełnienie tego postulatu i budowa bezkolizyjnego skrzyżowania sprawi, że ruch tranzytowy zmierzający w kierunku południowym (do ul. Ostrobramskiej) w sposób bezkolizyjny prowadzony byłby w tunelu z zapewnieniem możliwości wyjazdu w rejonie skrzyżowania. Rozwiązanie takie oznacza zwiększenie płynności ruchu i przepustowości drogi, co przekłada się na zmniejszenie negatywnego oddziaływania inwestycji na przyległy obszar.

3. Całkowite przykrycie jezdni głównych obwodnicy w ciągu al. Stanów Zjednoczonych

Postulat nie zostanie uwzględniony w dalszych pracach projektowych. Przedłużenie tunelu za skrzyżowanie z ul. Grenadierów oznaczałoby budowę obiektu o łącznej długości 1172 m, co wiąże się ze wzrostem kosztów budowy (o ok. 60 mln zł) oraz wzrostem kosztów utrzymania obiektu. Koncepcja bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów zakłada lokalizację portalu tunelu w miejscu wnioskowanym przez mieszkańców przyległych zabudowań, zgodnie z wykonaną na zlecenie spółdzielni mieszkaniowej PAX opinią techniczno-budowlaną. Ponadto na odcinku od projektowanego południowego wylotu tunelu do skrzyżowania z ul. Grenadierów występuje jedynie zabudowa biurowo-usługowa, która nie wymaga szczególnej ochrony przed negatywnym oddziaływaniem drogi w postaci wydłużonego tunelu. Portal tunelu obejmujący także ul. Grenadierów znajdował się będzie w tym samym miejscu, gdzie przewidziano zakończenie wiaduktu na tymże skrzyżowaniu.

4. Zapewnienie 3 pasów ruchu w tunelu

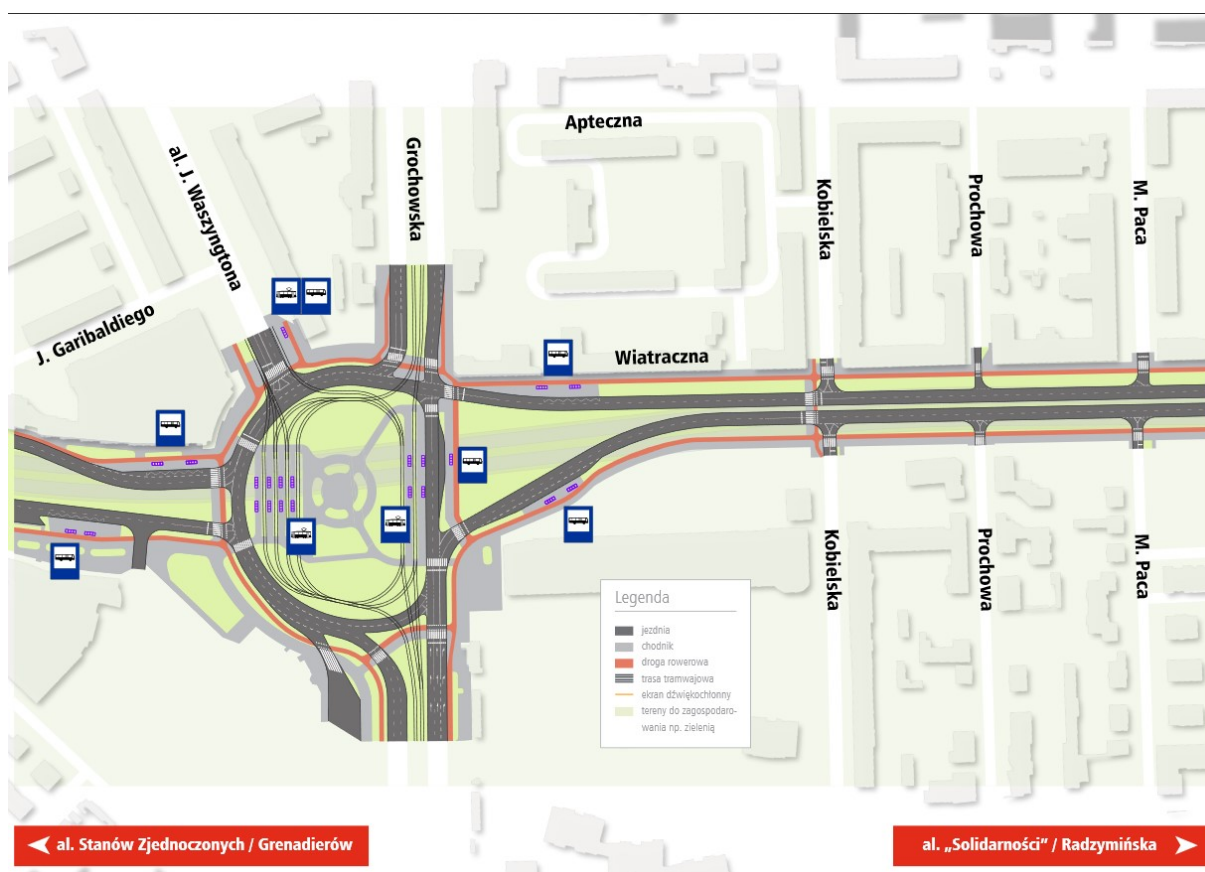
Biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu oraz konieczność ograniczenia zajętości terenu pod rozwiązania drogowe, nie jest uzasadnione poszerzanie jezdni w tunelu do postulowanych 3 pasów ruchu. Powyższe spowodowałoby również nieuzasadnione zwiększenie kosztów inwestycji.

5. Zapewnienie bezkolizyjnego skrętu w prawo z al. Stanów Zjednoczonych w ul. Grochowską

Zapewnienie relacji skrętnej pomiędzy jezdnią główną obwodnicy a ul. Grochowską koliduje z założeniami dotyczącymi budowy III linii metra. Budowa bezkolizyjnego skrętu na poziomie terenu oznaczałaby natomiast konieczność likwidacji pętli autobusowej, która powinna zostać zachowana w dotychczasowej lokalizacji. Z uwagi na powyższe, postulat nie może być uwzględniony.

6. Odsunięcie drogi od budynku Garibaldiego 4.

Postulat zostanie zrealizowany. W wyniku zmiany koncepcji skrzyżowania al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów jezdnia prowadząca z ronda Wiatraczna w kierunku skrzyżowania zmieni przebieg i zostanie odsunięta od istniejącej zabudowy.



