

Ip.	DATA	POSTULAT	ROZSTRZYGNIECIE	ODPOWIEDZ
1	25.10.2017	Proszę o bezpośrednie połączenie obwodnicy z ulicą Pratulinińską. Pozwoli to na szybki wyjazd z "obwodnicy Targówka" w stronę ulicy Radzyminskiej czy Ronda Wiatraczna.	uwaga nieuwzględniona	Trasa obwodnicy śródmiejskiej krzyżuje się z ulicami o znaczeniu ponadlokalnym i tranzytowym. Połączenie obwodnicy z lokalną ulicą Pratulinińską jest nieuzasadnione oraz niezgodne z warunkami technicznym jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie".
2	25.10.2017	Proszę o bezpośrednie połączenie projektowanej i wkrótce budowanej ścieżki rowerowej na "obwodnicy Targówka" ze ścieżką wzdłuż ulicy Pratulinińskiej i dalej połączonej ze ścieżką na Radzyminskiej i dalej do Ronda Wiatraczna.	uwaga do dalszych analiz	Wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej przewiduje się powstanie ciągłej ścieżki rowerowej, także wzdłuż przebudowywanego fragmentu ulicy Pratulinińskiej projekt zakłada powstanie ścieżki. Decyzja o połączeniu ścieżek rowerowych zostanie podjęta na etapie uzgadniania projektu.
3	25.10.2017	<ul style="list-style-type: none"> • obwodnica powinna być jak najmniej uciążliwa jeśli chodzi o hałas (np. ekrany) • wyposażona koniecznie w drogi dla rowerów i pasy zieleni • możliwie bezkolizyjne skrzyżowania, aby uniknąć przewidywanych ogromnych korków (tunele, wiadukty), • wyposażona w zatoki przystankowe celem późniejszego zaplanowania połączeń komunikacji miejskiej, • tam gdzie będzie to konieczne wyposażona w windy bądź podjazdy dla osób poruszających się na wózkach 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga do dalszych analiz 2. uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją 3. uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją 4. uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją 5. uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 2. W projekcie uwzględniono dwustronne ścieżki rowerowe na odc. od ul. Grenadierów do ul. Szaserów na dalszym odcinku ścieżka jest jednostronna. 3. Przecięcia trasy obwodnicy śródmiejskiej z istniejącymi ulicami przewidziano w postaci węzłów drogowych z bezkolizyjnym prowadzeniem ruchu wzdłuż obwodnicy. Skrzyżowania jednopoziomowe występują jedynie na przecięciu z ul. Księżnej Anny oraz Trasą Świętokrzyską, co wynika z ograniczeń terenowych dla powstania ww. węzłów. 4. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej przewidują poprowadzenie komunikacji autobusowej. 5. Projekt budowlany obwodnicy śródmiejskiej będzie zgodny ze Standardami dostępności dla Miasta Stołecznego Warszawy oraz Standardami i wytycznymi projektowymi i wykonawczymi infrastruktury dla pieszych.
4	26.10.2017	Możliwość skrętu z ul. Kobielską w ul. Wiatraczną również w lewo w obu kierunkach, a nie tak jak jest na wizualizacji, tylko w prawo. Obecnie ruch taki nie generuje korków, a ograniczenie możliwości skrętu spowoduje, że wszyscy kierowcy będą musieli kierować się w stronę ul. Garwolińskiej i jeździć przez rondo Wiatraczna, co tylko spowoduje większy ruch, a tym samym niepotrzebne korki.	uwaga przekazana do dalszych analiz	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską; możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z BPMiT.
5	26.10.2017	Teraz jedyną opcją by od Wiatracznej dostać się obwodnicą na Radzyminską będzie przejazd Św. Anny i dalej Rzeczną i Rozwadowskiego. Widzę tam (na Św. Anny) zwięzienie do jednego pasa przed rondem i dają dolary za orzechy, że od tego miejsca będzie codziennie gigantyczny korek, bowiem kierować się tamtędy będą samochody z nowej Trasy Świętokrzyskiej, oraz z obwodnicy od Wiatracznej i od strony ronda Żaba. A tam tylko jeden pas... A to nie koniec niespodzianek, bo obecnie Rieczna ma tylko jeden pas, a nie słyszałem o planach poszerzenia (choć miejsce jest), więc cały ruch w kierunku Radzyminskiej z obwodnicy i Zabranieckiej trafi w tę ulicę. Reasumując, bardziej się będzie opłacało jechać Targową i tam wjechać w Al. Solidarności, niż tkwić w mega korku na Riecznej. Tym bardziej, że część samochodów jadących od Wiatracznej może pojechać obwodnicą do Żaby, więc na Targowej będzie luźniej.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	<p>Zaprezentowany wariant budowy obwodnicy śródmiejskiej uwzględni połączenie trasy obwodnicy z ul. Radzyminską, w postaci węzła drogowego.</p> <p>Ul. Ks. Anny przed projektowanym rondem zostanie poszerzona do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku.</p>
6	27.10.2017	Sprzeciwiam się kategorycznie budowie obwodnicy. Jest ona zagrożeniem dla bezpieczeństwa mieszkańców. Powodów na nie jest wiele: <ul style="list-style-type: none"> • nie uwzględnianie w wizualizacjach nowo powstałych budynków - zakłumajecie rzeczywistość np w jednym z projektów "pominięto" wjazd na osiedle gdzie mieszkam - tak jak byście wcale nie brali pod uwagę mieszkańców • nie przeprowadzono żadnej ekspertyzy tego terenu • rozumiem że należy modernizować infrastrukturę ale myślę, że podobnym nakładem kosztów można zrobić to na całej długości w tunelu podziemnym - tzn tunel do samych torów a nie jak teraz tylko do Dwernickiego gdzie tunel kończył by się na wysokości szpitala i hałas i smród samochodów tuż obok moich okien nowego bloku 	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
7	27.10.2017	Cieszę bardzo informacją, że realizacja obwodnicy po praskiej stronie jest kontynuowana. Mam jednak kilka uwag, które wymieniam poniżej. 1. Grenadierów - powinien być tunel i zapewniony zjazd na rondo Wiatraczna z tunelu, a nie wjazd do tunelu za Grenadierów. Myślę sobie, że ruch z Grenadierów na obwodnicę	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja dwupoziomowego skrzyżowania obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grenadierów wpłynie korzystnie na płynność ruchu, zarówno na odcinku tunelowym jak i na poziomie terenu. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i

		<p>będzie mniejszy niż z TŁ na rondo Wiatraczna. Dzięki tunelowi pod skrzyżowaniem ruch płynnie pójdzie na ciąg główny obwodnicy i drogi zjazdowe za nim (Grochowska i Waszyngtona) mają dość dużą przepustowość, więc korki na zjazdach oczywiście będą, ale jest szansa, że będą w miarę znośne,</p> <p>2. odcinek rondo Wiatraczna - tory kolejowe - skoro ciąg główny idzie tunelem, to dłaczego ulica Wiatraczna nie ma lewoskrętów za wyjątkiem Dwernickiego? Robimy nową Cybernetyki z wiecznie zakorkowanym rondem z Postępu?? Skoro powstaje droga dla ruchu lokalnego, to oddajmy ją do tego ruchu. Inaczej Szaserów i Dwernickiego stanie na lewoskrętach. Z Chranowskiego jest ten problem, że tam musi droga wyjść z tunelu i wspiąć się na wiadukt - innego rozwiązania niż przejazd pod wiaduktem tam się nie uda, więc to rozwiązanie musi być najefektywniejsze (wydaje się, że jest),</p> <p>3. skrzyżowanie z Ks. Anny - skoro to ma być główny zjazd dla tej części Targówka i popularny skrót do Rembertowa, to możemy chyba przewidywać na nim dużego ruchu. Wydaje mi się, że oczekiwanie wiaduktu, by zwiększyć przepustowość relacji skrajnych, to nie są fanaberie i zbędne wydatki.</p> <p>4. skrzyżowanie z TŚ – tutaj chyba nie bardzo jest pomysł, co z tym fantem zrobić (znaczy takim, że nie będzie przedłużenia TŚ na północ). W takim układzie relacje skrajne muszą być dwupasowe, no i zielona strzałka koniecznie musi być (lub skręt przed skrzyżowaniem).</p> <p>5. na rysunku nie dostrzegam zatok autobusowych - czy to oznacza, że nie jest przewidywany ruch autobusowy na jezdniach głównych?</p>	<p>3. uwaga nieuwzględniona</p> <p>4. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdnii obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>2. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z BPMiT.</p> <p>3. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie.</p> <p>4. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej przewidują poprowadzenie komunikacji autobusowej.</p>
8	28.10.2017	<p>1. Skrzyżowanie z grenadierów - powinien być tunel. W tym miejscu powinien być tunel/wiadukt (raczej tunel). W zaproponowanym kształcie będzie to powtórzenie sytuacji z Pomnika Lotnika - w szczycie w tunelu będzie korek. Mamy ładny bezkolizyjny ciąg od Niepodległości, kawałek dalej robimy tunel pod Wiatraczną - pozostawienie skrzyżowania pomiędzy jest błędem. Proponuję zejść z ciągiem głównym pod Grenadierów, krótki tunel, dalej otwarty wykop i łącznie Grenadierów <->tunel pod Wiatraczną lub tunel pod grenadierów <-> Wiatraczna - tu trzeba by zrobić symulację i wybrać co będzie lepsze.2. Wiatraczna nad tunelem. Rozumiem brak przejazdu na wprost w ciągach ulic Kobielska/Prochowa/M.Paca/Nizinna, proponuję wprowadzić możliwość zawracania z obu stron przed skrzyżowaniami, to znaczy na północy zawrotka pomiędzy Niziną a Szaserów a na południu zawrotka na wysokości przystanków przed Rondem Wiatraczna. Znacznie ułatwi to ruch chcącym wyjechać w lewo, ograniczy straty czasu (zwłaszcza zawrotka przy Rondzie)3. Skrzyżowanie z Księżnej Anny. Uwaga podobnie jak w punkcie 1 - postuluję przewidzieć miejsce na wiadukt (tereny przemysłowe - tunel byłby rozrzuconością) i wykonać to w formie pozwalającej na łatwe późniejsze wybudowanie wiaduktu (podobnie jak na skrzyżowaniu Lazurowa/Górczewska i Lazurowa/Pończyńska)4. Skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską. Tu również postuluję pozostawić rezerwę na wiadukt. W proponowanym rozwiązaniu okolice ul. Księcia Ziemowita/Kauflandu mają drastycznie pogorszoną dostępność do Trasy Świętokrzyskiej względem stanu obecnego (jak już zostanie otwarta....).Postuluję tymczasowo (do czasu wybudowania dalszego ciągu TŚ) podłączyć drogę lokalną do skrzyżowania Obwodnicy z TŚ (grafika w załączeniu). Rozwiązanie to szczegółowo opisałem na forum skyscrapercity.com. Zakładając zakaz lewoskrętów OŚ<->DD skrzyżowanie da się obsłużyć trzema fazami, tak jak klasyczne skrzyżowanie "T".5. Przesadny rozmiar węzła z ul. Radzywińska. Nie bardzo rozumiem skąd pomysł na węzeł typu trójkąt - skoro i tak ma się skończyć skrzyżowaniem to budowa trzech wiaduktów dla łącznic jest pozbawione sensu.Można odsunąć trasę od torów i zmieścić normalną półkoniczynę. Wówczas mamy o 3 wiadukty mniej do wybudowania. Może to też zmniejszyć ingerencję w teren ROD. Na życzenie mogę to naszkicować - podobnie jak skrzyżowanie z TŚ.</p>	<p>1.uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p> <p>3. uwaga nieuwzględniona</p> <p>4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5.uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Realizacja dwupoziomowego skrzyżowania obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grenadierów wpłynie korzystnie na płynność ruchu, zarówno na odcinku tunelowym jak i na poziomie terenu. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdnii głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdnii obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>2. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z BPMiT.</p> <p>3. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie.</p> <p>4.Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów.</p> <p>5.Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
9	29.10.2017	<p>1. Jeśli na planowanym odcinku nie wybuduje się buspasa to po wpuśczeniu ruchu z Targówka wszyscy staniami w korku.</p> <p>2. Na wiadukcie są przystanki nad linią kolejową do Otwocka z dojściem do PKP Wiatraczna, co z przystankami nad/w pobliżu linią do Rembertowa i zejście na PKP Utrata-</p>	<p>1. uwaga częściowo zgodna z przedstawioną koncepcją</p> <p>2. uwaga uwzględniona</p>	<p>1. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chranowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>2. Zostanie umożliwiona komunikacja pieszka i rowerowa terenów Koziej Górki z</p>

		<p>kiedyś zapewne powstanie czy wtedy będą przebudowywać za kolejne miony i zamkną przejazd na 2lata?. Zapewne nie planują przystanku autobusowego i zejść na PKP Utrata, bo nie wiadomo kiedy i gdzie dokładnie powstanie. Nikt zapewne nie kontaktuje się z kolejarzami i nie naciska na wskazanie konkretnego położenia PKP Utrata, bo chcą budować jak najtaniej. Ten przystanek planowany jest od dawna, ale jak to na kolei- póki co żadnych konkretów. Może powstanie za kilka, a może kilkanaście lat. Skomunikowany przystanek autobusowy na przedłużeniu obwodnicy na pewno przyspieszyby powstanie PKP Utrata. A w przyszłości oszczędziło miliony złotych, o ile w ogóle realne będzie zamknięcie obwodnicy i dobudowanie zejść i przystanków.</p> <p>3. Tunel powinien kończyć się za Grenadierów.</p> <p>4. Przesiadki na Wiatraku w komunikację miejską powinny być jak najbliżej.</p>	<p>3. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>wiaduktem w ciągu obwodnicy.</p> <p>3. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>4. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p>
10	30.10.2017	<p>1. Dlaczego wschodni odcinek ul. Prochowej został zaślepiiony?</p> <p>2. Czy liczba legalnych miejsc parkingowych się zmieni? (posiadam samochód, parkuję na prywatnym miejscu w garażu, ale nielegalne parkowanie jest dużym i niezauważalnym przez SM problemem okolicy)</p> <p>3. W jaki sposób zostaną skompensowane tereny zielone zajęte pod budowę? (w tym ogródki z placami zabaw)</p> <p>4. Czy wzdłuż Wiatracznej przewidziano nasadzenia dużych drzew, jeśli tak, to jakich? (czy jako mieszkańcy nie spotkamy się z problemem, że drzewa kolidują z instalacjami podziemnymi?)</p> <p>Moje wątpliwości/sugestie:</p> <p>1. Wschodni odcinek Prochowej można by zaprojektować jako jednokierunkowy, w kierunku wschodnim. Wtedy zjazd z Wiatracznej byłby w Prochową (w prawo), na ulicy można by wyznaczyć legalne miejsca parkingowe po północnej stronie jezdni, a po południowej posadzić drzewa, których tutaj tragicznie brakuje. Wilk syty i owca cała, a z punktu widzenia drożności Wiatracznej - bez znaczenia (skręt w prawo)</p> <p>2. Wielokrotnie powtarzany już problem - brakuje przejść dla pieszych przez Wiatraczną. W tunelu mamy trasę niemalże ekspresową, ale po to, żeby na powierzchni zostało miasto. Nie będzie zgody mieszkańców na pół kilometra między przejściami dla pieszych i nie ma się co nam dziwić... Obecnie jest to już gotowa tkanka miejska, jeżeli przetniecie ją szeroką arterią, lokalnie będzie to odbierane jako strata. Rozumiem, że nowa Wiatraczna doprowadza lokalny ruch do wyjazdu z tunelu przy Szaserów, ale spowolnienie ruchu na jej powierzchni nie spowoduje dramatycznych strat dla kierowców, a utrudni życie tubylcom.</p> <p>3. Punkt powiązany z 2) w jaki sposób planuje się utrzymać prędkość 50km/h na powierzchni Wiatracznej? Po poszerzeniu i zatraceniu lokalnego charakteru, droga będzie zachęcać do szybkiej jazdy. Usunięcie przejść z powierzchni ziemi na długim odcinku, tylko podkreśli 'przelotowy' charakter drogi. A przecież, przelotowa, to jest trasa w tunelu!</p> <p>Reasumując: Razem z sąsiadami, chcielibyśmy, żeby droga na powierzchni zachowała lokalny charakter: tj. była obsadzona wysoką zielenią, były zachowane przejścia dla pieszych (co najmniej jedno dodatkowe na wysokości ul. Paca), ruch był uspokojony. Rozumiem konieczność budowy trasy, rozumiemy, że jezdnie muszą mieć dwa pasy. Nie zamierzamy być NIMB'ami, ale liczymy na poważne konsultacje, których ta wiadomość jest również wyrazem. Jeżeli nasze postulaty są niemożliwe do zrealizowania, prosimy o udokumentowane powody.</p>	<p>1. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji</p> <p>2. uwaga uwzględniona</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>• zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej przewidują połączenie wschodniego odcinka ul. Prochowej z ul. Wiatraczną poprzez skrzyżowanie „na prawe skrety” (wstępne plany sytuacyjne są dostępne na stronie internetowej ZMID w zakładce Zadania w przygotowaniu); przedmiotem konsultacji społecznych jest również kwestia skomunikowania obwodnicy z ulicami już istniejącymi;</p> <p>• w prezentowanych rozwiązaniach przewidziano budowę około 100 miejsc postojowych na odcinku od ul. Międzyborskiej do układu torowego Kozia Górka; lokalizację zatok postojowych pokazano na planach sytuacyjnych i są one wynikiem wniosków wspólnot mieszkaniowych przekazanych w trakcie trwania diagnozy lokalnej; w ramach przeprowadzanych konsultacji społecznych konsultowane są rozwiązania dotyczące lokalizowania miejsc postojowych;</p> <p>• zaproponowane rozwiązania przewidują nasadzenia zieleni niskiej oraz wysokiej wstępnie ustalona rezerwa terenu pod planowaną zieleni pokazana została na planach sytuacyjnych); przedmiotem konsultacji społecznych jest również kwestia zagospodarowania przestrzeni w rejonie planowanej drogi.</p> <p>1. Wschodni odcinek ul. Prochowej znajduje się poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej.</p> <p>2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.</p> <p>3. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p>
11	30.10.2017	<p>* Skrzyżowanie z ulicą Grenadierów powinno być dwupoziomowe, gdyż zostawienie tam sygnalizacji świetlnej zniweczy część zalet obwodnicy. Sygnalizacja może powodować zator, który kierowcy będą chcieli omijać i będzie to powodowało rozpyływanie się ruchu po okolicy zamiast koncentrowania go na obwodnicy.* Dlaczego w kilku miejscach przy przejściu z 3 na 2 pasy jezdni zanika prawy pas a nie lewy? Zawsze w takich przypadkach powinien zanikać lewy, ponieważ zanikający prawy powoduje, że kierowcy nie trzymają się prawego pasa co powoduje większy chaos na drodze.* Czemu na Wiatracznej między rondem a Dwernickiego żadną z przecznicy nie da się przejechać na wprost? Dodatkowo górne jezdnie nad tunelem w tym miejscu wyglądają na przeskalowane. Czy nie wystarczy</p>	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>3. uwaga uwzględniona; uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Realizacja dwupoziomowego skrzyżowania obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grenadierów wpłynie korzystnie na płynność ruchu, zarówno na odcinku tunelowym jak i na poziomie terenu. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>2. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę – trzeci pas jako bus pas, który</p>

		tam po jednym pasie w każda stronę? Główny ruch i tak będzie szedł dołem tunelem.		został zakończony przystankiem autobusowym. 3. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; przyjęta liczba pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń ruchu. 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 przeznaczaniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe.
12	30.10.2017	Dlaczego nie jest planowane skrzyżowanie bezkolizyjne z Trasą Świętokrzyską? To niedorzeczne aby przez budynek przy ul. Siarczanej 6, codziennie tysiące osób stało w korkach!!! Proszę o odpowiedź czy nie da się coś zrobić z tym budynkiem (zburzyć, przesunąć, ewentualnie zbudować wiadukt nad nim, lub w jego pobliżu).	uwaga nieuwzględniona	Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów.
13	31.10.2017	Proszę zwrócić uwagę, że prezentowana wizualizacja trasy nie uwzględnia obecnie wybudowanych 5 osiedli bloków na skrzyżowaniu Wiatracznej i Chrzanowskiego (2 etapy Profbud i 3 a niedługo etapy Mała Praga). W projekcie nie widać również żadnych paneli lub tunelu odgradzającego tą trasę od nowych bloków. Pomysłem było by wyjście z tunelu przykryte zamkniętym szklanym rękawem na wzór trasy Toruńskiej. Alternatywą dla drogiego tunelu wzdłuż ul. Wiatracznej mógłby być na pewnym odcinku tunel odkrywkowy z lekkim przykryciem zagospodarowany np. kładkami dla pieszych.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
14	31.10.2017	Niezmiernie cieszę się z nowego wariantu Obwodnicy Śródmiejskiej. Przesunięcie Obwodnicy w stronę nasypu kolejowego jest pomysłem niezmiernie sensownym - uchroni główne osiedle mieszkaniowe Targówka Fabrycznego przed degradacją i zapewni mu dodatkowe możliwości rozwoju. Moje jedyne uwagi i zastrzeżenia dotyczą, w kontekście naniesionej zmiany, jedynie kosmetyki rozwiązania. Pierwsza z uwag dotyczy problemu lokalnych połączeń międzypodziemnych w Warszawie. Problem jest powszechnie znany i borykają się z nim na co dzień setki tysięcy Warszawiaków. Bariery takie jak Skarpa Wiślana, cieki wodne, drogi ruchu przyspieszonego i linie kolejowe przecinane są przejazdami z rzadka i często są to jedynie wielkie arterie. W efekcie ruch lokalny pomiędzy blisko położonymi obszarami często musi odbywać się trasami przelotowymi, co wiąże się ze znacznym nadkładaniem drogi i czasu, a także z większym 'korkowaniem' tras przelotowych. W wypadku Targówka najistotniejszą z tego typu barier jest Linia Kolejowa numer 9, która odcina skutecznie tę dzielnicę od dzielnic centralnych. Aktualny projekt Obwodnicy Śródmiejskiej niestety konserwuje ten stan rzeczy. W związku z tym usilnie postuluję naniesienie zmian w projekcie polegających na połączeniu, w ramach lokalnych ciągów komunikacyjnych, ulicy Pratulickiej z ulicą Stalową oraz ulicy Ziemowita z ulicą Łomżyńską. Druga uwaga dotyczy likwidacji ul. Naczelnikowskiej. Uważam, że rozwiązanie to nie jest konieczne. Obwodnicę należy dosunąć jeszcze o ok 10 metrów w stronę Linii Kolejowej numer 9, a samą ulicę Naczelnikowską zwięzić jedynie do przekroju 1x2, z ewentualnymi lewoskrętami. Zwracam w tym punkcie uwagę na fakt, że szerokość jednojezdniowej ulicy w liniach rozgraniczających to raptem 10-12 metrów. Mówiąc kolokwialnie, gra jest warta świeczki. Trzecia uwaga dotyczy skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską. W tym punkcie moje obawy dotyczą przepustowości zaproponowanego rozwiązania. Czy takie rozwiązanie zapewni faktycznie przepustowość właściwą dla klasy obu dróg i przewidywanego natężenia ruchu? Czwarta uwaga dotyczy przebiegu łącznic w obrębie węzła z ulicą Radzywińska. W proponowanym układzie łącznice zajmują znaczną ilość terenu, co wiąże się m.in. z większymi kosztami wywłaszczeń, oraz z wykluczeniem większego obszaru miasta z normalnego użytkowania (np. w ramach zabudowy mieszkaniowej albo zieleni zagospodarowanej). Być może dałoby się w tym rejonie zaproponować bardziej zwarte rozwiązanie?	1. uwaga poza zakresem konsultacji 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga nieuwzględniona 4. uwaga do dalszych analiz	1. Połączenia ul. Pratulickiej z ul. Stalową oraz ul. Księcia Ziemowita z ul. Łomżyńską są poza zakresem obszarowym inwestycji. 2. Rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej zostały maksymalnie odsunięte od linii kolejowej na odległość umożliwiającą zachowanie zabudowań zlokalizowanych po północnej stronie ul. Naczelnikowskiej (postulat zgłoszony przez PKP). 3. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów. 4. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.

		Apeluję o współpracę z Polskimi Liniami Kolejowymi, a w razie braku chęci do takiej współpracy po stronie PLK, o publiczne nagłaśnianie problemu.		
15	01.11.2017	<p>1. Dlaczego na skrzyżowaniach z Trasą Świętokrzyską i Księżnej Anny nie ma bezkolizyjnych skrzyżowań (wiadukty?) - w zaproponowanym wariantcie będą się tam tworzyły spore korki. Przez to Obwodnica trochę nie bardzo będzie spełniała swoją rolę - jako szybkiego dojazdu do Centrum.</p> <p>2. Estakada, którą będzie się zjeżdżać do/z Radzywińskiej - jej wylot jest jeden i jest zrobiony jako skrzyżowanie - przy tym rozwiązaniu w godzinach szczytu będą się w tym miejscu robiły duże korki. Nie ma chyba miejsca na drugą estakadę, ale może dałoby się zaplanować jakoś inaczej tą jedną, aby usprawnić ruch?</p>	<p>1. uwagi nieuwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie.</p> <p>2. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
16	01.11.2017	<p>1. Skrzyżowanie z trasą Świętokrzyską: To chyba największe kuriozum tego projektu: skrzyżowanie dwóch dużych tras szybkiego ruchu: obwodnicy Śródmiejskiej i Trasy Świętokrzyskiej zaplanowano jednopoziomowo. Zamiast bezkolizyjnych wiaduktów czy tuneli będą światła i strzałki do skrętów w lewo. To oznacza tylko jedno: gigantyczne korki na obu tych arteriach. Dlaczego nie zaplanowano tutaj wiaduktu? Bo tak jest taniej. Bo po co „jakiemuś tam” Targówkowi takie udogodnienia. I bo tuż obok, przy ul. Siarczanej 6, znajduje się willa objęta ochroną konserwatora zabytków. Powstanie w niej lokalne centrum kultury – ale na razie jej remont niemiłosiernie się przedłuża. Ten sam budynek jest też powodem, dla którego nie mamy co liczyć na przedłużenie trasy Świętokrzyskiej w stronę Żabek. Patrząc, jakie komplikacje spowoduje budynek przy Siarczanej 6, możemy zacząć się zastanawiać czy naprawdę ochrona jednego domu, choćby 120-letniego, jest tego warta.</p> <p>2. Skrzyżowanie z ulicą Świętej Anny: Skoro wymyślono jednopoziomowe skrzyżowanie z trasą Świętokrzyską, to jednopoziomowe skrzyżowanie z ul. Księżnej Anny już nie dziwi, ale oznacza to tylko jedno: gigantyczne korki na obu tych arteriach.</p>	<p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>1. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów.</p> <p>2. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie.</p>
17	02.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • skrzyżowanie z ul. Radzywińską koniecznie powinno być bezkolizyjne. W proponowanym przebiegu zamiast skrócić przejazd wydłuży go i utrudni wydostanie się z Targówka. • tam gdzie to możliwe, proszę o rozważenie budowy trzech pasów zamiast dwóch. Zakładam, że jeden z nich będzie zarezerwowany wyłącznie dla autobusów. Przy jezdni dwupasmowej dla samochodów zostanie jeden pas • Proszę wyraźnie - już na tym etapie - komunikować, że jeden pas będzie buspasem wyłącznie dla transportu zbiorowego. • Złym pomysłem jest brak połączenia ul. Ziemowita z obwodnicą • Proszę o wyraźne przyspieszenie prac nad kolejnym etapem od Radzywińskiej do Ronda Żaba. Dopiero po jego ukończeniu będziemy mogli liczyć na rozwiązanie paraliżu komunikacyjnego tej części miasta. 	<p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>3. uwaga nieuwzględniona</p> <p>4. uwaga poza zakresem konsultacji</p>	<p>1. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>2. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>3. Jw.</p> <p>4. Z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewidujemy możliwości zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita.</p>
18	03.11.2017	Z wielkim zainteresowaniem zapoznałem się z projektowanymi planami przebiegu obwodnicy śródmiejskiej i chciałbym prosić o wnikliwe rozpatrzenie możliwości wykonania węzła łączącego projektowaną trasę z ulicą Kozia Górka. Połączenie to dałoby dodatkowe możliwości komunikacyjne mieszkańcom Wygody (którzy w przypadku zablokowania ulicy Chełmżyńskiej od strony ulicy Marsa i Strażackiej pozbawieni są możliwości wydostania się z osiedla). Połączenie to da także nowe możliwości rozwoju terenom przy ulicy Dudziarskiej i Chłopickiego, które obecnie są mocno zaniedbane. Korzyści dla miasta i dla mieszkańców przyłączenia Koziej Górki wielokrotnie przewyższają koszty budowy zjazdów i w perspektywie rozwoju miasta wydają się bardzo zasadne.	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na charakter terenu i jego przeznaczenie - teren techniczny metra- nie jest uzasadnione zapewnienie łącznicy pomiędzy Kozią Górką a obwodnicą śródmiejską. Przewiduje się natomiast zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych
19	05.11.2017	Domagam się tunelu zamiast estakady przy obwodnicy wiatracznej. Tunel jest	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych

		rozwiązaniem zachowującym zieleń oraz minimalizującym zanieczyszczenia. Hałas będzie dużo mniejszy i wszystkim obwodnica będzie się podobała. Ten aktualny projekt to katastrofa dla 500 mieszkańców w okolicy !! Proszę zrobić tunel pod torami. Wnioskuję o Tunel przy obwodnicy Wiatracznej. Hałas będzie uciążliwy przy estakadach dla mieszkańców Chrzanowskiego 2 którzy będą mieli estakadę przy oknach. Proszę zrobić tunel pod koleją. Aktualny stan trasy narusza ciszę mieszkańców, zieleń, ruch na Pradze południe.		obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
20	05.11.2017	Jako mieszkaniec osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozważę następujące punkty odnośnie projektu obwodnicy. Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwole to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miasto doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć. Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które plany posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
21	06.11.2017	Proszę o zaprojektowanie bardziej korzystnych rozwiązań dla mieszkańców okolicy. Najważniejsze to tunel pod torami ze względu na bardzo duże natężenie hałasu w razie budowy estakady i aż 6 pasów ruchu. Nie można być tak, że Targówek i Praga Północ mają być odciążone ale kosztem Grochowa a szczególnie osiedli przy Wiatracznej i Chrzanowskiego. Prosimy o zaplanowanie tunelu. Odnośnie planów budowy estakady to proszę jeszcze raz zbadać poziom hałasu jaki byłby po jej powstaniu oraz co również bardzo ważne- żeby ruch lokalny w naszej okolicy był zachowany (Chrzanowskiego/Dworek).	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
22	06.11.2017	Proponuję przystanek autobusowy mniej więcej w okolicy przecięcia ulic ul. Wiatraczna /ul. Chrzanowskiego	uwaga do dalszych analiz	Lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
23	07.11.2017	Zwracam się do Państwa w temacie obwodnicy śródmiejskiej Warszawy, wypowiadając się jako wieloletni a dokładnie od urodzenia mieszkaniec Warszawy obecnie mieszkający na Pradze-Południe. Znając realia, potrzeby oraz obawy mieszkańców chciałem je Państwu przedstawić oraz zadać parę pytań do projektu. Zaczynając od strony estakady w kierunku alei Stanów Zjednoczonych1. Głównym i najważniejszym postulatem mieszkańców w obrębie Wiatracznej 25, 27 oraz Chrzanowskiego 2 jaki i okolicznych bloków, jest przedłużenie budowy tunelu poza tory kolejowe aż na Targówek .Osobiście z racji że jestem mieszkańcem Wiatracznej 25, mogę się wypowiedzieć na temat obaw mieszkańców.- Brak ekspertyzy odnośnie skutków budowy oraz samych drgań od ilości samochodów z tego o wiem ze spotkania i pracownika Biura Polityki Mobilności i Transportu natężenie ruchu ma być w granicach 2500 do 3000 pojazdów/h co na pewno będzie oddziaływać na grunt w szczególności że będzie to droga tranzytowa dla całej Warszawy.- Hałas wydobywający się z wylotu tunelu który jak dowiedziałem się na Sesji Nadzwyczajnej Rady Dzielnicy Pragi Południe oraz Konsultacjach Społecznych od Zarządu	1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga przekazana częściowo do dalszych analiz 4. uwaga uwzględniona 5. brak postulatu 6. uwaga częściowo uwzględniona	Ad uwagi 1. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Ad uwagi 2. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.Ad uwagi 3. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. Ad uwagi 4. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na

	<p>Miejskich Inwestycji Drogowych będzie znacznie przekroczony od norm. Brak decyzji środowiskowej nie ułatwia nam rozmów w tym temacie, bo nikt nic nie wiem. Decyzja jeżeli już będzie a będzie uwzględnione ekrany dźwiękochłonne to będą części mieszkańców przesłaniać jakkolwiek widok.- Zanieczyszczenia spalin, które jak wiem od projektanta koncepcji, będą wydobywać się przez wyloty tunelu bez żadnych filtrów lub poprawiacz powietrza niezmiernie zanieczyszczą powietrze w tym rejonie co znacznie na gorsze zmieni komfort życia mieszkańców.- Brak możliwości włączenia się kierowców z Grochowa do obwodnicy w kierunku centrum, jedynym rozwiązaniem jest jak dotychczas włączyć się do Trasy Łazienkowskiej przez aleja Stanów Zjednoczonych.2. Brak miejsc postojowych dla samochodów mieszkańców dzielnicy ale tak że co może Państwu umknęło pracowników szpitala, pacjentów szpitala, petentów Urzędu Skarbowego Warszawa Wawer i innych którzy parkują swoje samochody przy Wiatracznej 25 oraz 27 niezależnie od pory dnia. W godzinach wieczornych nie ma miejsc by zaparkować i ludzie są zmuszeni parkować na dzikim parkingu przy bramie szpitala od ul. Wiatracznej. Średnio parkuje tam około 200 samochodów. Nadmienię jeszcze że budując Wiadukt będziecie Państwo usunąć Parking strzeżony który jest przy ul. Wiatraczna 31 gdzie też jest około 50 samochodów. Brak miejsc postojowych na samej ul Wiatraczna od „Ronda” Wiatraczna do Szaserów oraz Dwernickiego.3. Brak możliwości skrętu w lewo oraz możliwości przecięcia ul. Wiatraczna z ul. Kobielska, Prochowa, Paca, Nizinna. Mieszkańcy z zachodniej części chcąc wyjechać samochodem aby pojechać ul. Dwernickiego lub Szaserów muszą skręcić w prawo dojechać do „Ronda” Wiatraczna okrążyć je wjechać w ul. Wiatraczna i dopiero skręcić w wyżej wymienione ulice. Identyczna sytuacja jest w drugą stronę mieszkańcy Wschodniej części ulic by pojechać w kierunku „Ronda” Wiatraczna będą musieli zawracać na dosyć niebezpiecznym zawrocie na skrzyżowaniu Szaserów, Dwernickiego i Wiatracznej.- Jeżeli chcecie pozostawić ruch lokalny dzielnicy to nich to będzie ruch lokalny a nie prawie że trasa bez miejsc dla ludności mieszkającej czy robiącej nawet zakupy czy korzystających z fryzjera apteki itp.4. W Projekcie widzimy niesprawiedliwość także w stosunku co do pieszych na ul. Wiatraczna jedynymi przejściami na całej Wiatracznej są tylko 2 przejścia dla pieszych przy Kobielskiej oraz Dwernickiego/Szaserów. Mieszkańcy jak i przechodni by przejść na drugą stronę u. będą musieli przejść całą Wiatraczną by tylko dostać się na drugą stronę ulicy co będzie skutkowało przechodzenie w miejscu nie dozwolonym przez mieszkańców ulicy Wiatraczna co stwarza bardzo duże zagrożenie.5. Przebudowa „Ronda” Wiatraczna widząc projekt odnoszę wrażenie że projektant nigdy nie był (nazwijmy to poprawnie zgodnie z przepisami ruchu drogowego) na tym skrzyżowaniu . Pytania do Ronda poniżej.6. Postulat już wcześniej wypowiedziany na Sesji Nadzwyczajnej Rady Dzielnicy Pragi Południe którzy poparli wszyscy zgromadzeni w Burmistrzem Tomaszewskim na czele, że Tunel powinien zaczynać się przed Grenadierów w kierunku Targówka.- Przede wszystkim skrzyżowanie ul. Grenadierów z aleją Stanów Zjednoczonych jest bardzo kolizyjne, światła będą kolidowały z przeznaczenie obwodnicy, jeszcze nie spotkałem się by obwodnica miała światła. Powodowało to będzie bardzo duże korki co będzie wpływało między innymi na komfort mieszkańców Przyczółka Grochowskiego poprzez zanieczyszczenia i ciągły zgiełk, Pamiętajmy że ta arteria nigdy nie będzie spała.Do całego projektu mam jeszcze parę pytań na które proszę o rzetelną odpowiedź, jeżeli powinny być one skierowane do innego organu proszę o informacje do kogo mogę się z nimi zgłosić ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy zostaną przeprowadzone badania w kierunku ustalenia wytrzymałości budynków przy Wiatracznej 25 oraz 27, budynki mają po 60 lat? 2. Czy projektant z racji na możliwość przekroczenia nasilenia dźwięku po przeprowadzeniu decyzji środowiskowej dla mieszkańców Wiatracznej 25 i 27 przewidywał rozwiązanie z ekranami dźwiękochłonnymi jeżeli tak w jakiej wysokości? 3. Z racji na skrajnie niską ilość miejsc parkingowych czy istnieje możliwość wybudowania parkingu dla mieszkańców okolicznych bloków. Jeżeli tak to gdzie i w jakiej formie? 4. Czy po budowie przez jakiś określony okres będą prowadzone badania wskazujące zmianę jakości powietrza czy natężenia dźwiękowego? 5. Czy na skrzyżowaniu z Dwernickiego/Szaserów , Wiatraczna będzie możliwość 	<p>skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. Ad uwagi 6. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>Ad. 1.Na potrzeby zaprojektowania obiektów budowlanych realizowanych w ramach obwodnicy opracowana zostanie dokumentacja geologiczno-inżynierska. Zakres oraz obszar badań geologicznych uwzględnić będzie potencjalne oddziaływanie inwestycji.</p> <p>Ad. 2.Karta informacyjna przedsięwzięcia, załączona do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy śródmiejskiej w rejonie budynków Wiatraczna 25 i Wiatraczna 27 przewiduje zastosowanie tzw. cichej nawierzchni. Ekran akustyczny może być budowany wyłącznie w sytuacji wykazanych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, niemożliwych do obniżenia poprzez inne formy zabezpieczeń.Ostateczne rozwiązania dot. zabezpieczeń przeciwhałasowych będą wynikiem rozstrzygnięć zawartych w decyzji środowiskowej.</p> <p>Ad. 3. W prezentowanych rozwiązaniach przewidziano budowę około 100 miejsc postojowych na odcinku od ul. Międzyborskiej do układu torowego Kozia Górka. Lokalizację zatok postojowych przedstawiono na planach sytuacyjnych i są one wynikiem wniosków wspólnot mieszkaniowych.</p> <p>Ad. 4.Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko „W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ w przypadku gdy z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika potrzeba monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – nakłada obowiązek monitorowania, określając jego zakres, termin i obowiązki co do przedłożenia informacji o jego wynikach regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska (...).” Ponadto zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy „W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ może nałożyć na wnioskodawcę obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia oraz wskazując inne organy, którym także należy ją przedstawić”.</p> <p>Ad. 5.Na skrzyżowaniu ul. Wiatracznej z ulicami Szaserów/ Dwernickiego będzie występowała relacja zawracania, uwzględniona w fazach programów sygnalizacji świetlnej.</p> <p>Ad. 6. Zgodnie z Opisem przedmiotu zamówienia, stanowiącym załącznik do specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ), koncepcja programowa inwestycji uwzględni budowę estakad w miejscach przekroczenia kolejowych układów torowych (Kozia Górka, łącznica kolejowa nr 503 Warszawa Wschodnia Towarowa – Warszawa Wileńska – Marki).</p> <p>Ad. 7. Wjazd al. Stanów Zjednoczonych na Trasę Łazienkowską znajduje się poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy. ZMID nie może wykluczyć możliwości przebudowy styku al. Stanów Zjednoczonych z Trasą Łazienkowską w ramach innego zadania inwestycyjnego. Decyzja w tej sprawie należy do władz miasta.</p> <p>Ad. 8.Wszelkie ograniczenia ruchu dla pojazdów poruszających się po ul. Wiatracznej będą wynikały z zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu dla budowy obwodnicy. Projekt ten powinien zostać zatwierdzony w 2019 r.</p> <p>Ad. 9, 10.Analizy natężenia ruchu zostały przeprowadzone na bazie warszawskiego modelu ruchu, opracowanego dla m. st. Warszawy w 2016 r. Model warszawski uwzględni rozbudowę całej aglomeracji Warszawskiej tj. Warszawy oraz miast ościennych w różnych perspektywach czasowych. Analiza ruchu uwzględni wzrost natężenia ruchu w całym obszarze aglomeracji. Obliczenia modelowe wskazują, że</p>
--	--	--