7. Zapewnienie miejsc do parkowania na rondzie Wiatraczna

Postulowane rozwiązanie nie jest planowane, ponieważ spowodowałoby konieczność zwiększenia zajętości terenu na potrzeby rozwiązań drogowych. Lokalizowanie miejsc postojowych w strefie oddziaływania skrzyżowania wpłynęłoby negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

8. Zapewnienie przejazdów rowerowych przez środek ronda Wiatraczna

Postulat nie będzie uwzględniony. Brak możliwości zapewnienia przejazdów rowerowych przez środek ronda Wiatraczna wynika z planów przebudowy pętli tramwajowej, obejmujących także budowę dodatkowych przystanków. Ponadto poprowadzenie ścieżek rowerowych po zewnętrznych stronach chodników projektowanych wewnątrz ronda jest niemożliwe ze względu na brak miejsca, gdzie rowerzyści mogliby bezpiecznie oczekiwać na opuszczenie ronda.

9. Zbliżenie do siebie jezdni ul. Wiatracznej po północnej stronie ronda Wiatraczna

Postulat zostanie uwzględniony. Przewiduje się zmianę przebiegu jezdni ul. Wiatracznej w rejonie ronda Wiatraczna poprzez zbliżenie jezdni do siebie, co z kolei pozwoli zwiększyć odległość pomiędzy jezdniami a istniejącą zabudową.

10. Zapewnienie możliwości przejazdu na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami poprzecznymi

Postulat zostanie uwzględniony. Przejazd na wprost będzie zapewniony ulicami: Kobielską i Paca. Ponadto uzasadnione jest utrzymanie na tych skrzyżowaniach pełnych relacji wraz z możliwością zawracania, co zapewniłoby dojazd do ul. Nizinnej i ul. Prochowej z jednoczesnym odciążeniem ronda Wiatraczna i skrzyżowania z ul. Szaserów. Kwestie te będą przedmiotem dalszych analiz na etapie opracowywania projektu stałej organizacji ruchu.

11. Wytyczenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami poprzecznymi.

Postulat zostanie uwzględniony. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.

12. Zmniejszenie liczby pasów ruchu ul. Wiatracznej do jednego w każdym kierunku i zachowanie terenów zieleni w rejonie ul. Wiatracznej; likwidacja jednej jezdni.

Z uwagi na krótki (około 350 m) odcinek ul. Wiatracznej, na którym technicznie możliwe byłoby zawężenie drogi do przekroju jednojezdniowego, zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe, których liczba – w ocenie mieszkańców – jest w tym rejonie niewystarczająca. Ul. Wiatraczna znajdująca się nad tunelem obsługiwałaby ruch lokalny w obrębie tunelu oraz komunikowała jezdnie obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grochowską (pojazdy skręcające w prawo z ul. Grochowskiej w kierunku Targówka oraz jadące od strony Targówka do ul. Grochowskiej). Prognozowane natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wynosi w granicach 1200 – 1400 pojazdów na godzinę w okresie szczytu komunikacyjnego. Przewiduje się zatem pozostawienie przekroju 2x2 pasy ruchu, przy czym do obsługi ruchu indywidualnego przeznaczony będzie jeden z dwóch pasów każdej jezdni.

13. Likwidacja jednej z dróg rowerowych wzdłuż ul. Wiatracznej

Rozwiązanie polegające na zapewnieniu dwustronnej drogi rowerowej wzdłuż jezdni ul. Wiatracznej jest optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego. W wyniku dalszych prac projektowych może nastąpić korekta zaprezentowanego przebiegu dróg rowerowych, jednak nie przewiduje się rezygnacji z planów zapewnienia przejazdu rowerowego po obydwu stronach ul. Wiatracznej.

14. Zapewnienie obustronnych wyjazdów i zjazdów do tunelu na odcinku od ronda Wiatraczna do ul. Szaserów.

Postulowane rozwiązanie oznaczałoby zwiększenie zajętości terenu na cele drogowe oraz zwiększenie negatywnego oddziaływania drogi na tereny sąsiadujące z planowaną inwestycją, w związku z czym nie przewiduje się jego zastosowania.

15. Zapewnienie rezerwy pod trasę tramwajową w ciągu ul. Wiatracznej

Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnym obowiązującym dokumencie planistycznym m.st. Warszawy. Uwzględnienie jej w rozwiązaniach projektowych obwodnicy skutkowałoby zwiększeniem zajętości terenu na cele drogowe, co - biorąc pod uwagę brak planów budowy trasy - nie jest uzasadnione. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi w przyszłości ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.



16. Wykonanie ronda na skrzyżowaniu ul. Wiatracznej/Szaserów/ Dwernickiego

Rozwiązanie w formie ronda spowodowałoby znacznie większą ingerencję w tereny przyległe. W celu ograniczenia zajętości terenu przez inwestycję zasadne jest zachowanie rozwiązania przedstawionego w wariantcie konsultacyjnym.

17. Zwiększenie szerokości chodnika dla pieszych w rejonie nieruchomości przy ul. Wiatracznej 27 i odseparowanie ruchu rowerowego.

Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m.st. Warszawy. W świetle powyższych dokumentów, wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo pieszym i rowerzystom, a ponadto nie jest wykluczone, że korekta w zakresie zaprezentowanej szerokości chodników i dróg rowerowych nastąpi na dalszym etapie prac projektowych.

18. Skomunikowanie ul. Chrzanowskiego bezpośrednio z jezdniami głównymi obwodnicy

Postulat nie zostanie uwzględniony, ponieważ uwarunkowania wysokościowe (bliskość wylotu z tunelu i wjazd na wiadukt) oraz wymogi bezpieczeństwa ruchu drogowego uniemożliwiają zaprojektowanie bezpośredniego włączenia ul. Chrzanowskiego w jezdnie główne obwodnicy. Co warto zaznaczyć, ul. Chrzanowskiego jest skomunikowana z obwodnicą śródmiejską poprzez skrzyżowanie z ul. Szaserów/Dwernickiego.

19. Zapewnienie przejścia dla pieszych/przejazdu rowerowego przez ul. Wiatraczną bliżej ul. Chrzanowskiego

Postulat zostanie zrealizowany. Wyznaczenie ciągu pieszego oraz przejazdu rowerowego na przedłużeniu ul. Chrzanowskiego przez obwodnicę śródmiejską jest możliwe pomiędzy budynkami Chrzanowskiego 2 i Wiatraczna 29 poprzez przejście tunelowe w poziomie terenu w korpusie obwodnicy. Wprowadzenie rozwiązania wiązać się będzie z jednoczesną zmianą przebiegu jezdni lokalnych, równoległych do obwodnicy śródmiejskiej. W związku z powyższym, aby zapewnić komfortowe i bezpieczne wyjście z przejścia podziemnego, musi zostać zwiększona zajętość terenu na cele drogowe. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie będą przedmiotem dalszych prac projektowych.

20. Zrezygnowanie z dwukierunkowego odcinka ul. Wiatracznej prowadzącego od ul. Chrzanowskiego w stronę torów kolejowych i zastąpienie go odcinkiem jednokierunkowym z miejscami postojowymi

Postulat nie będzie uwzględniony, ponieważ takie rozwiązanie skutkowałoby niewystarczającym skomunikowaniem istniejących w tym rejonie nieruchomości z układem dróg publicznych.

21. Wydłużenie tunelu do torów kolejowych lub poprowadzenie drogi tunelem do ul. Zabranieckiej.

Rekomendacje z 8 września 2015 roku dla projektu obwodnicy śródmiejskiej, zaakceptowane przez Zastępcę Prezydenta m.st. Warszawy, Biuro Rozwoju Miasta oraz Biuro Drogownictwa i Komunikacji

stanowiły, że „w ramach prac koncepcyjnych nad wariantami projektu realizacyjnego należy w szczególności uwzględnić estakady w miejscach przekroczenia kolejowych układów torowych (Kozia Górka, łącznica kolejowa nr 503 Warszawa Wschodnia Towarowa – Warszawa Wileńska – Marki)”.

Wdrożenie postulowanego rozwiązania, czyli realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej, wiązałoby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów, a w konsekwencji poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.

Dodatkowo, co należy zaznaczyć, budowa obiektu tunelowego na całym odcinku ul. Wiatracznej, tj. w szczególności na odcinku od ul. Szaserów w kierunku północnym do zespołu linii i bocznic kolejowych, ze względu na uwarunkowania terenowe, także nie jest możliwa przy założeniu przekroczenia układu kolejowego estakadą.

Wydłużenie tunelu do rejonu ul. Zabranieckiej narzuca konieczność przejścia przez tereny kolejowe pod istniejącym układem torowym. Z uwagi jednak na złożoność infrastruktury kolejowej: torowej, trakcyjnej, energetycznej, telekomunikacyjnej i Sterowania Ruchem Kolejowym budowa tunelu płytkego oznaczałaby konieczność odcinkowego, czasowego wyłączenia i rozbiórki układu torowego, a to natomiast uniemożliwiłoby zachowanie funkcjonalności infrastruktury PKP. Wydłużenie tunelu wiązałoby się z wyjściem drogi na poziom terenu w rejonie skrzyżowania obwodnicy z ul. Księżnej Anny i ul. Zabraniecką.

Druga z metod, czyli drążenie bezwykopowe, oznacza w tym przypadku zastosowanie technologii TBM (Tunnel Boring Machine), która ze względu na swoją specyfikę generuje zdecydowanie większe koszty realizacji oraz wiąże się z poniżej przedstawionymi ograniczeniami.

- Konieczność utrzymywania co najmniej 10 m gruntu nad drążonym tunelem, co umożliwia właściwe przenoszenie obciążeń. Tak duże zagłębienie tunelu spowodowałoby kolizję z planowaną linią metra, jak również wydłużyłoby odcinki zjazdowe i wyjazdowe ze względu na konieczność pokonania większej różnicy poziomów terenu.
- Nieekonomiczny przekrój poprzeczny, tzn.: skutek wiercenia tunelu tarczą uzyskuje się kołowy przekrój tunelu; jezdnia zlokalizowana w środkowej części przekroju stanowi około 35% powierzchni całego przekroju. Relacja poniesionych kosztów do osiągniętego rezultatu jest zatem niekorzystna. W przypadku tej technologii istnieje także ryzyko wydłużenia czasu wykonania robót spowodowane potencjalnymi problemami realizacyjnymi.

Jednocześnie zauważyć należy, że niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych, dochowane zostaną obowiązujące normy hałasu oraz normy poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów

hałasu w środowisku oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu.



22. Zapewnienie połączenia nowej drogi z terenem Koziej Górki

Postulat zostanie częściowo uwzględniony. Z uwagi na charakter terenu i jego przeznaczenie (teren techniczny metra) nie jest uzasadniona budowa łącznicy pomiędzy jezdniami obwodnicy śródmiejskiej a Kozią Górką. Przewiduje się natomiast zapewnienie połączenia pieszego i rowerowego w formie, która zostanie ustalona na dalszym etapie prac projektowych.

II. ODCINEK OBWODNICY PRZEBIEGAJĄCY PRZECZ TEREN DZIELNICY TARGÓWEK



1. Wykonanie bezpośrednich łącznic obwodnicy śródmiejskiej z ul. Zabraniecką – drogowych lub tylko rowerowych.

Przeprowadzone analizy i prognozy ruchu oparte o udostępniony model ruchu m.st. Warszawy nie wskazują na konieczność wykonania postulowanych łącznic. Z uwagi na wysokość estakady projektowanej nad układem torowym Kozia Górka, długość pochylni dla drogi rowerowej byłaby porównywalna z długością drogi rowerowej w przedstawionym wariantie konsultacyjnym.

2. Poprowadzenie drogi prosto wiaduktem nad skrzyżowaniem z ul. Księżnej Anny.

Kształt i forma skrzyżowania obwodnicy śródmiejskiej z ul. Księżnej Anny przedstawione w wariantie konsultacyjnym wynikają z uwarunkowań terenowych w tym rejonie, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie. Uwarunkowania te powodują, że nie przewiduje się budowy w tym miejscu skrzyżowania bezkolizyjnego.

3. Poszerzenie odcinka ul. Księżnej Anny pomiędzy obwodnicą a rondem Rzeczna do przekroju 2x2 pasy ruchu

Postulat zostanie uwzględniony.



4. Zapewnienie dodatkowych zjazdów na tereny przemysłowe w rejonie ul. Księżnej Anny

Postulat zostanie uwzględniony, jednak szczegółowe rozwiązania będą ustalone na dalszym etapie prac projektowych.



5. Zaprojektowanie estakad na skrzyżowaniu obwodnicy z Trasą Świętokrzyską

Postulat nie będzie uwzględniony. Przewiduje się zachowanie w tej lokalizacji skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w poziomie terenu z uwagi na konieczność uniknięcia ingerencji w zabytkowy teren przy ul. Siarczanej. Skrzyżowanie projektowane jest jako skanalizowane z sygnalizacją świetlną, która umożliwi regulowanie przepustowości poszczególnych wlotów w zależności od ich obciążenia.