		<p>zawracania, jeżeli tak to w jakich warunkach?</p> <p>6. Czy projektant rozważył koncepcje projektu z tunelem poza tory jeżeli tak to jak miał by wyglądać teren nad tunelem na ul. Wiatracznej od Szaserów/Dwernickiego do PKP Wiatraczna?</p> <p>7. Czy wjazd z alei Stanów Zjednoczonych na trasę Łazienkowską będzie przebudowany, gdyż jak wiemy zwęża się on do jednego pasa co będzie powodować korki aż do torów na Wiatracznej.</p> <p>8. Czy na drogach lokalnych ul. Wiatracznej będzie ograniczenie tonażu poruszających się tam pojazdów?</p> <p>9. Czy w przeprowadzonych badaniach natężenia ruchu jakie zostały przedstawione wzięto pod uwagę, bardzo szybko rozwijającą się dzielnicę Praga-Południe o nowe bloki jakie powstają przy ul. Przeworskiej, Żupniczej, Mińskiej są to duże kompleksy mieszkalne?</p> <p>10. Czy mają Państwo świadomość natężenia ruchu jaka się z większy po ukończeniu budów Nowych bloków przy ul. Przeworskiej, Żupniczej, Mińskiej,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ilości kierowców z firm na Targówku Przemysłowy np. Procter & Gamble, MANTA czy rozbudowa Spalarni Śmieci - Dokończenie prac ul. Żołnierska i Marsa wszyscy mieszkańcy Wołomin i innych okolicznych miejscowości. - dokończenie budowy Tunelu pod Torami w Rembertowie co będzie skutkować kierowcami z Rembertowa Wesołej i innych okolicznych miejscowości? 		<p>brak rozwoju sieci drogowej – zaniechanie budowy obwodnicy spowoduje ogólny wzrost liczby pojazdów w istniejącym układzie drogowym, co doprowadzi do jego przeciążenia (korki). Prognozy ruchu opracowane na potrzeby sporządzenia dokumentacji projektowej obwodnicy śródmiejskiej dostępne są na stronie internetowej ZMID w zakładce Zadania w przygotowaniu (http://zmid.waw.pl/inwestycje-zmid/zadania-w-przygotowaniu/obwodnica-srodmiejska-od-ronda-wiatraczna-do-ronda-zaba-960/#tab-3).</p>
24	09.11.2017	<p>"To chyba największe kuriozum tego projektu: skrzyżowanie dwóch dużych tras szybkiego ruchu: obwodnicy Śródmiejskiej i Trasy Świętokrzyskiej zaplanowano jednopoziomowo! Zamiast bezkolizyjnych wiaduktów czy tuneli będą światła i strzałki do skrętów w lewo. To oznacza tylko jedno: gigantyczne korki na obu tych arteriach." Jeżeli faktycznie, tak jak piszą dziennikarze, w tym miejscu nie będzie wiaduktu, to po co ten gigantyczny wjazd z Radzywińskiej na trasę. Skoro w imię oszczędności nie wybuduje się w tym miejscu wiaduktu, to może należałoby zastanowić się również nad ogromną wartością ziemi przy Radzywińskiej, która zostanie zmarnowana pod tym ślimakiem.</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Zgodnie z rekomendacjami (wytycznymi) m.st. Warszawy do projektu obwodnicy śródmiejskiej, skrzyżowanie obwodnicy z Trasą Świętokrzyską zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie jednopoziomowe. Rozwiązanie to w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6. Nad ul. Radzywińską został przewidziany wiadukt będący częścią węzła drogowego. Zaproponowany węzeł obwodnicy z ul. Radzywińską jest rozwiązaniem docelowym, które ma współpracować z węzłem „Żaba”. Z uwagi na prognozowane potoki ruchu, układ i kształt węzła umożliwił będzie prowadzenie relacji o dominujących natężeniach w sposób bezkolizyjny. Dla pozostałych relacji przewidziane zostało skrzyżowanie w poziomie terenu. Docelowy model ruchu wskazuje na duże potoki opuszczających obwodnicę na węzle i potrzebę zapewnienia rezerwy długości łącznic.</p>
25	11.11.2017	<p>Zgłaszam się z wnioskiem o natychmiastową zmianę planów obwodnicy wiatraczna. Aktualny stan projektu przyczyni się do wielu problemów mieszkańców Warszawy, zanieczyszczenia powietrza oraz wielu innych rzeczy. W załączeniu wysyłam pismo:</p> <p>1. Wnioskuje/wnioskujemy o przeprowadzenie nowej analizy oddziaływania przedsięwzięcia „Obwodnica śródmiejska od ronda Wiatraczna do ronda Żaba” na środowisko w fazie eksploatacji w zakresie zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Wnioskuje się równocześnie o zmianę wariantu budowy drogi z estakady na drogę w tunelu od ronda Wiatraczna za tereny PKP (tunel wszędzie tam gdzie są budynki mieszkalne wzdłuż ul. Wiatracznej). Od czasu opublikowania „Raportu o oddziaływaniu na środowisko...” tej inwestycji minęło już 10 lat, przez ten okres stan wiedzy na temat zanieczyszczeń powietrza uległ zmianie, powstały nowe osiedla mieszkaniowe wzdłuż ul. Wiatracznej i powstaną nowe źródła emisji zanieczyszczeń (spalarnia i transport do niej odpadów za pomocą ciężarówek) nie uwzględnione w „Raporcie...” z 2007/2008 r. Nowa analiza powinna również przedstawiać różnicę w emisji zanieczyszczeń pomiędzy wariantem: „tunel od ronda Wiatraczna do ul. Dwernickiego – dalej ulica na powierzchni terenu i estakada nad terenami PKP” a wariantem „tunel od ronda Wiatraczna przez całą Wiatraczną i koniec tunelu przechodzącego pod torami na terenach PKP lub za nimi co oznacza że na wysokości budynków mieszkalnych przy Wiatracznej i Chrzanowskiego projektowana droga będzie w zakrytym tunelu. W analizie należy uwzględnić wszystkie substancje szkodliwe emitowane do powietrza a nie tylko niektóre (6 substancji poddanych analizie w 2007 r.) w oparciu o obecne prace naukowe polskich i zagranicznych ekspertów w dziedzinie zanieczyszczenia powietrza (w dalszej części wymieniono 2</p>	uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji	<p>Opracowany w 2007 r. raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksem z 2008 r. oraz decyzja nr RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30.12.2008 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie są podstawą do obecnie opracowywanej dokumentacji projektowej budowy obwodnicy śródmiejskiej.</p> <p>W sierpniu 2017 r. złożony został do RDOŚ wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09.11.2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko do wniosku została załączona Karta informacyjna przedsięwzięcia (KIP). KIP wskazał wariant preferowany inwestycji, który w odniesieniu do długości obiektów inżynierskich jest tożsamy z rozwiązaniami prezentowanymi na konsultacjach społecznych.</p> <p>Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko „Obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (...)”.</p> <p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w: Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w</p>

	<p>przykłady takich publikacji , których jest oczywiście dużo więcej)</p> <p>2. Wnioskuje / wnioskujemy aby na podstawie analizy z punktu nr 1 niniejszego pisma i ustalonej modelowaniem prognozy emisji zanieczyszczeń obu wariantów drogi przeprowadzono analizę oddziaływania zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów i łącznie ze spalarni odpadów na zdrowie mieszkańców. W skład zespołu przeprowadzającego analizę powinni wchodzić specjaliści z wykształceniem medycznym a nie tylko technicznym. Celem analizy jest przedstawienie różnicy potencjału chorobotwórczego obu rozwiązań komunikacyjnych (tunelu wzdłuż wszystkich budynków mieszkalnych i innego wariantu tunelu tylko do ul. Dwernickiego a dalej bez tunelu). Analiza powinna odnosić się do chorób wywołanych przez zanieczyszczenie powietrza u kobiet w ciąży, dzieci w okresie prenatalnym, noworodków, niemowląt, małych dzieci, młodzieży, dorosłych i seniorów wystawionych na działanie zanieczyszczonego powietrza takich jak: atak serca, nadciśnienie tętnicze, choroba niedokrwienna serca, zaburzenia rytmu serca, niewydolność serca, astma, rozedma płuc, rak płuc, poronienia, niska waga urodzeniowa, przedwczesny poród, udar mózgu, zmniejszenie inteligencji u dzieci, choroby układu oddechowego, krwionośnego, rozrodczego, nerwowego, immunologicznego, choroby nerek i wątroby i inne.</p> <p>Wyżej wymienione analizy mają wykazać które techniczne rozwiązanie – który wariant budowy jest korzystniejszy dla zdrowia i życia obecnych mieszkańców osiedli (i tych którzy się tu dopiero urodzą) wzdłuż ul. Wiatracznej i Chrzanowskiego a nie korzyści finansowych urzędników i urzędu miasta stołecznego Warszawy – Inwestora – którego interes finansowy w odniesieniu do wzrostu ryzyka chorób wymienionych wyżej mieszkańców jest mniej istotny gdyż są to „tylko” pieniądze a nie zdrowie i życie człowieka, którego nie można kupić – o czym część urzędników nie pamięta lub nie chce pamiętać. Obecnie dostępna wiedza naukowa w 2017 roku na temat składu spalin i ich szkodliwości na organizm ludzki jest znacznie większa niż w czasie opracowywania „Raportu o oddziaływaniu na środowisko obwodnicy śródmiejskiej .. w 2007 r.” Ważny interes społeczny wymaga przeprowadzenia ww. analiz a nie przeprowadzenie ich jest rażącym zaniedbaniem.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Analiza prognozowanego zanieczyszczenia powietrza została przeprowadzona i przedstawiona w „Raporcie o oddziaływaniu na środowisko Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. Rondo Wiatraczna – dzielnica Targówek” przez DHV Polska Sp. z o.o. ul. Domaniewska 41, Inwestor: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie w 2007 roku i uzupełniona Aneksiem w 2008 r.</p> <p>W wyżej wymienionym raporcie oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji do modelowania stężeń zanieczyszczeń użyto dostępnych wówczas danych liczbowych opisujących aktualny poziom zanieczyszczenia powietrza czyli tło zanieczyszczeń powietrza podane przez Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska aktualne na rok 2007. Od tego czasu minęło około 10 lat, podczas których poziom tła uległ zmianie i dane tła zanieczyszczeń przedstawione w „Raporcie...” mogą być nieaktualne.</p> <p>Zasadniczą kwestią budzącą zastrzeżenia jest to iż w przeprowadzonym modelowaniu zanieczyszczenia powietrza przedstawiającym prognozę na rok 2030 nie uwzględniono uruchomienia / rozbudowy Zakładu Unieszkodliwiania Stałych Odpadów Komunalnych (spalarni) na Targówku przy ulicy Gwarków. Z informacji prasowych wynika iż ZUSOK (spalarnia) zwiększy swoje moce przerobowe z obecnych 40 tys. ton rocznie do ponad 300 tys. ton rocznie. Jest to istotny emitent dioksyn i innych trucizn znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych przy ul Wiatracznej i Chrzanowskiego. Dodatkowo nie uwzględniono w modelowaniu zanieczyszczenia powietrza przejazdu samochodów ciężarowych zwożących z całej Warszawy odpady komunalne do rozbudowanego ZUSOK (spalarni) w ilości 300 tys. ton rocznie. (składowisko odpadów na Radiowie ma zostać zamknięte w 2018 r) więc logiczne jest iż ruch samochodów ciężarowych wożących odpady do spalarni będzie odbywał się ulicą Wiatraczną / Nowowiatraczną.</p> <p>Analiza i modelowanie przedstawione w „Raporcie...” z 2007 i Aneksie z 2008 roku,</p>		<p>środowisku oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu zostaną dochowane.</p>
--	--	--	--

uwzględnia tylko zanieczyszczenia powietrza takie jak: tlenki azotu, dwutlenek azotu, tlenek węgla, pył zawieszony (PM10), dwutlenek siarki, benzen. Analiza ta pomija wymienione w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie niektórych substancji w powietrzu toksyczne i rakotwórcze: arsen, benzo(a)piren, kadm, nikiel, ozon, pył zawieszony (PM2,5) jak również dioksyny pochodzące ze spalarni odpadów komunalnych i inne trujące związki powstające ze spalania paliw przez samochody.

Wymieniona analiza z 2007 i Aneks z 2008 roku dotycząca prognozy zanieczyszczenia powietrza na rok 2030 ogranicza się tylko do stwierdzenia w odniesieniu do aktualnych na tamten czas Rozporządzeń Ministra Środowiska w czasie tworzenia modelowania czy dane zanieczyszczenie (wymieniono tylko 6 związków chemicznych) przekracza / nie przekracza dopuszczalnego stężenia zawartego w Rozporządzeniu.

Nie uwzględniono w nim innych trucizn będących efektem spalania benzyny i oleju napędowego. Obecny stan wiedzy w roku 2017 na temat trucizn emitowanych przez silniki spalinowe pojazdów (silniki diesla) jest większy niż w trakcie tworzenia „Raportu...” w 2007 i 2008 roku. Przykładowo z nowych badań przeprowadzonych na Uniwersytecie York w Wielkiej Brytanii w 2015 roku opisanych w artykule: “Diesel-related hydrocarbons can dominate gas phase reactive carbon in megacities” R. E. Dunmore1, J. R. Hopkins2,1, R. T. Lidster1, J. D. Lee2,1, M. J. Evans2,1, A. R. Rickard2,1, A. C. Lewis2,1, and J. F. Hamilton11Wolfson Atmospheric Chemistry Laboratories, Department of Chemistry, University of York, Heslington, York, YO10 5DD, UK 2National Centre for Atmospheric Science, University of York, Heslington, York, YO10 5DD, UK Published: 07 Sep 2015.” wynika iż skupianie się podczas analizy głównych składników spalin silników pojazdów na np. tlenku węgla czy silnie toksycznym dwutlenku azotu jest niewystarczające ponieważ do tej pory nie zwracano większej uwagi na wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA) ze spalania oleju napędowego zakładając że powstają ich stosunkowo niewielki ilości (np. toluen, benzo(a)piren – silnie mutagenny i rakotwórczy). Wspomniane badania wykazują jednak iż związków tych w spalinach silników diesla może być aż 70 krotnie więcej niż wcześniej sądzono.

W składzie pyłu pochodzącego z procesów spalania występują oprócz wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych i ich pochodnych, azzareny, i inne wielopierścieniowe związki aromatyczne(WWA), związki z grupy dioksyn (PCDD/F) a także metale ciężkie i przejściowe oraz ich związki. W wyniku reakcji między substancjami gazowymi (amoniak, tlenki siarki, tlenki azotu) mogą powstawać tzw. pyły wtórne a skład chemiczny pyłów pierwotnych może ulegać modyfikacjom.

Stężenia WWA i pyłowych zanieczyszczeń powietrza w Polsce są wyższe niż w jakimkolwiek innym kraju Unii Europejskiej.

Z badań wynika, iż spaliny samochodowe w dużym stopniu przyczyniają się do rozwoju astmy, alergii i innych chorób układu oddechowego szczególnie u dzieci i osób starszych. Współczesne badania naukowe udowodniły że pochodzące ze spalin związki azotu, dwutlenek siarki oraz inne cząsteczki zawarte w spalinach łącząc się z kurzem i pyłami powodują rozwój astmy u ludzi, szczególnie u dzieci i osób starszych. Ryzyko choroby istnieje już w okresie prenatalnym w łonie matki. Trujące składniki spalin samochodowych przenikają przez łożysko matki łącząc się z układem krwionośnym płodu i wywołują szkodliwy wpływ na jego rozwój. Dzieci wystawione na działanie spalin w okresie prenatalnym rodzą się z różnymi upośledzeniami, podatnością na choroby oraz niską masą urodzeniową. Zwiększone ryzyko powikłań zdrowotnych występuje u dzieci mieszkających w sąsiedztwie dróg o dużym natężeniu ruchu.

Ekspozycja na zanieczyszczenie powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Jak wspomniano wyżej szczególnie wrażliwe są dzieci, również w okresie prenatalnym, ale też osoby z już stwierdzonymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą i otyłością.

Na terenie planowanej inwestycji na odcinku od ul. Dwernickiego do terenów PKP gdzie projektowana ulica przebiega na powierzchni terenu i estakadzie w powietrzu powstanie

mieszanina substancji trujących pochodzących ze spalin silników samochodów i trucizn emitowanych przez spalarnie odpadów. Znane w toksykologii zjawisko synergistycznego oddziaływania trucizn na organizm człowieka zostało pominięte w analizie zanieczyszczeń powietrza w „Raportcie z 2007 i 2008r.” Zjawisko synergii oddziaływania trucizn (w tym przypadku ze spalin samochodowych i ze spalania odpadów) które będą unosić się w powietrzu w czasie eksploatacji omawianej drogi polega na tym iż chorobotwórcze - rakotwórcze związki oddziałujące w grupie na organizm człowieka mają silniejsze działanie rakotwórcze / chorobotwórcze niż te same związki działające pojedynczo.

(analizowany wpływ pojedynczej substancji).

Biorąc pod uwagę to iż od roku 2007 / 2008 teren ówczesnie pusty wzdłuż ul. Wiatracznej naprzeciwko szpitala przy terenach PKP został w ostatnich latach zabudowany i jest nadal zabudowywany przez wielopiętrowe budynki mieszkaniowe przy ulicy Chrzanowskiego – w których obecnie jest kilkaset a będzie ponad tysiąc mieszkańców zamieszkałych przez rodziny z dziećmi i pary mające zamiar mieć dzieci, kwestia oddziaływania trucizn emitowanych przez inwestycję drogi i spalarni oddziałujących jednocześnie jest przez inwestora lekceważona i pominięta.

Wnioskuje / Wnioskujemy o przeprowadzenie analizy trucizn emitowanych przez projektowaną drogę i spalarnię i ich synergistycznego oddziaływania na: kobiety w ciąży, dzieci w okresie życia płodowego, noworodki, niemowlęta, małe dzieci, młodzież, dorosłych i seniorów. Analizę powinni przeprowadzić specjaliści z wykształceniem medycznym a nie technicznym jak inżynierowie opracowujący „Raport z 2007 i Aneks z 2008”. Należy uwzględnić również przekroczone normy hałasu przez całą dobę które są znanym czynnikiem wywołującym stres organizmu człowieka który również oddziałuje razem z innymi truciznami w powietrzu w sposób niekorzystny. Dodatkowo zaznaczyć należy iż modelowanie rozchodzenia się hałasu było rozpatrywane w kierunku budynków istniejących o obrysie prostokąta równoległego do ulicy Wiatracznej, natomiast nowopowstałe budynki osiedla przy ul. Chrzanowskiego 2, mają obrys podwójnej litery „U” do tego typu budynków nie wykonano analizy hałasu (możliwości powstawania rezonansu dźwięku w wewnętrznym dziedzińcu budynków).

Podsumowanie:

Nowa analiza ma na celu uświadomienie urzędnikom Inwestora tego iż wybierając wariant estakady i odmawiając zbudowaniu tunelu w rejonie osiedli przy Wiatracznej i Chrzanowskiego wystawiają kobiety w ciąży, niemowlęta, dzieci i dorosłych zamieszkujących w tym miejscu i uczęszczających do przedszkoli w tej lokalizacji (gdzie projektowana trasa przebiega bez tunelu lecz na powierzchni terenu i estakadzie) na emitowane trucizny, które wg badań powodują choroby takie jak: atak serca, nadciśnienie tętnicze, choroba niedokrwienna serca, zaburzenia rytmu serca, niewydolność serca, astma, rozedma płuc, rak płuc, poronienia, niską wagę urodzeniową, przedwczesny poród, udar mózgu, zmniejszenie inteligencji u dzieci, choroby układu oddechowego, krwionośnego, rozrodczego, nerwowego, immunologicznego, choroby nerek i wątroby. Z szacunków opublikowanych przez WHO we wrześniu 2016 roku wynika iż w Polsce liczba zgonów przypisywanych zanieczyszczeniom pyłowym wynosi 26 000 osób (w roku 2012). Zalecenia WHO odnośnie maksymalnych stężeń dobowych to 25 µg/m³ dla PM_{2,5} oraz 50 µg/m³ dla PM₁₀. Wartości te nie powinny być przekraczane częściej niż 3 razy w roku. Dla porównania, obecnie obowiązujący w Polsce poziom informowania dla stężeń dobowych pyłu PM₁₀ wynosi 200 µg/m³, zaś poziom alarmowy aż 300 µg/m³, czyli są odpowiednio cztero- i sześciokrotnie wyższe niż wytyczne WHO. Są to także najwyższe poziomy informowania i alarmowania w całej Europie.

Powyższe dane przytoczono z opracowania naukowego: „Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie. Krakowski Alarm Smogowy.”

Autorzy:

dr Jakub Jędrak, Polski Alarm Smogowy, Krakowski Alarm Smogowy, Warszawa Bez Smogu
Instytut Chemii Fizycznej Polskiej Akademii Nauk

prof. UJ dr hab. n. med. Ewa Konduracka, kardiolog, specjalista chorób wewnętrznych,

Klinika Choroby i Niewydolności Serca z Pododdziałem Intensywnej Terapii Kardiologicznej

		<p>Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego, Krakowski Szpital Specjalistyczny im. Jana Pawła II dr hab. inż. Artur Jerzy Badyda, Politechnika Warszawska, Wydział Instalacji Budowlanych, Hydrotechniki i Inżynierii Środowiska, Zakład Informatyki i Badań Jakości Środowiska</p> <p>dr med. Piotr Dąbrowiecki, alergolog, specjalista chorób wewnętrznych, Klinika Chorób Infekcyjnych i Alergologii, Wojskowy Instytut Medyczny Polska Federacja stowarzyszeń Chorych na Astmę, Alergię i POCHP. ISBN: 978-83-943065-0-2</p> <p>Urzednicy miejsca wybierając wariant budowy drogi na estakadzie zamiast w tunelu na odcinku od ronda Wiatraczna aż za tereny kolejowe co ograniczyło by emisję trucizn na tereny gęsto zaludnione działają przeciwie do zasady zastosowania najlepszej możliwej technologii mającej na celu ochronę środowiska życia mieszkańców.</p> <p>Urzednicy miejsca decyzyjni w kwestii wariantów budowy drogi uzasadniają swoją decyzję (budowy estakady zamiast tunelu od ul. Dwernickiego poza tereny kolejowe) korzyścią ekonomiczną dla Inwestora – czyli tańszą opcją estakady niż tunelu dla budżetu miejskiego. Tańsza opcja dla Inwestora oznacza droższą opcję dla mieszkańców a mianowicie wymierne finansowo i nie wymierne straty i koszty spowodowane chorobami wywołanymi tym, iż znani z imienia i nazwiska urzednicy decyzyjni w tej kwestii zaoszczędzili pieniądze budżetowe nie budując tunelu tylko estakadę świadomie wystawiając mieszkańców na działanie trucizn a mając możliwości techniczne i finansowe uniknąć/zmniejszyć to szkodliwe dla zdrowia oddziaływanie poprzez budowę drogi w tunelu. Jednocześnie urzednicy faworyzują wariant przewidujący tylko i wyłącznie transport samochodowy emitujący spaliny projektowaną arterią komunikacyjną nie racząc wziąć pod uwagę możliwości zbudowania komunikacji zbiorowej, elektrycznej nie emitującej spalin jaką jest np. tramwaj.</p> <p>Niniejsze pismo ma na celu uświadomienie urzedników Inwestora, iż w przyszłości otwiera to drogę do pozwów przed sądami powszechnymi osób chorych, których choroby zostały spowodowane przez trucizny emitowane przez wadliwe z punktu widzenia ochrony zdrowia mieszkańców rozwiązanie budowy drogi na estakadzie którą można było poprowadzić tunelem ale tego nie zrobiono nie zmniejszając tym samym emisji trucizn na mieszkańców osiedla.</p> <p>Przeprowadzenie wyżej wymienionych analiz (z pkt. 1 i 2) jak również złożenie niniejszego pisma ma na celu uniemożliwienie urzednikom zastraszania się w przyszłości przed sądami powszechnymi w trakcie ewentualnych procesów o odszkodowania za uszczerbek na zdrowiu mieszkańców, wymienionych wyżej osiedli twierdzeniami typu „nie miałem takiej świadomości....., nie wiedziałem....., nie działałem celowo..... nie pamiętam....., ponieważ w dokumentach na których się opierałem podejmując decyzję czyli „Raportcie o oddziaływaniu na środowisko Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. Rondo Wiatraczna – dzielnica Targówek” . z 2007 / 2008 r. – nie było informacji na temat potencjalnych chorób, schorzeń i innych negatywnych skutków inwestycji itd.”</p>		
26	11.11.2017	<p>Wyrażamy swój sprzeciw wobec koncepcji projektu zaproponowanego przez ZMID. Wnioskujemy o budowę obwodnicy w tunelu wzdłuż całej ul. Wiatracznej, aż za tory PKP, gdyż tylko taki wariant będzie w najmniejszym stopniu kolidował z życiem i zdrowiem nas mieszkańców mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie z niniejszą inwestycją. W naszej ocenie usytuowanie wylotu tunelu w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych jest gwarancją uciążliwości życia mieszkańców (przekroczone normy poziomu hałasu, znacznym zanieczyszczeniem powietrza) oraz rażącym spadkiem wartości posiadanych przez nas nieruchomości. Ponadto inwestycja ta niesie ogromną ingerencję w krajobraz środowiska przyrodniczego jak i kulturowego (min.: podział Grochowa na dwie części).</p>	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
27	11.11.2017	<p>Wnioskujemy o przeprowadzenie nowej analizy oddziaływania przedsięwzięcia „Obwodnica śródmiejska od ronda Wiatraczna do ronda Żaba” na środowisko w fazie eksploatacji w zakresie zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Wnioskuje się równocześnie o zmianę wariantu budowy drogi z estakady na drogę w tunelu od ronda Wiatraczna za tereny PKP (tunel wszędzie tam gdzie są budynki mieszkalne wzdłuż ul. Wiatracznej). Od czasu opublikowania „Raportu o oddziaływaniu na środowisku...” tej inwestycji minęło już 10 lat,</p>	uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji	Opracowany w 2007 r. raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksem z 2008 r. oraz decyzja nr RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30.12.2008 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie są podstawą do obecnie opracowywanej dokumentacji projektowej budowy obwodnicy śródmiejskiej. W sierpniu 2017 r. złożony został do RDOŚ wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady

	<p>przez ten okres stan wiedzy na temat zanieczyszczeń powietrza uległ zmianie, powstały nowe osiedla mieszkaniowe wzdłuż ul. Wiatracznej i powstaną nowe źródła emisji zanieczyszczeń (spalarnia i transport do niej odpadów za pomocą ciężarówek) nie uwzględnione w „Raporcie...” z 2007 / 2008 r. Nowa analiza powinna również przedstawiać różnicę w emisji zanieczyszczeń pomiędzy wariantem: „tunel od ronda Wiatraczna do ul. Dwernickiego – dalej ulica na powierzchni terenu i estakada nad terenami PKP” a wariantem „ tunel od ronda Wiatraczna przez całą Wiatraczną i koniec tunelu przechodzącego pod torami na terenach PKP lub za nimi co oznacza że na wysokości budynków mieszkalnych przy Wiatracznej i Chrzanowskiego projektowana droga będzie w zakrytym tunelu. W analizie należy uwzględnić wszystkie substancje szkodliwe emitowane do powietrza a nie tylko niektóre (6 substancji poddanych analizie w 2007 r.) w oparciu o obecne prace naukowe polskich i zagranicznych ekspertów w dziedzinie zanieczyszczenia powietrza (w dalszej części wymieniono 2 przykłady takich publikacji , których jest oczywiście dużo więcej).Wnioskujemy aby na podstawie analizy z punktu nr 1 niniejszego pisma i ustalonej modelowaniem prognozy emisji zanieczyszczeń obu wariantów drogi przeprowadzono analizę oddziaływania zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów i łącznie ze spalarni odpadów na zdrowie mieszkańców. W skład zespołu przeprowadzającego analizę powinni wchodzić specjaliści z wykształceniem medycznym a nie tylko technicznym. Celem analizy jest przedstawienie różnicy potencjału chorobotwórczego obu rozwiązań komunikacyjnych (tunelu wzdłuż wszystkich budynków mieszkalnych i innego wariantu tunelu tylko do ul. Dwernickiego a dalej bez tunelu). Analiza powinna odnosić się do chorób wywołanych przez zanieczyszczenie powietrza u kobiet w ciąży, dzieci w okresie prenatalnym, noworodków, niemowląt, małych dzieci, młodzieży, dorosłych i seniorów wystawionych na działanie zanieczyszczonego powietrza takich jak: atak serca, nadciśnienie tętnicze, choroba niedokrwienna serca, zaburzenia rytmu serca, niewydolność serca, astma, rozedma płuc, rak płuc, poronienia, niska waga urodzeniowa, przedwczesny poród, udar mózgu, zmniejszenie inteligencji u dzieci, choroby układu oddechowego, krwionośnego, rozrodczego, nerwowego, immunologicznego, choroby nerek i wątroby i inne.Wyżej wymienione analizy mają wykazać które techniczne rozwiązanie – który wariant budowy jest korzystniejszy dla zdrowia i życia obecnych mieszkańców osiedli (i tych którzy się tu dopiero urodzą) wzdłuż ul. Wiatracznej i Chrzanowskiego a nie korzyści finansowych urzędników i urzędu miasta stołecznego Warszawy – Inwestora – którego interes finansowy w odniesieniu do wzrostu ryzyka chorób wymienionych wyżej mieszkańców jest mniej istotny gdyż są to „tylko” pieniądze a nie zdrowie i życie człowieka, którego nie można kupić – o czym część urzędników nie pamięta lub nie chce pamiętać. Obecnie dostępna wiedza naukowa w 2017 roku na temat składu spalin i ich szkodliwości na organizm ludzki jest znacznie większa niż w czasie opracowywania „Raportu o oddziaływaniu na środowisko obwodnicy śródmiejskiej .. w 2007 r.” Ważny interes społeczny wymaga przeprowadzenia ww. analiz a nie przeprowadzenie ich jest rażącym zaniedbaniem. Uzasadnienie: Analiza prognozowanego zanieczyszczenia powietrza została przeprowadzona i przedstawiona w „Raporcie o oddziaływaniu na środowisko Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. Rondo Wiatraczna – dzielnica Targówek” . przez DHV Polska Sp. z o.o. ul. Domaniewska 41, Inwestor: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie w 2007 roku i uzupełniona Aneksiem w 2008 r. W wyżej wymienionym raporcie oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji do modelowania stężeń zanieczyszczeń użyto dostępnych wówczas danych liczbowych opisujących aktualny poziom zanieczyszczenia powietrza czyli tło zanieczyszczeń powietrza podane przez Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska aktualne na rok 2007. Od tego czasu minęło około 10 lat, podczas których poziom tła uległ zmianie i dane tła zanieczyszczeń przedstawione w „Raporcie...” mogą być nieaktualne. Zasadniczą kwestią budzącą zastrzeżenia jest to iż w przeprowadzonym modelowaniu zanieczyszczenia powietrza przedstawiającym prognozę na rok 2030 nie uwzględniono uruchomienia / rozbudowy Zakładu Unieszkodliwiania Stałych Odpadów Komunalnych (spalarni) na Targówku przy ulicy Gwarków. Z informacji prasowych wynika iż ZUSOK (spalarnia) zwiększy swoje moce przerobowe z obecnych 40 tys. ton rocznie do</p>	<p>Ministrów z dnia 09.11.2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko do wniosku została załączona Karta informacyjna przedsięwzięcia (KIP). KIP wskazał wariant preferowany inwestycji, który w odniesieniu do długości obiektów inżynierskich jest tożsamy z rozwiązaniami prezentowanymi na konsultacjach społecznych.Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko „Obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (...).”Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane.</p>
--	--	---