6. Włączenie ul. Zabranieckiej i nowej drogi lokalnej w skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską

Wykonane dotychczas analizy możliwości wytworzenia czwartego wlotu na skrzyżowaniu obwodnicy z Trasą Świętokrzyską (przy założeniu braku ingerencji w tereny objęte ochroną konserwatorską) wykazały, że wdrożenie tego rozwiązania nie jest możliwe, ponieważ parametry skrzyżowania nie pozwalają na ukształtowanie prawidłowej geometrii jezdni, ciągów pieszych i rowerowych. Dodatkowo brak jest przestrzeni na prawidłowe rozmieszczenie oznakowania i sygnalizacji świetlnej, oraz skomplikowanym wydaje się również dotrzymanie wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe kwestie będą jeszcze poddane dalszym analizom podczas kolejnych etapów prac projektowych.

7. Poprowadzenie drogi rowerowej wzdłuż obwodnicy na odcinku od ul. Siarczanej do ul. Birżańskiej

Droga rowerowa wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską do ul. Birżańskiej poprowadzona została wzdłuż ulic: Zabranieckiej, Chemicznej i Birżańskiej. Wybór takiej lokalizacji miał na celu zwiększenie dostępności tworzonego ciągu komunikacyjnego poprzez jego przybliżenie do zwartej zabudowy mieszkaniowej. Na odcinku od ul. Księcia Ziemowita 2 do ul. Naczelnikowskiej 44 wzdłuż drogi zaproponowano ekran akustyczny oraz niezbędną do budowy ekranu rezerwę terenu. Jednocześnie, o czym warto wspomnieć, istniejąca zabudowa w tym rejonie wymaga zapewnienia dojazdu od strony projektowanych w ramach inwestycji dróg lokalnych (garaże i wewnętrzny dziedziniec). Dalsze analizy i uzgodnienia z PKP PLK dotyczące odcinka drogi pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska będą miały na celu ustalenie możliwości zwiększenia ingerencji inwestycji drogowej w tereny kolejowe, co w konsekwencji dawałoby szansę uwzględnienia zgłoszonego postulatu. Z uwagi jednak na bezpieczeństwo ruchu oraz zapewnienie optymalnych warunków dla pojazdów komunikacji miejskiej nie przewiduje się zmniejszenia szerokości pasów ruchu jezdni głównych obwodnicy, która wynosi 3,5m.



8. Poszerzenie odcinka obwodnicy od skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską do ul. Radzymińskiej do przekroju 2x3 pasy ruchu

Przeprowadzone analizy ruchowe nie uzasadniają na wskazanym odcinku przekroju 2x3 pasy ruchu. Prognozowane natężenie ruchu w godzinach szczytu porannego i popołudniowego oscyluje w

granicach 2200 pojazdów na godzinę na jednym kierunku. Przepustowość przyjętego przekroju dwujezdniowego dwupasowego dla zachowania komfortowego poziomu swobody wynosi około 2800 pojazdów na godzinę. Powyższe dane wskazują więc, że wprowadzenie postulowanego rozwiązania jest funkcjonalnie nieuzasadnione. Dodatkowo zauważyć należy, że w przypadku wprowadzenia przekroju obwodnicy 2x3 pasy ruchu odległość krawędzi jezdni od elewacji budynku Naczelnikowska 44 wynosić będzie tylko 3,3m, a od wyjścia z klatki schodowej budynku jedynie 3,9m. Mając na uwadze konieczność wybudowania ekranu akustycznego, chodnika i postulaty dotyczące przeprowadzenia ruchu rowerowego przez ten odcinek, konieczna byłaby rozbiórka budynków Księcia Ziemowita 2 i Naczelnikowska 44 ze względu na bezpośrednią kolizję z projektowanym układem drogowym. Poza wymienionymi elementami drogi, konieczna byłaby także przebudowa uzbrojenia terenu, co wiązałoby się z zajęciem dodatkowej przestrzeni w obrębie pasa drogowego. Dodatkowo, co istotne, dobudowa trzeciego pasa ruchu spowodowałaby konieczność przebudowy po stronie południowej urządzeń telekomunikacyjnych będących własnością PKP oraz stacji transformatorowej również należącej do PKP.

9. Bezpośrednie skomunikowanie ulic: Księcia Ziemowita, Birżańskiej i tzw. małej ul. Radzymińskiej z jezdniami obwodnicy.

Z uwagi na uwarunkowania terenowe (obwodnica przebiega w tym rejonie po nasypie, a nad ul. Radzymińską wiaduktem) oraz konieczność zapewnienia zgodności rozwiązań projektowych z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G, nie przewiduje się bezpośredniego włączenia ulic do jezdni głównych obwodnicy. Ponadto, zgodnie z wariantem konsultacyjnym, dojazd do obwodnicy z ulic: Księcia Ziemowita, Birżańskiej i małej ul. Radzymińskiej możliwy będzie poprzez nowoprojektowaną drogę lokalną oraz ul. Rzeczną do ronda przy ul. Księżnej Anny.

10. Zapewnienie przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu obwodnicy z ul. Radzymińską

Postulat zostanie zrealizowany. Przejście dla pieszych zostanie zlokalizowane bezpośrednio przy zejściu z wiaduktu na tzw. małą ul. Radzymińską.

11. Doprojektowanie chodnika po południowej stronie ul. Radzymińskiej z zakończeniem w rejonie skrzyżowania z obwodnicą śródmiejską

Postulat zostanie zrealizowany. Chodnik po stronie wschodniej ul. Radzymińskiej zostanie zaprojektowany od skrzyżowania ul. Radzymińskiej z obwodnicą śródmiejską w stronę stacji paliw.

12. Zapewnienie bezkolizyjnego skrętu w prawo w ul. Radzymińską w kierunku Marek

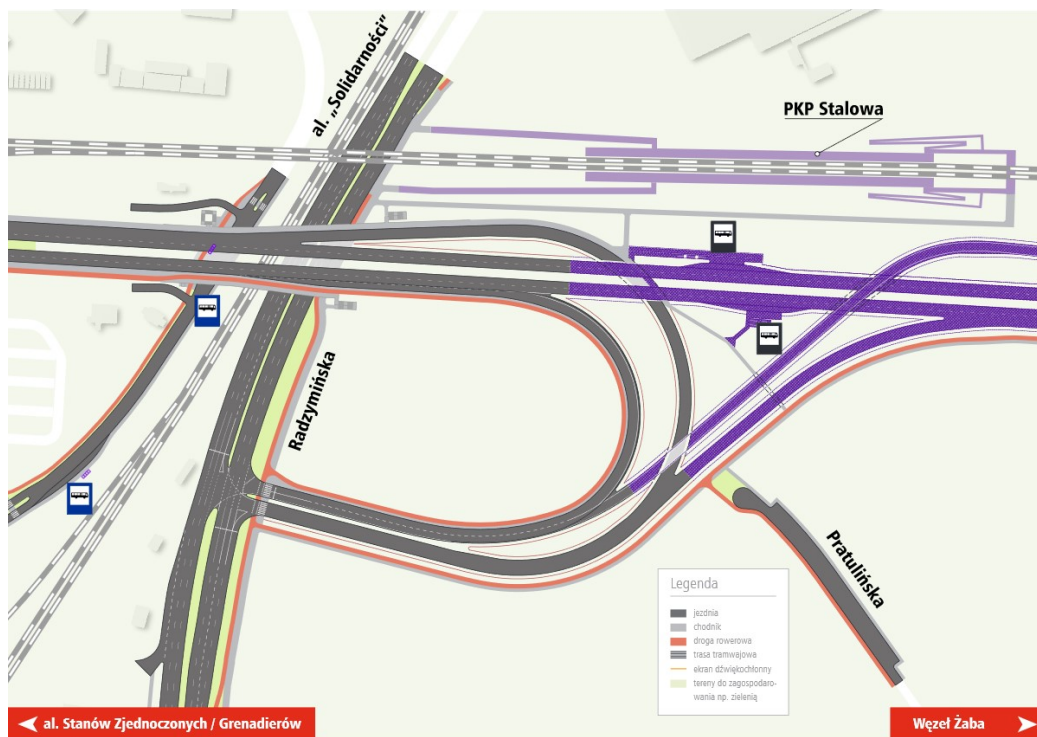
Budowa postulowanej łącznicy wiązałaby się ze znaczną rozbudową układu przestrzennego węzła, ingerencją w istniejącą zabudowę i spowodowałaby zmiany w dotychczasowym sposobie wykorzystywania obiektów zlokalizowanych wzdłuż ul. Radzymińskiej.

Wdrożenie takiego rozwiązania sprawiłoby, że byłaby to łącznica typu bezpośredniego, która rozpoczyna się pasem wyłączania i kończy pasem włączania. Jak wynika z dokumentów nadrzędnych, zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, łącznice tego typu powinny posiadać wysokie parametry techniczne (łuki pionowe o dużym promieniu i niewielkie pochylenia podłużne), umożliwiające przenoszenie dużych potoków ruchu bez znacznych redukcji prędkości przejazdów. Zastosowanie tego typu łącznicy, przy jednoczesnej konieczności przekroczenia linii kolejowej wiaduktem (o wysokości ok. 9m), spowoduje ingerencję w jezdnię wschodnią ul. Radzymińskiej do skrzyżowania z ul. Barkocińską. Ponadto powyższe rozwiązanie związane jest z koniecznością zejścia niweletą łącznicy do poziomu ul. Radzymińskiej na wysokości ul. Piotra Skargi oraz budową pasa włączania na dalszym odcinku. Co bardzo istotne, budowa łącznicy spowodowałaby konieczność rozbiórki dwóch budynków warsztatowych przy ul. Radzymińskiej nr 88 i 94, odcięcie stacji benzynowej od obecnej formy dostępu do drogi publicznej oraz uniemożliwiłaby włączenie ul. Pszennej do ul. Radzymińskiej. Wyprowadzenie łącznicy z jezdni obwodnicy śródmiejskiej przed wiaduktem nad ul. Radzymińską spowoduje także konieczność budowy pasa wyłączania już na wysokości ul. Księcia Ziemowita, a w konsekwencji przybliży całą drogę do zabudowy mieszkaniowej i ograniczy możliwości dostępu do tych nieruchomości.

Warto zauważyć także, że opracowane prognozy ruchu na węźle Radzymińska w roku 2030 wskazują na dominujący potok pojazdów w relacji Praga-Południe – Marki w liczbie około 800 pojazdów w godzinie szczytu. Proponowane rozwiązanie nie powinno więc być stosowane na terenach miejskich - jest typowe dla połączeń tras szybkiego ruchu na terenach niezurbanizowanych.

13. Zapewnienie obustronnej drogi rowerowej na wiadukcie nad ul. Radzymińską

Postulat będzie analizowany na dalszym etapie prac projektowych z uwagi na konieczność przeprowadzenia uzgodnień mających na celu ustalenie możliwości wprowadzenia zmian w kształcie węzła z ul. Radzymińską, w tym zmian w zakresie rozwiązań rowerowych.



14. Zmniejszenie zajętości terenu na węźle Radzywińska; poprowadzenie drogi rowerowej wzdłuż jezdni głównych np. dołem pod łącznicami

Zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym rozwiązanie dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) wynikały z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak, w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. zmiany rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego oraz zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA. Należy jednak mieć na uwadze, że poprowadzenie ścieżki rowerowej równoległe wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej przez węzeł Radzywińska, przy zaprezentowanym w wariantcie konsultacyjnym kształcie węzła, nie jest technicznie możliwe z uwagi na układ wysokościowy łącznic węzła oraz wymagane normatywne spadki podłużne dla dróg rowerowych.

Warto także zauważyć, że docelowy model ruchu wskazuje na znaczące potoki pojazdów opuszczające obwodnicę poprzez węzeł i tym samym potrzebę zapewnienia rezerwy dla pojazdów oczekujących na skrzyżowaniu z ul. Radzywińską. Zastosowanie więc skrzyżowania w jednym poziomie w ciągu obwodnicy śródmiejskiej mogłoby doprowadzić do powstawania zatorów drogowych z uwagi na ograniczoną przepustowość skrzyżowania do ok. 4500 pojazdów na godzinę. Natężenia ruchu po podłączeniu drogi do węzła Żaba oscylują w granicach 6000-7000 pojazdów na godzinę w punkcie węzłowym. Długość kolejek na światłach do ul. Radzywińskiej może skutecznie blokować rondo, a tym samym obwodnicę. Połączenie dwupoziomowe dróg zapewnia najlepszą płynność ruchu i najwyższy poziom bezpieczeństwa.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, przewiduje się konieczność przeprowadzenia dalszych analiz oraz uzgodnień z PKP PLK mających na celu spełnienie w jak najwyższym stopniu postulowanych zmian.