ponad 300 tys. ton rocznie. Jest to istotny emitent dioksyn i innych trucizn znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych przy ul. Wiatracznej i Chrzanowskiego. Dodatkowo nie uwzględniono w modelowaniu zanieczyszczenia powietrza przejazdu samochodów ciężarowych zwożących z całej Warszawy odpady komunalne do rozbudowanego ZUSOK (spalarni) w ilości 300 tys. ton rocznie. (składowisko odpadów na Radiowej ma zostać zamknięte w 2018 r) więc logiczne jest iż ruch samochodów ciężarowych wożących odpady do spalarni będzie odbywał się ulicą Wiatraczną / Nowowiatraczną. Analiza i modelowanie przedstawione w „Raportcie...” z 2007 i Aneksie z 2008 roku, uwzględnia tylko zanieczyszczenia powietrza takie jak: tlenki azotu, dwutlenek azotu, tlenek węgla, pył zawieszony (PM10), dwutlenek siarki, benzen. Analiza ta pomija wymienione w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie niektórych substancji w powietrzu toksyczne i rakotwórcze: arsen, benzo(a)piren, kadm, nikiel, ozon, pył zawieszony (PM2,5) jak również dioksyny pochodzące ze spalarni odpadów komunalnych i inne trujące związki powstające ze spalania paliw przez samochody. Wymieniona analiza z 2007 i Aneks z 2008 roku dotycząca prognozy zanieczyszczenia powietrza na rok 2030 ogranicza się tylko do stwierdzenia w odniesieniu do aktualnych na tamten czas Rozporządzeń Ministra Środowiska w czasie tworzenia modelowania czy dane zanieczyszczenie (wymieniono tylko 6 związków chemicznych) przekracza / nie przekracza dopuszczalnego stężenia zawartego w Rozporządzeniu. Nie uwzględniono w nim innych trucizn będących efektem spalania benzyny i oleju napędowego. Obecny stan wiedzy w roku 2017 na temat trucizn emitowanych przez silniki spalinowe pojazdów (silniki diesla) jest większy niż w trakcie tworzenia „Raportu...” w 2007 i 2008 roku. Przykładowo z nowych badań przeprowadzonych na Uniwersytecie York w Wielkiej Brytanii w 2015 roku opisanych w artykule: “Diesel-related hydrocarbons can dominate gas phase reactive carbon in megacities” R. E. Dunmore¹, J. R. Hopkins^{2,1}, R. T. Lidster¹, J. D. Lee^{2,1}, M. J. Evans^{2,1}, A. R. Rickard^{2,1}, A. C. Lewis^{2,1}, and J. F. Hamilton¹¹ Wolfson Atmospheric Chemistry Laboratories, Department of Chemistry, University of York, Heslington, York, YO10 5DD, UK² National Centre for Atmospheric Science, University of York, Heslington, York, YO10 5DD, UK Published: 07 Sep 2015.” wynika iż skupianie się podczas analizy głównych składników spalin silników pojazdów na np. tlenku węgla czy silnie toksycznym dwutlenku azotu jest niewystarczające ponieważ do tej pory nie zwracano większej uwagi na wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA) ze spalania oleju napędowego zakładając że powstają ich stosunkowo niewielki ilości (np. toluen, benzo(a)piren – silnie mutagenny i rakotwórczy). Wspomniane badania wykazują jednak iż związków tych w spalinach silników diesla może być aż 70 krotnie więcej niż wcześniej sądzono. W składzie pyłu pochodzącego z procesów spalania występują oprócz wielopierścieniowych węglodorów aromatycznych i ich pochodnych, azaareny, i inne wielopierścieniowe związki aromatyczne(WWA), związki z grupy dioksyn (PCDD/F) a także metale ciężkie i przejściowe oraz ich związki. W wyniku reakcji między substancjami gazowymi (amoniak, tlenki siarki, tlenki azotu) mogą powstawać tzw. pyły wtórne a skład chemiczny pyłów pierwotnych może ulegać modyfikacjom. Stężenia WWA i pyłowych zanieczyszczeń powietrza w Polsce są wyższe niż w jakimkolwiek innym kraju Unii Europejskiej. Z badań wynika, iż spaliny samochodowe w dużym stopniu przyczyniają się do rozwoju astmy, alergii i innych chorób układu oddechowego szczególnie u dzieci i osób starszych. Współczesne badania naukowe udowodniły że pochodzące ze spalin związki azotu, dwutlenek siarki oraz inne cząsteczki zawarte w spalinach łącząc się z kurzem i pyłami powodują rozwój astmy u ludzi, szczególnie u dzieci i osób starszych. Ryzyko choroby istnieje już w okresie prenatalnym w łonie matki. Trujące składniki spalin samochodowych przenikają przez łożysko matki łącząc się z układem krwionośnym płodu i wywołują szkodliwy wpływ na jego rozwój. Dzieci wystawione na działanie spalin w okresie prenatalnym rodzą się z różnymi upośledzeniami, podatnością na choroby oraz niską masą urodzeniową. Zwiększone ryzyko powikłań zdrowotnych występuje u dzieci mieszkających w sąsiedztwie dróg o dużym natężeniu ruchu. Ekspozycja na zanieczyszczenie powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia

nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Jak wspomniano wyżej szczególnie wrażliwe są dzieci, również w okresie prenatalnym, ale też osoby z już stwierdzonymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą i otyłością. Na terenie planowanej inwestycji na odcinku od ul. Dwernickiego do terenów PKP gdzie projektowana ulica przebiega na powierzchni terenu i estakadzie w powietrzu powstanie mieszanina substancji trujących pochodzących ze spalin silników samochodów i trucizn emitowanych przez spalarnie odpadów. Znane w toksykologii zjawisko synergistycznego oddziaływania trucizn na organizm człowieka zostało pominięte w analizie zanieczyszczeń powietrza w „Raporcie z 2007 i 2008r.” Zjawisko synergii oddziaływania trucizn (w tym przypadku ze spalin samochodowych i ze spalania odpadów) które będą unosić się w powietrzu w czasie eksploatacji omawianej drogi polega na tym iż chorobotwórcze - rakotwórcze związki oddziałujące w grupie na organizm człowieka mają silniejsze działanie rakotwórcze / chorobotwórcze niż te same związki działające pojedynczo. (analizowany wpływ pojedynczej substancji). Biorąc pod uwagę to iż od roku 2007 / 2008 teren ówczesnie pusty wzdłuż ul. Wiatracznej naprzeciwko szpitala przy terenach PKP został w ostatnich latach zabudowany i jest nadal zabudowywany przez wielopiętrowe budynki mieszkaniowe przy ulicy Chrzanowskiego – w których obecnie jest kilkaset a będzie ponad tysiąc mieszkań zamieszkałych przez rodziny z dziećmi i pary mające zamiar mieć dzieci, kwestia oddziaływania trucizn emitowanych przez inwestycję drogi i spalarni oddziałujących jednocześnie jest przez inwestora lekceważona i pominięta. Wnioskuje / Wnioskujemy o przeprowadzenie analizy trucizn emitowanych przez projektowaną drogę i spalarnię i ich synergistycznego oddziaływania na: kobiety w ciąży, dzieci w okresie życia płodowego, noworodki, niemowlęta, małe dzieci, młodzież, dorosłych i seniorów. Analizę powinni przeprowadzić specjaliści z wykształceniem medycznym a nie technicznym jak inżynierowie opracowujący „Raport z 2007 i Aneks z 2008”. Należy uwzględnić również przekroczone normy hałasu przez całą dobę które są znanym czynnikiem wywołującym stres organizmu człowieka który również oddziałuje razem z innymi truciznami w powietrzu w sposób niekorzystny. Dodatkowo zaznaczyć należy iż modelowanie rozchodzenia się hałasu było rozpatrywane w kierunku budynków istniejących o obrysie prostokąta równoległego do ulicy Wiatracznej, natomiast nowopowstałe budynki osiedla przy ul. Chrzanowskiego 2, mają obrys podwójnej litery „U” do tego typu budynków nie wykonano analizy hałasu (możliwości powstawania rezonansu dźwięku w wewnętrznym dziedzińcu budynków). Podsumowanie: Nowa analiza ma na celu uświadomienie urzędnikom Inwestora tego iż wybierając wariant estakady i odmawiając zbudowaniu tunelu w rejonie osiedli przy Wiatracznej i Chrzanowskiego wystawiają kobiety w ciąży, niemowlęta, dzieci i dorosłych zamieszkujących w tym miejscu i uczęszczających do przedszkoli w tej lokalizacji (gdzie projektowana trasa przebiega bez tunelu lecz na powierzchni terenu i estakadzie) na emitowane trucizny, które wg badań powodują choroby takie jak: atak serca, nadciśnienie tętnicze, choroba niedokrwienna serca, zaburzenia rytmu serca, niewydolność serca, astma, rozedma płuc, rak płuc, poronienia, niską wagę urodzeniową, przedwczesny poród, udar mózgu, zmniejszenie inteligencji u dzieci, choroby układu oddechowego, krwionośnego, rozrodczego, nerwowego, immunologicznego, choroby nerek i wątroby. Z szacunków opublikowanych przez WHO we wrześniu 2016 roku wynika iż w Polsce liczba zgonów przypisywanych zanieczyszczeniom pyłowym wynosi 26 000 osób (w roku 2012). Zalecenia WHO odnośnie maksymalnych stężeń dobowych to 25 µg/m3 dla PM2,5 oraz 50 µg/m3 dla PM10. Wartości te nie powinny być przekraczane częściej niż 3 razy w roku. Dla porównania, obecnie obowiązujący w Polsce poziom informowania dla stężeń dobowych pyłu PM10 wynosi 200 µg/m3, zaś poziom alarmowy aż 300 µg/m3, czyli są odpowiednio cztero- i sześciokrotnie wyższe niż wytyczne WHO. Są to także najwyższe poziomy informowania i alarmowania w całej Europie. Powyższe dane przytoczono z opracowania naukowego: „Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie. Krakowski Alarm Smogowy.” Autorzy: dr Jakub Jędrak, Polski Alarm Smogowy, Krakowski Alarm Smogowy, Warszawa Bez Smogu Instytut Chemii Fizycznej Polskiej Akademii Nauk prof. UJ dr hab. n. med. Ewa Konduracka, kardiolog, specjalista chorób wewnętrznych, Klinika Choroby i Niewydolności Serca z

		<p>Pododdziałem Intensywnej Terapii Kardiologicznej Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego, Krakowski Szpital Specjalistyczny im. Jana Pawła II dr hab. inż. Artur Jerzy Badyda, Politechnika Warszawska, Wydział Instalacji Budowlanych, Hydrotechniki i Inżynierii Środowiska, Zakład Informatyki i Badań Jakości Środowiska dr med. Piotr Dąbrowiecki, alergolog, specjalista chorób wewnętrznych, Klinika Chorób Infekcyjnych i Alergologii, Wojskowy Instytut Medyczny Polska Federacja Stowarzyszeń Chorych na Astmę, Alergię i POCHP. ISBN: 978-83-943065-0-2 Urzędnicy miejsca wybierając wariant budowy drogi na estakadzie zamiast w tunelu na odcinku od ronda Wiatraczna aż za tereny kolejowe co ograniczyło by emisję trucizn na tereny gęsto zaludnione działają przeciwnie do zasady zastosowania najlepszej możliwej technologii mającej na celu ochronę środowiska życia mieszkańców. Urzędnicy miejsca decyzyjni w kwestii wariantów budowy drogi uzasadniają swoją decyzję (budowy estakady zamiast tunelu od ul. Dwernickiego poza tereny kolejowe) korzyścią ekonomiczną dla Inwestora – czyli tańszą opcją estakady niż tunelu dla budżetu miejskiego. Tańsza opcja dla Inwestora oznacza droższą opcję dla mieszkańców a mianowicie wymierne finansowo i nie wymierne straty i koszty spowodowane chorobami wywołanymi tym, iż znani z imienia i nazwiska urzędnicy decyzyjni w tej kwestii zaoszczędzili pieniądze budżetowe nie budując tunelu tylko estakadę świadomie wystawiając mieszkańców na działanie trucizn a mając możliwości techniczne i finansowe uniknąć/zmniejszyć to szkodliwe dla zdrowia oddziaływanie poprzez budowę drogi w tunelu. Jednocześnie urzędnicy faworyzują wariant przewidujący tylko i wyłącznie transport samochodowy emitujący spaliny projektowaną arterią komunikacyjną nie racząc wziąć pod uwagę możliwości zbudowania komunikacji zbiorowej, elektrycznej nie emitującej spalin jaką jest np. tramwaj. Niniejsze pismo ma na celu uświadomienie urzędników Inwestora, iż w przyszłości otwiera to drogę do pozwów przed sądami powszechnymi osób chorych, których choroby zostały spowodowane przez trucizny emitowane przez wadliwe z punktu widzenia ochrony zdrowia mieszkańców rozwiązanie budowy drogi na estakadzie którą można było poprowadzić tunelem ale tego nie zrobiono nie zmniejszając tym samym emisji trucizn na mieszkańców osiedla. Przeprowadzenie wyżej wymienionych analiz (z pkt. 1 i 2) jak również złożenie niniejszego pisma ma na celu uniemożliwienie urzędnikom zastaniania się w przyszłości przed sądami powszechnymi w trakcie ewentualnych procesów o odszkodowania za uszczerbek na zdrowiu mieszkańców, wymienionych wyżej osiedli twierdzeniami typu „nie miałem takiej świadomości....., nie wiedziałem....., nie działałem celowo..... nie pamiętam....., ponieważ w dokumentach na których się opierałem podejmując decyzję czyli „Raportcie o oddziaływaniu na środowisko Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. Rondo Wiatraczna – dzielnica Targówek” . z 2007 / 2008 r. – nie było informacji na temat potencjalnych chorób, schorzeń i innych negatywnych skutków inwestycji itd.”</p>		
28	12.11.2017	<p>W załączeniu przesyłam pismo w sprawie budowy obwodnicy śródmiejskiej na Pradze Południe:1) Wnioskuje o przeprowadzenie nowej analizy oddziaływania przedsięwzięcia „Obwodnica śródmiejska od ronda Wiatraczna do ronda Żaba” na środowisko w fazie eksploatacji w zakresie zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Wnioskuje się równocześnie o zmianę wariantu budowy drogi z estakady na drogę w tunelu od ronda Wiatraczna za tereny PKP (tunel wszędzie tam gdzie są budynki mieszkalne wzdłuż ul. Wiatracznej). Od czasu opublikowania „Raportu o oddziaływaniu na środowisko...” tej inwestycji minęło już 10 lat, przez ten okres stan wiedzy na temat zanieczyszczeń powietrza uległ zmianie, powstały nowe osiedla mieszkaniowe wzdłuż ul. Wiatracznej i powstaną nowe źródła emisji zanieczyszczeń (spalarnia i transport do niej odpadów za pomocą ciężarówek) nie uwzględnione w „Raportcie...” z 2007 / 2008 r. Nowa analiza powinna również przedstawiać różnicę w emisji zanieczyszczeń pomiędzy wariantem: „tunel od ronda Wiatraczna do ul. Dwernickiego – dalej ulica na powierzchni terenu i estakada nad terenami PKP” a wariantem „tunel od ronda Wiatraczna przez całą Wiatraczną i koniec tunelu przechodzącego pod torami na terenach PKP lub za nimi co oznacza że na wysokości budynków mieszkalnych przy Wiatracznej i Chrzanowskiego projektowana droga będzie w zakrytym tunelu. W analizie należy uwzględnić wszystkie substancje</p>	uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji	<p>Opracowany w 2007 r. raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksem z 2008 r. oraz decyzja nr RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30.12.2008 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie są podstawą do obecnie opracowywanej dokumentacji projektowej budowy obwodnicy śródmiejskiej. W sierpniu br. złożony został do RDOŚ wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09.11.2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko do wniosku została załączona Karta informacyjna przedsięwzięcia (KIP). KIP wskazał wariant preferowany inwestycji, który w odniesieniu do długości obiektów inżynierskich jest tożsamy z rozwiązaniami prezentowanymi na konsultacjach społecznych. Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko „Obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (...)”.</p>

szkodliwe emitowane do powietrza a nie tylko niektóre (6 substancji poddanych analizie w 2007 r.) w oparciu o obecne prace naukowe polskich i zagranicznych ekspertów w dziedzinie zanieczyszczenia powietrza (w dalszej części wymieniono 2 przykłady takich publikacji, których jest oczywiście dużo więcej)²) Wnioskuje aby na podstawie analizy z punktu nr 1 niniejszego pisma i ustalonej modelowaniem prognozy emisji zanieczyszczeń obu wariantów drogi przeprowadzono analizę oddziaływania zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów i łącznie ze spalarni odpadów na zdrowie mieszkańców. W skład zespołu przeprowadzającego analizę powinni wchodzić specjaliści z wykształceniem medycznym a nie tylko technicznym. Celem analizy jest przedstawienie różnicy potencjału chorobotwórczego obu rozwiązań komunikacyjnych (tunelu wzdłuż wszystkich budynków mieszkalnych i innego wariantu tunelu tylko do ul. Dwernickiego a dalej bez tunelu). Analiza powinna odnosić się do chorób wywołanych przez zanieczyszczenie powietrza u kobiet w ciąży, dzieci w okresie prenatalnym, noworodków, niemowląt, małych dzieci, młodzieży, dorosłych i seniorów wystawionych na działanie zanieczyszczonego powietrza takich jak: atak serca, nadciśnienie tętnicze, choroba niedokrwienna serca, zaburzenia rytmu serca, niewydolność serca, astma, rozedma płuc, rak płuc, poronienia, niska waga urodzeniowa, przedwczesny poród, udar mózgu, zmniejszenie inteligencji u dzieci, choroby układu oddechowego, krwionośnego, rozrodczego, nerwowego, immunologicznego, choroby nerek i wątroby i inne. Wyżej wymienione analizy mają wykazać które techniczne rozwiązanie – który wariant budowy jest korzystniejszy dla zdrowia i życia obecnych mieszkańców osiedli (i tych którzy się tu dopiero urodzą) wzdłuż ul. Wiatracznej i Chrzanowskiego a nie korzyści finansowych urzędników i urzędu miasta stołecznego Warszawy – Inwestora – którego interes finansowy w odniesieniu do wzrostu ryzyka chorób wymienionych wyżej mieszkańców jest mniej istotny gdyż są to „tylko” pieniądze a nie zdrowie i życie człowieka, którego nie można kupić – o czym część urzędników nie pamięta lub nie chce pamiętać. Obecnie dostępna wiedza naukowa w 2017 roku na temat składu spalin i ich szkodliwości na organizm ludzki jest znacznie większa niż w czasie opracowywania „Raportu o oddziaływaniu na środowisko obwodnicy śródmiejskiej .. w 2007 r.” Ważny interes społeczny wymaga przeprowadzenia ww. analiz a nie przeprowadzenie ich jest rażącym zaniedbaniem. Uzasadnienie: Analiza prognozowanego zanieczyszczenia powietrza została przeprowadzona i przedstawiona w „Raportcie o oddziaływaniu na środowisko Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. Rondo Wiatraczna – dzielnica Targówek” . przez DHV Polska Sp. z o.o. ul. Domaniewska 41, Inwestor: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie w 2007 roku i uzupełniona Aneksem w 2008 r. W wyżej wymienionym raporcie oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji do modelowania stężeń zanieczyszczeń użyto dostępnych wówczas danych liczbowych opisujących aktualny poziom zanieczyszczenia powietrza czyli tło zanieczyszczeń powietrza podane przez Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska aktualne na rok 2007. Od tego czasu minęło około 10 lat, podczas których poziom tła uległ zmianie i dane tła zanieczyszczeń przedstawione w „Raportcie..” mogą być nieaktualne. Zasadniczą kwestią budzącą zastrzeżenia jest to iż w przeprowadzonym modelowaniu zanieczyszczenia powietrza przedstawiającym prognozę na rok 2030 nie uwzględniono uruchomienia / rozbudowy Zakładu Unieszkodliwiania Stałych Odpadów Komunalnych (spalarni) na Targówku przy ulicy Gwarków. Z informacji prasowych wynika iż ZUSOK (spalarnia) zwiększy swoje moce przerobowe z obecnych 40 tys. ton rocznie do ponad 300 tys. ton rocznie. Jest to istotny emitent dioksyn i innych trucizn znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych przy ul. Wiatracznej i Chrzanowskiego. Dodatkowo nie uwzględniono w modelowaniu zanieczyszczenia powietrza przejazdu samochodów ciężarowych zwożących z całej Warszawy odpady komunalne do rozbudowanego ZUSOK (spalarni) w ilości 300 tys. ton rocznie. (składowisko odpadów na Radiowie ma zostać zamknięte w 2018 r) więc logiczne jest iż ruch samochodów ciężarowych wożących odpady do spalarni będzie odbywał się ulicą Wiatraczną / Nowowiatraczną. Analiza i modelowanie przedstawione w „Raportcie...” z 2007 i Aneksie z 2008 roku, uwzględnia tylko zanieczyszczenia powietrza takie jak: tlenki azotu, dwutlenek azotu, tlenek węgla, pył zawieszony (PM10), dwutlenek siarki, benzen.

Analiza ta pomija wymienione w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie niektórych substancji w powietrzu toksyczne i rakotwórcze: arsen, benzo(a)piren, kadm, nikiel, ozon, pył zawieszony (PM_{2,5}) jak również dioksyny pochodzące ze spalarni odpadów komunalnych i inne trujące związki powstające ze spalania paliw przez samochody. Wymieniona analiza z 2007 i Aneks z 2008 roku dotycząca prognozy zanieczyszczenia powietrza na rok 2030 ogranicza się tylko do stwierdzenia w odniesieniu do aktualnych na tamten czas Rozporządzeń Ministra Środowiska w czasie tworzenia modelowania czy dane zanieczyszczenie (wymieniono tylko 6 związków chemicznych) przekracza / nie przekracza dopuszczalnego stężenia zawartego w Rozporządzeniu. Nie uwzględniono w nim innych trucizn będących efektem spalania benzyny i oleju napędowego. Obecny stan wiedzy w roku 2017 na temat trucizn emitowanych przez silniki spalinowe pojazdów (silniki diesla) jest większy niż w trakcie tworzenia „Raportu...” w 2007 i 2008 roku. Przykładowo z nowych badań przeprowadzonych na Uniwersytecie York w Wielkiej Brytanii w 2015 roku opisanych w artykule: “Diesel-related hydrocarbons can dominate gas phase reactive carbon in megacities” R. E. Dunmore¹, J. R. Hopkins^{2,1}, R. T. Lidster¹, J. D. Lee^{2,1}, M. J. Evans^{2,1}, A. R. Rickard^{2,1}, A. C. Lewis^{2,1}, and J. F. Hamilton¹ Wolfson Atmospheric Chemistry Laboratories, Department of Chemistry, University of York, Heslington, York, YO10 5DD, UK ²National Centre for Atmospheric Science, University of York, Heslington, York, YO10 5DD, UK Published: 07 Sep 2015.” wynika iż skupianie się podczas analizy głównych składników spalin silników pojazdów na np. tlenku węgla czy silnie toksycznym dwutlenku azotu jest niewystarczające ponieważ do tej pory nie zwracano większej uwagi na wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA) ze spalania oleju napędowego zakładając że powstają ich stosunkowo niewielkie ilości (np. toluen, benzo(a)piren – silnie mutagenny i rakotwórczy). Wspomniane badania wykazują jednak iż związków tych w spalinach silników diesla może być aż 70 krotnie więcej niż wcześniej sądzono. W składzie pyłu pochodzącego z procesów spalania występują oprócz wielopierścieniowych węglowodórów aromatycznych i ich pochodnych, azaareny, i inne wielopierścieniowe związki aromatyczne (WWA), związki z grupy dioksyn (PCDD/F) a także metale ciężkie i przejściowe oraz ich związki. W wyniku reakcji między substancjami gazowymi (amoniak, tlenki siarki, tlenki azotu) mogą powstawać tzw. pyły wtórne a skład chemiczny pyłów pierwotnych może ulegać modyfikacjom. Stężenia WWA i pyłowych zanieczyszczeń powietrza w Polsce są wyższe niż w jakimkolwiek innym kraju Unii Europejskiej. Z badań wynika, iż spaliny samochodowe w dużym stopniu przyczyniają się do rozwoju astmy, alergii i innych chorób układu oddechowego szczególnie u dzieci i osób starszych. Współczesne badania naukowe udowodniły że pochodzące ze spalin związki azotu, dwutlenek siarki oraz inne cząsteczki zawarte w spalinach łącząc się z kurzem i pyłami powodują rozwój astmy u ludzi, szczególnie u dzieci i osób starszych. Ryzyko choroby istnieje już w okresie prenatalnym w łonie matki. Trujące składniki spalin samochodowych przenikają przez łożysko matki łącząc się z układem krwionośnym płodu i wywołują szkodliwy wpływ na jego rozwój. Dzieci wystawione na działanie spalin w okresie prenatalnym rodzą się z różnymi upośledzeniami, podatnością na choroby oraz niską masą urodzeniową. Zwiększone ryzyko powikłań zdrowotnych występuje u dzieci mieszkających w sąsiedztwie dróg o dużym natężeniu ruchu. Ekspozycja na zanieczyszczenie powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Jak wspomniano wyżej szczególnie wrażliwe są dzieci, również w okresie prenatalnym, ale też osoby z już stwierdzonymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą i otyłością. Na terenie planowanej inwestycji na odcinku od ul. Dwernickiego do terenów PKP gdzie projektowana ulica przebiega na powierzchni terenu i estakadzie w powietrzu powstanie mieszanina substancji trujących pochodzących ze spalin silników samochodów i trucizn emitowanych przez spalarnie odpadów. Znane w toksykologii zjawisko synergistycznego oddziaływania trucizn na organizm człowieka zostało pominięte w analizie zanieczyszczeń powietrza w „Raporcie z 2007 i 2008r.” Zjawisko synergii oddziaływania trucizn (w tym przypadku ze spalin samochodowych i ze spalania odpadów) które będą unosić się w

powietrzu w czasie eksploatacji omawianej drogi polega na tym iż chorobotwórcze - rakotwórcze związki oddziałujące w grupie na organizm człowieka mają silniejsze działanie rakotwórcze / chorobotwórcze niż te same związki działające pojedynczo. (analizowany wpływ pojedynczej substancji). Biorąc pod uwagę to iż od roku 2007 / 2008 teren ówczesnie pusty wzdłuż ul. Wiatracznej naprzeciwko szpitala przy terenach PKP został w ostatnich latach zabudowany i jest nadal zabudowywany przez wielopiętrowe budynki mieszkaniowe przy ulicy Chrzanowskiego – w których obecnie jest kilkadziesiąt a będzie ponad tysiąc mieszkań zamieszkałych przez rodziny z dziećmi i pary mające zamiar mieć dzieci, kwestia oddziaływania trucizn emitowanych przez inwestycję drogi i spalarni oddziałujących jednocześnie jest przez inwestora lekceważona i pominięta. Wnioskuje o przeprowadzenie analizy trucizn emitowanych przez projektowaną drogę i spalarnię i ich synergistycznego oddziaływania na: kobiety w ciąży, dzieci w okresie życia płodowego, noworodki, niemowlęta, małe dzieci, młodzież, dorosłych i seniorów. Analizę powinni przeprowadzić specjaliści z wykształceniem medycznym a nie technicznym jak inżynierowie opracowujący „Raport z 2007 i Aneks z 2008”. Należy uwzględnić również przekroczone normy hałasu przez całą dobę które są znanym czynnikiem wywołującym stres organizmu człowieka który również oddziałuje razem z innymi truciznami w powietrzu w sposób niekorzystny. Dodatkowo zaznaczyć należy iż modelowanie rozchodzenia się hałasu było rozpatrywane w kierunku budynków istniejących o obrysie prostokąta równoległego do ulicy Wiatracznej, natomiast nowopowstałe budynki osiedla przy ul. Chrzanowskiego 2, mają obrys podwójnej litery „U” do tego typu budynków nie wykonano analizy hałasu (możliwości powstawania rezonansu dźwięku w wewnętrznym dziedzińcu budynków). Podsumowanie: Nowa analiza ma na celu uświadomienie urzędnikom Inwestora tego iż wybierając wariant estakady i odmawiając zbudowaniu tunelu w rejonie osiedli przy Wiatracznej i Chrzanowskiego wystawiają kobiety w ciąży, niemowlęta, dzieci i dorosłych zamieszkujących w tym miejscu i uczęszczających do przedszkoli w tej lokalizacji (gdzie projektowana trasa przebiega bez tunelu lecz na powierzchni terenu i estakadzie) na emitowane trucizny, które wg badań powodują choroby takie jak: atak serca, nadciśnienie tętnicze, choroba niedokrwienne serca, zaburzenia rytmu serca, niewydolność serca, astma, rozedma płuc, rak płuc, poronienia, niską wagę urodzeniową, przedwczesny poród, udar mózgu, zmniejszenie inteligencji u dzieci, choroby układu oddechowego, krwionośnego, rozrodczego, nerwowego, immunologicznego, choroby nerek i wątroby. Z szacunków opublikowanych przez WHO we wrześniu 2016 roku wynika iż w Polsce liczba zgonów przypisywanych zanieczyszczeniom pyłowym wynosi 26 000 osób (w roku 2012). Zalecenia WHO odnośnie maksymalnych stężeń dobowych to 25 µg/m³ dla PM_{2,5} oraz 50 µg/m³ dla PM₁₀. Wartości te nie powinny być przekraczane częściej niż 3 razy w roku. Dla porównania, obecnie obowiązujący w Polsce poziom informowania dla stężeń dobowych pyłu PM₁₀ wynosi 200 µg/m³, zaś poziom alarmowy aż 300 µg/m³, czyli są odpowiednio cztero- i sześciokrotnie wyższe niż wytyczne WHO. Są to także najwyższe poziomy informowania i alarmowania w całej Europie. Powyższe dane przytoczono z opracowania naukowego: „Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie. Krakowski Alarm Smogowy.” Autorzy: dr Jakub Jędrak, Polski Alarm Smogowy, Krakowski Alarm Smogowy, Warszawa Bez Smogu Instytut Chemii Fizycznej Polskiej Akademii Nauk prof. UJ dr hab. n. med. Ewa Konduracka, kardiolog, specjalista chorób wewnętrznych, Klinika Choroby i Niewydolności Serca z Pododdziałem Intensywnej Terapii Kardiologicznej Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego, Krakowski Szpital Specjalistyczny im. Jana Pawła II dr hab. inż. Artur Jerzy Badyda, Politechnika Warszawska, Wydział Instalacji Budowlanych, Hydrotechniki i Inżynierii Środowiska, Zakład Informatyki i Badań Jakości Środowiska dr med. Piotr Dąbrowiecki, alergolog, specjalista chorób wewnętrznych, Klinika Chorób Infekcyjnych i Alergologii, Wojskowy Instytut Medyczny Polska Federacja Stowarzyszeń Chorych na Astmę, Alergię i POCHP. ISBN: 978-83-943065-0-2 Urzędnicy miejscy wybierając wariant budowy drogi na estakadzie zamiast w tunelu na odcinku od ronda Wiatraczna aż za tereny kolejowe co ograniczyło by emisję trucizn na tereny gęsto zaludnione działają przeciwnie do zasady zastosowania najlepszej możliwej technologii mającej na celu ochronę środowiska życia mieszkańców. Urzędnicy miejscy decyzyjni w

		<p>kwestii wariantów budowy drogi uzasadniają swoją decyzję (budowy estakady zamiast tunelu od ul. Dwernickiego poza tereny kolejowe) korzyścią ekonomiczną dla Inwestora – czyli tańszą opcją estakady niż tunelu dla budżetu miejskiego. Tańsza opcja dla Inwestora oznacza droższą opcję dla mieszkańców a mianowicie wymierne finansowo i nie wymierne straty i koszty spowodowane chorobami wywołanymi tym, iż znani z imienia i nazwiska urzędnicy decyzyjni w tej kwestii zaoszczędzili pieniądze budżetowe nie budując tunelu tylko estakadę świadomie wystawiając mieszkańców na działanie trucizn a mając możliwości techniczne i finansowe uniknąć/zmniejszyć to szkodliwe dla zdrowia oddziaływanie poprzez budowę drogi w tunelu. Jednocześnie urzędnicy faworyzują wariant przewidujący tylko i wyłącznie transport samochodowy emitujący spaliny projektowaną arterią komunikacyjną nie racząc wziąć pod uwagę możliwości zbudowania komunikacji zbiorowej, elektrycznej nie emitującej spalin jaką jest np. tramwaj. Niniejsze pismo ma na celu uświadomienie urzędników Inwestora, iż w przyszłości otwiera to drogę do pozwów przed sądami powszechnymi osób chorych, których choroby zostały spowodowane przez trucizny emitowane przez wadliwe z punktu widzenia ochrony zdrowia mieszkańców rozwiązanie budowy drogi na estakadzie którą można było poprowadzić tunelem ale tego nie zrobiono nie zmniejszając tym samym emisji trucizn na mieszkańców osiedla. Przeprowadzenie wyżej wymienionych analiz (z pkt. 1 i 2) jak również złożenie niniejszego pisma ma na celu uniemożliwienie urzędnikom zasłaniania się w przyszłości przed sądami powszechnymi w trakcie ewentualnych procesów o odszkodowania za uszczerbek na zdrowiu mieszkańców, wymienionych wyżej osiedli twierdzeniami typu „nie miałem takiej świadomości....., nie wiedziałem....., nie działałem celowo..... nie pamiętam....., ponieważ w dokumentach na których się opierałem podejmując decyzję czyli „Raportcie o oddziaływaniu na środowisko Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. Rondo Wiatraczna – dzielnica Targówek” . z 2007 / 2008 r. – nie było informacji na temat potencjalnych chorób, schorzeń i innych negatywnych skutków inwestycji itd.</p>		
29	12.11.2017	<p>1. Wnioskuje o przeprowadzenie nowej analizy oddziaływania przedsięwzięcia „Obwodnica śródmiejska od ronda Wiatraczna do ronda Żaba” na środowisko w fazie eksploatacji w zakresie zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Wnioskuje się równocześnie o zmianę wariantu budowy drogi z estakady na drogę w tunelu od ronda Wiatraczna za tereny PKP (tunel wszędzie tam gdzie są budynki mieszkalne wzdłuż ul. Wiatracznej). Od czasu opublikowania „Raportu o oddziaływaniu na środowisku...” tej inwestycji minęło już 10 lat, przez ten okres stan wiedzy na temat zanieczyszczeń powietrza uległ zmianie, powstały nowe osiedla mieszkaniowe wzdłuż ul. Wiatracznej i powstaną nowe źródła emisji zanieczyszczeń (spalarnia i transport do niej odpadów za pomocą ciężarówek) nie uwzględnione w „Raportcie...” z 2007 / 2008 r. Nowa analiza powinna również przedstawiać różnicę w emisji zanieczyszczeń pomiędzy wariantem: „tunel od ronda Wiatraczna do ul. Dwernickiego – dalej ulica na powierzchni terenu i estakada nad terenami PKP” a wariantem „ tunel od ronda Wiatraczna przez całą Wiatraczną i koniec tunelu przechodzącego pod torami na terenach PKP lub za nimi co oznacza że na wysokości budynków mieszkalnych przy Wiatracznej i Chrzanowskiego projektowana droga będzie w zakrytym tunelu. W analizie należy uwzględnić wszystkie substancje szkodliwe emitowane do powietrza a nie tylko niektóre (6 substancji poddanych analizie w 2007 r.) w oparciu o obecne prace naukowe polskich i zagranicznych ekspertów w dziedzinie zanieczyszczenia powietrza (w dalszej części wymieniono 2 przykłady takich publikacji , których jest oczywiście dużo więcej).2. Wnioskuje, aby na podstawie analizy z punktu 1) niniejszego pisma i ustalonej modelowaniem prognozy emisji zanieczyszczeń obu wariantów drogi przeprowadzono analizę oddziaływania zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów i łącznie ze spalarni odpadów na zdrowie mieszkańców. W skład zespołu przeprowadzającego analizę powinni wchodzić specjaliści z wykształceniem medycznym a nie tylko technicznym. Celem analizy jest przedstawienie różnicy potencjału chorobotwórczego obu rozwiązań komunikacyjnych (tunelu wzdłuż wszystkich budynków mieszkalnych i innego wariantu tunelu tylko do ul. Dwernickiego a dalej bez tunelu).</p>	uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji	<p>Opracowany w 2007 r. raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksem z 2008 r. oraz decyzja nr RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30.12.2008 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie są podstawą do obecnie opracowywanej dokumentacji projektowej budowy obwodnicy śródmiejskiej. W sierpniu 2017 r. złożony został do RDOŚ wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09.11.2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko do wniosku została załączona Karta informacyjna przedsięwzięcia (KIP). KIP wskazał wariant preferowany inwestycji, który w odniesieniu do długości obiektów inżynierskich jest tożsamy z rozwiązaniami prezentowanymi na konsultacjach społecznych.Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko „Obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (...).”Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochoowane.Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochoowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie</p>

	<p>Analiza powinna odnosić się do chorób wywołanych przez zanieczyszczenie powietrza u kobiet w ciąży, dzieci w okresie prenatalnym, noworodków, niemowląt, małych dzieci, młodzieży, dorosłych i seniorów wystawionych na działanie zanieczyszczonego powietrza takich jak: atak serca, nadciśnienie tętnicze, choroba niedokrwienna serca, zaburzenia rytmu serca, niewydolność serca, astma, rozedma płuc, rak płuc, poronienia, niska waga urodzeniowa, przedwczesny poród, udar mózgu, zmniejszenie inteligencji u dzieci, choroby układu oddechowego, krwionośnego, rozrodczego, nerwowego, immunologicznego, choroby nerek i wątroby i inne. Wyżej wymienione analizy mają wykazać, które techniczne rozwiązanie – który wariant budowy jest korzystniejszy dla zdrowia i życia obecnych mieszkańców osiedli (i tych którzy się tu dopiero urodzą) wzdłuż ul. Wiatracznej i Chrzanowskiego a nie korzyści finansowych urzędników i urzędu miasta stołecznego Warszawy – Inwestora – którego interes finansowy w odniesieniu do wzrostu ryzyka chorób wymienionych wyżej mieszkańców jest mniej istotny gdyż są to „tylko” pieniądze a nie zdrowie i życie człowieka, którego nie można kupić – o czym część urzędników nie pamięta lub nie chce pamiętać. Obecnie dostępna wiedza naukowa w 2017 roku na temat składu spalin i ich szkodliwości na organizm ludzki jest znacznie większa niż w czasie opracowywania „Raportu o oddziaływaniu na środowisko obwodnicy śródmiejskiej .. w 2007 r.” Ważny interes społeczny wymaga przeprowadzenia ww. analiz a nie przeprowadzenie ich jest rażącym zaniedbaniem. Uzasadnienie: Analiza prognozowanego zanieczyszczenia powietrza została przeprowadzona i przedstawiona w „Raporcie o oddziaływaniu na środowisko Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. Rondo Wiatraczna – dzielnica Targówek” . przez DHV Polska Sp. z o.o. ul. Domaniewska 41, Inwestor: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie w 2007 roku i uzupełniona Aneks w 2008 r. W wyżej wymienionym raporcie oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji do modelowania stężeń zanieczyszczeń użyto dostępnych wówczas danych liczbowych opisujących aktualny poziom zanieczyszczenia powietrza czyli tło zanieczyszczeń powietrza podane przez Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska aktualne na rok 2007. Od tego czasu minęło około 10 lat, podczas których poziom tła uległ zmianie i dane tła zanieczyszczeń przedstawione w „Raporcie..” mogą być nieaktualne. Zasadniczą kwestią budzącą zastrzeżenia jest to iż w przeprowadzonym modelowaniu zanieczyszczenia powietrza przedstawiającym prognozę na rok 2030 nie uwzględniono uruchomienia / rozbudowy Zakładu Unieszkodliwiania Stałych Odpadów Komunalnych (spalarni) na Targówku przy ulicy Gwarków. Z informacji prasowych wynika iż ZUSOK (spalarnia) zwiększy swoje moce przerobowe z obecnych 40 tys. ton rocznie do ponad 300 tys. ton rocznie. Jest to istotny emitent dioksyn i innych trucizn znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych przy ul. Wiatracznej i Chrzanowskiego. Dodatkowo nie uwzględniono w modelowaniu zanieczyszczenia powietrza przejazdu samochodów ciężarowych zwożących z całej Warszawy odpady komunalne do rozbudowanego ZUSOK (spalarni) w ilości 300 tys. ton rocznie. (składowisko odpadów na Radiowie ma zostać zamknięte w 2018 r) więc logiczne jest iż ruch samochodów ciężarowych wożących odpady do spalarni będzie odbywał się ulicą Wiatraczną / Nowowiatraczną. Analiza i modelowanie przedstawione w „Raporcie...” z 2007 i Aneksie z 2008 roku, uwzględnia tylko zanieczyszczenia powietrza takie jak: tlenki azotu, dwutlenek azotu, tlenek węgla, pył zawieszony (PM10), dwutlenek siarki, benzen. Analiza ta pomija wymienione w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie niektórych substancji w powietrzu toksyczne i rakotwórcze: arsen, benzo(a)piren, kadm, nikiel, ozon, pył zawieszony (PM2,5) jak również dioksyny pochodzące ze spalarni odpadów komunalnych i inne trujące związki powstające ze spalania paliw przez samochody. Wymieniona analiza z 2007 i Aneks z 2008 roku dotycząca prognozy zanieczyszczenia powietrza na rok 2030 ogranicza się tylko do stwierdzenia w odniesieniu do aktualnych na tamten czas Rozporządzeń Ministra Środowiska w czasie tworzenia modelowania czy dane zanieczyszczenie (wymieniono tylko 6 związków chemicznych) przekracza / nie przekracza dopuszczalnego stężenia zawartego w Rozporządzeniu. Nie uwzględniono w nim innych trucizn będących efektem spalania benzyny i oleju napędowego. Obecny stan wiedzy w roku 2017 na temat trucizn</p>	<p>się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
--	---	---

emitowanych przez silniki spalinowe pojazdów (silniki diesla) jest większy niż w trakcie tworzenia „Raportu...” w 2007 i 2008 roku. Przykładowo z nowych badań przeprowadzonych na Uniwersytecie York w Wielkiej Brytanii w 2015 roku opisanych w artykule: “Diesel-related hydrocarbons can dominate gas phase reactive carbon in megacities” R. E. Dunmore¹, J. R. Hopkins^{2,1}, R. T. Lidster¹, J. D. Lee^{2,1}, M. J. Evans^{2,1}, A. R. Rickard^{2,1}, A. C. Lewis^{2,1}, and J. F. Hamilton¹ Wolfson Atmospheric Chemistry Laboratories, Department of Chemistry, University of York, Heslington, York, YO10 5DD, UK National Centre for Atmospheric Science, University of York, Heslington, York, YO10 5DD, UK Published: 07 Sep 2015.” wynika iż skupianie się podczas analizy głównych składników spalin silników pojazdów na np. tlenku węgla czy silnie toksycznym dwutlenku azotu jest niewystarczające ponieważ do tej pory nie zwracano większej uwagi na wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA) ze spalania oleju napędowego zakładając że powstają ich stosunkowo niewielki ilości (np. toluen, benzo(a)piren – silnie mutagenny i rakotwórczy). Wspomniane badania wykazują jednak iż związków tych w spalinach silników diesla może być aż 70 krotnie więcej niż wcześniej sądzono. W składzie pyłu pochodzącego z procesów spalania występują oprócz wielopierścieniowych węglowodórów aromatycznych i ich pochodnych, azaareny, i inne wielopierścieniowe związki aromatyczne (WVA), związki z grupy dioksyn (PCDD/F) a także metale ciężkie i przejściowe oraz ich związki. W wyniku reakcji między substancjami gazowymi (amoniak, tlenki siarki, tlenki azotu) mogą powstawać tzw. pyły wtórne a skład chemiczny pyłów pierwotnych może ulegać modyfikacjom. Stężenia WVA i pyłowych zanieczyszczeń powietrza w Polsce są wyższe niż w jakimkolwiek innym kraju Unii Europejskiej. Z badań wynika, iż spaliny samochodowe w dużym stopniu przyczyniają się do rozwoju astmy, alergii i innych chorób układu oddechowego szczególnie u dzieci i osób starszych. Współczesne badania naukowe udowodniły że pochodzące ze spalin związki azotu, dwutlenek siarki oraz inne cząsteczki zawarte w spalinach łącząc się z kurzem i pyłami powodują rozwój astmy u ludzi, szczególnie u dzieci i osób starszych. Ryzyko choroby istnieje już w okresie prenatalnym w łonie matki. Trujące składniki spalin samochodowych przenikają przez łożysko matki łącząc się z układem krwionośnym płodu i wywołują szkodliwy wpływ na jego rozwój. Dzieci wystawione na działanie spalin w okresie prenatalnym rodzą się z różnymi upośledzeniami, podatnością na choroby oraz niską masą urodzeniową. Zwiększone ryzyko powikłań zdrowotnych występuje u dzieci mieszkających w sąsiedztwie dróg o dużym natężeniu ruchu. Ekspozycja na zanieczyszczenie powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Jak wspomniano wyżej, szczególnie wrażliwe są dzieci, również w okresie prenatalnym, ale też osoby z już stwierdzonymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą i otyłością. Na terenie planowanej inwestycji na odcinku od ul. Dwernickiego do terenów PKP gdzie projektowana ulica przebiega na powierzchni terenu i estakadzie w powietrzu powstanie mieszanina substancji trujących pochodzących ze spalin silników samochodów i trucizn emitowanych przez spalarnie odpadów. Znane w toksykologii zjawisko synergistycznego oddziaływania trucizn na organizm człowieka zostało pominięte w analizie zanieczyszczeń powietrza w „Raporcie z 2007 i 2008r.” Zjawisko synergii oddziaływania trucizn (w tym przypadku ze spalin samochodowych i ze spalania odpadów) które będą unosić się w powietrzu w czasie eksploatacji omawianej drogi polega na tym iż chorobotwórcze - rakotwórcze związki oddziałujące w grupie na organizm człowieka mają silniejsze działanie rakotwórcze / chorobotwórcze niż te same związki działające pojedynczo. (analizowany wpływ pojedynczej substancji). Biorąc pod uwagę to iż od roku 2007 / 2008 teren ówczesnie pusty wzdłuż ul. Wiatracznej naprzeciwko szpitala przy terenach PKP został w ostatnich latach zabudowany i jest nadal zabudowywany przez wielopiętrowe budynki mieszkaniowe przy ulicy Chrzanowskiego – w których obecnie jest kilkadziesiąt, a będzie ponad tysiąc mieszkań zamieszkałych przez rodziny z dziećmi i pary mające zamiar mieć dzieci, kwestia oddziaływania trucizn emitowanych przez inwestycję drogi i spalarni oddziałujących jednocześnie jest przez inwestora lekceważona i pominięta. Wnioskuje o przeprowadzenie analizy trucizn emitowanych przez projektowaną drogę i spalarnię i ich synergistycznego

oddziaływania na: kobiety w ciąży, dzieci w okresie życia płodowego, noworodki, niemowlęta, małe dzieci, młodzież, dorosłych i seniorów. Analizę powinni przeprowadzić specjaliści z wykształceniem medycznym a nie technicznym jak inżynierowie opracowujący „Raport z 2007 i Aneks z 2008”. Należy uwzględnić również przekroczone normy hałasu przez całą dobę które są znanym czynnikiem wywołującym stres organizmu człowieka który również oddziałuje razem z innymi trucznymi w powietrzu w sposób niekorzystny. Dodatkowo zaznaczyć należy iż modelowanie rozchodzenia się hałasu było rozpatrywane w kierunku budynków istniejących o obrysie prostokąta równoległego do ulicy Wiatracznej, natomiast nowopowstałe budynki osiedla przy ul. Chrzanowskiego 2, mają obrys podwójnej litery „U” do tego typu budynków nie wykonano analizy hałasu (możliwości powstawania rezonansu dźwięku w wewnętrznym dziedzińcu budynków).

Podsumowanie: Nowa analiza ma na celu uświadomienie urzędnikom Inwestora tego iż wybierając wariant estakady i odmawiając zbudowaniu tunelu w rejonie osiedli przy Wiatracznej i Chrzanowskiego wystawiają kobiety w ciąży, niemowlęta, dzieci i dorosłych zamieszkujących w tym miejscu i uczęszczających do przedszkoli w tej lokalizacji (gdzie projektowana trasa przebiega bez tunelu lecz na powierzchni terenu i estakadzie) na emitowane trucizny, które wg badań powodują choroby takie jak: atak serca, nadciśnienie tętnicze, choroba niedokrwienna serca, zaburzenia rytmu serca, niewydolność serca, astma, rozedma płuc, rak płuc, poronienia, niską wagę urodzeniową, przedwczesny poród, udar mózgu, zmniejszenie inteligencji u dzieci, choroby układu oddechowego, krwionośnego, rozrodczego, nerwowego, immunologicznego, choroby nerek i wątroby. Z szacunków opublikowanych przez WHO we wrześniu 2016 roku wynika iż w Polsce liczba zgonów przypisywanych zanieczyszczeniom pyłowym wynosi 26 000 osób (w roku 2012). Zalecenia WHO odnośnie maksymalnych stężeń dobowych to 25 µg/m3 dla PM2,5 oraz 50 µg/m3 dla PM10. Wartości te nie powinny być przekraczane częściej niż 3 razy w roku. Dla porównania, obecnie obowiązujący w Polsce poziom informowania dla stężeń dobowych pyłu PM10 wynosi 200 µg/m3, zaś poziom alarmowy aż 300 µg/m3, czyli są odpowiednio cztero- i sześciokrotnie wyższe niż wytyczne WHO. Są to także najwyższe poziomy informowania i alarmowania w całej Europie. Powyższe dane przytoczono z opracowania naukowego: „Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie. Krakowski Alarm Smogowy.” Autorzy: dr Jakub Jędrak, Polski Alarm Smogowy, Krakowski Alarm Smogowy, Warszawa Bez Smogu Instytut Chemii Fizycznej Polskiej Akademii Nauk prof. UJ dr hab. n. med. Ewa Konduracka, kardiolog, specjalista chorób wewnętrznych, Klinika Choroby i Niewydolności Serca z Pododdziałem Intensywnej Terapii Kardiologicznej Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego, Krakowski Szpital Specjalistyczny im. Jana Pawła II dr hab. inż. Artur Jerzy Badyda, Politechnika Warszawska, Wydział Instalacji Budowlanych, Hydrotechniki i Inżynierii Środowiska, Zakład Informatyki i Badań Jakości Środowiska dr med. Piotr Dąbrowiecki, alergolog, specjalista chorób wewnętrznych, Klinika Chorób Infekcyjnych i Alergologii, Wojskowy Instytut Medyczny Polska Federacja Stowarzyszeń Chorych na Astmę, Alergię i POCHP. ISBN: 978-83-943065-0-2 Urzędnicy miejscy wybierając wariant budowy drogi na estakadzie zamiast w tunelu na odcinku od ronda Wiatraczna aż za tereny kolejowe co ograniczyło by emisję trucizn na tereny gęsto zaludnione działają przeciwieństwo do zasady zastosowania najlepszej możliwej technologii mającej na celu ochronę środowiska życia mieszkańców. Urzędnicy miejscy decyzyjni w kwestii wariantów budowy drogi uzasadniają swoją decyzję (budowy estakady zamiast tunelu od ul. Dwernickiego poza tereny kolejowe) korzyścią ekonomiczną dla Inwestora – czyli tańszą opcją estakady niż tunelu dla budżetu miejskiego. Tańsza opcja dla Inwestora oznacza droższą opcję dla mieszkańców a mianowicie wymierne finansowo i nie wymierne straty i koszty spowodowane chorobami wywołanymi tym, iż znani z imienia i nazwiska urzędnicy decyzyjni w tej kwestii zaoszczędzili pieniądze budżetowe nie budując tunelu tylko estakadę świadomie wystawiając mieszkańców na działanie trucizn a mając możliwości techniczne i finansowe uniknąć/zmniejszyć to szkodliwe dla zdrowia oddziaływanie poprzez budowę drogi w tunelu. Jednocześnie urzędnicy faworyzują wariant przewidujący tylko i wyłącznie transport samochodowy emitujący spaliny projektowaną arterią komunikacyjną nie racząc wziąć pod uwagę możliwości zbudowania

		komunikacji zbiorowej, elektrycznej nie emitującej spalin jaką jest np. tramwaj. Niniejsze pismo ma na celu uświadomienie urzędników Inwestora, iż w przyszłości otwiera to drogę do pozwów przed sądami powszechnymi osób chorych, których choroby zostały spowodowane przez trucizny emitowane przez wadliwe z punktu widzenia ochrony zdrowia mieszkańców rozwiązanie budowy drogi na estakadzie którą można było poprowadzić tunelem ale tego nie zrobiono nie zmniejszając tym samym emisji trucizn na mieszkańców osiedla. Przeprowadzenie wyżej wymienionych analiz (z pkt. 1 i 2) jak również złożenie niniejszego pisma ma na celu uniemożliwienie urzędnikom zasłaniania się w przyszłości przed sądami powszechnymi w trakcie ewentualnych procesów o odszkodowania za uszczerbek na zdrowiu mieszkańców, wymienionych wyżej osiedli twierdzeniami typu „nie miałem takiej świadomości....., nie wiedziałem....., nie działałem celowo..... nie pamiętam....., ponieważ w dokumentach na których się opierałem podejmując decyzję czyli „Raportcie o oddziaływaniu na środowisko Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. Rondo Wiatraczna – dzielnica Targówek” . z 2007 / 2008 r. – nie było informacji na temat potencjalnych chorób, schorzeń i innych negatywnych skutków inwestycji itd.”		
30	13.11.2017	Zwracam się do Państwa zapytaniem jakie rozwiązanie zostanie zaproponowane aby obwodnica nie była uciążliwa dla mieszkańców nowo powstałego i nowo powstającego osiedla przy wiatracznej i chrzanowskiego? Uciążliwość jakiej się obawiam to ogromne zanieczyszczenie powietrza , hałas. Jako mieszkaniec chciałabym aby tunel jaki ma przebiegać przez ulicę wiatraczną był poprowadzony dalej i nie wychodził tuż przy blokach przy wiatracznej/ chrzanowskiego tylko za torami, tam gdzie nie będzie to kolidowało z żadnym budownictwem. Z animacji dostępnych w internecie za torami nie widzę żadnych zabudowań mieszkalnych więc najlepszym rozwiązaniem było by wyjście z tunelu nie przed tylko za torami. Oraz aby zostały pozostawione drogi „lokalne” w sensie, np. chce dojechać do bloku na końcu np. wiatracznej czy ul. chrzanowskiego nie muszą korzystać z obwodnicy.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Zgodnie z Kartą informacyjną przedsięwzięcia, załączoną do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy śródmiejskiej przewiduje się zastosowanie tzw. cichej nawierzchni na odcinkach drogi, na których prognozuje się (w przypadku niezastosowania odpowiednich zabezpieczeń) przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Dodatkowo na odc. od ul. Chrzanowskiego do ul. Makowskiej, po stronie zachodniej przewidziano zastosowanie ekranu dźwiękochłonnego. Analiza wyników obliczeń emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń (zawarta w KIP) wskazuje, że Obwodnica śródmiejska nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. W związku z powyższym w KIP nie przewidziano działań minimalizujących w zakresie ochrony powietrza. Wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy. Analiza wyników obliczeń wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych w KIP wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Najniższe wartości stężeń emitowanych zanieczyszczeń występują w wariantcie 2 (preferowanym). Ostateczne rozwiązania dot. powyższych kwestii będą wynikiem rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
31	13.11.2017	1. Z wiaduktu nad torami PKP powinna być możliwość zjazdu i wjazdu w ulicę Kozia Górka. Potrzebne są też wejście/zejście dla pieszych i rowerów. W tej chwili ten rejon jest "odcięty od świata" także za sprawą zamknięcia przez PKP przejazdu ulicą Chłopickiego. W sytuacji kiedy budowany jest wiadukt należy umożliwić dojście i dojazd mieszkańcom tego rejonu 2. Należy pamiętać, że główny ruch od strony Wiatracznej wcale nie będzie się kierował na ul. Zabraniecką w kierunku zachodnim ale w ulicę Księżnej Anny i dalej Rzeczną (krótszy dojazd do Radzywińskiej). Obecny projekt wymaga przejazdu przez skrzyżowanie i rondo. Warto rozważyć wielopoziomowe skrzyżowanie nowego wiaduktu Księżnej Anny zwłaszcza, że to będzie końcówka wiaduktu,	1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga nieuwzględniona	1. Z uwagi na charakter terenu i jego przeznaczenie - teren techniczny metra- nie jest uzasadnione zapewnienie łącznicy pomiędzy Kozią Górką a obwodnicą śródmiejską. Przewiduje się natomiast zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych. 2. Zgodnie z wykonaną prognozą ruchu, główna relacja na skrzyżowaniu prowadzona jest w kierunku ronda Żaba i ulicy Radzywińskiej, nie ul. Księżnej Anny w kierunku ulicy Zabranieckiej i dalej ulicy Radzywińskiej. Po wybudowaniu obwodnicy śródmiejskiej będzie to najszybsza trasa do ulicy Radzywińskiej. 3. Budowa węzła drogowego w miejscu skrzyżowania z ulicą Księżnej Anny z łącznicą zjazdową z obwodnicy na ulicę Zabraniecką jest nieuzasadniona z punktu widzenia

		3. Z wiaduktu w rejonie księżnej Anny powinno dać się skręcić w prawo bezpośrednio w Zabraniecką (w kierunku Rembertowa). Przydały się też bezkolizyjny wjazd z Zabranieckiej (od strony Strażackiej np. ślimak), którym dałoby się wjechać bezpośrednio na wiadukt w kierunku Wiatracznej. Skręt w lewo z Księżnej Anny na wiadukt będzie wąskim gardłem tego węzła		potoków ruchu jakie będzie prowadzić. Przewidywany ruch w stronę ulicy Zabranieckiej nie uzasadnia konieczności budowy węzła drogowego. Ponadto forma skrzyżowania jest także wynikiem ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Góra po drugiej stronie.
32	13.11.2017	Jako mieszkancka osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mając na uwadze dobro swoje i sąsiadów, wyrażam swój sprzeciw wobec koncepcji projektu "obwodnicy śródmiejskiej" zaproponowanego przez ZMID. Tym samym wnioskuję o budowę "obwodnicy" w tunelu podziemnym wzdłuż całej ul. Wiatracznej, aż za tory PKP. W mojej ocenie wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinny przede wszystkim uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących i realizować zadania, które są w ich interesie i działają na ich korzyść. Budowa "obwodnicy" w planowanym kształcie (tunel pod rondem i estakada nad torami) zdecydowanie taką inwestycją nie jest. Plany według których inwestycja ma być realizowana nie zostały przystosowane do obecnych warunków, które na przestrzeni ostatnich 10 lat uległy znaczącym zmianom. W okolicy torów PKP, w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej "obwodnicy", w miejscu gdzie jeszcze do niedawna nie było nic poza starymi barakami, magazynami, garażami, powstały i wciąż powstają nowe osiedla mieszkaniowe liczące już teraz tysiące mieszkań, dla których ulica Wiatraczna jest ważnym ciągiem komunikacyjnym. Budowa "obwodnicy" w tym miejscu uniemożliwi wyjazd mieszkańców ze swoich osiedli i włączenie się do ruchu, ze względu na zwiększoną ilość pojazdów zjeżdżających z estakady i chcących dojechać do ronda Wiatraczna. Co więcej zabudowa w tym miejscu jest bardzo gęsta i już teraz stosunek terenów zielonych do zabudowań jest rażąco niski. Dla wielu osób ulica Wiatraczna pełni rolę zielonego azylu, z którego okoliczni mieszkańcy na co dzień chętnie korzystają, spacerując z wózkami dziecięcymi, psami, czy w okresie letnim spędzając czas na ławkach pośród drzew. I choć nie jest to park, to nieoficjalnie pełni taką rolę, jest przestrzenią ważną dla mieszkańców i ma duży potencjał aby go w przyszłości lepiej zagospodarować. Ponadto budowa "obwodnicy" w tak bliskiej odległości od budynków mieszkalnych przyczyni się do wzrostu uciążliwości życia mieszkańców związanej ze zwiększoną emisją hałasu. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń, że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać obowiązujących norm. Obwodnica przyczyni się także do znaczącego zwiększenia emisji spalin. Liczne badania prowadzone w wielu miejscach na świecie wskazują na istnienie silnego związku pomiędzy ekspozycją na zanieczyszczenia powietrza a występowaniem różnorodnych negatywnych efektów zdrowotnych. Szczególnie narażonymi grupami są dzieci (także w okresie prenatalnym), osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Udowodniono, że ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach, przyczynia się m.in. do zwiększenia umieralności i skrócenia oczekiwanej długości życia, a także rozwojem szeregu chorób, m.in. układu oddechowego, układu krążenia, centralnego układu nerwowego, zwiększa zapadalność na choroby nowotworowe, zmniejsza płodność u kobiet i mężczyzn, i wiele innych. Bloki postawione wzdłuż ulicy Wiatracznej zamieszkałe są w większości przez ludzi starszych, często schorowanych, osiedla powstające wzdłuż ulicy Chrzanowskiego zasiedlane są przede wszystkim przez ludzi młodych, mających małe dzieci lub w najbliższym czasie planujących je mieć, w najbliższej okolicy planowanej "obwodnicy" znajdują się natomiast oddziały Wojskowego Instytutu Medycznego na Szaserów, w którym przebywają osoby chore, o osłabionej odporności, którym powinno się zapewnić jak najlepsze warunki sprzyjające szybkiemu powrotowi do zdrowia. Opierając się na ogólnodostępnej wiedzy oraz na badaniach przeprowadzonych przez osoby posiadające wiedzę w tej dziedzinie, budowa "obwodnicy" w obecnej formie jest niedopuszczalna. Należy także nadmienić, iż budynki postawione wzdłuż ulicy Wiatracznej graniczą z chodnikiem, nie posiadają własnych podwórek od strony ulicy, ani nie są odseparowane w żaden sposób od ulicy chociażby pasem zieleni. Zwiększenie liczby	uwaga nieuwzględniona	Lokalizacja inwestycji jest zgodna z korytarzem Obwodnicy wskazanym w Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy oraz w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu Ronda Wiatraczna cz. I. Zgodnie z Kartą informacyjną przedsięwzięcia, załączoną do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy śródmiejskiej przewiduje się zastosowanie tzw. cichej nawierzchni na odcinkach drogi, na których prognozuje się (w przypadku niezastosowania odpowiednich zabezpieczeń akustycznych) przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Dodatkowo na odc. od ul. Chrzanowskiego do ul. Makowskiej, po stronie zachodniej przewidziano zastosowanie ekranu dźwiękochłonnego. Analiza wyników obliczeń emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń (zawarta w KIP) wskazuje, że Obwodnica śródmiejska nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. W związku z powyższym w KIP nie przewidziano działań minimalizujących w zakresie ochrony powietrza. Wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy. Analiza wyników obliczeń wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych w KIP wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Najniższe wartości stężeń emitowanych zanieczyszczeń występują w wariantcie 2 (preferowanym). Ostateczne rozwiązania dot. powyższych kwestii będą wynikiem rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.

		<p>pasów ruchu do 6, a tym samym przepustowości i samego ruchu zamieni życie tych mieszkańców, szczególnie posiadających mieszkania na parterze i I piętrze, w koszar. Ze względu na hałas oraz zły stan powietrza otwarcie okien stanie się już niemożliwe, a krajobraz za oknem diametralnie się zmieni. Wznosząca się estakada obniży także komfort życia mieszkańców nowych osiedli położonych pomiędzy ul. Chrzanowskiego a torami PKP (zwłaszcza posiadających mieszkania na niskich piętrach). Inwestycja zrewolucjonizuje okolice zarówno w obszarze środowiska przyrodniczego jak i kulturowego - "obwodnica" podzieli Grochów na dwie części i stanie się tą gorszą częścią Pragi - Stara Praga będzie kojarzyć się ze spacerami, kawiarenkami, happeningami, festiwalami artystycznymi, natomiast nasza część - z hałasem, korkami, smrodem spalin i przedzieleniem dzielnicy na pół. Nieodzwrotnie wpłynie to również na wartość posiadanych przez nas nieruchomości. Z mojego punktu widzenia, jako mieszkanki budynku znajdującego się w bezpośredniej okolicy planowanej inwestycji, przyjęte rozwiązania są korzystne wyłącznie dla mieszkańców dzielnic położonych w dalszej odległości od centrum miasta, którzy zyskają alternatywną trasę dojazdową, natomiast nie uwzględnia potrzeb mieszkańców którzy najbardziej odczuwają uciążliwości związane z jej obecnością. Mimo, iż trasa będzie przebiegać tuż pod naszymi oknami, to nie będziemy mogli nawet z niej skorzystać gdyż nie przewidziano możliwości wjazdu do tunelu i przejazdu pod rondem Wiatraczna. Co więcej, trasa pogorszy dostęp do ulic poprzecznych które są wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Reasumując, budowa "obwodnicy" przyniesie okolicznym mieszkańcom wyłącznie szereg uciążliwości i negatywnych zjawisk. Z naszego punktu widzenia ciężko dostrzec jakiegokolwiek zalety poza powstaniem alternatywnej trasy dojazdowej do IKEI (ale szklanki nie biją się tak często). Mając jednak na względzie potrzeby mieszkańców dzielnic położonych w dalszej odległości od centrum miasta, wagę tej drogi i konieczność jej powstania uważam, iż jeżeli "obwodnica" ma powstać to jedyną akceptowalną jej formą jest poprowadzenie jej w tunelu podziemnym od ronda Wiatraczna aż za tory PKP. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć.</p>		
33	13.11.2017	<p>Proszę o udzielenie informacji na temat prędkości projektowej dla wschodniego odcinka obwodnicy Śródmieścia.</p>		<p>Prędkość projektowa na ciągu głównym obwodnicy śródmiejskiej wynosi 60 km/h, natomiast na drodze lokalnej (ul. Wiatraczna) prędkość projektowa wynosi 40 km/h.</p>
34	14.11.2017	<p>Okręg Warszawski Partii Razem uważa Obwodnicę Pragi za konieczną inwestycję. Projekt przedstawiony przez Urząd Miasta budzi jednak szereg naszych zastrzeżeń. Mimo znacznej poprawy względem pierwotnych projektów obwodnicy, dalej pokutuje myślenie o przepustowości dla samochodów jako jedynym kryterium. Wielopasmowa estakada, rozdyt węzeł z ul. Radzymińską – sprawiają, że projekt wciąż bardziej przypomina autostradę niż miejską ulicę. Wyraźnie widać, że projekt jest dziełem wyłącznie drogowców – brak natomiast w nim jakiegokolwiek szerszej myśli urbanistycznej, co najbardziej rzuca się w oczy na odcinku grochowskim. Ulica Wiatraczna stanie się barierą dla mieszkańców – pomimo przeniesienia ruchu międzydzielnicowego do tunelu pod nią. Przy wjeździe od ronda Wiatraczna będzie straszny trójkątny trawnik, który nie stanie się miejscem odpoczynku – to zupełnie niewykorzystany teren, położony między ruchliwymi jezdniami, którego nie da się rozsądnie zagospodarować. Z uwagi na tunel na jego większości niemożliwe będzie nawet posadzenie drzew. Na odcinku ponad 300 m (między Kobielską a Szaserów) nie przewidziano ani jednego przejścia dla pieszych ani przejazdu rowerowego. Naszym zdaniem całe pasmo ulicy Wiatracznej wymaga szczególnego potraktowania. Infrastruktura drogowa powinna zajmować jak najmniej miejsca, które z kolei powinno zostać zagospodarowane zgodnie z potrzebami mieszkańców – a więc przeznaczone na ogólnodostępne tereny zielone, a gdzie to możliwe – pod zabudowę. Na estakadzie nad torami kolejowymi przewidziano aż po trzy pasy ruchu w każdą stronę. Będzie to zachęcać kolejne osoby do korzystania z samochodów. Zwiększy się natężenie ruchu na Pradze Południe, a wraz z nim hałas i smog. Szeroka jezdnia będzie zachęcać do jazdy z nadmierną prędkością, przez co zmniejszy się już teraz niski poziom bezpieczeństwa na warszawskich drogach. Stanowczo sprzeciwiamy się pomysłom</p>	<p>1. uwaga uwzględniona 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga uwzględniona 5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>1. Jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. 2. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 3. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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. 4. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa 5. Przedstawione rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. 6. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.</p>

		<p>dzielnicowych radnych Platformy Obywatelskiej, którzy chcą jeszcze więcej miejsca dla samochodów, a co za tym idzie jeszcze więcej wypadków, jeszcze więcej smogu, jeszcze więcej hałasu i jeszcze więcej korków. Fatalnie został zaprojektowany węzeł z ul. Radzywińskiej. W dużej części ma być bezkolizyjny, mimo że reszta trasy ma skrzyżowania w jednym poziomie. Węzeł ma zająć aż 6 hektarów – które mogłyby zostać przeznaczone pod zabudowę, będącą w zasięgu pieszego dojścia do stacji metra Szwedzka i projektowanego przystanku kolejowego Warszawa Stalowa. Marnowanie takich terenów przez Urząd Miasta zmniejszy efektywność miliardów złotych wydanych na budowę metra. Równie źle zostały zaprojektowane przesiadki w ramach tego "węzła" – jak wylicza Zielone Mazowsze odległości do przejścia przy przesiadce będą wynosić nawet 1,6 kilometra! Węzeł ten wymaga optymalizacji nie tylko pod kątem ruchu samochodowego, ale także rowerowego i pieszego. Planowana Obwodnica Pragi przecina tereny już wyposażone w niezbędną infrastrukturę. Można je stopniowo przeznaczać pod zabudowę, ograniczając suburbanizację. Budowa tej drogi w kształcie proponowanym przez Urząd Miasta opóźni zabudowę tych obszarów – nikt nie chce mieszkać przy autostradzie. Domagamy się dodatkowych przejść dla pieszych przez ul. Wiatraczną, zmniejszenia liczby pasów na estakadzie nad torami i przeprojektowania skrzyżowania z ul. Radzywińskiej. Projekt wymaga również uzupełnienia brakujących dróg rowerowych i pozostawienia rezerwy na przyszłą budowę obwodowej linii tramwajowej w kierunku Targówka i Bródna. Wzywamy również władze miasta do równoczesnego podjęcia działań na rzecz wypchnięcia ruchu samochodowego z centrum Pragi poprzez zmniejszanie jego dopływu od strony Grochowa i Targówka. Bez nich ulga dla tej części miasta po wybudowaniu obwodnicy będzie tylko chwilowa – bez ograniczania wjazdu ulice Pragi szybko znów zapelniają się autami.</p>		
35	14.11.2017	<p>Jako mieszkanka Grochowa, która dodatkowo tutaj pracuje, postanowiłam dorzucić swoje trzy grosze do wszelkich komentarzy, które pojawiają się w kontekście projektu obwodnicy. Jest takie przysłowie, że mowa jest srebrem, a milczenie złotem. W mojej ocenie robienie dla samego robienia jest srebrem, nierobienie wcale potrafi być złotem. W mojej ocenie obwodnica nie powinna zatem powstać dla samego jej powstania, ale powinna powstać w taki sposób, żeby wyłącznie ułatwić mieszkańcom życie. W chwili obecnej mieszkam na rogu ul. Wiatracznej i Dwernickiego. Nie wyobrażam sobie, żebym po powstaniu obwodnicy nie mogła dostać się na ul. Szaserów, do parku Polińskiego czy w ogóle gdziekolwiek na drugą stronę. Przy podejmowaniu decyzji trzeba bezwzględnie uwzględnić rozwiązania dla mieszkańców Pragi Południe - mam tu na myśli zachowanie lokalnych połączeń ulic oraz przejść dla pieszych w ciągu ul. Wiatracznej (ul. Nininna, ul. Kobielska, ul. Paca, ul. Prochowa), odpowiednią lokalizację przystanków autobusowych oraz przebieg dróg dla rowerów. Nie może być tak że budowa trasy spowoduje całkowite odcięcie mieszkańców żyjących po dwóch stronach ul. Wiatracznej. Z istniejących 6 przejść dla pieszych na ul. Wiatracznej pozostanie jedno - w mojej ocenie jest to rozwiązanie niedopuszczalne, nieprzemysłane i niesprawiedliwe. Ważne przy projektowaniu i realizacji trasy będą rozwiązania eliminujące uciążliwości trasy dla mieszkańców okolic ul. Wiatracznej i ul. Chrzanowskiego. W nowo powstałych blokach mieszka kilkaset osób (będzie jeszcze więcej, wzdłuż ul. Chrzanowskiego aż do Mińskiej na wszystkich działkach realizowane są inwestycje mieszkaniowe). Projekt drogi trzeba poprawić inaczej będą mieli trasę o odległości 20 m od swoich okien. Skoro jest to inwestycja kluczowa i flagowa, bez wątplenia nie powinna być byle jaką. Tunel "wyskakujący" pod oknami na Wiatracznej uczyni ta trasę byle jaką, a życie mieszkańców stanie się horrorem. Tunel winien wychodzić w miejscu w którym nie ma mieszkańców - czyli nie wcześniej niż za torami kolejowymi</p>	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.</p> <p>Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
36	14.11.2017	<p>Opinia eksploatacyjna na temat: fragmentu obwodnicy śródmiejskiej Grochów Wielki – Utrata – Bródno i kontekstulnżynieria eksploatacji wymaga kojarzenia nieraz odległej wiedzy, więc nie należy się obruszać po co ja tyle piszę. Nie może być tak, żeby problemy takie były rozpatrywane dopiero w sądach lub nigdzie. Nie poruszam tu wszystkiego z czym przychodzą mieszkańcy. Przebieg obwodnicy jest dobry. Jednym z problemów tej</p>	<p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. brak postulatu</p> <p>3. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>1. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.</p> <p>2. Analizy natężenia ruchu zostały przeprowadzone na bazie warszawskiego modelu ruchu, opracowanego dla m. st. Warszawy w 2016 r. Model warszawski uwzględnia rozbudowę całej aglomeracji Warszawskiej tj. Warszawy oraz miast ościennych w</p>