15. Wykonanie pełnego, czterołącznicowego węzła z ul. Radzymińską

Zgłoszony postulat nie będzie uwzględniony. Kształt węzła Radzymińska przedstawiony w wariantcie konsultacyjnym powstał przy założeniu minimalnej ingerencji w teren ogrodów działkowych, przy jednoczesnym uwzględnieniu prognozowanych natężeń ruchu. Realizacja dodatkowych łącznic na węźle spowodowałaby znaczną ingerencję w istniejące tereny, w tym w zabudowę oraz istniejący układ drogowy. Kierunek zmian, które będą wprowadzane w rozwiązaniach węzła z ul. Radzymińską na dalszym etapie projektowania ma zatem na celu ograniczenie rozmiaru węzła i jego ingerencji w istniejące zagospodarowanie terenu. Jednocześnie, co warto zauważyć, postulowane bezpośrednie łącznice nie powinny być stosowane na terenach miejskich.

16. Zapewnienie dodatkowych miejsc postoju technicznego przy jezdni głównej obwodnicy

Postulat nie zostanie spełniony, ponieważ wyznaczenie pasa technicznego wymagałoby pozyskania dodatkowego terenu pod budowę drogi, co nie jest wskazane w warunkach miejskich. Dodatkowo w przypadku drogi o parametrach drogi klasy głównej (G) nie ma konieczności budowy pasa awaryjnego.

III. Zakres tematyczny postulatów, które będą analizowane na dalszym etapie prac projektowych

Możliwość wnikliwego przeanalizowania i uwzględnienia części z postulatów zgłoszonych podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych warunkowana jest uzyskaniem przez inwestora zasadniczych dla inwestycji decyzji administracyjnych (w tym przede wszystkim tzw. decyzji środowiskowej) i uzgodnień z gestorami sieci infrastruktury technicznej, zlokalizowanej w rejonie projektowanej drogi. Wśród postulatów, które będą analizowane w późniejszym terminie są te dotyczące: zieleni, zabezpieczeń akustycznych, lokalizacji małej architektury, szerokości pasów ruchu, chodników, lokalizacji stacji roweru miejskiego, budowy lub likwidacji zatok autobusowych, liczby miejsc postojowych, elementów stałej organizacji ruchu, lokalizacji przystanków autobusowych czy długości buspasa na projektowanej drodze.

Materiał zgromadzony w trakcie przeprowadzonych konsultacji, zawierający sugestie i uwagi mieszkańców, będzie wykorzystywany podczas ustalania szczegółowych rozwiązań w wyżej wymienionym zakresie, a intencją inwestora jest prowadzenie dalszych działań projektowych z uwzględnieniem zgłoszonych potrzeb i oczekiwań mieszkańców.

7. Wnioski z konsultacji

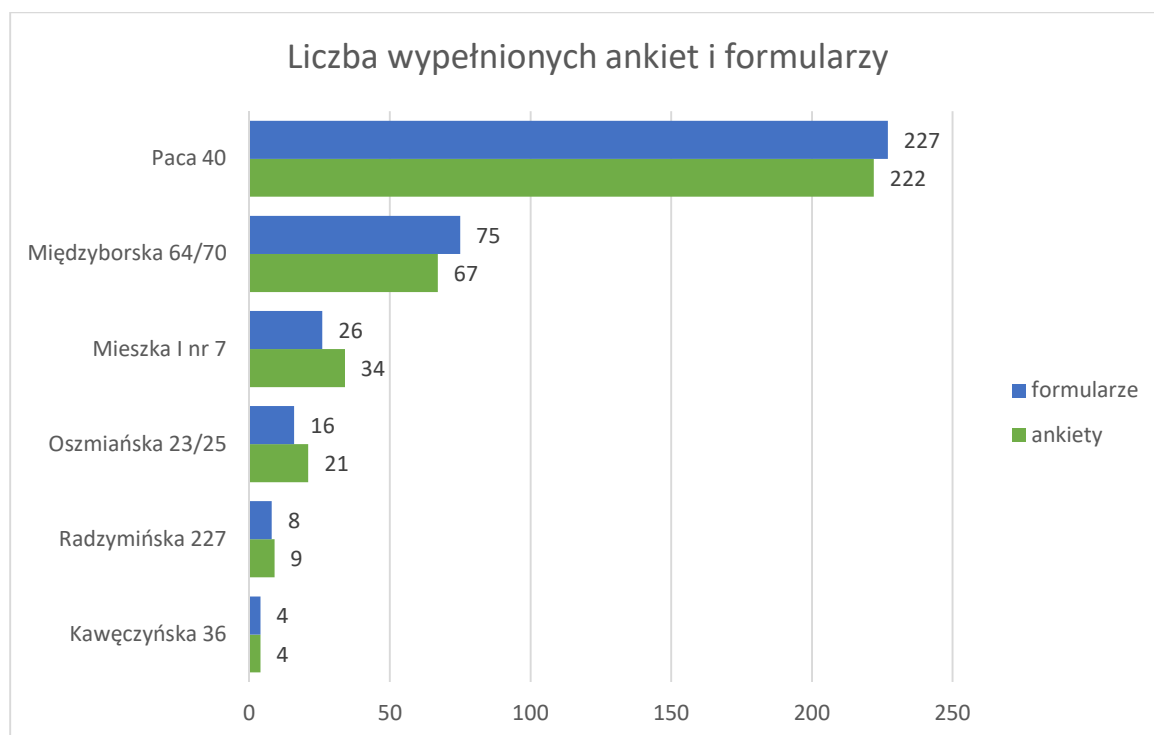
Celem konsultacji społecznych, co do zasady, jest wypracowanie wraz z mieszkańcami takich rozwiązań funkcjonalno-użytkowo-technicznych danego przedsięwzięcia, które będą uwzględniały potrzeby każdej zainteresowanej strony przy jednoczesnym zachowaniu pewnego kompromisu. Przeprowadzone konsultacje społeczne dotyczące odcinka obwodnicy śródmiejskiej spotkały się z dużym zainteresowaniem okolicznych mieszkańców, co potwierdza zasadność ich organizacji, wysoką skuteczność akcji informacyjnej oraz silną potrzebę nawiązywania i utrzymywania dialogu społecznego pomiędzy inwestorem a mieszkańcami. Obecność na spotkaniach liczego grona konsultantów pozwoliła zapewnić merytoryczną dyskusję oraz indywidualne podejście do uczestników. Z uwagi na szeroki zakres przygotowywanej inwestycji, niezwykle ważne było stworzenie warunków do swobodnej rozmowy z każdą zainteresowaną osobą, ponieważ trudno byłoby wskazać zagadnienia, które w równym stopniu interesowały wszystkich odwiedzających; formułowane podczas spotkań pytania i postulaty dotyczyły zazwyczaj fragmentu inwestycji przebiegającego w sąsiedztwie zamieszkania osoby zainteresowanej.