		<p>dzielnicy jest bariera kolejowa długości 6,5 km, co deformuje rozwój miasta i utrudnia komunikację między dzielnicami. W każdym projekcie trzeba myśleć o jego szerokim kontekście, bo przecież wtedy tworzy się jego właściwości eksploatacyjne. Zasady synergii. Nie wolno traktować projektów liniowych tylko jako pas szerokości 100-200 m. Wtedy waży się sprawy kosztów eksploatacji (zjawisko techniczno-ekonomiczne przecież) przez lata.</p> <p>1. Prowadzenie niezależnie projektu „tramwaj na Gocław”, który wypadł przez działki, bez uprzedniego dowiązania ul. Bora-Komorowskiego do obwodnicy. Tramwaje wręcz stwierdziły na osobnych „konsultacjach”, że Bora-Komorowskiego nie będzie doprowadzona do Trasy (obwodnicy). Doprowadzenie to postawiłoby w zupełnie innych świetle sam projekt tramwaju na Gocław przez działki, który jest zły. Niszczy Kanał Wystawowy, pamiętkę po przedwojennym projekcie....</p> <p>2. Wjazd-wyjazd z obwodnicy na Gocław jest tym samym możliwy tylko przez ul. Grenadierów i Poligonową. Oznacza to wprowadzenie dużego potoku, jaki powstanie w miejsce, które i tak się korkuje!</p> <p>3. Szkoda psuć jeden z głównych widoków Grochowa, czyli kamienice na wprost piekarni przy wylocie Wiatracznej na Grochowską. Powinien on być zachowany. Nie ma potrzeby wyburzać domów, a wręcz przeciwnie – można dobudować, tworząc całość i wykorzystać.</p> <p>4. Nie należy pisać PKP Wiatraczna, czy PKP Stalowa (co to znaczy?) tylko stacja kolei aglomeracyjnej. To też część komunikacji miejskiej, jak metro, z którym musi być w sieci. Pisanie PKP to wymysł redaktorów planów z czasów PRL, gdy był to faktyczny synonim kolei. Wcześniej pisano prawidłowo st. (stacja). Nazywanie tego przystanku Wiatraczna nie ma sensu, bo przecież ulica to długa i jeszcze plac „Rondo Wiatraczna” (węzeł przystankowy Wiatraczna!) w oddali. Proponowana nazwa Emilianów (nazwa terenów okolicznych zanikła w związku z istnieniem stacji technicznej Grochów).</p> <p>5. Stacja „Stalowa” jest projektowana w wadliwym miejscu (problem opisałem w artykule na blogu:), z czego ma wynikać brak stacji „Rondo Żaba”.</p> <p>6. W projekcie musi być uwzględniona przewidywana przez miasto stacja Utrata (uwaga nazwa obszaru MSI Utrata jest nieprawdziwa i dotyczy Antoninowa), żeby podkreślić, że jest brana pod uwagę możliwość przesiadki tym miejscu. Nie jest ważne, czy ma być to już teraz czy potem. Na planach projektów miasta jest przewidziana oraz wynika to z inżynierii eksploatacji: w tym miejscu wypada węzeł sieci i taka stacja musi tu być.</p> <p>7. Możliwe jest przejście tędy metra, ale nie wg obecnego skandalicznego projektu (zagięta do Gocławia linia, która miała być do Ząbek). Muszą być przesiadki na kolej aglomeracyjną (stacje Emilianów i Utrata).</p> <p>8. Używanie nazwy Trasa Świętokrzyska jest bez sensu wobec tego, że od kilkudziesięciu lat nie ma być trasy przez ul. Świętokrzyską. Bezsensowna była już nazwa mostu Świętokrzyskiego zamiast np. Syreny i realizowanie projektu z lat 1950 wobec innych potrzeb. Przedłużenie Kijowskiej na wprost byłoby dużo lepsze przy wiązaniu Michałowa z Grochovem Wielkim i Kamionkiem, w tym – tramwaju Gocław-Bródno.</p> <p>9. Każde cytowanie nieprawidłowości (także językowych), bo to nie nasz projekt, oznacza przedłużanie istnienia tych nieprawidłowości. Prawie uniemożliwia ich usunięcie. Każdy twierdzi, że akurat u niego wszystko w porządku. Gdy wszyscy tak twierdzą oznacza to, że nigdzie nie jest w porządku. Nie ma gdzie zgłosić nawet... Zbywanie uwag jest nagminne.</p>	<p>4. uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji</p> <p>5. uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji</p> <p>8. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji</p>	<p>różnych perspektywach czasowych. Analiza ruchu uwzględniła wzrost natężenia ruchu w całym obszarze aglomeracji. Obliczenia modelowe wskazują, że brak rozwoju sieci drogowej – zaniechanie budowy obwodnicy spowoduje ogólny wzrost liczby pojazdów w istniejącym układzie drogowym, co doprowadzi do jego przeciążenia (korki).</p> <p>3. Z uwagi na budowę tunelu drogowego nie ma możliwości zachowania kamienicy na wprost piekarni przy wylocie ul. Wiatracznej na Grochowską. Ponadto projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>4. Inwestorem budowy stacji kolejowych PKP Wiatraczna i PKP Stalowa jest PKP S.A.</p> <p>5. Inwestorem budowy stacji kolejowej Stalowa jest PKP S.A.</p> <p>6. Zostanie zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>7. Zaprezentowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej zostały dostosowane do udostępnionej przez Metro Warszawskie koncepcji budowy III linii metra.</p> <p>8. Przedłużenie ul. Kijowskiej jest poza zakresem obszarem obwodnicy śródmiejskiej.</p>
37	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową <ul style="list-style-type: none"> odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie</p>

		drogą pożarową	analiz	uwzględnił na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy
38	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględnił na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy</p>
39	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględnił na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
40	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględnił na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
41	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględnił na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
42	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego 	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w

		<p>lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną</p> <ul style="list-style-type: none"> • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową <p>• odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole</p> <ul style="list-style-type: none"> • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
43	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową <p>• odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole</p> <ul style="list-style-type: none"> • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
44	15.11.2017	<p>Na dostępnych na stronie www.konsultacje.um.... planach obwodnicy śródmiejskiej zdecydowanie brak skrętu w lewo z Kobielskiej i Prochowej; w lewo, w ul. Wiatraczną. To ogromna uciążliwość dla lokalnych mieszkańców - a warto zauważyć, że to kilka bloków po kilkaset mieszkańców! Czyli to codzienna uciążliwość dla co najmniej kilku tysięcy osób! Także zdecydowanie złe jest proponowane rozwiązanie skrzyżowania Stanów Zjednoczonych z Grenadierów. Jak to możliwe, żeby to skrzyżowanie miało być kolizyjne z sygnalizacją świetlną? Z pewnością to oszczędny sposób, ale bardzo, bardzo mało efektywny. Już teraz w tym miejscu, przez kilka godzin w ciągu dnia jadąc Grenadierów od ul. Majdańskiej w kierunku Waszyngtona nie da się przejechać skrzyżowania ze Stanów Zjednoczonych za 1 zmianę świateł. Teraz do tego będzie na tym skrzyżowaniu codziennie zatrzymywał się dodatkowe kilkanaście tysięcy samochodów korzystających z obwodnicy - no absurd kompletny! To skrzyżowanie w sposób oczywisty powinno być BEZKOLIZYJNE - dla zdrowia i spokoju okolicznych mieszkańców.</p>	<p>uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>uwaga uwzględniona</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca oraz relacja skrzętna w ul. Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).</p>
45	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową <p>• odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole</p> <ul style="list-style-type: none"> • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
46	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku 	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>2. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na</p>

		<p>od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów</p> <ul style="list-style-type: none"> • prowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga uwzględniona 5. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>dalszym etapie prac projektowych. 3. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. 4. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. 5. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
47	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
48	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • prowadzone roboty budowlane przy tunelu powinny być prowadzone metoda odkrywkową, a nie poprzez drążenie tunelu pod ziemią. Tylko w ten sposób dokona się prawdziwa infrastrukturalna przemiana rejonu Ronda Wiatraczna, które ma szansę zmienić się na prawdziwe nowoczesne miejsce, przyjazne rodzinom i wolne od patologii społecznych, których obraz obecnie przeraża - tak odwiedzających to miejsce jak i okolicznych mieszkańców • niewykorzystanie postulowanego przez niektórych połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową. Im dalej ruch samochodowy będzie od zabudowy mieszkalnej, tym lepiej dla mieszkańców • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • niewykorzystanie postulowanych przez niektórych ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów. To postulat biznesowy, nie lokatorski. Parking miałby napędzać biznes właścicielom galerii handlowej. Dla lokatorów lepiej będzie gdy ruch samochodowy oddalony będzie od posesji. 	<p>uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p>
49	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • prowadzone roboty budowlane przy tunelu powinny być prowadzone metoda odkrywkową, a nie poprzez drążenie tunelu pod ziemią. Tylko w ten sposób dokona się prawdziwa infrastrukturalna przemiana rejonu Ronda Wiatraczna, które ma szansę zmienić się na prawdziwe nowoczesne miejsce, przyjazne rodzinom i wolne od patologii społecznych, których obraz obecnie przeraża - tak odwiedzających to miejsce jak i okolicznych mieszkańców • niewykorzystanie postulowanego przez niektórych połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową. Im dalej ruch samochodowy będzie od zabudowy mieszkalnej, tym lepiej dla mieszkańców • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • niewykorzystanie postulowanych przez niektórych ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów. To postulat biznesowy, nie lokatorski. Parking miałby napędzać biznes 	<p>uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p>

		właścicielom galerii handlowej. Dla lokatorów lepiej będzie gdy ruch samochodowy oddalony będzie od posesji.		
50	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
51	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga uwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>2. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>4. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>5. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
52	15.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
53	15.11.2017	<p>W nawiązaniu do konsultacji proszę o uwzględnienie w projekcie moich wniosków:</p> <ol style="list-style-type: none"> wykonanie skrzyżowania Wiatraczna-Kobielska w sposób umożliwiający wyjazd z Kobielskiej zarówno w kierunku ronda Wiatraczna jak i w stronę ulicy Radzymańskiej utworzenie drogi pożarowej między Grochowską i Kobielską wzdłuż budynku Kobielska 23 utworzenie wzdłuż ulicy Wiatracznej (od ronda do ulicy Szaserów) miejsc postojowych ogólnodostępnych oraz parkingu wielostanowiskowego na powierzchni ziemi przed budynkiem Kobielska 23 przedłużenie obwodnicy w tunelu tak, by przechodziła także pod ulicą Grenadierów, co zapewni płynność ruchu na obwodnicy poszerzenie jezdni w tunelu do 3 pasów ruchu ponieważ estakady nad torami mają 3 pasy i zwężenie jezdni wraz z dopływem aut z osiedli Grochowa skutecznie spowolni ruch na obwodnicy zaprojektowanie bezkolizyjnego węzła na połączeniu Trasy Świętokrzyskiej z obwodnicą 	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>5. uwaga nieuwzględniona</p> <p>6. uwaga nieuwzględniona</p> <p>7. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>1. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>2. Utworzenie drogi pożarowej jest poza zakresem obszarowym inwestycji.</p> <p>3. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>4. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>5. Zaproponowany przekrój obwodnicy w tunelu wynika z analizy prognoz natężenia ruchu.</p> <p>6. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać</p>

		7. zaprojektowanie bezkolizyjnego węzła na połączeniu ulicy Radzywińskiej z obwodnicą		będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów. 7. Trasa obwodnicy śródmiejskiej krzyżuje się z ulicą Radzywińską w formie węzła częściowo bezkolizyjnego, na którym ruch o największym natężeniu (obwodnica śródmiejska) prowadzony jest bez zakłóceń. Na skrzyżowaniu z ulicą Radzywińską powstanie sygnalizacja świetlna o optymalnym programie, dostosowującym się do bieżącego natężenia ruchu drogowego. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
54	16.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
55	16.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
56	16.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną (na osiedlach Kobielska 23 oraz Kobielska 17 mieszka znaczna ilość ludności więc brak możliwości lewoskrętu z Kobielskiej w Wiatraczną w stronę Ronda Wiatraczna zmusiłby mieszkańców do korzystania z ulic Prochowej lub Wspólnej Drogi, które są zbyt wąskie i mało przepustowe do obsługi takiej ilości ruchu, co można było zaobserwować przez krótki okres kiedy to Kobielska (na odcinku Wiatraczna - Garwolińska) była jednokierunkowa (ok 3 lata temu). Czas dojazdu do i wyjazdu z posesji na tym fragmencie ulicy był znacznie dłuższy i często występowały zatory wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole 	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga uwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>2. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>4. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>5. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 		
57	16.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
58	16.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
59	16.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
60	16.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.

61	16.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
62	17.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga uwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>2. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>4. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>5. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
63	17.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową (moja 3 dzieci (1-5 lat) chodzą do przedszkola na ul. Kickiego i przez kolejne 5 lat jeszcze będą do niego uczęszczać • odsuniecie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p>
64	17.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
65	17.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	uwaga uwzględniona	ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.
			uwaga do dalszych analiz	Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
66	17.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych oraz zieleni w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową (która jest niezwykle uciążliwa dla mieszkańców) <ul style="list-style-type: none"> • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową <ul style="list-style-type: none"> • wnoszę o przeprowadzenie dodatkowych analiz zagrożenia dla okolicznych wysokich budynków oraz starych kamienic z uwzględnieniem charakteru gruntu (przy pracach budowlanych budynku na ul. Kobielskiej 23 ostatecznie zrezygnowano z 2 poziomu garażu podziemnego ze względu na podmokły charakter gruntu) oraz planów budowy metra 	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.
			uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
			uwaga do dalszych analiz	Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.
			uwaga uwzględniona	Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.
			uwaga do dalszych analiz	Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
			uwaga do dalszych analiz	Na etapie projektu budowlanego dla obiektów budowlanych realizowanych w ramach obwodnicy opracowana zostanie dokumentacja geologiczno-inżynierska. Zakres oraz obszar badań geologicznych uwzględnić będzie potencjalne oddziaływanie inwestycji.
67	19.11.2017	<p>Podobno obwodnica śródmieścia mająca przebiegać przez Pragę Południe jest inwestycją stulecia, więc dlaczego rozwiązania zaproponowane nie są godne rozwiązań chociażby XX wieku? Dlaczego biorą Państwo pod uwagę obecnych uwarunkowań tylko trzymając się planów sprzed 80 lat? Dlaczego nie rozważają Państwo osiedli powstających na ul. Wiatracznej i Chrzanowskiego? Moje zastrzeżenia (jak większości mieszkańców tych ulic) dotyczą w szczególności: 1. Wylotu z tunelu znajdującego się przy blokach na ulicy Wiatracznej 25/27/29 i wiadukt nad torami, który będzie zlokalizowany na wysokości 2 piętra istniejących już bloków. Dlaczego przy projektowaniu obwodnicy na miarę XXI wieku nie uwzględniają Państwo rozwiązań eliminujące uciążliwość trasy dla mieszkańców?? Forsowane są stare rozwiązania z planów, które już dawno się zdezaktualizowały. Skoro jest to droga tak kluczowa na następnych 100 lat to dlaczego nie można zastosować rozwiązań nowoczesnych? Tunel zastosowany pod torowiskiem byłby najlepszym rozwiązaniem, które w najmniej ingerencyjny sposób pozwoliłoby na realizację trasy, na którą wszyscy czekają. Rozwiązania stosowane w mieście przy realizacji innych inwestycji pokazują, że się budowa tunelu jest możliwa. Tak jak w przypadku trasy Warszawa Zachodnia - Grodzisk Mazowiecki, która jest zamknięta ze względu na remont torów podmiejskich na tym odcinku, jednocześnie prowadzona jest budowa tunelu pod torami w ciągu ul. Działkowej w Pruszkowie i Parzniewie. Zamknięte są przy okazji wyłącznie 2 tory podmiejskie a dalekobieżne i tory dla cargo są czynne. Czyli skoro pod jedną z najszerszych magistrali kolejowych w Polsce można zrobić przekop to i u nas jest możliwy. W końcu cytując prezydenta Wwa inwestycja na 100 lat! 2. Jeśli nie przekop pod torami to dlaczego nie jest brane pod uwagę jest inne rozwiązanie – tańsze - mianowicie przedłużenie tunelu z Ronda Wiatraczna tak aby wylot był przed torami, a za zabudowaniami na ul. Wiatracznej. Planowany na chwilę obecną jest tunel długości ok. 940 m, a tymczasem na innych warszawskich inwestycjach budowane są tunele dużo, dużo dłuższe, a koszty nie są dużo większe niż te planowane przy obwodnicy na Pradze. Porównując: inwestycja południowej obwodnicy Warszawy na Ursynowie 4,6 km w tym tunel o długości 2,3 km w części głębinowy pod I linią metra koszt 993 mln zł netto. 3. W</p>	1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga nieuwzględniona 3. brak postulatu 4. uwaga uwzględniona	<p>1. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>2. Rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochyleń podłużnego jezdni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdni głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną; 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, nie jest możliwa przy założeniu przekroczenia układu kolejowego estakadą.</p> <p>3. W zaproponowanych rozwiązaniach zakłada się zastosowanie systemu wentylacji wzdłużnej tj. zamontowanie wentylatorów strumieniowych montowanych do stropu tunelu; nie przewiduje się systemu wentylacji poprzecznej (tj. systemu wentylatorów i filtrów w formie wentylatorni); ww. rozwiązanie jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie; szczegółowe rozwiązania dot. konstrukcji oraz wyposażenia tunelu zawarte zostaną w projekcie wykonawczym, który zostanie sporządzony na dalszym etapie prac projektowych;</p>

		<p>obecnym kształcie nie zaplanowano nawet mechanicznego wyprowadzenia spalin, jedynie wlot i wylot mają spełniać funkcje odprowadzające. Dzięki takiemu rozwiązaniu nie tylko hałas, ale też całe spaliny będą kumulowane u wylotu tunelu czyli na ul. Wiatracznej 25-27-29. Jakie rozwiązania tego problemu Państwo przewidują?4. Jak zamierzają Państwo rozwiązać problem komunikacji publicznej i dostępu do przystanków? Na chwilę obecną planowana jest komunikacja z przystanków autobusowych na wiadukcie tylko przez połączenie z peronem - brak bezpośredniego zejścia na stronę zachodnią. Proszę zwrócić uwagę na ilość powstających inwestycji na ul. Chrzanowskiego. Deweloperzy LCorp i Strus pobudowali/budują gigantyczne osiedla. Czy w związku z tym nie należałoby rozważyć możliwości korzystanie przez mieszkańców z autobusów oraz PKP (jak powstanie). Przy obecnym rozplanowaniu w jaki sposób dostaniemy się na przystanki na wiadukcie? Z ul. Wiatracznej zniknie ok. 7 przejść dla pieszych a część drogi będzie odgradzona dźwiękochłonnymi barierami, które też uniemożliwią dojście na przystanek Szpital Szaserów oraz Dwernickiego, z których korzystają teraz mieszkańcy osiedli zlokalizowanych przy Wiatracznej i Chrzanowskiego, którzy chcą dostać się do centrum komunikacja publiczną. Przy tak ważnej inwestycji może warto zmodernizować plany, które powstały dawno temu i nie spełniają już norm i oczekiwań współczesnych. Istotne jest, aby Warszawa była miastem gdzie da i chce się żyć, a nie miejscem z którego każdy chce uciec. Jednak, aby tak się stało potrzebne są mądre i innowacyjne rozwiązania technologiczne, o które mieszkańcy ul. Wiatracznej proszą.</p>		<p>4. Dostęp do przystanków autobusowych na estakadzie jest możliwy poprzez przystanek PKP Wiatraczna oraz chodnikami biegnącymi wzdłuż obwodnicy Śródmiejskiej, z zejściem po wschodniej stronie estakady na wysokości ulicy Chrzanowskiego; ponadto w rejonie ulicy Makowskiej pod estakadą przewidziano pętlę autobusową zwiększającą dostępność przystanku PKP Wiatraczna. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.</p>
68	19.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
69	19.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
70	19.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>

				obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
71	20.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów przewodzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stożek szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
72	20.11.2017	<p>W mojej opinii podstawowym problemem jest PRZESKALOWANIE tego projektu. Z jego nazwy wynika, że ta trasa "obwodzi" Śródmieście, nie jest więc żadną obwodnicą miejską. Dlaczego jednak obwodnica jednej dzielnicy przecina drugą na pół? Jaki sens ma "obwodnica" w środku miasta? Nie dość, że spowoduje zakorkowanie Śródmieścia, które ma niby "obwodzić", to jeszcze przecina na pół istniejącą, żywą dzielnicę. Powinno to być projektowane jak ULICA, a nie jak autostrada. Ulicą chodzą ludzie, autostradą jeżdżą samochody. Ten projekt jest zrobiony dla samochodów, LUDZIOM, którzy tu mieszkają radykalnie pogarsza warunki życia.</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych nie została wskazana definicja pojęcia „obwodnica”. Pojęcie obwodnicy w praktyce oznacza drogę prowadzącą wokół miasta, dzielnicy, centrum lub śródmieścia, która umożliwia pojazdom poruszającym się w ruchu tranzytowym (międzymiastowym, międzydzielnicowym lub międzyosiedlowym) omińnięcie pewnego obszaru miejskiego i w konsekwencji przyczyni się do odciążenia ruchu w określonym obszarze i ułatwienia przejazdu. Fragment drogi stanowiący obwodnicę wyróżnia się, w stosunku do pozostałej części drogi, położeniem (wokół miasta, centrum lub śródmieścia, umożliwiając pojazdom omińnięcie pewnego obszaru miejskiego) oraz funkcją (przyczyni się do odciążenia ruchu w mieście).</p> <p>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy wyróżnia:</p> <ul style="list-style-type: none"> obwodnicę Ekspresową (za pośrednictwem której będzie wyprowadzany ruch z Warszawy) oraz dwie główne wewnętrzne obwodnice miejskie: Obwodnicę Miejską (stanowiącą połączenie obwodowe wokół dzielnic centralnych), Obwodnicę Śródmiejską (stanowiącą pierścień wokół Śródmieścia), przebiegającą m.in. poprzez nowoprojektowane ciągi ulic: Nowo Wiatraczna – Zabraniecka i jej przedłużenie wzdłuż torów PKP do węzła Żaba.
73	20.11.2017	<ol style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną - były już próby zmienia kierunku i zgodnie z wolą mieszkańców została przywrócona dwukierunkowość; odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub utrzymanie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole; przewodzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową z uwagi na uciążliwy hałas i prace które sparaliżują okolicę; wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga uwzględniona uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
74	20.11.2017	<p>Jako mieszkaniec Pragi Południe, w związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi projektu budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej - wnoszę o wprowadzenie do projektu następujących zmian:</p> <ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną; wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów; przewodzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową; odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole; wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stożek szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.

		pożarową. Ponadto proszę o udzielenie informacji w którym miejscu będą ustawione kominy wentylujące tunel oraz czy zostaną w nich zastosowane filtry powietrza		W zaproponowanych rozwiązaniach zakłada się zastosowanie systemu wentylacji wzdłużnej tj. zamontowanie wentylatorów strumieniowych montowanych do stropu tunelu. Nie przewiduje się systemu wentylacji poprzecznej (tj. systemu wentylatorów i filtrów w formie wentylatorni). Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Szczegółowe rozwiązania dot. konstrukcji oraz wyposażenia tunelu zawarte zostaną w projekcie wykonawczym, który zostanie sporządzony na dalszym etapie prac projektowych.
75	21.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrotna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwość robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
76	21.11.2017	Chciałbym przekazać swoje uwagi dotyczące konsultowanego właśnie projektu praskiej obwodnicy. Jestem mieszkańcem najbliższych okolic ulicy Wiatracznej więc uwagi będą z natury rzeczy dotyczyły głównie tej okolicy. Ale najpierw uwaga natury ogólnej. Szczegze mówiąc nie widzę w ogóle sensu budowy tej trasy. Jest to jakieś pokłosie zaprzęskiej polityki komunikacyjnej rozpoczętej w czasach gierkowskich, która kompletnie nie przystaje do dzisiejszej rzeczywistości. Ta trasa wyłącznie pogorszy komunikację w Warszawie a nie polepszy. Spowoduje bowiem, że cała masa mieszkańców Żabek, Wołomina, Marek itp będzie miała dużo łatwiejszy wjazd samochodem do centrum Warszawy. Jest to zaprzeczenie tego do czego miasto powinno dążyć. Jeśli chodzi o (słuszny) cel odciążenia ulicy Targowej to w tym celu wystarczy połączyć nowo przedłużoną ulicę Kijowską z Radzywińską, co pochłonie ułamek kosztów i jest stosunkowo niekontrowersyjne. Łączenie Radzywińskiej z trasą Łazienkowską, tunel za miliard itp nie są w tym celu kompletnie potrzebne. Ulicy Grochowskiej nie ma potrzeby odciążać bo się nie korkuje. Budowa obwodnicy tylko po to by na mapie stanowiła kółko to sztuka dla sztuki a ofiarami będą mieszkańcy centrum które będzie jeszcze bardziej zakorkowane podwarszawskimi samochodami. Jestem więc przeciwny co do idei budowie tej obwodnicy, za wyjątkiem fragmentu między nową Kijowską a Radzywińską, który jest potrzebny skoro już tą nową Kijowską wybudowano. Inwestycja na Wiatracznej jest nikomu do niczego nie potrzebna i jest marnowaniem publicznych pieniędzy. Uważam że urząd powinien mieć odwagę przyznać że realia komunikacyjne i polityka transportowa miasta się zmieniły i lepiej będzie wydać te pieniądze na transport publiczny, a nie brnąć w niepotrzebną a wręcz szkodliwą gigantyczną inwestycję drogową tylko dlatego, że kiedyś, w innej rzeczywistości ktoś ją zaplanował. Trzeba umieć przyznać że realia się zmieniają a wraz z nimi potrzeby i nie brnąć w rzeczy które już nie są potrzebne. Być może sensowne byłoby zbudować w ciągu Wiatracznej wiadukt nad torami. Ale wiadukt rozmiaru tego na Krasnickiej koło Obi na Radzywińskiej, to nie wymaga budowy autostrady. I to nie jest pilna inwestycja. Tyle tytułem wstępu. Odnosząc się do konkretnego projektu który zaprezentowano. Uważam że nie bierze on w OGÓLE pod uwagę potrzeb mieszkańców ulicy Wiatracznej i jest w tym stanie nie do zaakceptowania. Uważam też że powstał on na bazie założeń do poprzedniego podejścia do wykonania tego projektu 10 lat temu bez	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji</p> <p>3. uwaga nieuwzględniona</p> <p>4. uwaga przekazana do dalszych analiz</p>	<p>Lokalizacja drogi wynika natomiast z obowiązującego od 2006 roku Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Ronda Wiatraczna cz.I.</p> <p>Ponadto, obszar planowanego wylotu tunelu nie był i nie jest objęty, ustaleniami miejscowego planu zagospodarowani przestrzennego.</p> <p>1. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.</p> <p>2. Budowa nowej jezdni wzdłuż parku Polińskiego jest poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej.</p> <p>3. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>4. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p>

		<p>sprawdzenia w terenie co się w międzyczasie zmieniło. Co samo w sobie jest żenujące i dyskwalifikujące dla projektanta. Czego najlepszym przykładem wylot tunelu w miejscu gdzie przez ostatnie kilka lat intensywnie powstają nowe bloki, a powstają one zgodnie z obowiązującym uchwalonym przez miasto planem zagospodarowania przestrzennego. Którego projektant chyba nie widział. Konkretnie: 1. Na odcinku Wiatracznej między rondem Wiatraczna a Szaserów przewiduje się tylko jedno przejście dla pieszych przy Kobielskiej. To niedopuszczalne. Absolutnym minimum jest zachowanie również przejścia dla pieszych przez Wiatraczną przy ulicy Paca. Choćby z powodu oddalonej o niecałe 100 metrów szkoły podstawowej do której chodzą dzieci z obu stron Wiatracznej. W większości przypadków właśnie przechodzą ją przy Paca. Zachowanie przejścia przy Kobielskiej, a nie zachowanie przy Paca, jest właśnie dowodem na to że oparto się na nieaktualnych danych tworząc projekt. 10 lat temu faktycznie przejście przy Kobielskiej było istotne, bo to tam mieściła się szkoła, a nawet dwie. I na tym przejściu nawet funkcjonował człowiek z odblaskami pilnujący przechodzących dzieci. Tyle że te szkoły na Kobielskiej od kilku lat już nie istnieją!!! A istnieje za to szkoła przy Paca którą projekt ignoruje. W tej chwili przy Kobielskiej mało kto przechodzi przez Wiatraczną, ewentualnie w niedzielę ludzie do kościoła. Poza tym nie ma po co. A przy Paca poza szkołą mamy Biedronkę, z której korzysta cała okolica, zespół budynków z usługami "miejskimi" na Paca a w przeciwną stronę licznych ludzi chodzących do Kościoła. Nie wyobrażam sobie jak ta okolica miałaby funkcjonować bez tego przejścia dla pieszych. A tak naprawdę to bez skrzyżowania. Bo jedynym dobrym wyjściem jest tak naprawdę zachowanie skrzyżowania Wiatracznej z Paca w wersji pełnej i to ze światłami. Inaczej będzie to generator niebezpiecznych wypadków. Przy takiej skali nowej Wiatracznej nierealne jest jakiegokolwiek przejście dla pieszych bez światła. Nawiasem mówiąc okoliczni mieszkańcy zgłaszali konieczność wpisania tego przejścia do planu zagospodarowania przestrzennego i taka konieczność została do niego wpisana! Także projekt ignoruje zapisy obowiązującego planu zagospodarowania. 2. Jako "rekompensatę" likwidacji lewoskrętów z Paca, Nizinnej i Prochowej w Wiatraczną poprzedni projekt zakładał budowę nowej ulicy wzdłuż parku Polińskiego tak by można było z ww ulic w zamian wyjechać do Szaserów na przeciwko szpitala. Obecny projekt niczego takiego już nie zakłada. Dlaczego? Domagam się realizacji tego pomysłu, przydałby się już dziś a co dopiero po budowie tej "autostrady". 3. Po wyjeździe w prawo z ulic po wschodniej stronie Wiatracznej np z Prochowej na Wiatraczną, a chcąc jechać w stronę centrum, kierowca będzie musiał zawracać na skrzyżowaniu z Szaserów. Może to być bardzo kłopotliwe i powodować korki. Zaręczam państwu że takich chętnych szczególnie rano będzie mnóstwo. Proponuję zbudować "zawrotkę" jeszcze przed skrzyżowaniem z Szaserów, tak by chcący zawrócić nie musieli brnąć przez skrzyżowanie. Analogicznie zrobiłbym z drugiej strony Wiatracznej, tak by ci wyjeżdżający z ulic po stronie zachodniej a chcący pojechać na Targówek nie musieli objeżdżać ronda a mogli zawrócić przed nim. W obu przypadkach jest na to miejsce. 4. domagam się wprowadzenia rozwiązań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów na Wiatracznej. Już teraz jest to ogromnym problemem, szczególnie z wariatami jadącymi od strony ronda, w drugą stronę trudniej się rozpędzić. Na wysokości Paca osiągają oni już takie prędkości że każde potrącenie pieszego to pewna śmierć. Rozumiem że z powodu autobusów niemożliwe są garby, ale postuluję uwzględnienie w projekcie skrzyżowań ze światłami przy Kobielskiej, Paca, Szaserów a może także przy Chrzanowskiego. Każde inne rozwiązanie to proszenie się o ofiary śmiertelne. Ale tak naprawdę te uwagi to klasyczne "pudrowanie świni". Ta inwestycja w tej formie nie ma sensu. Proszę w nią nie brnąć, tylko wykonać tanie połączenie Kijowskiej z Radzymińską co rozwiąże problem Targowej nie powodując przy okazji powstawania innych problemów. Wykonanie tej inwestycji w tej formie wytworzy bowiem więcej problemów niż ich rozwiąże.</p>		
77	21.11.2017	<p>W związku z możliwością zabrania głosu w sprawie przebiegu obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do ul. Radzymińskiej pragnę złożyć swój protest. Jestem zdecydowanie przeciwna przedstawionemu podczas konsultacji społecznych wariantowi budowy trasy, zakładającemu, że wyjazd z tunelu będzie znajdował się tuż za</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dokonywania oceny</p>

		<p>skrzyżowaniem z ul. Szaserów. Jak napisano w ulotce promującej trasę - od skrzyżowania z ulicą Chrzanowskiego do skrzyżowania z trasą świętokrzyską jezdnie obwodnicy miałyby po trzy pasy ruchu a nad torami kolejowymi droga przebiegałaby wiaduktem. Nie przewidziano żadnych ekranów ochronnych ani odpowiedniej odległości od pasów jezdni szybkiego ruchu dla dwóch budynków: Wiatraczna 25 oraz Wiatraczna 27. Są to bloki, których mieszkańcy będą najbardziej narażeni na niekorzystne warunki związane z powstaniem trasy w zaproponowanym kształcie. Te dwa bloki będą znajdowały się w najbliższym sąsiedztwie trasy szybkiego ruchu, huku z tunelu, zanieczyszczeń spalinami, hałasu przejeżdżających samochodów. Żadne ekrany nie uchronią nas przed szkodliwymi skutkami związanymi z lokalizacją tej trasy. Zdecydowanie sprzeciwiam się przyjętym rozwiązaniom. Jest to projekt nie do zaakceptowania przeze mnie jako mieszkanki lokalu w bloku przy ul. Wiatracznej 27. Proponuję, a właściwie żądam zmiany tych rozwiązań. Uważam, że najbardziej rozsądnym rozwiązaniem, i w tej sytuacji - jedynym do przyjęcia przeze mnie (i zapewne innych mieszkańców) jest usytuowanie wyjazdu z tunelu za przejazdem kolejowym, gdzie hałas i zanieczyszczenia nie będą powodowały tak wielkich szkód dla zdrowia mieszkańców. To tylko około 800 metrów więcej przebiegu trasy w tunelu. Jeżeli inwestor nie posiada odpowiednich środków finansowych, aby zbudować trasę w sposób chroniący mieszkańców przed szkodliwymi skutkami jej powstania to lepiej, aby inwestycja nie była rozpoczynana. Uprzejmie proszę, aby każdy z Państwa - decydentów, inicjatorów, projektodawców, abyście Państwo odpowiedzieli sobie na jedno proste pytanie: kto z Was chciałby, aby pod oknem jego mieszkania została wybudowana taka trasa - hucząca i śmierdząca. Nasze mieszkania to azyle - miejsca do odpoczynku po trudach pracy, miejsca spotkań rodzinnych, miejsca wychowywania dzieci. Proszę wziąć pod uwagę te bardzo przyziemne argumenty.</p>		<p>poziomów substancji w powietrzu zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
78	21.11.2017	<p>Jako mieszkaniec budynku przylegającego do Ronda Wiatraczna, jestem za rozwiązaniem przedstawionym w Wariantcie 3 czyli Przeprowadzenie trasy długim tunelem (około 870 m) pod Rondem Wiatraczna oraz pod skrzyżowaniem ul. Szaserów i ul. Dwernickiego.</p>	<p>uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p>	
79	22.11.2017	<p>Po dłuższym zastanowieniu doszedłem do wniosku, że do projektu powinno być włączone przywrócenie połączenia między ul. Podskarbińską i księżnej Anny - po torami kolejowymi na Utracie. Jest niezbędne, poza budową dużych tras tworzenie sieci ulic i połączeń znoszących barierę kolejową. Tak, by ruch nie koncentrował się na istniejących przebiegach z powodu braku innych. Tunel można wybudować bez zatrzymywania ruchu kolejowego. Przejazd w tym miejscu (droga forteczna!) został zniesiony przy budowie nasypów kolejowych. Wtedy pomyślano, że jakoś się bez niego obejdziemy. Obecnie nie można tak postępować.</p>	<p>uwaga poza zakresem konsultacji</p>	<p>Połączenie ul. Podskarbińskiej z ul. Ks. Anny znajduje się poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej.</p>
80	23.11.2017	<p>Droga Al. Stanów Zjednoczonych jest dużą arterią i ważnym łącznikiem Pragi, Goławia, Saskiej Kępy i okolic z Centrum miasta. Nie mniej jednak brakuje jej spójności oraz dobrej organizacji.</p> <p>Propozycja projektu zakłada iż osoby zamieszkałe np. na Goławiu i jego okolicach chcących dojechać do obwodnicy będą musieli kierować się ul. Grenadierów lub również ul. Szaserów i ul. Grochowską. Wracając do ulicy Grenadierów to dwupasmowa droga dwukierunkowa o sporym jak na lokalny ruchem pieszych (w tym dzieci), emerytów, rowerzystów autobusów oraz mieszkańców zmotoryzowanych.</p> <p>Aby odciążać tę drogę i nie powodować zatorów proponuję zacząć projekt od Przyczółka Grochowskiego i wybudowanie pasa drogi jednokierunkowej łączącej ul. Ostrobramską z ul. al. Stanów zjednoczonych (w stronę północną) ku obwodnicy.</p> <p>Kolejny punkt to dojazd ,a zarazem jazd z ronda Wiatraczna na ul. al. Stanów Zjednoczonych.</p> <p>Proponuję zbliżyć jezdnie zachodnią do jezdni wschodniej na odcinku od ronda do wyjazdu z ul. Garibaldiego celem wykonania parkingu dla mieszkańców budynku Al. Stanów Zjednoczonych 146.</p> <p>Lub o ile to możliwe budowę wielokondygnacyjnego parkingu na terenie obecnych "Grzybków" z jednoczesnym ulokowaniem pawilonów handlowo-usługowych w parterze</p>	<ol style="list-style-type: none"> uwaga nieuwzględniona uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga częściowo uwzględniona uwaga nieuwzględniona uwagi do dalszych analiz odnośnie ścieżek rowerowych uwagi do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Wniosek o budowę dodatkowej łącznicy na węźle Ostrobramska znajduje się poza zakresem opracowania. W ramach poprawy przepustowości i usprawnienia przejazdu przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). Jezdnie zachodnia al. Stanów Zjednoczonych zostanie przysunięta w kierunku jezdni wschodniej. Roźmieszczenie i liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z ustaleń z ZTM. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską; możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z BPMIT. Ulica Wiatraczna należy do dróg lokalnych bez wydzielania dodatkowych pasów ruchu, które nie mają uzasadnienia w prognozie ruchu. Zaprojektowane rozwiązania