Oceny pozytywne poszczególnych elementów konsultacji wystawiło średnio 85,7% osób wypełniających ankiety. Wskazuje to na właściwie dobraną formę konsultacji oraz dobrą ich organizację (szczegółowe wyniki przeprowadzonej ankiety ujęte są w części 8. Ewaluacja konsultacji społecznych). Wysoka frekwencja w trakcie dyżurów konsultacyjnych oraz duża liczba otrzymanej korespondencji umożliwiły zgromadzenie licznych uwag i postulatów, które pozwolą w najwyższym możliwym stopniu dostosować rozwiązania projektowe do oczekiwań mieszkańców. Należy jednocześnie zauważyć, że różnorodność opinii i postulatów (często ze sobą sprzecznych) wskazuje na rozbieżną wizję nowej drogi wśród mieszkańców, którzy uczestniczyli w procesie konsultacyjnym. Trwające działania projektowe mają zakończyć się w 2019 roku. Do tego czasu wypracowywany będzie ostateczny projekt drogi i w procesie tym projektant oraz inwestor będą korzystali z wiedzy zgromadzonej podczas konsultacji.

8. Ewaluacja konsultacji społecznych

Frekwencja

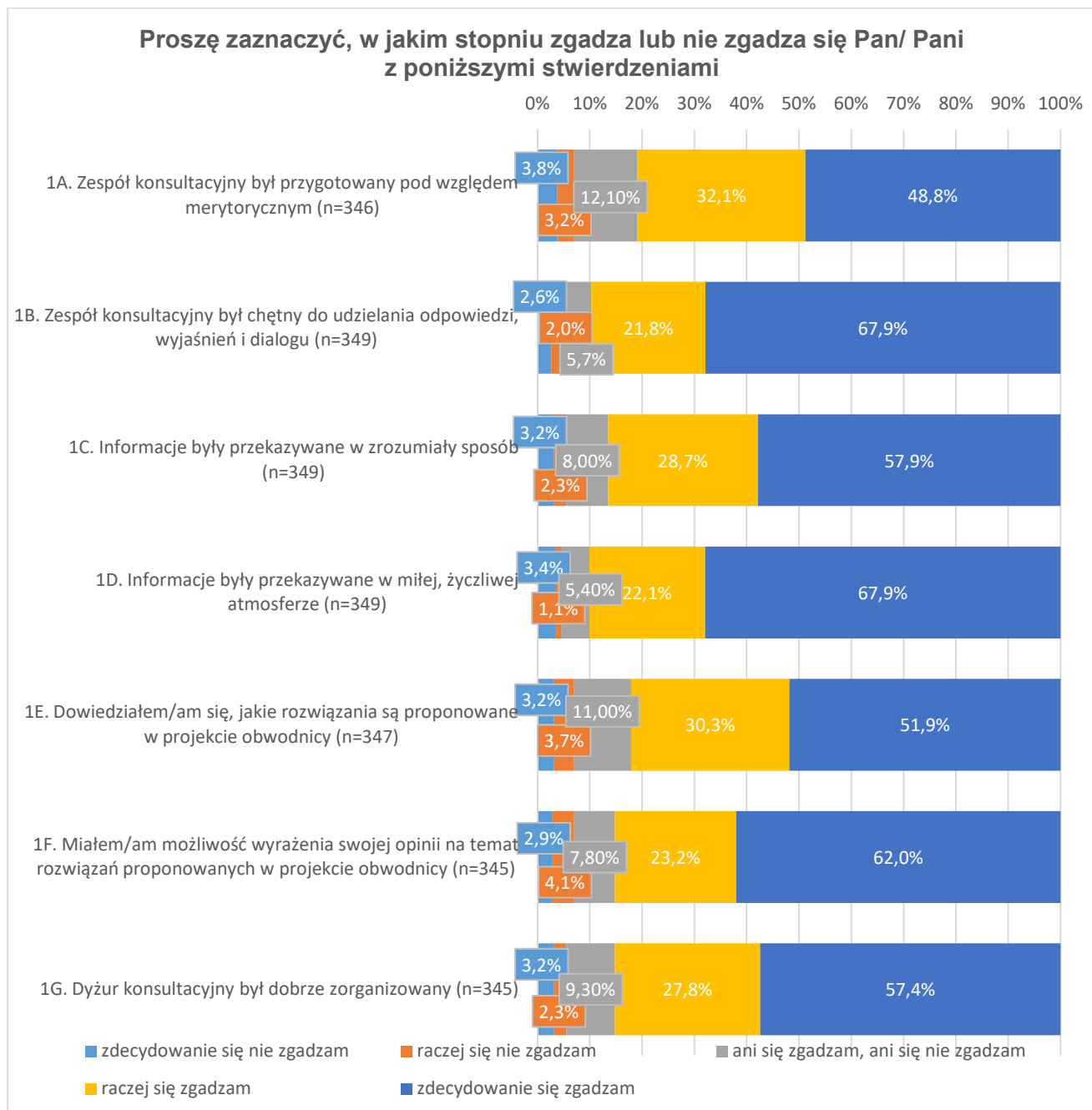
Łącznie w trakcie dyżurów konsultacyjnych mieszkańcy złożyli 356 formularzy konsultacyjnych (na oryginalnym formularzu lub w innej formie pisemnej, niekiedy wraz z załącznikami zawierającymi np. propozycje koncepcji lub oświadczenia) i 357 ankiet ewaluacyjnych. Rozkład liczby uzyskanych formularzy i ankiet w zależności od lokalizacji dyżuru konsultacyjnego przedstawiono na rysunku poniżej. Jak wynika z danych, największą frekwencję odnotowano na dyżurach na Pradze-Południe, w szczególności dyżury konsultacyjne w Centrum PACA 40 zgromadziły łącznie większą liczbę uczestników niż we wszystkich pozostałych lokalizacjach razem wziętych.



Ocena poszczególnych wymiarów konsultacji społecznych

W pierwszej części ankiety uczestnicy poproszeni zostali o odniesienie się do siedmiu stwierdzeń opisujących różne wymiary konsultacji społecznych (w tym sposób ich prowadzenia oraz organizację), wykorzystując pięciostopniową skalę Likerta (to jest: 1-zdecydowanie się nie zgadzam; 2-raczej się nie zgadzam; 3-ani się zgadzam, ani się nie zgadzam; 4-raczej się zgadzam; 5-zdecydowanie się zgadzam).