	<p>budynku.</p> <p>Usytuowanie przystanku tuż za przejściem dla pieszych może spowodować blokowanie ronda .Powodem jest jednoczesny przyjazd autobusów 4-5 linii .</p> <p>Jeśli chodzi o samo Rondo to zmiana organizacji ruchu też by się przydała. Aby nie było tylko rondem z nazwy ,a użyteczności publicznej. (Powodem takiego wyводу jest fakt iż na owym Rondzie występuje zakaz skrętu w lewo).</p> <p>Kolejna część to skrzyżowanie ulic Wiatracznej oraz Kobielskiej. Ta ulica musi być przelotowa w 4 kierunkach. Powodem jest Kościół oraz kilka przedszkoli oraz szkół do których rodzice odwożą swoje pociechy. W przypadku ulicy Paca wymogiem jest przejście dla pieszych podyktowane skróceniem trasy na rzecz uczniów szkoły nr.72 mieszkających w okolicy parku Półnińskiego.</p> <p>Skrzyżowanie ulic Wiatraczna_Szaserów_Dwernickiego. Jezdnie ulicy Wiatraczna na odcinku od skrzyżowania do ul. Nizinnej poszerzone do 3 pasów z tytułu skracających tu linii autobusowych (523,188) ułatwi znad skrzyżowania w Wiatraczną oraz dodatkowy pas do skrętu w Szaserów pozwoli na płynność jazdy komunikacji miejskiej.</p> <p>Ścieżki okalające rondo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ul. Wiatraczna > pojedyncza odnoga w stronę północną 2. ul. Grochowska (Zachodnia nitka) > bez ścieżek rowerowych 3. ul. Grochowska (Wschodnia nitka) > ścieżka po północnej stronie dwukierunkowa 4. ul. Al. Stanów Zjednoczonych > ścieżka prowadzona równoległe z wschodnią jezdnią od Grenadierów do Ronda 5. ul. Waszyngtona > ścieżka prowadzona po południowej jak i północnej stronie jezdni ze względu na szerokie chodniki i możliwość wydzielenia DDR z pasa zieleni lub chodnika.. <p>Trasy rowerowe na odcinku od ul. Grenadierów do ronda powinna przebiegać jedną stroną. Najlepszym usytuowaniem byłaby wschodnia strona, czyli tam od strony budynku Al. Stanów Zjednoczonych 72 ;ze względu na szerokość chodnika oraz istniejące pasy zieleni, z których można wydzielić DDR. (małe obciążenie trasy sprawia iż dwie strony nie muszą być tyżone). Jednocześnie połączyć poprzez skrzyżowanie ul. Grenadierów z istniejącą infrastrukturą rowerową na zachodniej jezdni ul. Al. Stanów Zjednoczonych w kierunku do Centrum.</p> <p>Ze względu na szerokość ul. Grenadierów (między Ostrobramską ,a Stanów Zjednoczonych) wyznaczyć jednokierunkowe pasy rowerowe w poziomie jezdni. DDR na ul. Wiatracznej zapoczątkowana na obecnym "Zakole" prowadzona środkiem pomiędzy dwoma jezdniami ul. Wiatracznej, przez skrzyżowanie z ul. Kobielską i przejście na ul. Paca (przez Wiatraczną).Do skrzyżowania z wylotem tunelu.</p> <p>Ul. Wiatraczna od skrzyżowanie (wylot tunelu>strona północna) wytyczenie DDR jedną stroną ,a mianowicie wzdłuż parkanu szpitala MONU łącząca wjazd na estakadę; pod wiaduktem do ul. Chrzanowskiego i rezygnacje z ciągu ścieżki przy blokach ul. Wiatracznej 25 i 27.</p> <p>Chodniki na Rondzie pozbawione trawników przy krawężnikach jezdni. Na odcinku ul. Wiatracznej od ronda do skrzyżowania z Szaserów i Dwernickiego w niezmiennym formie jak na projekcie. Brak pasów zieleni oraz ścieżek na rzecz miejsc postojowych (parkowania skośnego) usytuowanych po obu stronach ulicy. A także na pasie przy budynku ul. Wiatraczna 25 (str. Zach.) i przy pasie przed pętlą autobusową (str. Wsch.) jak w projekcie.</p> <p>Największym mankamentem i zarazem utrudniające przepustowość Aut na rondzie Wiatraczna są dwa przejścia dla pieszych. Znajdują się one przy budynkach ul. al Stanów Zjednoczonych 146 i 72. Jeśli zaistnieją tam sygnalizatory świetlne to cykl przejść dla pieszych będzie bardzo utrudniaj jednocześnie zjazd z ronda jak również wjazd na nie. Rozwiązaniem problemu jest wytyczenie jednego szerszego przejścia pomiędzy jezdniami ul. al. Stanów Zjednoczonych, ale jednocześnie z przeniesieniem DDR na drugą stronę przejścia równoległego z ruchem na rondzie.</p> <p>Kolejne przejście z błędem jest na wysokości obecnego miejsca pawilonu LOTTO. Powinno być wytyczne na dwóch pasach z zjazdem w "Zakole" (Na wysokości sklepu 24H). Idąc dalej mamy skrzyżowanie ulic Wiatracznej i Kobielskiej. Przejścia dla pieszych wytyczone</p>	<p>10. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>pozwolą na swobodny ruch pojazdów komunikacji miejskiej.</p> <p>8. Przyjęte rozwiązania projektowe będą wynikały z organizacji ruchu zaopiniowanej przez ZDM oraz zatwierdzonej przez BPMiIT. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>9. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>10. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
--	--	-------------------------------------	---

poprawnie, aczkolwiek lepszym rozwiązaniem byłoby przejście na ul. Wiatracznej po drugiej stronie. Ułatwiłoby to komunikację aut z ronda i w stronę ronda. Ulica Paca jest ważnym pieszym łącznikiem między szkołą nr.72 ,a Parkiem Polińskiego i okolicznych zabudowań.(wspomniane w poprzednim punkcie, kwestia uczniów)

Jeśli chodzi o umiejscowienie przejazdów rowerowych oraz wytyczenie DDR i stacji "Roweru Miejskiego" moją propozycją jest wytyczenie:

- Pasów rowerowych na jezdni ul. Grenadierów.
- Przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu ulic Grenadierów i al. Stanów Zjednoczonych (przy każdym przejściu)
- Ścieżki rowerowej wzdłuż budynku al. Stanów Zjednoczonych 72 i połączenia ze skrzyżowaniem.
- Ścieżki rowerowej okrążającej rondo (ale po zewnętrznej w stosunku do przejść dla pieszych).
- miejsca dla stacji "roweru miejskiego" w miejscu terenu zielonego "Zakole" i początkowe metry DDR ul. Wiatracznej w środkowej części pomiędzy jezdniami
- Ścieżki rowerowej po środku ul. Wiatracznej aż do skrzyżowania ulic Wiatraczna_Dwernickiego_Szaserów.
- Ścieżki rowerowej po wschodniej stronie ul. Wiatracznej względem budynków 25 i 27 do ul. Chrzanowskiego z rozwidleniem na Estakadę i na przejazd pod wiaduktem (w okolicy planowanej pętli autobusowej)(oraz usytuowanie tam stacji" roweru miejskiego").

Proponuje rezygnację z DDR na odcinku:

- od Przyczółka Grochowskiego do Grenadierów (Wschodnia nitka).
- od Grenadierów do ronda (zachodnia nitka).
- od ronda Wiatraczna do ulic Szaserów i Dwernickiego (obie strony oraz brak pasa zieleni przy jezdni) na rzecz miejsc postojowych dla okolicznych mieszkańców. Parkowanie skośne (na dwie strony).
- od ul.Dwernickiego do ul.Chrzanowskiego (zachodnia nitka) na rzecz miejsc parkingowych w systemie parkowania skośnego.

Przy stacjach Veturilo proponowałbym umieszczenie punktów serwisowych (samoobsługowych) dla rowerzystów.

Okrojenie ul. Wiatracznej z DDR'ów tłumaczy małym obłożeniem trasy. I jednocześnie zwracam uwagę na brak jakichkolwiek miejsc parkingowych. Projekt trasy może i dobry ,ale projektanci zapomnieli iż tyczona trasa przebiega przez tereny zabudowane i zarazem miejsca zamieszkania wielu osób, które mają auta i potrzebne ich parkowania. Przystanki są umieszczone nie rozmyślnie. Przykładem są przystanki na al. Stanów Zjednoczonych. Ten przy budynku nr.146 jest za krótki dla np. 3 autobusów odmiennych linii (blokowanie przejścia dla pieszych i prawego pasa ronda w stronę do centrum. Przystanek w drugą stronę przy budynku nr. 72 jest niefortunnie umiejscowiony z punktu widzenia kierowcy i pieszego. Pieszcy wychodzący za za autobusu to niespodzianka dla kierowcy auta i w drugą stronę auto jest niespodzianką dla pieszego . Kierowca auta zauważa pieszego wjeżdżając na pasy. A nie wcześniej bo zasłania mu gabaryt autobusu na przystanku przed przejściem.(uwaga opisana na podstawie projektu bez sygnalizacji świetlnej na przejściach).

Przystanek na ul. Wiatracznej (w stronę Centrum) przed rondem powinien być zatoką płynnie przechodzącą w trzeci pas (do skrętu tylko w prawo.

Przystanek przed ul. Szaserów powinien być zatoką płynnie przechodzącą w trzeci pas do skrętu w prawo, a przystanek w drugą stronę powinien być na trzecim pasie zwiężającym się poprzez zatokę do dwóch pasów jezdni.

Dodatkowy przystanek (na żądanie) umieściłbym pomiędzy budynkami ul. Wiatracznej 25 i 27. Co do reszty przystanków i ich usytuowania nie mam zastrzeżeń.

W kwestii wylotu i jednocześnie wiaduktu estakady obwodnicy proponuje wykonanie zabudowy "rękawa akustycznego". Zastosowanie tego typu rozwiązania sprawdziło się już na Brudnie oraz Żoliborzu. Rękaw miałby sięgać od wylotu tunelu nad skrzyżowaniem ulic Wiatraczna_Dwernickiego_Szaserów do pętli autobusowej przy terenach PKP.

Rozwiązanie poprzez budowę ekranów akustycznych nie sprawdzi się, ponieważ będą one

		stanowiły jednocześnie wzmacniacz szumów ulicznych dla osób mieszkających powyżej ich wysokości (3,4,5 piętro). Rozwiązanie rękawa jest dedykowane wyłącznie względem 4 pasów trasy, a drogi dojazdowe będą nie osłonięte gdyż hałas powstały nie będzie aż tak uciążliwy (jak w obecnym stanie).		
81	23.11.2017	Czy ulica znajdująca się nad tunelem pomiędzy rondem Wiatraczna a Szaserów nie powinna mieć charakteru lokalnego, ulicy jednojezdniowej z możliwością skrętu w drogi poprzeczne i przejściami dla pieszych? Zaproponowane rozwiązanie dzieli tą część Grochowa na pół.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską i ul. Paca będzie wynikała z uzgodnień z BPMiT; przyjęta liczba pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń ruchu. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.
82	23.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów przewodzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
83	23.11.2017	<p>W związku z możliwością zabrania głosu w sprawie przebiegu obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej pragnę złożyć swój protest. Jestem zdecydowanie przeciwna przedstawionemu podczas konsultacji społecznych wariantowi budowy trasy, zakładającemu, że wyjazd z tunelu będzie znajdował się tuż za skrzyżowaniem z ul. Szaserów. Jak napisano w ulotce promującej trasę - od skrzyżowania z ulicą Chrzanowskiego do skrzyżowania z trasą świętokrzyską jezdnie obwodnicy miałyby po trzy pasy ruchu a nad torami kolejowymi droga przebiegałaby wiaduktem. Nie przewidziano żadnych ekranów ochronnych ani odpowiedniej odległości od pasów jezdni szybkiego ruchu dla dwóch budynków: Wiatraczna 25 oraz Wiatraczna 27. Są to bloki, których mieszkańcy będą najbardziej narażeni na niekorzystne warunki związane z powstaniem trasy w zaproponowanym kształcie. Te dwa bloki będą znajdowały się w najbliższym sąsiedztwie trasy szybkiego ruchu, huku z tunelu, zanieczyszczeń spalinami, hałasu przejeżdżających samochodów. Żadne ekrany nie ochronią nas przed szkodliwymi skutkami związanymi z lokalizacją tej trasy. Zdecydowanie sprzeciwiam się przyjętym rozwiązaniom.</p> <p>Jest to projekt nie do zaakceptowania przeze mnie jako mieszkanki lokalu w bloku przy ul. Wiatracznej 27. Proponuję, a właściwie żądam zmiany tych rozwiązań. Uważam, że najbardziej rozsądnym rozwiązaniem, i w tej sytuacji - jedynym do przyjęcia przeze mnie (i zapewne innych mieszkańców) jest usytuowanie wjazdu z tunelu za przejazdem kolejowym, gdzie hałas i zanieczyszczenia nie będą powodowały tak wielkich szkód dla zdrowia mieszkańców. To tylko około 800 metrów więcej przebiegu trasy w tunelu. Jeżeli inwestor nie posiada odpowiednich środków finansowych, aby zbudować trasę w sposób chroniący mieszkańców przed szkodliwymi skutkami jej powstania to lepiej, aby inwestycja nie była rozpoczynana.</p> <p>Uprzejmie proszę, aby każdy z Państwa - decydentów, inicjatorów, projektodawców, abyście Państwo odpowiedzieli sobie na jedno proste pytanie: kto z Was chciałby, aby pod oknem jego mieszkania została wybudowana taka trasa - hucząca i śmierdząca. Nasze mieszkania to azyle - miejsca do odpoczynku po trudach pracy, miejsca spotkań rodzinnych, miejsca wychowywania dzieci. Proszę wziąć pod uwagę te bardzo przyziemne argumenty.</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Lokalizacja drogi wynika natomiast z obowiązującego od 2006 roku Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
84	23.11.2017	Uważam że tunel powinien zaczynać się przed ul. Grenadierów gdyż w ten sposób uniknie się korkowania ul. Grenadierow majdanskiej i innych ul na osiedlu majdańska. Oraz na	uwaga częściowo uwzględniona	Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul.

		osiedlu kamionek.		Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).
85	23.11.2017	<p>Podczas spotkania w dniu 20.04.2017 r. w sprawie budowy Obwodnicy Śródmiejskiej deklarowali Państwo jawność prowadzonego postępowania i przekazywanie bieżących informacji w zakresie procedury dotyczącej decyzji środowiskowej, a także publikację Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia na stronie internetowej ZMID. Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej został złożony w sierpniu (pismo z dnia 4.08.2017 r., znak: ZMID-PI.4100.10.2017.MAR), tymczasem na stronie dedykowanej obwodnicy brak jakiegokolwiek informacji w tym zakresie. Zgodnie z obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 25.10.2017 r. z treścią wniosku i jego załącznikami można zapoznać się w siedzibie RDOŚ w wyznaczonych godzinach. Dokumentacja została złożona również w formie elektronicznej, nie ma zatem przeszkód formalnych ani technicznych, które uniemożliwiłyby Państwu realizację zobowiązania. Jednocześnie byłoby to potwierdzenie deklarowanej przez Państwa jawności i otwartości na głos mieszkańców oraz stron, zainteresowanych inwestycją. Kiedy dokumenty zostaną udostępnione na Państwa stronie? Godziny urzędowania RDOŚ nie sprzyjają pracującym osobom, co utrudnia dostęp do informacji, które znajdują się w Państwa posiadaniu.</p> <p>Jednocześnie w odniesieniu do opublikowanych planów zwracam uwagę na następujące kwestie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bezpośrednie sąsiedztwo planowanej obwodnicy uległo zmianie od czasu przygotowania założeń do projektu. Powstały nowe budynki, wciąż budowane są nowe - oznacza to wzmożony ruch lokalny, ale przede wszystkim wielu nowych mieszkańców, głównie osoby młode, z dziećmi, bądź planujące rodzinę, które w wyniku realizacji inwestycji będą narażone na oddziaływanie w postaci zanieczyszczenia powietrza, hałasu oraz wibracji. W związku z powyższym należy rozważyć rozwiązania alternatywne, które ograniczą uciążliwości i sprawią, że planowana inwestycja będzie służyć także społeczności lokalnej - takie jak zmiana przebiegu trasy bądź poprowadzenie jej pod torowiskiem, w tunelu. Miasto realizując z powodzeniem metro czy układ przesyłowy ścieków pod Wisłą, udowodniło, że takie rozwiązania są możliwe, a jednocześnie posiada doświadczenia w ich wdrażaniu. W obecnym kształcie obwodnica nie przyniesie korzyści otoczeniu mieszkańców. Proszę o informację dlaczego nie uwzględnili Państwo wariantu polegającego na budowie tunelu pod torami? 2. Brak rozwiązań umożliwiających włączenie pojazdów jadących od strony Targówka w istniejący układ drogowy za tunelem - ograniczona przepustowość Mostu Łazienkowskiego, który nie posiada wystarczających możliwości przyjęcia obecnego ruchu drogowego. Większa ilość docierających aut (po dołączeniu pojazdów z targówka itp.) zdecydowanie wydłuży istniejące korki utrudniając komunikację. Węzeł Ostrobramska-Kinowa: jadąc od Ronda Wiatraczna w stronę centrum, w miejscu połączenia trasy z ul. Ostrobramską (przyczółek grochowski) następuje zwężenie z trzech do jednego pasa jazdy. Natomiast jadąc od strony ul. Ostrobramskiej nie ma możliwości skrętu w stronę Ronda Wiatraczna, wobec czego podróżujący z Goławia chcąc dostać się na obwodnicę będą musieli korzystać z niewielkich ulic: Międzyborskiej i Grenadierów. W jaki sposób planują Państwo rozwiązać powyższe kwestie? 3. Brak bezkolizyjnego skrzyżowania trasy z ul. Grenadierów będzie powodować ogromne utrudnienia w ruchu, analogiczne do sytuacji z okolic Pomnika Lotnika - gdzie korki mają miejsce o każdej porze. 4. Zaznaczony na planie ekran akustyczny znajdujący się na długości budynku przy ul. Chrzanowskiego 2 - takie rozwiązanie jest niewystarczające w odniesieniu do oddziaływania akustycznego, które będzie powodować obwodnica. Zastosowanie zbyt krótkich ekranów (pokrywających się z długością chronionego obszaru, budynku) jest nieskuteczne i może wręcz powodować nasilenie uciążliwości na skutek załamania się fal akustycznych. Mając na uwadze planowaną przepustowość drogi jedynym mającym szanse powodzenia rozwiązaniem (poza budową tunelu pod torami) jest zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych w formie tunelu (jak w przypadku trasy toruńskiej). Jakie 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga poza zakresem konsultacji 3. uwaga uwzględniona 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 10. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokalizacja drogi wynika natomiast z obowiązującego od 2006 roku Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. 2. Przebudowa węzła Ostrobramska -Kinowa znajduje się poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej. 3. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 4.i 5. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 6. Prezentowane rozwiązania nie spowodują przekroczenia dopuszczalnego wpływu drogi na otoczenie. Na etapie powstawania projektu budowlanego zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która umożliwi zaprojektowanie, budowę oraz eksploatację drogi w sposób zapewniający bezpieczeństwo sąsiedniej zabudowy. 7. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 8. Dokumentacja projektowa będzie zgodna ze Standardami dostępności dla Miasta Stołecznego Warszawy oraz Standardami i wytycznymi projektowymi i wykonawczymi infrastruktury dla pieszych. 9. Przedstawiona na konsultacjach koncepcja uwzględni lokalizację przystanków PKP Wiatraczna i Stalowa. 10. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. <p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz poziomy 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 zostaną dochowane.</p> <p>Ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych nie zamieszcza na stronie internetowej wniosków wraz z załącznikami o wydanie decyzji administracyjnych lecz wydane decyzje administracyjne; kompletna dokumentacja dotycząca postępowania w sprawie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest dostępna w organie prowadzącym postępowanie (RDOŚ); • koncepcja programowa opracowana przez projektanta Obwodnicy Śródmiejskiej – firmę Mosty Katowice Sp. z o.o. jest zgodna z rekomendacjami (wytycznymi) m.st. Warszawy do projektu obwodnicy; ww. koncepcja uwzględni budowę estakad w

		<p>rozwiązania są tutaj planowane?</p> <p>5. Brak rozwiązań chroniących przed hałasem na wylocie z tunelu (ul. Wiatraczna), gdzie oddziaływanie będzie bardzo istotne, a budynki znajdują się bardzo blisko drogi i wylotu (kumulacja hałasu w tunelu na skutek odbicia fal). Jaką ochronę przewidują Państwo w tym miejscu?</p> <p>6. Konieczne jest zastosowanie rozwiązań, które ograniczą wpływ drgań i wibracji na okoliczne budynki oraz infrastrukturę.</p> <p>7. Likwidacja przejść dla pieszych na odcinku Rondo Wiatraczna - ul. Szaserów, a także możliwości lewoskrętów z uliczek prostopadłych do ul. Wiatracznej zdecydowanie ograniczy ruch lokalny i utrudni życie mieszkańcom dzieląc okolicę - jest to bardzo zły pomysł.</p> <p>8. Niezbędne jest zaplanowanie infrastruktury na powierzchni ronda Wiatraczna, które umożliwi wygodne przesiadki korzystającym z komunikacji miejskiej (możliwie krótkie odległości między przystankami tramwajowymi i autobusowymi).</p> <p>9. Planując przejście estakady nad torowiskiem warto już teraz uwzględnić planowane do realizacji stacje kolejowe - tak, by umożliwić dogodne przesiadki między jadącymi obwodnicą autobusami, a pociągami.</p> <p>10. Realizacja projektu będzie się wiązała z wycinką drzew i krzewów - kompensacja przyrodnicza powinna nastąpić w okolicy planowanej inwestycji. Jednocześnie zastosowanie zieleni umożliwi fitoremediację i ograniczenie negatywnego oddziaływania. (...) zwracam jeszcze uwagę na fakt, że obecny kształt zjazdu z Ronda w ulicę Wiatraczną będzie się wiązał z koniecznością likwidacji istniejących w tym miejscu od lat pawilonów usługowych. W jednym z nich znajdują się legendarne Rurki w Wiatraka. Proponuję zmianę przebiegu zjazdu, by możliwe było ocalenie tego miejsca, bardzo istotnego punktu na mapie Grochowa. Pozostałe uwagi znajdują się w wiadomości poniżej.</p>		<p>miejskach przekroczenia kolejowych układów torowych (Kozia Górka, łącznica kolejowa nr 503 Warszawa Wschodnia Towarowa – Warszawa Wileńska – Marki); wskazuje ona, w oparciu o przeprowadzoną wielokryterialną analizę porównawczą, wariant preferowany inwestycji; ww. wariant w odniesieniu obiektów inżynierskich jest tożsamy z rozwiązaniami prezentowanymi na konsultacjach społecznych;</p> <ul style="list-style-type: none"> wszelkie dane dotyczące oddziaływania akustycznego inwestycji zawarte są w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (KIP), która została załączona do wniosku z dnia 09.08.2017 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia jw.; analiza akustyczna zawarta w KIP dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej; oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP; na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych); kompletna dokumentacja dotycząca ww. postępowania administracyjnego jest dostępna w organie prowadzącym postępowanie (RDOS). karta informacyjna przedsięwzięcia, załączona do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy śródmiejskiej w rejonie budynków Wiatraczna 25 i Wiatraczna 27 przewiduje zastosowanie tzw. cichej nawierzchni; ostateczne rozwiązania dot. zabezpieczeń przeciwhałasowych będą wynikiem rozstrzygnięć zawartych w decyzji środowiskowej.
86	24.11.2017	<p>Jako urodzony przeszło pół wieku temu Warszawiak cieszę się, że moje miasto się stale rozwija. Z uwagą zapoznałem się z przedstawionym projektem obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do Radzymińskiej. Mam jednak kilka uwag i spostrzeżeń związanych z proponowanymi rozwiązaniami w oparciu o codzienne doświadczenia wynikające z podróżowania z miejsca zamieszkania na Woli do miejsca pracy na Grochowie.</p> <p>Kilka lat temu modernizowano skrzyżowanie Ostrobramskiej z Al. Stanów Zjednoczonych. Tam popełniono pierwszy błąd polegający na niewłaściwym ukierunkowaniu nitki zjazdowej wiaduktu z kierunku Ostrobramskiej w Stanów Zjednoczonych – jezdnia powinna zbiegać do wewnątrz Trasy Łazienkowskiej a nie tak jak dotychczas na skraj prawy. Efektem jest konieczność zjeżdżania z trzech do jednego pasa na Stanów Zjednoczonych w kierunku Mostu Łazienkowskiego (jadąc od Grenadierów) co powoduje utrudnienia w ruchu, a ponadto łuk wiaduktu zjazdu z Ostrobramskiej jest na tym odcinku zbyt ostry, co w trudnych warunkach może być przyczyną wypadków. Można do korekty tego węzła wykorzystać miejsce po likwidacji „brzucha” na Stanów Zjednoczonych na wysokości działek (który w zamyśle projektantów sprzed 45 lat był miejscem do zawracania a stało się łęgowskim kaczek). Otwarcie obwodnicy na pewno zwiększy ruch w kierunku Mostu Łazienkowskiego, więc należy stworzyć warunki do jak największej płynności ruchu samochodowego.</p> <p>Brak dwupoziomowego węzła na skrzyżowaniu z Grenadierów to powód spowolnienia oraz korków – wystarczy wydłużyć proponowany tunel i zacząć go przed Grenadierów a wykorzystując wolne miejsce nad nim na skrzyżowaniu z Grenadierów zbudować rondo dla ruchu lokalnego. Podobne rozwiązanie należy zastosować na skrzyżowaniach Ostrobramskiej z Grenadierów i Zamieniecką/Fieldorfa.</p> <p>Pozostawienie dotychczasowego układu komunikacyjnego na Rondzie Wiatraczna też nie stanowi dobrego rozwiązania – Rondo należy zlikwidować wraz z pętlą tramwajową i autobusową (choć każdy, kto patrzy na plan miasta i tamtędy przejeżdża wie doskonale, że to nie jest pełne rondo tylko połówka – a wygląda jak plac Narutowicza po drugiej stronie Wisły). Budowa tunelu a co za tym idzie utrudnienia i ograniczenia w ruchu należy</p>	<ol style="list-style-type: none"> uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji uwaga uwzględniona uwaga przekazana do dalszych analiz uwagi nie dotyczą zakresu konsultacji 	<ol style="list-style-type: none"> Propozycja przebudowy węzła Ostrobramska znajduje się poza zakresem konsultacji. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). Ostateczny kształt rejonu ronda Wiatraczna będzie wynikiem postulatów mieszkańców oraz opinii BAIPP, ZTM, ZDM oraz BPmIT. Pozostałe sugestie dotyczące istniejących odcinków obwodnicy znajdują się poza zakresem konsultacji społecznych

		<p>skorelować z kompleksową przebudową ulic Waszyngtona i Grochowskiej. Przebudowa ta powinna polegać na:</p> <p>wybudowaniu nowej pętli autobusowo- tramwajowej pomiędzy jezdniami ulicy Grochowskiej-Płowieckiej za Centrum Handlowym w kierunku ul. Marsa (na wzór pętli zlokalizowanej w Al. Krakowskiej P+R). Na przełożenie przebiegu jezdni można wykorzystać część parkingu Centrum Handlowego oraz zlokalizowany za kanałem po parzystej stronie Płowieckiej teren byłego campingu. Do pętli tej dojeżdżałyby tramwaje i autobusy miejskie dotychczas kończące bieg na pętli Rondo Wiatraczna (możliwa przesiadka na tramwaje, również w relację na Gocław) oraz jako końcowy przystanek dla autobusów prywatnych przewoźników, nierzadko jadących aż do Centrum miasta a ich wiek i stan techniczny przyczynia się do zwiększania SMOGU w Centrum.</p> <ul style="list-style-type: none"> • przebudowie Grochowskiej na odcinku Wiatraczna – Płowiecka polegającej na ułożeniu torów tramwajowych pomiędzy jezdniami Grochowskiej (jak na odcinku Zamoyskiego-Rondo Wiatraczna) , co skróci czas przejazdu oraz poprawi komfort podróży wysiadających i wsiadających na przystankach komunikacji miejskiej i zwiększy ich bezpieczeństwo oraz likwidacji tzw. „jezdni odraczającej” usytuowanej po parzystej stronie ulicy na całym odcinku (parzysta strona Grochowskiej szersza o jeden pas ruchu na parkowanie). • przebudowa Al. Waszyngtona polegająca na przełożeniu torów tramwajowych na środek pomiędzy jezdnie (przy okazji budowy „tramwaju na Gocław”). <p>Do odcinka Obwodnicy po prawej stronie Wisły nie mam więcej uwag. Nie sposób jednak nie wspomnieć o jej lewobrzeżnym przebiegu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ulica Słomińskiego i Rondo Radosława – brak wielopoziomowego skrzyżowania w tym miejscu to codzienne „korki” i niebezpieczne sytuacje. A może „oryginalny” tunel dla jadących z Pragi i na Pragę ciągiem Słomińskiego-Okopowa (początek przed Arkadią, koniec za Powązkowską) – ponadto korekta przebiegu ulicy Powązkowskiej na odcinku od Piaskowej do Ronda i jej druga jezdnia aż do wiaduktu nad torami kolejowymi ułatwiłyby przejazd w kierunku Bemowa. • ulica Okopowa – wykorzystując wolne tereny na odcinku Anielewicz – Solidarności usytuowanie obu jezdni oraz torowiska tramwajowego po stronie obecnej jezdni biegnącej w kierunku Anielewicz • skrzyżowanie Okopowa/Solidarności – konieczny trzy poziomowy węzeł drogowy uwzględniamy także ulice: Leszno, Wolska, Chłodna, Wronia, Towarowa • ulica Towarowa – estakady w ciągu Towarowej nad rondem Daszyńskiego (tak jak przy Dworcu Centralnym) oraz korekta przebiegu poprzecznej ulicy Kolejowej, tak aby jej wlot w Towarową znajdował się na wprost wlotu ulicy Srebrnej (konieczne wyburzenie kilku budynków należących do PKP(?) i Poczty (?)) • skrzyżowanie Aleje Jerozolimskie, Towarowa, Grójecka czyli Plac Zawiszy – kompleksowa przebudowa na wielopoziomowy węzeł drogowy skorelowana z remontem kolejowej linii średnicowej na odcinku Dworzec Zachodni – Dworzec Wschodni, uwzględniająca bezpośrednie doprowadzenie jezdni Alej Jerozolimskich do tego Placu z kierunku Dworca Zachodniego. Można również pokusić się o wybudowanie odcinka linii tramwajowej od Placu Zawiszy do Filtrowej, co umożliwi w przyszłości prowadzenie objazdów w sposób mniej skomplikowany. • ulica Wawelska – należy ją w całości „schować” do tunelu na odcinku od Krzyckiego do Białobrzeskiej – na skrzyżowaniu z Alejami Jerozolimskimi wymagany dwupoziomowy węzeł drogowy. <p>Na chwilę obecną można zastosować tańsze rozwiązania „tymczasowe”:</p> <ul style="list-style-type: none"> • likwidacja skrzyżowania z ulicy Raszyńskiej w Koszykową (po zjeździe z ronda Placu Zawiszy, • likwidacja ronda przy pomniku Lotnika i wydłużenie pasa do lewoskrętu w Żwirki i Wigury z Wawelskiej 		
87	25.11.2017	<p>Mieszkam w budynku Kobielska 23, stojącym przy ul. Wiatracznej i dotyczącym Ronda Wiatraczna. Wzdłuż tego budynku będzie przebiegać obwodnica śródmiejska od Ronda</p>	<p>1. uwaga uwzględniona 2. uwaga do dalszych</p>	<p>1. Skrzyżowanie ulic Wiatracznej i Kobielskiej zaprojektowane zostanie z możliwością skrętu w lewo z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną</p>

		<p>Wiatraczna do ul. Radzymińskiej.</p> <p>W związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi projektu budowy obwodnicy wnoszę o wprowadzenie do projektu następujących zmian:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną. Bez tego rozwiązania wyjechanie z budynków stojących przy ulicy Kobielskiej - między ul. Wiatraczną i ul. Garwolińską - będzie bardzo trudne. By dojechać do Ronda Wiatraczna (i dalej) będzie trzeba przeciskać się wąską ulicą Kobielską. Zachowanie dotychczasowego rozwiązania, tzn. pełnego skrzyżowania, w niczym nie wpływałoby na przepustowość Wiatracznej, gdyż nadal może być ona drogą z pierwszeństwem przejazdu. 2. Wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów np. zamiast niektórych fragmentów pasa zieleni. 3. Odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczną (z Ronda Wiatraczna) od budynku przy ul. Kobielskiej 23 albo po prostu pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole. Proponowane w Projekcie rozwiązanie nic nie daje, a zabiera przestrzeń wokół budynku Kobielska 23, gdzie np. obecnie stoją stragany, z których korzystają okoliczni mieszkańcy. 4. Wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową. Obecnie jest to jedyna droga dojazdu do wejść do tego budynku – dla straży pożarnej, pogotowia ratunkowego, śmieciarek, mieszkańców (dowiezienie ciężkich przedmiotów pod klatkę schodową). 	<p>analiz</p> <p>3. uwaga uwzględniona</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>2. Rozmieszczenie i liczba miejsc postojowych wzdłuż dróg lokalnych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>4. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
88	26.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
89	27.11.2017	<p>Piszę do Państwa w imieniu rodziców dzieci uczęszczających do Szkoły Podstawowej nr 72 na ulicy Paca 44, a mieszkających po drugiej stronie ulicy Wiatracznej - na Paca, Nizinnej czy Prochowej. Jest takich dzieci całkiem sporo. Niestety nie miałam czasu by udać się samemu na konsultacje, o projekcie obwodnicy dowiedziałam się dopiero niedawno. I jestem przerażona.</p> <p>Budowa tej obwodnicy w takim kształcie jak zaproponowano spowoduje że moje dzieci nie będą miały jak dotrzeć do szkoły która jest oddalona od domu o niecałe 500 metrów!!!</p> <p>Planujecie przegrodzić zwykłą mieszkaniową dzielnicę autostradą, nową trasą łązienkowską tuż pod oknami. Bez skrzyżowań czy przejść dla pieszych. To jest niedopuszczalne. Będziemy protestować do skutku by to nie nastąpiło. Jak trzeba będzie pójdziemy gdzie się tylko da żeby to zatrzymać. To jest zabójstwo z premedytacją dla dzieci które będą chodzić do i ze szkoły. Bo one na pewno nie będą wydłużać sobie drogi 3 razy po to by pójść do przejścia dla pieszych które pan projektant sobie zaprojektował gdzieś hen hen na drugim końcu Wiatracznej tylko pójdą wzdłuż Paca, tak jak mają najbliżej. I będą wpadać pod pędzące samochody. Już teraz jest tu niebezpiecznie bo po wymianie asfaltu ktoś nie odbudował wysepki na przejściu, a co dopiero po tej przebudowie.</p> <p>W imieniu rodziców i naszych dzieci domagam się więc dodania do projektu przejścia dla pieszych ze światłami na wysokości ulicy Paca. A najlepiej po prostu zwykłego skrzyżowania Paca - Wiatraczna, ze światłami. Bez tego ta ulica będzie produkcją</p>	<p>uwaga uwzględniona</p>	<p>Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.</p>

		<p>śmiertelnych wypadków z udziałem dzieci!!!</p> <p>A w ogóle to protestuję przeciwko takiemu planowi budowy tej obwodnicy tutaj, ona nie jest tu nikomu do niczego potrzebna. W Warszawie i tak jest za dużo samochodów, nie trzeba im jeszcze ułatwiać.</p>	uwaga nieuwzględniona	Lokalizacja inwestycji jest zgodna z korytarzem Obwodnicy wskazanym w Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy oraz w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu Ronda Wiatraczna cz. I.
90	27.11.2017	<p>Jako mieszkaniec Pragi Południe, w związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi projektu budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej - wnoszę o wprowadzenie do projektu następujących zmian:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną; • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów; • prowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową; • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole; • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga uwzględniona 5. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. 2. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 3. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwość robót. 4. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. 5. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
91	27.11.2017	<p>Jako mieszkaniec ulicy Kobielskiej przesyłam uwagi do przedstawionej koncepcji budowy kolejnego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej od skrzyżowania Grenadierów do ul. Radzywińskiej, dołączam fotografie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - tunel przed grenadierów po to aby nie było kolejnych świateł spowalniających ruch 2,3 - zrobienie zatoki autobusowej, z istniejących 3 pasów zostanie 2, robiąc przystanek autobusu na drodze zmniejszamy ilość pasów do 1, w tych miejscach zatrzymuje się autobus średnio co 2-3 min. 4 - tutaj będzie bezpieczniej jeżeli pas prawy będzie się kończył bo będzie pełnił funkcje pasa rozbiegowego dla wyjeżdżających z uliczki przy nowym biurowcu, dodatkowo jadąc od Ronda Wiatraczna będzie problemem ze skrętem w lewo w Grenadierów bo wylot z tunelu zakorkuje dwa pasy przed skrzyżowaniem, rozwiązaniem jest przeniesienie wyjazdu z tunelu za skrzyżowanie 5 - powinien powstać pas do skrętu w prawo, takie rozwiązanie jest aktualnie 6 - zrobienie lewoskrętu w Aleje Waszyngtona i Stanów Zjednoczonych 7 - przesunięcie skrętu w prawo w Wiatraczną tak aby nie burzyć pawilonów, 7A - z przedstawionego projektu nie wynika jasno gdzie mają być światła, proponuję aby były w zaproponowanym przeze mnie miejscu, przed wjazdem na Rondo od Al. Stanów Zjednoczonych, ułatwi to znacznie przejazd, aktualnie trzeba liczyć na to że tramwaj zasłoni ruch od Grochowskiej i Wiatracznej albo dobry kierowca zwolni i wpuści pojazd który chce wjechać na rondo by pojechać w Wiatraczną, 8,9 - zachowanie przejazdu prosto i przejść dla pieszych w ulicy Kobielskiej i Paca, nie zabierać mieszkańcom ruchu lokalnego, zabranie możliwości przejazdu spowoduje nadkładanie drogi poprzez zawracanie na Rondzie Wiatraczna albo na Szaserów, 9A - poprowadzenie drogi dalej od budynku aby zrobić miejsce dla zatoki 10 - zmniejszenie skrzyżowania, zachowanie możliwości skrętów w lewo, może zbudowania ronda 11 - przesunięcie wyjazdu z tuneli najbliższej torowiska, wyjazd w proponowanym miejscu zrukuje życie mieszkańców przyległych bloków, 8 pasów ruchu - nawet nie mam słów aby to opisać 12 - zamiast estakady zrobić przejazdy jak to zrobiono na trasie Świętokrzyskiej na przedłużeniu Kijowskiej 13 - zrobienie skrzyżowania lub małego ronda tak aby dalej zachować ruch lokalny <p>Pozostałe uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • na ulicy Wiatracznej przeznaczyć jeden z dwóch pasów na bus pas, spowolni to ruch, zachowa charakter lokalny, nie będzie konieczności budowy zatok autobusowych, mieszkańcu będą mieli mniejszy hałas, zrobić ulicę tempo 50 km/h 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo uwzględniona 2.i 3. uwaga do dalszych analiz 4. 5. i 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga uwzględniona 7A. uwaga do dalszych analiz 8. i 9. uwaga uwzględniona 9A. uwaga do dalszych analiz 10. uwaga nieuwzględniona 11. i 12. uwaga nieuwzględniona 13. uwaga nieuwzględniona 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2.i 3. Ostateczna lokalizacja i rodzaj (zatoka autobusowa czy przystanek na jezdni) przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 4. 5. i 6. Projekt stałej organizacji ruchu, który powstanie na późniejszym etapie prac zostanie zatwierdzony przez BPMiT. 7. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7A. Lokalizacja sygnalizatorów jest elementem projektu stałej organizacji ruchu, który powstanie na późniejszym etapie prac i zostanie zatwierdzony przez BPMiT. 8. i 9. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca. 9A. Ostateczna lokalizacja i rodzaj (zatoka autobusowa czy przystanek na jezdni) przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 10. Z uwagi na projektowany wylot tunelu za skrzyżowaniem z ul. Dwernickiego i Szaserów nie ma możliwości dosunięcia projektowanych jezdni ul. Wiatracznej. Rozwiązanie w formie ronda spowodowałoby znacznie większą ingerencję w tereny przyległe. W celu ograniczenia zajętości terenu przez inwestycję przewiduje się zachowanie rozwiązania przedstawionego w wariancie konsultacyjnym. 11.i 12. Budowa tunelu na całym odcinku ul. Wiatracznej tj. do terenów PKP ze względu na uwarunkowania terenowe, nie jest możliwa przy założeniu przekraczania układu kolejowego wiaduktem; rozwiązania obwodnicy w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochyleń podłużnego jezdni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdni głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniami lokalnych. 13. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie skrzyżowania ul. Chrzanowskiego z obwodnicą śródmiejską. 1. Zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na

		<ul style="list-style-type: none"> • ulicę Wiatraczną wykonać w technologii cichego asfaltu • starajmy się budować minimalistycznie, bez dużych węzłów i skrzyżowań tam gdzie nie jest to konieczne np. skrzyżowanie Szaserów z Wiatraczną, • prośba na koniec, jeżeli robimy już coś to zrobimy dobrze, odkładamy na tą drogę już bardzo długo, nic się nie stanie jak poczekamy 2-3 lata więcej jeżeli trzeba by zrobić to drożej ale lepiej z uwzględnieniem uwag mieszkańców, którzy będą żyć ze zmianami przez długie lata 	<p>analiz 2. i 3. uwaga uwzględniona uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p>	<p>potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe. 2. Konstrukcja nawierzchnia jezdni ul. Wiatracznej zostanie zaprojektowana jako BBTM. 3. Projektowane skrzyżowanie ulic Wiatracznej Dwernickiego i Szaserów jest optymalne z uwagi na prognozowane natężenia ruchu.</p>
92	27.11.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
93	01.12.2017	<p>Wiele kwestii w sprawie obwodnicy zostało poruszonych. Chciałbym zgłosić poparcie dla pomysłu utworzenia rezerwy pod linię tramwajową pomiędzy Pragą południe a Targówkiem. Najważniejsza by była rezerwa przejścia przez tory kolejowe. Aktualnie teren pomiędzy dzielnicami jest przemysłowy, zabudowa w ciąg kilkunastu lat będzie postępować. Pierwszym takim zjawiskiem jest osiedle Wilno. W przyszłości powstanie 3 linia metra, więc łącznik tramwajowy pomiędzy 2 linią na Targówku a 3 linią będzie przydatny - upchanie ludzi to autobusów nie rozwiąże problemu dowozu do metra. Dodatkowo po drodze mamy stacje kolejowe, które mogły by być połączone tramwajem z metrem. Brak rezerwy pod tramwaj na wiaduktach będzie problemem w przyszłości.</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.</p>
94	01.12.2017	<p>Jestem mieszkańcem nowego osiedla przy Chrzanowskiego i zwracam się z prośbą o uwzględnienie w projekcie obwodnicy postulatów mieszkańców, a mianowicie aby tunel zaczynał się przed Grenadierów i kończył za ulicą Chrzanowskiego.</p>	uwaga częściowo uwzględniona	<p>Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
95	01.12.2017	<p>Jako długoletnia mieszkanka tej części Grochowa chciałabym zgłosić kilka uwag do przedstawianych propozycji dotyczących planowanego odcinka obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do ul. Chrzanowskiego. Przede wszystkim należy wprowadzić takie rozwiązania aby OBWODNICA kierowała ruch tranzytowy na trasę bezkolizyjną, czyli tunel i następnie wiadukt a nie górą (poziom 0). Poziom 0 powinien być przeznaczony dla autobusów komunikacji miejskiej i ruchu lokalnego - z ograniczeniem prędkości do 40 - 50 km/h oraz dla pieszych. Oto moje propozycje: 1. STANOWCZE NIE dla rezerwacji dodatkowego terenu pod trasę tramwajową (propozycja z ostatnich postulatów stowarzyszenia Miasto Jest Nasze). Odbyłoby się to kosztem szerokości chodników - odległości trasy od linii zabudowy starych, ponad 50-letnich budynków wzdłuż Wiatracznej oraz pozostałych jeszcze skrawków zieleni wzdłuż trasy. Tramwaje nie są dobrym i tanim rozwiązaniem, o czym poniżej; 2. Jeśli na poziomie "0" nad tunelem mają być po dwa pasy ruchu w każdym kierunku to jeden z nich powinien być BUS-pasem - rozwiązałoby to problem komunikacji miejskiej. Ekologiczne autobusy elektryczne mogłyby wówczas korzystać z BUS-pasa bez potrzeby</p>	<p>1. uwaga uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga częściowo uwzględniona 4. uwaga częściowo uwzględniona 5. uwaga uwzględniona</p>	<p>1. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. 2. Zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe.. 3. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca. 4. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca. 5. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.</p>

		<p>budowania dodatkowej, kosztownej infrastruktury technicznej w postaci torów tramwajowych i trakcji elektrycznej. Tramwaje są mało efektywne - w przypadku awarii bądź kolizji 1 tramwaju wszystkie pozostałe stoją w korku. Autobus może ominąć przeszkodę a nawet pojechać objazdem. Pozostały 1 pas ruchu w każdym kierunku byłby przeznaczony dla ruchu lokalnego - bo poziom 0 powinien być planowany dla takiego ruchu (tranzyt tunelem - dołem).</p> <p>3. Dla lokalnego ruchu kołowego na poziomie 0 powinna być zachowana ciągłość wyłącznie długich ulic "przelotowych", tj. takich które mają połączenia z wieloma innymi ulicami prostopadłymi, prowadzącymi dalej do jakiegoś lokalnego ruchu miejskiego. Takie ulice to: Al. Waszyngtona, Grochowska, Dwernickiego oraz Chrzanowskiego i ewentualnie Kobielska. 4. Bezsensowne i uciążliwe byłoby tworzenie ciągłości przejazdów dla małych uliczek osiedlowych, które prowadzą donikąd; tj. do ślepego zakończenia np. przy Parku Polińskiego lub w labirynt osiedlowych uliczek wewnętrznych między blokami mieszkalnymi (Prochowa, Paca, Nizinna). Spowoduje to wzmożenie ruchu i korki w wewnętrznych osiedlowych uliczkach między blokami. Wg postulatów stowarzyszenia Miasto Jest Nasze ciągłość miałaby dotyczyć poza ul. Kobielską jeszcze ul. Paca a to raczej złe rozwiązanie. Ulica Kobielska może spełniać rolę ulicy "przelotowej", nawet aktualnie jest to alternatywa dla Grochowskiej gdy chce się ominąć zakorkowane Rondo Wiatraczna. Ulica Paca natomiast jest wąską i krótką uliczką, przy której, po zachodniej stronie Wiatracznej (dł. około 450m) zlokalizowana jest Szkoła Podstawowa i niewielki zielony skwerek dla okolicznych mieszkańców a po wschodniej stronie Wiatracznej (dł. około 250m) - kilka budynków usytuowanych tuż nad wąskim chodnikiem i ślepe zakończenie ulicy przy Parku Polińskiego. Ciągłość tej ulicy nad obwodnicą spowoduje wzmożenie ruchu od i do Wiatracznej, co, zwłaszcza dla Szkoły Podstawowej w połączeniu z placem przed Szkołą (skwerek, na którym często biegają dzieci) nie jest bezpiecznym rozwiązaniem.</p> <p>5. przejścia dla pieszych na drugą stronę obwodnicy powinny być przy każdym skrzyżowaniu z lokalnymi ulicami (przynajmniej po jednej stronie skrzyżowania). Wstrzymywałyoby to nieznacznie ruch samochodowy ale poziom 0 ma być ruchem lokalnym z ograniczeniem prędkości - nie tranzytem. Przejścia dla pieszych mają ułatwić życie mieszkańcom i zachęcić użytkowników ruchu tranzytowego do korzystania z OBWODNICY czyli TUNELU i jednocześnie zniechęcić do jazdy tranzytowej poprzez trasę na poziomie 0.</p>		
96	01.12.2017	<p>Chciałbym podzielić się swoją opinią nt. propozycji rozwiązań komunikacyjnych "Obwodnicy Śródmieścia" w rejonie ronda Wiatraczna.</p> <p>1. Zgadzam się z postulatami wyrażonymi przez Stowarzyszenie "Miasto jest nasze" dotyczącymi sposobu wyprowadzenia ruchu z ronda Wiatraczna w ulicę Wiatraczną. Istotne jest dla nas, mieszkańców tego rejonu Grochowa, podkreślone przez Stowarzyszenie, zachowanie ciągłości co najmniej ul. Kobielskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Wiatraczną. Z całą mocą popieram postulat Stowarzyszenia dotyczący zarezerwowania odpowiedniej przestrzeni na torowisko tramwajowe w ul. Wiatracznej.</p> <p>2. Projekt przebudowy układu torowego na rondzie Wiatraczna dziwi mnie. Zauważyłem, że intencją jest usprawnienie przesiadek pomiędzy tramwajami zmiernymi na Goławek i tymi, które na rondzie Wiatraczna kończą bieg. Oczywiście doceniam to. Jednak wadą zaproponowanego rozwiązania jest wydłużenie czasu przejazdu przez rondo tramwajów jadących na wprost ul. Grochowską o jakieś dwie-trzy minuty. Moim zdaniem istnieje rozwiązanie kompromisowe, tzn. ułatwiające przesiadki i wydłużające czas przejazdu przez rondo w mniejszym stopniu. Należałoby wg mnie pozostawić tor umożliwiający pokonanie ronda na wprost ul. Grochowską. Tramwaje w tej relacji powinny mieć przystanek po środku długości ronda, na wysokości dotychczasowych przystanków postojowych. Gdyby dodatkowo połączyć perony dla tramwajów zatrzymujących się po północnej stronie wężła tramwajowego z tymi po południowej stronie tego wężła przykrytą promenadą z pnącą się roślinnością, to przesiadki byłyby jeszcze mniej uciążliwe.</p>	<p>1. uwaga uwzględniona 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca. 2. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 3. Dokumentacja projektowa zostanie zaopiniowana przez ZTM oraz Tramwaje Warszawskie oraz zatwierdzona przez BPMiT.</p>

97	03.12.2017	<p>Informujemy ,że Rada Seniorów dzielnicy Praga Południe na swoim posiedzeniu dnia 30 listopada 2017 zajęła stanowisko w sprawie budowy obwodnicy śródmiejskiej które przesyłały.</p> <p>Z przykrością stwierdzamy, że w projekcie budowy obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatracznej do ulicy Dwernickiego nie uwzględniono potrzeby okolicznych mieszkańców. W pierwszym projekcie na tym odcinku nie było żadnego przejścia, ale teraz pojawił się jeden przy Kobielskiej, a potrzeba przynajmniej drugiego przy ulicy Paca. Odprowadzanie dzieci lub ich samodzielny spacer do szkoły podstawowej nr. 72 przy ulicy Paca 44 jest delikatnie mówiąc bardzo utrudnione.</p> <p>Wizyty w siedzibie PZERII (Paca nr.39) i w Klubie Seniora na Paca (nr 40 i 42) dla seniorów z drugiej strony Wiatracznej to droga bardzo trudna.</p> <p>Dla innych mieszkańców wizyta w Kościele na Kobielskiej lub w parku Polińskiego, a szczególnie dla seniorów jest prawie nie możliwa.</p> <p>Brak skrętów w lewo z ulic Prochowa, Kobielska, Paca oraz Nizinnej oraz przejazdu przez Wiatraczną przynajmniej na wysokości Kobielskiej to chyba niedopatrzenie projektanta, żeby nie określić tego bardziej dosadnie .</p> <p>Prosimy o uwzględnienie naszego stanowiska i dokonanie zmian w projekcie, aby po wykonaniu obwodnicy nie było protestów lub nawet ostrzejszych poczynań .</p>	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga częściowo uwzględniona</p>	<p>Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.</p> <p>Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p>
98	03.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. 2. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 3. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwość robót.
99	04.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwość robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
100	04.12.2017	<p>W związku z prowadzonymi aktualnie konsultacjami społecznymi, „Z jaką obwodnicą będzie nam po drodze?”, chciałbym wyrazić swoją opinią i przedłożyć kilka pytań. Z zainteresowaniem zapoznałem się z prezentowanymi na stronie internetowej http://zmid.waw.pl materiałami, i zrobiłem szerszą kwerendę wśród informacji publikowanych w innych miejscach. Ponieważ jestem mieszkańcem ulicy Fundamentowej, a więc sąsiadem Al. Stanów Zjednoczonych, siłą rzeczy interesuje mnie to, w jaki sposób planowane jest zabezpieczenie mieszkańców przed hałasem i smogiem komunikacyjnym. Bezspeczne jest to, że natężenie ruchu, po oddaniu do użytku obwodnicy, na całym istniejącym praskim odcinku Trasy Łazienkowskiej znacznie wzrośnie. Już w tej chwili odcinek Al. Stanów Zjednoczonych do ulicy Ostrobramskiej jest bardzo obciążony, a normy hałasu są przekraczane wielokrotnie. Skoro już w 2011 r. ekspertyza wykazała, że na odcinku od Bąkołki do Międzynarodowej przejeżdżało ponad 83,5 tys. pojazdów na dobę - i ze względu na powstający w ten sposób hałas marszałek Sejmiku Mazowieckiego nakazał wprowadzenie odpowiednich zabezpieczeń akustycznych - to jaki poziom hałasu musi w tym miejscu być dzisiaj, kiedy ilość pojazdów przejeżdżających ten odcinek wzrosła? Wskazują na to dane porównawcze ZDM, mówiące o około 117000 pojazdów na</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga uwzględniona 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 3. Zaproponowane rozwiązania przewidują nasadzenia zieleni niskiej oraz wysokiej). Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień podjętych na dalszych etapach prac projektowych z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 4 i 5. Wszelkie ograniczenia ruchu dla pojazdów poruszających się po ul. Wiatracznej będą wynikały z zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu dla budowy obwodnicy. Projekt ten powinien zostać zatwierdzony przez organ zarządzający ruchem w 2019 r. 6. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój

	<p>dobę na moście Łazienkowskim w 2012 r , i około 130000 w 2017 r. Wiemy że Miasto planuje wykonać zalecenia Marszałka (ekrany i wymiana asfaltu) w przyszłym (2018 r.) i rozpiasło związany z tym zadaniem przetarg. To krok w dobrą stronę, ale...</p> <p>Wybudowanie fragmentu obwodnicy, którego dotyczą ww. konsultacje, z pewnością uatrakcyjni dla kierowców całą aktualnie istniejącą jej część, i można się spodziewać że ruch samochodowy zdecydowanie się wzmoże. Tym samym normy hałasu, jak i poziom zanieczyszczeń (w postaci smogu komunikacyjnego) będą wielokrotnie przekraczane - nie tylko na odcinku Bajońska - Międzynarodowa, ale i w dalszej części Al. Stanów Zjednoczonych - do Ronda Wiatraczna włącznie – a problem, nieuchronnie, pojawi się na całym nowo wybudowanym odcinku (od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej).</p> <p>W związku z tym interesuje mnie, czy już na tym etapie inwestycji myślicie Państwo, jako inwestorzy i projektanci, o zabezpieczeniach przed ww. niekorzystnymi zjawiskami? Jeśli tak to jakie rozważane są warianty?</p> <p>1. Na ile istnieje możliwość przedłużenia tunelu, który ma przebiegać pod Rondem Wiatraczna, i przeniesienia jego zachodniego wlotu bliżej Wisły, tak by obwodnica nie krzyżowała się bezpośrednio z ulicą Grenadierów?</p> <p>Poprawiło by to zdecydowanie bezpieczeństwo i płynność ruchu na obu ulicach. Uważam że najlepiej by było gdyby tunel zaczynał się już przy ulic Ostrobramskiej – ze względu na to że po południowej stronie Al. Stanów Zjednoczonych istnieją budynki mieszkalne położone bardzo blisko tej ulicy. Takie rozwiązanie wyeliminowało by hałas uliczny i ochroniło mieszkańców sąsiadujących z inwestycją osiedli przed wpływem innych zanieczyszczeń komunikacyjnych (szeroko pojęty smog komunikacyjny) . Przy okazji zyskaną przestrzeń nad tunelem można by było zagospodarować na różne cele, takie jak: przestrzeń użyteczności publicznej, czyli np. skwery (taki widziałbym przy Sanktuarium Matki Bożej Królowej Polskich Męczenników, gdyż zapewniłby on ludziom możliwość głębszego wyciszenia się, kontemplacji, ale i relaksu), siłownie plenerowe, place zabaw, mała architektura rekreacyjno-wypoczynkowa. Tu też można byłoby wybudować dwu trzy kondygnacyjne garaże – byłoby to cenne gdyż w okolicy istnieje deficyt miejsc parkingowych. Nie wykluczałbym też działalności komercyjnej (małe biurowce) lub usługowej (pawilony handlowo- usługowe).</p> <p>Pozyskanie tak dużej wolnej przestrzeni – dzięki budowie długiego tunelu - którą można by wykorzystać na cele związane z funkcjonowaniem nowoczesnego miasta, jest niepowtarzalną szansą poprawy jakości życia mieszkańców – zwłaszcza że okolica tej części obwodnicy jest coraz bardziej zabudowywana inwestycjami deweloperskimi.</p> <p>2. Czy planowana jest, i na jakich odcinkach trasy, instalacja ekranów akustycznych. Jakiego typu mogą to być instalacje (np. czy przewidziane są półtunele lub ekrany zagięte u góry), z jakich materiałów będą wykonane? Moim zdaniem instalacja tego typu, dobrze przemyślanej infrastruktury, jest niezbędna. A najskuteczniejszą ochronę zapewniłyby (jeśli nie powstanie długi tunel pod ul. Wiatraczną i Al. Stanów Zjednoczonych) półtunele akustyczne ze szkła, takie jak nad np. Trasą Toruńską.</p> <p>3. Czy planowane są nasadzenia roślin pyłochłonnych – takich, które nie tylko pomogą oczyszczać powietrze, ale i z czasem przesłonią znajdujące się za nimi ekrany akustyczne? Według mnie nasadzenia nie tylko pomogą w walce ze smogiem, ale i poprawią estetykę okolic obwodnicy.</p> <p>4. Czy planowana jest taka organizacja ruchu, która wpłynie na obniżenie poziomu hałasu drogowego – chodzi mi o ograniczenie prędkości ruchu, ograniczenie ruchu w wybranych okresach czasu, zakazie ruchu dla pojazdów ciężkich etc. ?</p> <p>Myślę że prędkość dopuszczalna na całej trasie Łazienkowskiej powinna spaść z obecnych z 80 do 50 km/godz. Z tego co podawały media Ratusz przymierza się do takiego obniżenia prędkości na odcinku między Bajońską a Międzynarodową, co jest krokiem w dobrą stronę i mam nadzieję że będzie dotyczyło całej, także tej nowobudowanej części obwodnicy.</p> <p>5. Czy rozważane jest uspokojenie ruchu, poprzez zawężanie pasów ruchu, które jak wiemy są w Polsce budowane jako szersze niż w wielu miastach Europy zachodniej? Myślę że zwiększyło by to bezpieczeństwo, zmuszając kierowców do ograniczania prędkości i</p>	<p>dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę – trzeci pas zakładany jest jako bus pas. Ostateczne rozstrzygnięcia dotyczące zastosowania bus pasa zostaną potwierdzone w projekcie stałej organizacji ruchu, który powinien zostać zatwierdzony w przyszłym roku.</p> <p>7. Karta informacyjna przedsięwzięcia, załączona do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy śródmiejskiej przewiduje zastosowanie tzw. cichej nawierzchni na odcinkach drogi, na których prognozuje się (w przypadku niezastosowania odpowiednich zabezpieczeń) przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.</p>
--	--	--

		<p>większej uwagi na drodze.</p> <p>6. Czy rozpatrywane jest wytyczenie bus passa na istniejącym odcinku obwodnicy (między ulicami Kinową/Ostrobramską a Rondem Wiatraczna) oraz na jej projektowanej, a następnie wybudowanej części – aż do ulicy Radzywińskiej?</p> <p>Bus pass jest tu jednym z kluczowych elementów walki z hałasem i zanieczyszczeniami powietrza, gdyż przenosi ruch osobowy na ekologiczniejszy, i coraz bardziej ekologiczny, transport zbiorowy (świetnie uzupełniany przez rowery, dla których jak widzę drogi - na szczęście - zostały przewidziane już na tym etapie inwestycji).</p> <p>7. Czy rozsądne jest zastosowanie tzw. cichego asfaltu?</p> <p>Wiemy że położenie takiego asfaltu jest rozważane na wspomnianym już odcinku Bajorńska – Międzynarodową, i myślę że byłoby to wskazane na całej długości trasy.</p> <p>W tym miejscu skończę mój wywód pozostawiając Państwa uwadze moje zdanie i sugestie. Mam nadzieje że zostaną one w jakiś sposób uwzględnione. Z zainteresowaniem będę śledził wydarzenia związane z projektowaniem i budową inwestycji , gdyż dotyczy ona mnie i miejsca w którym mieszkam – i nie wątpliwie wpłynie na moje życie jako Warszawiaka.</p>		
101	04.12.2017	<p>Jako kierowca przemieszczający się często między Targówkiem a Grochowem, pozwalam przesłać swoje uwagi dotyczące zaproponowanych rozwiązań.rondo Wiatraczna-Paca• uwaga A) Wjazd z al. Stanów Zjednoczonych na rondo - obecnie są tam trzy pasy (w godzinach szczytu wjazd na rondo się korkuje się, częściowo - ale nie tylko - za sprawą skręcających potem w Grochowską na zachód), a docelowo Państwo planujecie 2 pasy, z czego jeden ma być zatoką autobusową i wjazdem na nowo-powstające osiedle Dantex "Rondo Wiatraczna". Rozumiem, że miało to może na celu uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa pieszych na przejściu, ale nie róbmy tego poprzez zwężanie jezdni przed samym skrzyżowaniem i sztuczne tworzenie korków (mogą być tam światła, wyniesione przejście dla pieszych itp.). W praktyce ma wyglądać to tak: al. Stanów Zjednoczonych po 2 pasy ruchu (na tym odcinku) zwęża się do jednego pasa przed rondem (po 1 to zatoka + skręt na osiedle), by na "rondzie" rozszerzyć się do 3 i następnie 4 pasów. Dodam, że na wcześniejszych projektach firmy DHV Polska zakładano w tym miejscu 3 pasy ruchu. • uwaga B) Skręt z ronda wiatraczna w lewo północną jezdnie ul. Grochowskiej na odcinku przecinającym tory - obecnie są tam 3 pasy ruchu i zazwyczaj jest ciasno, docelowo mają być 2. Wg mnie nie jest to przemyślany pomysł - proponuję zrobić 3 a gdy okaże się, że sygnalizacja pozwala tam na płynny ruch to np. poprzez wyłączenie jednego pasa można ograniczyć ich ilość do dwóch.Dodam tylko, że tunel pod rondem (z racji tego że za rondem wychodzi dopiero za ul. Szaserów i przechodzi bezpośrednio w wiadukt nad torami) nie rozwiąże problematycznego dojazdu z al. Stanów Zjednoczonych na osiedle Grochów Płn. (okolice ulic Szaserów i Chrzanowskiego) i relacja obecna (tzn. al. Stan.Zjedn.- rondo Wiatraczna - Grochowska - tzw. Zakole - ul. Wiatraczna) nadal będzie intensywnie wykorzystywana. Paca-tereny PKP• uwaga A) brak zatoki autobusowej na przystanku DWERNICKIEGO (róg ul. Wiatracznej) w stronę Ronda Wiatraczna. Za skrzyżowaniem Wiatraczna/Dwernickiego w przypadku zatrzymania autobusu na przystanku (częste 123, 188, 523 itp.) zostanie 1 pas ruchu. Nie wiem, co stoi na przeszkodzie, żeby poszerzyć jezdnię do 3 pasów (2 + włączeniowy/zatoka bus) do ul. Nizinnej, analogicznie do innych odcinków trasy. Dodam, że we wcześniejszych projektach, zatokę w tym miejscu udało się zmieścić. • uwaga B) Brak ekranów akustycznych na projekcie wzdłuż północnej jezdni trasy/ul. Wiatracznej - w szczególności na odcinku Szaserów-Chrzanowskiego.Trasa Świętokrzyska do ul. Radzywińskiej + węzeł z ul. Radzywińską• uwaga A) planowany układ ulic i skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z przedmiotową trasą oraz ulicą na moim załączniku roboczo nazwaną "Nowo-Siarczaną" (bez połączenia z nią na tym skrzyżowaniu):a) zamyka połączenie Targówek-Szulki bez korzystania z Trasy Świętokrzyskiejb) zamyka połączenie Nowa-Praga-Szulki z bez korzystania z Trasy Świętokrzyskiej (proszę wziąć to pod uwagę planowaną w kontekście planowanej przebudowy skrzyżowania al. Solidarności/Szwedzka/Kosmowskiej). c)</p>	<p>1. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga nieuwzględniona</p> <p>6. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p>	<p>1. Jezdnia ronda Wiatraczna na połączeniu z Al. Stanów Zjednoczonych będzie posiadała przekrój o trzech pasach ruchu. Przekrój z dwoma jezdniami po dwa pasy ruchu na odcinku od skrzyżowania z ul. Grenadierów do ronda Wiatraczna jest optymalny i wynika z budowy obwodnicy biegnącej w tunelu, która przejmie znaczący ruch tranzytowy z Al. Stanów Zjednoczonych.</p> <p>2. Ostateczny kształt oraz liczba pasów ruchu na rondzie Wiatraczna będzie wynikiem postulatów mieszkańców oraz opinii BAIPP, ZTM, ZDM oraz Inżyniera Ruchu.</p> <p>3. Rozmieszczenie oraz rodzaj (zatoka autobusowa czy przystanek) zostaną wyznaczone w oparciu o wytyczne ZTM.</p> <p>4. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>5. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6.</p> <p>6. Łącznice węzła Radzywińska na połowie swojej długości posiadają przekrój o dwóch pasach ruchu.</p> <p>Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>

		powoduje brak skomunikowania tych i innych dzielnic ze sklepem Kaufland.W przedstawionym momencie żeby przedostać się z Nowej Pragi/Targówka (powiedzmy rejon planowanej stacji PKP Stalowa) na drugą stronę ul. Radzywińskiej na bliskie Szmulki (rejon ul. Grodzieńskiej czy w okolice sklepu Kaufland) zamiast 500m zajmie nam to autem ponad 3500 km. Trasa Świętokrzyska zamiast odciążyć Szmulki z ruchu "tranzytowego" przejmie jednocześnie cały ruch lokalny. • uwaga B) Bezkolizyjne zjazdy Radzywińska-obwodnica Śródmiejska (w relacji Targówek <> Grochów / Szmulki) powinny wg mnie mieć po 2 pasy ruchu, bo teraz gołym okiem widać że będzie to "wąskie gardło" na tej trasie.		
102	05.12.2017	W związku z projektem obwodnicy mam 2 uwagi/pytania: • skrzyżowanie z ul. grenadierów powinno być bezkolizyjne • czy będzie przejście dla pieszych nad tunelem pod ul. wiatraczną np. ulicą kobielską? moim zdaniem jak najbardziej powinno być, obecnie jest to teren zwartej zabudowy, spacerowy np. do parku Polińskiego czy kościoła i nie powinno się go sztucznie dzielić	1. uwaga uwzględniona 2. uwaga uwzględniona	1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie wężła). 2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.
103	05.12.2017	Przedstawiona przez Władze Warszawy w czasie konsultacji społecznych koncepcja trasy zakłada lokalizację wjazdu do tunelu pomiędzy ul. Grenadierów a Rondem Wiatraczna, zaś wjazdu z tunelu i początek estakady nad torami w okolicach ul. Szaserów i Chrzanowskiego. Takie rozwiązanie drogowe spowoduje, że światła przy skrzyżowaniu z ul. Grenadierów będą jedynymi na tej trasie od Pomnika Lotnika (ul. Żwirki i Wigury oraz Wawelska). To oznacza paraliż komunikacyjny Grochowa. Korki podobne do tych przy Pomniku Lotnika, smog i hałas. Apelujemy do Prezydenta m.st Warszawy o podjęcie decyzji o przedłużeniu tunelu i lokalizację wjazdu do tunelu przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów, zaś końca tunelu (rezygnację z estakady) za torami. Inną proponowaną formą mogłoby być podniesienie nasypu z torami i puszczanie trasy w specjalnym zagłębieniu – warto rozważyć oba warianty. Rozumiemy, że taka forma wymaga zawarcia współpracy również z PKP jednak ogrom pracy, jej kształt, koszty a także oddziaływanie na otoczenie wymaga szerokiego pola konsultacji. Trudno nam zrozumieć tłumaczenia, które pojawiają się na spotkaniach brzmiące „PKP się nie zgodzi...” nie poparte żadnymi dowodami i planami w tym zakresie. Jesteśmy świadomi, że Obwodnica Śródmiejska będzie pełniła ważną funkcję dla wszystkich mieszkańców Warszawy, jednak jako mieszkańcy Pragi Południe uważamy, iż trasa musi uwzględniać zarówno funkcjonujący układ drogowy Grochowa jak również istniejącą i powstającą zabudowę tej części miasta. Dodatkowo jako konieczne wydaje się uwzględnienia przy podejmowaniu decyzji o projekcie i budowie trasy przyjaznych dla mieszkańców Pragi Południe, przede wszystkim Grochowa rozwiązań mających na celu zachowanie lokalnych połączeń ulic oraz przejść dla pieszych w ciągu ul. Wiatracznej (ul. Kobielska, ul. Paca, ul. Prochowa, ul. Szaserów). Nie może być tak że budowa trasy spowoduje całkowite odcięcie mieszkańców żyjących po dwóch stronach ul. Wiatracznej. Przedłużenie tunelu poza tory pozwoli również wyeliminować uciążliwości trasy dla mieszkańców okolic ul. Wiatracznej i ul. Chrzanowskiego, a zwłaszcza nowopowstałych inwestycji (na których budowę zapewne zgodę wydały władze miasta). W nowo powstałych blokach mieszka kilkaset osób (a w niedługim czasie liczba ta może się zdecydowanie zwiększyć) i według obecnego projektu drogi t będą oni mieli trasę i estakadę odległości 20 m od swoich okien !!!Mamy nadzieję, że głos mieszkańców tych terenów zostanie uwzględniony w dyskusji i zachęci Państwa do szerszego dialogu nie tylko z nami, ale również z innymi instytucjami (przedstawiciele PKP, RDOŚ) i na tym polu uda się dojść do porozumienia w takim kształcie, który zadowoli wszystkich uczestników i zainteresowanych sprawą i nie stanie się zarzewiem kolejnych sporów w naszym mieście.	1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga częściowo uwzględniona	1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie wężła). 2. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniami lokalnych. 3. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca.
104	05.12.2017	Jako mieszkaniec osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozważenie następujące punkty odnośnie projektu obwodnicy. Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze

		<p>komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć. Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które plany posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.</p>		<p>znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>Zgodnie z Kartą informacyjną przedsięwzięcia, załączoną do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy śródmiejskiej przewiduje się zastosowanie tzw. cichej nawierzchni na odcinkach drogi, na których prognozuje się (w przypadku niezastosowania odpowiednich zabezpieczeń akustycznych) przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Dodatkowo na odc. od ul. Chrzanowskiego do ul. Makowskiej, po stronie zachodniej przewidziano zastosowanie ekranu dźwiękochłonnego.</p> <p>Analiza wyników obliczeń emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń (zawarta w KIP) wskazuje, że Obwodnica śródmiejska nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. W związku z powyższym w KIP nie przewidziano działań minimalizujących w zakresie ochrony powietrza. Wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy.</p> <p>Analiza wyników obliczeń wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych w KIP wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Najniższe wartości stężeń emitowanych zanieczyszczeń występują w wariantcie 2 (preferowanym). Ostateczne rozwiązania dot. powyższych kwestii będą wynikiem rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
105	05.12.2017	<p>Jako mieszkaniec osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozważenie następujące punkty odnośnie projektu obwodnicy. Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć. Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które plany posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>Zgodnie z Kartą informacyjną przedsięwzięcia, załączoną do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy śródmiejskiej przewiduje się zastosowanie tzw. cichej nawierzchni na odcinkach drogi, na których prognozuje się (w przypadku niezastosowania odpowiednich zabezpieczeń akustycznych) przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Dodatkowo na odc. od ul. Chrzanowskiego do ul. Makowskiej, po stronie zachodniej przewidziano zastosowanie ekranu dźwiękochłonnego.</p> <p>Analiza wyników obliczeń emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń (zawarta w KIP) wskazuje, że Obwodnica śródmiejska nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. W związku z powyższym w KIP nie przewidziano działań minimalizujących w zakresie ochrony powietrza. Wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy.</p> <p>Analiza wyników obliczeń wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych w KIP wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Najniższe wartości stężeń emitowanych zanieczyszczeń występują w wariantcie 2 (preferowanym). Ostateczne rozwiązania dot. powyższych kwestii będą wynikiem rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
106	05.12.2017	<p>Jako mieszkanka osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozważenie następujące punkty odnośnie projektu obwodnicy. Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w</p>