Uczestnicy wysoko ocenili poszczególne wymiary konsultacji – oceny pozytywne (to jest odpowiedzi: zdecydowanie się zgadzam i raczej się zgadzam) wskazało średnio 85,7% ankietowanych, zaś oceny negatywne – średnio 5,8%.



łącznie ze stwierdzeniem, że zespół konsultacyjny był przygotowany pod względem merytorycznym zgodziło się (raczej lub bardzo) 80,9% uczestników konsultacji, a 6,9% nie zgodziło się z nim (raczej lub bardzo). 12,1% nie miało jednoznacznej opinii.

Ze stwierdzeniem, że zespół konsultacyjny był chętny do udzielania odpowiedzi, wyjaśnień i dialogu zgodziło się łącznie (raczej lub bardzo) 89,7% uczestników konsultacji, zaś nie zgodziło się (raczej lub bardzo) 4,6% odpowiadających. 5,7% osób nie miało jednoznacznej opinii.

łącznie 86,5% uczestników zgodziło się (raczej lub bardzo) ze stwierdzeniem, że informacje były przekazywane w zrozumiały sposób, a nie zgodziło się (raczej lub bardzo) 5,4% odpowiadających. 8% odpowiadających nie miało jednoznacznej opinii.

łącznie 90% uczestników zgodziło się (raczej lub bardzo) ze stwierdzeniem, że informacje były przekazywane w miłej, życzliwej atmosferze i był to najwyżej oceniony przez uczestników wymiar konsultacji społecznych. Z powyższym stwierdzeniem nie zgodziło się (raczej lub bardzo) 4,6% odpowiadających. 5,4% odpowiadających nie miało jednoznacznej opinii.

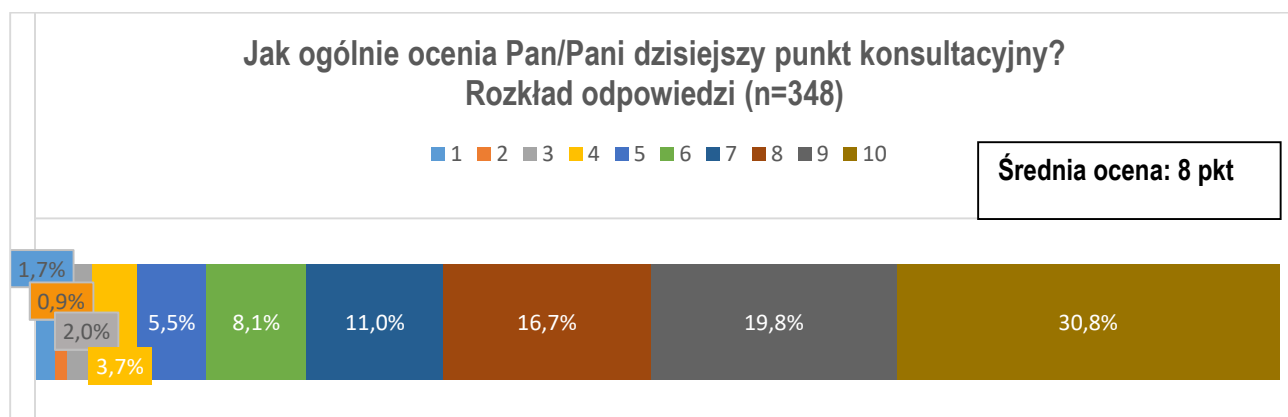
Ze stwierdzeniem: dowiedziałem/am się, jakie rozwiązania są proponowane w projekcie obwodnicy zgodziło się łącznie (raczej lub bardzo) 82,1% uczestników konsultacji, zaś nie zgodziło się (raczej lub bardzo) 6,9% uczestniczących. 11% odpowiadających nie miało jednoznacznej opinii.

Ze stwierdzeniem: miałem/am możliwość wyrażenia swojej opinii na temat rozwiązań proponowanych w projekcie obwodnicy zgodziło się (raczej lub bardzo) 85,2% odpowiadających, zaś przeciwną opinię wyraziło 7% uczestniczących. 7,8% odpowiadających nie miało jednoznacznej opinii.

Co do oceny organizacji dyżurów konsultacyjnych, **ogółem 85,2% uczestników zgodziło się ze stwierdzeniem, że dyżur konsultacyjny był dobrze zorganizowany**, 5,5% uczestników miało opinię przeciwną, zaś 9,3% nie wyraziło jednoznacznej oceny.

Ocena ogólna konsultacji społecznych

Ogólnie konsultacje ocenione zostały średnio na 8 punktów (w skali od 1 do 10), zaś trzy najwyższe oceny otrzymały łącznie 67,2% wskazań.



Uczestnicy mogli również w odpowiedzi na pytania otwarte wskazać elementy konsultacji, które najbardziej im się podobały oraz takie, które podobały im się najmniej lub w których dostrzegli braki.

Najczęściej uczestnicy dostrzegali takie **pozytywne elementy konsultacji** jak:

- uprzejmość, życzliwość, otwartość i zaangażowanie konsultantów, dobra atmosfera w trakcie dyżurów;
- przygotowanie merytoryczne konsultantów, wyczerpujące, merytoryczne, rzeczowe wyjaśnienia;

- czytelny sposób zaprezentowania inwestycji, materiały pomocnicze (plansze, mapy, prezentacja multimedialna);
- możliwość bezpośredniej rozmowy z osobami odpowiedzialnymi za inwestycję, duża liczba konsultantów.

Główne wskazania **brakujących lub negatywnie ocenianych przez uczestników elementów** to:

- brak szczegółowych informacji (np. analiz hałasu, prognoz ruchu, analiz środowiskowych, zasad organizacji ruchu na czas inwestycji);
- brak alternatywnych wariantów do wyboru, brak analiz dotyczących wariantów alternatywnych;
- brak ogólnej prezentacji wprowadzającej;
- elementy organizacji (hałas, gwar).

Główne źródła informacji o konsultacjach społecznych

Uczestnicy wskazali również główne źródła, z których czerpali informacje o konsultacjach społecznych: najczęściej wymieniano plakaty i ulotki, informacje od rodziny, znajomych i sąsiadów, media oraz – z niemal porównywalną liczbą wskazań – dedykowaną stronę Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych obwodnica.zmid.waw.pl.