		<p>egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP. Pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ponadto ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć. Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które planują posiadania potomstwa. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko. Ponadto chciałam zauważyć, że budowa obwodnicy to przedsięwzięcie, które ma służyć dziesiątki lat. W takim przypadku chęć zaoszczędzenia nie może być głównym czynnikiem decydującym o kształcie obwodnicy. Obecnie wzdłuż torów PKP dynamicznie rozwijają się osiedla mieszkaniowe i zbudowanie tunelu pod torami PKP pozwoli, nam mieszkańcom, faktycznie mieszkać w dobrych warunkach.</p>		<p>środowisku oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
107	05.12.2017	<p>Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na bezpieczne i przyjazne ludziom rozwiązanie jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć.</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
108	06.12.2017	<p>Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć. Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które planują posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
109	06.12.2017	<p>Prosimy o uwzględnienie naszej propozycji zaprojektowania Zatoki Parkingowej przy</p>	uwaga do dalszych	<p>W przypadku realizacji wariantu z dwupoziomowym skrzyżowaniem na przecięciu z</p>

		budynku ul. Garibaldiiego 4 od strony al. Stanów Zjednoczonych z wjazdem od ul. Garibaldiiego.	analiz	ul. Grenadierów, droga wzdłuż budynku Grenadierów 4 zostanie odsunięta od zabudowy. Liczba miejsc postojowych zależeć będzie od dostępnej przestrzeni.
110	07.12.2017	SEKA - W nawiązaniu do dzisiejszego spotkania w siedzibie ZMID przesyłam w załączeniu skany pisma naszej firmy SEKA S.A. z uwagami do projektu przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba z uprzejmą prośbą o wykorzystanie przesłanych przez nas uwag w ramach prowadzonych przez ZMID i Urząd Miasta Stołecznego Warszawy konsultacji społecznych nad projektem tej obwodnicy. ZAŁĄCZNIK NR 1	1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz	1. Przyjęta liczba pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń ruchu. Z uwagi na potrzebę zachowania rezerwy terenu dla budowy dodatkowych torów nie ma możliwości przesunięcia korytarza obwodnicy w stronę południową. 2. Zostanie zapewniony dojazd do nieruchomości poprzez wydłużenie jezdni ul. Zabranieckiej, z uwagi na uwarunkowania terenowe nie planuje się przeprowadzenia ul. Zabranieckiej przez bocznice kolejową. 3. Wykonana na obecnym etapie prac analiza wytworzenia czwartego wlotu na skrzyżowaniu obwodnicy z Trasą Świętokrzyską (przy założeniu braku ingerencji w tereny objęte ochroną konserwatorską) wykazała, że parametry skrzyżowania nie pozwalają na ukształtowanie prawidłowej geometrii jezdni, ciągów pieszych i rowerowych. Brak jest przestrzeni na prawidłowe rozmieszczenie oznakowania i sygnalizacji świetlnej. Wydaje się również trudne dotrzymanie wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe kwestie będą przedmiotem dalszych analiz na kolejnych etapach prac projektowych.
111	15.12.2017	SEKA W nawiązaniu do spotkania w dniu 13 grudnia 2017 roku w siedzibie L.O. im. St. Wyspiańskiego w Warszawie, ul. Międzyborska 64/70 w ramach konsultacji społecznych projektu przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba przesyłam w załączeniu dodatkowe wyjaśnienia naszej firmy z uprzejmą prośbą o wykorzystanie przesłanych przez nas uwag w ramach prowadzonych przez ZMID i Urząd Miasta Stołecznego Warszawy konsultacji społecznych nad projektem tej obwodnicy. ZAŁĄCZNIK NR 2	uwaga do dalszych analiz	Wykonana na obecnym etapie prac analiza wytworzenia czwartego wlotu na skrzyżowaniu obwodnicy z Trasą Świętokrzyską (przy założeniu braku ingerencji w tereny objęte ochroną konserwatorską) wykazała, że parametry skrzyżowania nie pozwalają na ukształtowanie prawidłowej geometrii jezdni, ciągów pieszych i rowerowych. Brak jest przestrzeni na prawidłowe rozmieszczenie oznakowania i sygnalizacji świetlnej. Wydaje się również trudne dotrzymanie wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe kwestie będą przedmiotem dalszych analiz na kolejnych etapach prac projektowych.
112	07.12.2017	W załączeniu przesyłam uwagi do projektu opracowane przez KDS ds transportu (uchwała nr 6/2017) ZAŁĄCZNIK NR 3	1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 5. uwaga częściowo uwzględniona 6. uwaga nieuwzględniona 7. uwaga do dalszych analiz 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwaga nieuwzględniona 10. uwaga do dalszych analiz 11. uwaga częściowo uwzględniona 1. uwaga częściowo uwzględniona; uwagi do dalszych analiz 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych	1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Zgodnie z wytycznymi ZTM pętla tramwajowa na rondzie Wiatraczna ma pozostać oraz zostać rozbudowana, także brak jest możliwości wprowadzenia rozwiązania. Ukształtowanie istniejącej zabudowy oraz sąsiedztwo różnych systemów transportowych (szynowych i kołowych w tym planowanej trzeciej linii metra) nie pozwalają na wprowadzenie diametralnie różnych lub nowych rozwiązań na tym obszarze. Rozwiązania projektowe zostaną zaopiniowane przez BAiPP. 3. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 4. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 5. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 6. Ruch pieszy i rowerowy prowadzony będzie wspólnym obiektem z ruchem samochodowym. 7. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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. 8. W związku z prowadzonymi obecnie przez Urząd m.st. Warszawy działaniami związanymi z ustaleniem przebiegu ul. Nowo-Ziemowita i rozwiązań tramwajowych w kierunku Żabek możliwość uwzględnienia postulatu zależna jest od wyników wyżej opisanych działań. 9. Ul. "mała" Radzywińska pełni funkcję drogi zbiorczej i zaprojektowana została o

			<p>analiz</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwagi nieuwzględnione</p> <p>7. uwaga nieuwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>10. uwaga do dalszych analiz</p> <p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga uwzględniona</p> <p>3. uwaga uwzględniona</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga do dalszych analiz</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p> <p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga nieuwzględniona</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz; uwaga nieuwzględniona</p> <p>6. uwaga nieuwzględniona</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>parametrach zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p> <p>10. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>11. Obiekty kultu religijnego zostaną przesunięte.</p> <p>1. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Wszystkie przejścia i przejazdy posiadały będą wymaganą widoczność oraz spełniały warunki bezpieczeństwa ruchu.</p> <p>2. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>4. i 5. Wszystkie przejścia i przejazdy posiadały będą wymaganą widoczność oraz spełniały warunki bezpieczeństwa ruchu. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>1. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>2. i 3. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p> <p>4. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>6. Układ chodników na rondzie wynika z planów przebudowy pętli tramwajowej obejmujących także budowę dodatkowych przystanków. Pętla autobusowa zgodnie ze stanowiskiem Zarządu Transportu Miasta ma być zachowana w dotychczasowej lokalizacji.</p> <p>7. Poprowadzenie ścieżek rowerowych po zewnętrznych stronach chodników projektowanych wewnątrz ronda jest niemożliwe ze względu na brak możliwości wytworzenia miejsc akumulacji dla rowerzystów.</p> <p>8. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu rowerowego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>9. Rozwiązania projektowe uwzględniają lokalizację III linii metra.</p> <p>10. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>1. Z uwagi na przyjęte rozwiązania tunelu drogowego oraz z uwagi na warunki widoczności i konieczność budowy dwóch niezależnych obiektów mostowych nad układem torowym szerokość pasa dzielącego jest optymalna</p> <p>2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową.</p> <p>3. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską.</p> <p>4. 5. 6. 7. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>1. Przebudowa bocznic kolejowej jest poza zakresem inwestycji.</p> <p>2. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z</p>
--	--	--	---	--

			<p>9. uwaga nieuwzględniona</p> <p>10. uwaga do dalszych analiz</p> <p>11. uwaga uwzględniona</p> <p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p> <p>3. uwaga uwzględniona</p> <p>4. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>5. uwaga nieuwzględniona</p> <p>6. uwaga nieuwzględniona</p> <p>7. uwaga uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga uwzględniona</p> <p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga uwzględniona</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. uwagi do dalszych analiz</p>	<p>rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>3. Z uwagi na przyjęte rozwiązania tunelu drogowego oraz z uwagi na warunki widoczności i konieczność budowy dwóch niezależnych obiektów mostowych nad układem torowym szerokość pasa dzielącego jest optymalna.</p> <p>4. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>5. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. Dojazd rowerowy do ul. Chrzanowskiego będzie odbywał się po jezdni lokalnej zachodniej.</p> <p>6. Ograniczenia terenowe nie pozwalają na wygospodarowanie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wiatracznej Zachodniej.</p> <p>7. Rozwiązanie ścieżki rowerowej na przecięciu z ulicą Wiatraczną Wschodnią zaprojektowane zostało o parametrach jak dla przecięcia ciągów rowerowych z jezdniami dróg i jest rozwiązaniem poprawnym.</p> <p>8. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą skoordynowane z rozwiązaniami projektowymi stacji PKP Wiatraczna.</p> <p>9. Z uwagi na zajętość terenu niezbędnego dla rozwiązań drogowych i prognozowany ruch rowerowy nie przewiduje się budowy dwustronnych ścieżek rowerowych na wiaduktach przechodzących przez tereny kolejowe.</p> <p>10. Lokalizacja parkingów dla rowerów zostanie uzgodniona z ZDM.</p> <p>11. Przewiduje się zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego w formie ustalanej na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>1. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie.</p> <p>2. Układ dróg na przedmiotowym obszarze jest optymalny z punktu widzenia obsługi tych terenów.</p> <p>3. Ul. Ks. Anny zostanie poszerzona do dwóch pasów ruchu przed projektowanym rondem.</p> <p>4. Zostanie zaprojektowany przejazd rowerowy przez obwodnicę na zachodnim wlocie skrzyżowania z ul. Ks. Anny.</p> <p>5. Z uwagi na zajętość terenu niezbędnego dla rozwiązań drogowych i prognozowany ruch rowerowy nie przewiduje się budowy dwustronnych ścieżek rowerowych na wiaduktach na odcinku ul. Ks. Anny - Trasa Świętokrzyska.</p> <p>6. Z uwagi na wysokość estakady projektowanej nad układem torowym Kozia Górka długość pochylni dla drogi rowerowej byłaby porównywalna z długością drogi rowerowej w przedstawionym wariantcie konsultacyjnym.</p> <p>7. Zaprojektowany chodnik w rejonie Dźwińskiej zostanie zamieniony na ciąg pieszo-rowerowy.</p> <p>8. Możliwość przysunięcia jezdni ul. Niesulickiej do ul. Rzecznej będzie uzależniona od możliwości przebudowy sieci uzbrojenia terenu podziemnego oraz lokalizacji infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania drogi w sposób inny niż przedstawiony na konsultacjach.</p> <p>9. Kapliczka zostanie przesunięta.</p> <p>1. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów.</p> <p>2. Wykonana na obecnym etapie prac analiza wytworzenia czwartego wlotu na skrzyżowaniu obwodnicy z Trasą Świętokrzyską (przy założeniu braku ingerencji w tereny objęte ochroną konserwatorską) wykazała, że parametry skrzyżowania nie pozwalają na ukształtowanie prawidłowej geometrii jezdni, ciągów pieszych i</p>
--	--	--	---	--

				<p>rowerowych. Brak jest przestrzeni na prawidłowe rozmieszczenie oznakowania i sygnalizacji świetlnej. Wydaje się również trudne dotrzymanie wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe kwestie będą przedmiotem dalszych analiz na kolejnych etapach prac projektowych</p> <p>3. Zostanie doprojektowany wlot ul. Rybieńskiej do ul. Chemicznej.</p> <p>4.i 5. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>6. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą uwzględniały pasy ruchu dla rowerów w ul. "małej" Radzymińskiej.</p> <p>1. 5. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>2. 3. 4. 6. 7. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
113	08.12.2017	<p>Dopiero co dowiedziałem się o konsultacjach, dlatego przesyłam moją opinię mailem, mam nadzieję że będzie jeszcze wzięta pod uwagę. Skoncentruję się na obszarze wokół ulicy Wiatracznej który znam najlepiej. Jestem z wykształcenia architektem, pracującym prawie 20 lat w zawodzie, mam pewne doświadczenie również w urbanistyce. Mieszkam na Grochowie, choć nie w najbliższej okolicy planowanej inwestycji. Otóż ten projekt obwodnicy nie może być realizowany w tej formie. Dla lokalnej społeczności byłaby to kompletna katastrofa. Ulica Wiatraczna jest osią sporego osiedla, dzieli go praktycznie na pół, a funkcje z których korzystają wszyscy mieszkańcy obu jej stron znajdują się również po obu jej stronach i to dość równomiernie. Po jednej stronie są szkoła, sklepy, ośrodek pomocy społecznej i inne miejskie instytucje, po drugiej kościół, park, instytucje związane ze zdrowiem, duży plac zabaw (a w zasadzie dwa, choć jeden z nich chyba musiałby być zlikwidowany). Mieszkańcy obu stron Wiatracznej korzystają z tych "funkcji" usytuowanych po obu stronach ulicy. Nie można przegrodzić tego osiedla barierą nieprzekraczalnej szerokiej ulicy, bo pozbawimy kilka tysięcy ludzi dostępu do instytucji których oni na co dzień potrzebują. A nikt im nie wybuduje przecież nowych. W poprzek Wiatracznej codziennie porusza się tysiące ludzi. I dla tych tysięcy ludzi nie przewidziano nawet wystarczającej ilości przejść. Do zaproponowanego planu należałoby dodać minimum komplet przejść dla pieszych na wysokości ulicy Paca (które nawiasem mówiąc są wpisane go lokalnego planu zagospodarowania), a być może też przy Prochowej. Jedna z tych ulic, najlepiej Paca bo ruch na niej jest znacznie większy, powinna również mieć normalne skrzyżowanie z Wiatraczną, ze wszystkimi relacjami. Oczywiście ze światłami, przejścia dla pieszych oczywiście również muszą mieć światła. I proszę nie mówić o przepustowości, przepustowość będzie zapewniona w tunelu, miasto powinno aktywnie zniechęcać kierowców do używania ulicy która pozostanie na powierzchni. Ona powinna mieć przede wszystkim funkcję dojazdową dla okolicznych mieszkańców a nie przelotową. Należy zniechęcać ewentualnych chcących ją traktować przelotowo, powinny być na niej co chwila światła, skrzyżowania, przejścia dla pieszych i ograniczenie do 50 km/h. Zupełnym kuriozum projektu jest zaplanowanie wylotu tunelu tuż przy dużym osiedlu zbudowanym w ostatnich latach. Nie zbudowanym bez powodu nawiasem mówiąc - ono powstało po tym, gdy uchwalono dla tego terenu plan zagospodarowania, który przekształcał ten teren z przemysłowego w mieszkaniowo-usługowy. Projekt wygląda tak, jakby nie znał</p>	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p> <p>3. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji</p>	<p>1. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>2. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>3. Połączenie ul. Kijowskiej z ul. Radzymińską jest poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej.</p>

		<p>istniejącego planu zagospodarowania, wygląda jakby powstał na bazie danych sprzed 10-15 lat. Wtedy rzeczywiście był to teren przemysłowy i wlot tunelu nikomu by nie wadził. W tej chwili umieszczenie go tam jest po prostu niemożliwe. Ta okolica się w tym czasie bardzo zmieniła a projekt nie. Jest bliźniaczko podobny do tego konsultowanego jakieś 10 lat temu. Być może sprawę przegapiono i tej obwodnicy w tym miejscu już nie da się zrealizować i należy ponownie rozważyć inne lokalizacje. Miasto powinno mieć odwagę to przyznać a nie brnąć bezrefleksyjnie w projekty rozpoczęte za Gierka. Osobiście proponowałbym by miasto skoncentrowało się na połączeniu przedłużonej Kijowskiej z Radzywińską. To można zrobić tanio i dobrze, i osiągnąć cel jakim jest zmniejszenie ruchu na Targowej. Nie ma sensu na siłę tego łączyć z trasą Łazienkowską. To nie jest rysowanie kresek na mapie tylko żywe miasto które ma swoje ograniczenia. Może na przykład należy pociągnąć obwodnicę dalej po drugiej stronie torów aż do Marsa i połączyć z węzłem Marsa? Nie byłoby wtedy żadnych konfliktów z gęsto zabudowanym terenem a ciągłość obwodnicy dalej byłaby zachowana, byłaby tylko nieco dłuższa. Proszę rozważyć taką ewentualność. Być może nawet dałoby się gdzieś to wcześniej połączyć z Ostrobramską w poprzek Goławka - choć szczerze mówiąc nie wydaje mi się.</p> <p>Sytuacja wymaga odważnych decyzji. Stracono wiele lat i dzisiaj nie da się już wybudować tej obwodnicy w planowanym 20 lat temu (czy więcej) przebiegu. Należy przemyśleć ogólną koncepcję a nie próbować przecisnąć wielbłąda przez ucho igielne.</p>		
114	08.12.2017	<p>W związku z trwającymi konsultacjami projektu obwodnicy Śródmieścia Warszawy zgłaszam do niego swoje uwagi. Proponuję: 1. Wydużyć tunel pod Wiatraczną za Grenadierów, ze zjazdami/wjazdami na tę ulicę i z niej. Choć do rozważenia są pełne zjazdy/wjazdy, możliwe, że korzystne byłoby zorganizowanie ich na obwodnicę tylko w stronę centrum i lewego brzegu Wisły, a w drugą stronę tylko już po wierzchu, jako ulica dojeżdżająca do ronda Wiatraczna. 2. Wrócić do przejeźdźności na wprost ulic nad tunelem, na odcinku za Wiatraczną. Najchętniej wszystkich. Nie widzę powodu do utrudniania życia lokalnym mieszkańcom. Ulica nad tunelem nie ma być już przecież przelotówką, tylko normalna miejską ulicą. Jeśli nie wszystkie da się połączyć, to chociaż co drugą. I na wszystkich skrzyżowaniach przejścia dla pieszych. Bardzo szkoda że nie ma przelotowości Chrzanowskiego. Ale to by wymagało budowanie tu estakady, a to rozwiązanie chyba nie będzie dobre w tym miejscu. 3. Zdecydowanie zorganizować obydwa skrzyżowania obwodnicy na Targówku: z ul Rzeczną (ks. Anny) i trasą Świętokrzyską-NowoZiemowita jako dwupoziomowe. 4. A nawet na całym odcinku za torami (na Targówku) zrealizować obwodnicę na estakadzie, gdzie pod spodem mogłaby nadal biec wąska ulica Zabraniecka z rondami-skrzyżowaniami z kolejnymi ulicami i zjazdami do nich z obwodnicy. Obwodnica biegłaby wtedy na poziomie sąsiednich torów kolejowych, a ulica pod nią (po jednym pasie w każdą stronę + zjazdy do posesji, parkingi, chodniki, przystanki itp). Podobnie można by to rozwiązać na dalszym odcinku obwodnicy, między Radzywińską i rondem Żaba i tu podobnie na poziomie 0 zostałyby skrzyżowania z np. NowoStalową. Proponuję to, ponieważ, prawdę mówiąc, nie rozumiem dlaczego skrzyżowania obwodnicy z Radzywińską, na Wiatracznej, w ciągu trasy Łazienkowskiej i wielu innych miejscach na jej przebiegu są dwupoziomowe, a tutaj będzie zjazd z estakady nad torami i wjazd na estakadę nad Radzywińską, a między nimi dwa skrzyżowania w poziomie 0 z dużymi ulicami. To samo przy skrzyżowaniu z Grenadierów. To pociągnie za sobą duże korki i poskutkuje koniecznością przerabiania trasy za parę lat, ponownie z naszych pieniędzy, ponownie z korkami i zapchaniem Pragi. Rozwiązanie z podniesieniem obwodnicy otwierało by możliwości gęstszego łączenia w przyszłości Pragi Północ i Południe z Targówkiem kolejnymi przebiegami pod torami kolejowymi. A w sumie to nie jestem pewna, ale czy przypadkiem nad łącznicą kolejową na Targówku również nie będzie estakady? Wtedy byśmy jechali na estakadzie co chwila, by co chwila z niej zjechać, raz omijamy w ten sposób przeszkodę lub skrzyżowanie, a raz nie. I akurat wpuszczamy ruch z obwodnicy na dwa duże skrzyżowania. Brak logiki. Zwłaszcza, że akurat na Targówku jest miejsce na wykonanie dwupoziomowych skrzyżowań, a charakter dzielnicy zupełnie temu nie przeszkadza. Zaś "doklejenie się" do torów uzasadnia dodatkowo takie rozwiązanie,</p>	<ol style="list-style-type: none"> uwaga częściowo uwzględniona uwaga częściowo uwzględniona uwaga nieuwzględniona uwaga nieuwzględniona uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji 	<ol style="list-style-type: none"> Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdnii głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdnii obwodnicy w rejonie węzła). Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie. Rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Przebiegi dróg lokalnych przez nasypy kolejowe są poza zakresem obszarem inwestycji.

		<p>łącząc dwie uciążliwości i uwalniając od nich poziom gruntu. Jeśli dołożylibyśmy do tego przebiecia przez nasypy torów kolejowych pod wiaduktami dla lokalnych ulic (bo nie marzę na razie o poprowadzeniu całej linii kolei na estakadzie) mielibyśmy odblokowane połączenie Pragi z okolicznymi dzielnicami. A tak jak jest teraz tylko dodajemy kolejną barierę, której przekroczenie/przebudowa w przyszłości będzie bardzo trudne. Polecam szczególnie to ostatnie rozwiązanie, jako pomysł rozwiązujący wiele problemów komunikacyjnych na prawym brzegu na lata, a także nie tworzący bariery dla rozwoju i połączenia dzielnic.</p>		
115	09.12.2017	<p>Jako przyszli mieszkańcy nowo-budowanego osiedla przy ul. Samarytanka prosimy o rozważenie zmiany projektu planowanej obwodnicy śródmiejskiej w zakresie skrzyżowań z Trasą Świętokrzyską oraz ul. Radzywińska. W szczególności zależy nam na budowie skrzyżowań bezkolizyjnych / estakad zamiast obecnie planowanych skrzyżowań jednopoziomowych z sygnalizacją. W naszej ocenie, obecnie planowane rozwiązanie ograniczy efektywność planowanej obwodnicy w eliminacji istniejących i przyszłych problemów komunikacyjnych. W szczególności, będzie skutkować powstawaniem bardzo dużych zatorów.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
116	09.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów • prowadzenie robót budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole • wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
117	10.12.2017	<p>W nawiązaniu do projektu rozbudowy obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ronda Żaba przesyłam swoje uwagi, Uwagi ogólne:1. Przekrój projektowanej drogi 2 jezdnie po 3 pasy ruchu nie jest uzasadniony i będzie stymulował zwiększenie niepożądanego ruchu samochodów osobowych w Warszawie. Al. Stanów Zjednoczonych czy Słomińskiego mają 2 pasy ruchu dla samochodów osobowych i ewentualnie buspas. Projektowana droga powinna mieć 2 pasy ruchu lub 2 pasy ruchu i buspas. Nie można doprowadzić do sytuacji, gdy duża przepustowość dogi sprawi, że będzie ona nie tyle obwodnica śródmieścia, co skrótem dla kierowców tranzytowych, których powinni korzystać z ekspresowej obwodnicy Warszawy2. W wariacie z bus pasem należy zrezygnować z zatok autobusowych. na rzecz poszerzenia przestrzeni na przystankach oraz wyprostowania ciągów pieszych i rowerowych.3. Na wszystkich skrzyżowaniach – nie należy skracać zielonego dla pieszych i rowerzystów by wyświetlać zieloną strzałkę!4. Na przejściach dla pieszych przez drogę dwukierunkową z 4 pasami ruchu przepisy wymagają azylu!!! Czy projektant i ZMID nie znają przepisów, błąd ten powtarza się wielokrotnie na Grenadierów, Dwernickiego, Al. Waszyngtona!5. Chodnik i droga dla rowerów powinny być oddzielone od jezdni pasem zieleni min. 1 m- zapobiega to parkowaniu na chodniku i poprawia bezpieczeństwo/komfort pieszych i rowerzystów, zabezpiecza przed chłapaniem z jezdni. W przeciwnym razie należy zastosować odpowiedni płot zabezpieczający przed chłapaniem, z zastrzeżeniem, że nie powinien on prowadzić do zmniejszenia szerokości chodnika poniżej 2m!6. Drogę dla rowerów należy lokalizować pomiędzy jezdnią a chodnikiem nie za chodnikiem tak jak to w projekcie zostało przewidziane na północ od Dwernickiego- patrz standardy wykonawcze infrastruktury rowerowej!!! Uwagi</p>	<p>1. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 5 i 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga do dalszych analiz 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwagi do dalszych analiz 10. uwaga do dalszych analiz; uwaga nieuwzględniona 11. i 12. uwaga</p>	<p>1. W zaprezentowanych rozwiązaniach ciąg główny obwodnicy śródmiejskiej posiada przekrój dwujezdniowy z dwoma pasami ruchu. Na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską zaprojektowany został przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 2. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 3. Projekt organizacji ruchu wraz z programami sygnalizacji świetlnej zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 4. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą zgodne z obowiązującymi przepisami. Na rozwiązanie projektowe niespełniające przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zostaną uzyskane odstępstwa. 5 i 6. Dokumentacja projektowa obwodnicy będzie zgodna z obowiązującymi w m.st. Warszawa standardami projektowymi. 7. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą zgodne z obowiązującymi przepisami. Na rozwiązanie projektowe niespełniające przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zostaną uzyskane odstępstwa. Ostateczna lokalizacja i rodzaj (zatoka czy przystanek na jezdni) przystanków autobusowych będzie wynikał z uzgodnień z ZTM. 8. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac.</p>

		<p>szczegółowe7. Na skrzyżowaniu Al. Stanów Zjednoczonych/ Grenadierów: - na przejściach przez Grenadierów brakuje azylów dla pieszych! - Należy zrezygnować z półzatok autobusowych na rzecz zatok lub zatrzymania autobusu na buspasie. Czwarty pas ruchu znacząco wydłuża drogę ewakuacji pieszych przez przejście i w ten sposób skraca czas trwania zielonego światła - Zredukować odsunięcie przejazdu rowerowego przez Grenadierów po południowo-wschodniej stronie Al. Stanów Zjednoczonych, tak by przejazd przebiegał na przedłużeniu drogi dla rowerów – odginanie drogi rowerowej przed przejazdem utrudnia kierowcom obserwację czy nie nadjeżdża rowerzysta i sprzyja wymuszeniom pierwszeństwa8. Na odcinku naziemny od Grenadierów do Chrzanowskiego zastosować pasy ruchu szerokości 3,0 metra lewy i 3,25 prawy i przeznaczyć prawy pas na buspas.9. Na odcinku Grenadierów- Rondo Wiatraczna- brakuje skrajni drogi dla rowerów po stronie północno-zachodniej w okolicy Garibaldiiego gdzie DDR bezpośrednio przylega do jezdni-należy wyłukować drogę rowerową od Stocka do Ronda Wiatraczna- DDR nie powinna mieć kształtu łamanej- zastosować wyniesione przejazdy rowerowe i przejścia dla pieszych przez Stocka, Garibaldiiego i pozostałe 2 wjazdy dróg lokalnych10. Na rodzic Wiatraczna: - brakuje azylu na przejściu dla pieszych przez Aleję Waszyngtona!- wytyczyć drogę dla rowerów przez wyspę ronda i przejazdy rowerowe obok przejść dla pieszych do wyspy centralnej ronda, tak by umożliwić jazdę na skrót (patrz rys. poniżej) 11. Uzupelnic brakujace przejście dla pieszych na skrzyżowaniu z Kobielską12. Dodać po przejściu dla pieszych i przejeździe rowerowym przez Wiatraczną w ciągu ulic Prochowa , Paca, Nizinna, wraz z umożliwieniem przejazdu w ciągu tych ulic rowerem. Część naziemna obwodnicy powinna służyć dojazdowi z dróg lokalnych, nie zaś mieć charakter przelotówki, która likwiduje wszystkie przejścia dla pieszych i możliwość przejazdu rowerem! Ponadto brak przejścia w ciągu Nizinnej znacznie wydłuża drogę do przystanku w kierunku ronda Wiatraczna!13. Przejazdy rowerowe i przejścia dla pieszych przez Prochową, Paca i Nizinną zbudować jako przejścia wyniesione.14. Na przejściu przez Dwernickiego z półzatką (strona wschodnia) brakuje azylu przez drogę dwukierunkową z 4 pasami ruchu!!!15. Przed skrzyżowaniem z Dwernickiego na drodze dla rowerów umieścić oznaczenia po której stronie obwodnicy biegnie droga dla rowerów wzdłuż obwodnicy i jak kierować się na skrzyżowaniu z Dwernickiego i za nim w kierunku Targówka16. Przejazd rowerowy i przejście dla pieszych przez drogę lokalną Wiatraczna Wschodnią zbudować jako wyniesione17. Zgodnie ze standardami budowy dróg dla rowerów, DDR powinna być zlokalizowana pomiędzy chodnikiem a jezdnią, tymczasem na projektowanej drodze na północ od Dwernickiego stosuje się odwrotne rozwiązanie??? 18. Na północ od Dwernickiego, chodnik i droga dla rowerów nie powinny bezpośrednio przylegać do drogi – spowoduje to jej okresowe blokowanie przez parkujące samochody (nawet na drodze oddalonej od zabudowań kierowcy często korzystają z chodnika, gdy potrzebują się zatrzymać np. by porozmawiać przez telefon, albo w przypadku jakiejś awarii) i co najważniejsze brak poczucie bezpieczeństwa pieszych, bo tylko marzyciel może zakładać, że na budowanej 3-pasmowej drodze kierowcy będą jeździć <=50 km/h. Jak projektant zabezpieczy chodnik/ DDR przed chlapaniem z jezdni?19. Brakuje przejazdu rowerowego przez obwodnicę na wysokości ul. Księżnej Anny – brak możliwości dostania się tam rowerem</p>	<p>uwzględniona 13. uwaga do dalszych analiz 14. uwaga do dalszych analiz 15. uwaga do dalszych analiz 16. uwaga do dalszych analiz 17. uwaga do dalszych analiz 18. uwaga do dalszych analiz 19. uwaga uwzględniona</p>	<p>9. Dokumentacja projektowa obwodnicy będzie zgodna z obowiązującymi w m.st. Warszawa standardami projektowymi. 10. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą zgodne z obowiązującymi przepisami. Brak możliwości zapewnienia przejazdów rowerowych przez środek ronda Wiatraczna wynika z planów przebudowy pętli tramwajowej obejmujących także budowę dodatkowych przystanków. Poprowadzenie ścieżek rowerowych po zewnętrznych stronach chodników projektowanych wewnątrz ronda jest niemożliwe ze względu na brak możliwości wytworzenia miejsc akumulacji dla rowerzystów. 11. i 12. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 13. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac. 14. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą zgodne z obowiązującymi przepisami. 15. Projekt stałej organizacji ruchu, zatwierdzony przez BPMiT, zostanie opracowany na późniejszym etapie prac. 16. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac. 17. Dokumentacja projektowa obwodnicy będzie zgodna z obowiązującymi w m.st. Warszawa standardami projektowymi. 18. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac. 19. Zostanie wytyczony przejazd rowerowy przez obwodnicę śródmiejską na skrzyżowaniu z ul. Ks. Anny.</p>
118	10.12.2017	<p>W ramach konsultacji społecznych przesyłam pismo wniesione do Biura Rady miasta Stołecznego Warszawy. Będę wdzięczny za ujęcie dokumentu w procesie konsultacji społecznych, jest to protest podpisany przez 18 zarządów wspólnot mieszkaniowych, bezpośrednio przylegających do terenu inwestycji. Wnioskujemy o budowę obwodnicy w tunelu zamkniętym wzdłuż całej ul. Wiatracznej, aż za tory PKP, gdyż tylko taki wariant będzie w najmniejszym stopniu kolidował z życiem i zdrowiem nas mieszkańców mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie z niniejszą inwestycją. Ogromna ilość przejeżdżających w tym miejscu pojazdów tranzytowych m.in. z przewozem niebezpiecznych dla zdrowia kruszyw oraz pyłów PM 10 i PM2,5, samochodów osobowych i ciężarowych, tirów z naczepami, cystern, autobusów, busów, motorów i miejskich śmieciarek wywożących śmieci z całego miasta do pobliskiej spalarni znajdującej się na</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>

		<p>terenie dzielnicy Targówek (która wkrótce ma być rozbudowana i przekształcona na największą spalarnię śmieci w Polsce) wiąże się bezpośrednio z niebezpieczną ilością smogu, zanieczyszczenia powietrza okolicznych terenów zielonych, prywatnych przestrzeni mieszkalnych (co doprowadzi do braku możliwości otwierania okien i zagrzybienia mieszkań) oraz przedszkoli i szkół których jest co najmniej kilka w okolicy. Planowana obwodnica ma przebiegać tuż przy blokach mieszkalnych. Jest to również związane z ogromnym zagrożeniem dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców oraz ich najbliższych, w tym dzieci, kobiet w ciąży i osób starszych. Smog, pył i zatrute powietrze w obrębie obwodnicy szybkiego ruchu, bezpośrednio zwiększa ryzyko zachorowań i śmiertelności z powodu m.in. chorób płuc, górnych dróg oddechowych, układu krążenia, a także powiększa ryzyko wystąpienia nowotworów. Czyste powietrze, a szczególnie tlen w nim zawarty jest podstawą zdrowia każdego człowieka. Dlatego nie można zbagatelizować uwag i głosów sprzeciwu lokalnych mieszkańców bezpośrednio stykających się z przestrzenią planowanej obwodnicy. Dodatkowo jesteśmy bezpośrednio narażeni na potencjalne uszkodzenia naszych budynków zarówno w trakcie budowy obwodnicy jak i w czasie jej użytkowania, biorąc pod uwagę wielokrotnie wyższe, niż obecnie natężeniu ruchu miejskiego całej Warszawy i okolic (w założeniach ma być to ok. 3 tysiące pojazdów na 1 godzinę). Domagamy się również odpowiedzi na pytanie: Jakie strategie i programy ochrony środowiska obowiązujące w Warszawie brane są pod uwagę podczas realizacji tego projektu? Domagamy się przeprowadzenia analizy spójności wszystkich programów ochrony środowiska obowiązujących w m.st. Warszawa w odniesieniu do przedmiotowej inwestycji. Żądamy, aby wzięto pod uwagę nasz głos w sprawie obwodnicy śródmiejskiej, ponieważ obecny jej kształt to jawna dyskryminacja mieszkańców Grochowa, jako części integralnej dzielnicy Praga Południe oraz całej Warszawy. Mamy prawo mieć kluczowe zdanie w wyżej wymienionej inwestycji, gdyż znajduje się ona w najbliższej odległości od naszych domów (<i>podpisy przedstawicieli mieszkańców w posiadaniu ZMID</i>)</p>		
119	11.12.2017	<p>Ta obwodnica jest niezbędna jak najszybciej, ale TYLKO z tunelem pod Grenadierów. Inaczej fundujemy sobie lokalną KATASTROFĘ i SMRÓD na lata. Jeśli dało się wyprowadzić tunel za ul. Szaserów to można i za Grenadierów. Choć w tym wypadku mógłby to być krótki tunelik, jak pod Al. Niepodległości, z dojazdem do ronda Wiatraczna jeszcze przed tunelem długim</p>	uwaga częściowo uwzględniona	Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).
120	11.12.2017	<p>W zaproponowanym wariantcie (przejście nad al. "Solidarności" i linią kolejową nr 21 tuż obok linii kolejowej nr 9) inwestycja zablokuje możliwość realizacji w przyszłości innej bardzo potrzebnej inwestycji komunikacyjnej, tj. odbudowania łącznicy pomiędzy krzyżującymi się w tym miejscu liniami kolejowymi nr 21 i nr 9. W celu odbudowy tej łącznicy należałoby przeprowadzić obwodnicę dalej od wiaduktu kolejowego (tak jak było to wybrane we wcześniejszych pracach studialnych). Dałoby to możliwość zamieszczenia łącznicy pomiędzy obwodnicą śródmiejską a linią kolejową nr 9 przy lokalnym obniżeniu jezdni al. "Solidarności" w celu bezkolizyjnego przeprowadzenia nad nią opisanej łącznicy kolejowej.</p> <p>Uzasadnienie celowości zachowania rezerwy terenu pod łącznicę kolejową i jej odbudowy</p> <p>Odbudowa łącznicy wiąże się z wieloma korzyściami dla aglomeracji warszawskiej i północno-wschodniej części Polski, takimi jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • możliwość kursowania pociągów z miejscowości położonych na północny wschód od Warszawy (Ząbki, Zielonka, Tłuszcz, Wołomin, Małkinia, Wyszów, Ostrołęka...) przez Warszawę np. w kierunku zachodnim lub południowym, z wykorzystaniem linii obwodowej (przez stację Warszawa Gdańska), możliwość bezpośredniego i szybszego niż dotychczas dojazdu ze wspomnianych miejscowości do wielu punktów Warszawy położonych przy linii obwodowej, a także możliwość dogodnej przesiadki w Warszawie do innych pociągów kursujących po linii obwodowej i kursujących przez stację Warszawa Zachodnia, jak również możliwość przesiadki w trzech punktach do 1. i 2. linii metra (Warszawa Stalowa, Warszawa Gdańska i Warszawa Młynów), obecnie zaś ze wspomnianych wyżej miejscowości położonych na północny wschód od Warszawy można dojechać głównie do Warszawy Wileńskiej usytuowanej z dala od centrum miasta, gdzie 	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej zostały maksymalnie odsunięte od linii kolejowej na odległość umożliwiającą zachowanie zabudowań zlokalizowanych po północnej stronie ul. Naczelnikowskiej.

		<p>nie zatrzymują się pociągi innych relacji, w tym dalekobieżne, i w celu przesiadki do tychże pociągów konieczne jest skorzystanie z dodatkowego środka transportu, np. z 2. linii metra lub linii tramwajowych, których przystanki są oddalone od stacji Warszawa Wileńska o ok. 400 m,</p> <ul style="list-style-type: none"> • na linii nr 21 w kierunku Żąbek, Zielonki, Wołomina powstanie możliwość kursowania pociągów SKM zjeżdżających z linii obwodowej od strony stacji Warszawa Gdańska (obecnie nie jest to możliwe ze względu na to, że jadąc od strony Wołomina nie da się w prosty sposób przejechać przez Warszawę, jak w przypadku pozostałych linii kolejowych, na których funkcjonuje obecnie SKM) • w miejscu projektowanego obecnie przystanku Warszawa Stalowa powstanie możliwość stworzenia bardziej kompleksowego węzła przesiadkowego łączącego takie ciągi komunikacyjne, jak: linia obwodowa, linia kolejowa w kierunku Wołomina, planowana obwodnica śródmiejska, druga linia metra (dodatkowo możliwość szybszej niż na Warszawie Wileńskiej przesiadki z linii kolejowej od strony Wołomina do drugiej linii metra) • skróceniu ulegnie droga pociągów z wyżej wspomnianych miejscowości (Wołomin, Zielonka, Tłuszcz...) do centrum Warszawy o około 9 km w porównaniu z połączeniem przez Rembertów • poprzez planowane połączenie poprawi się funkcjonalność Warszawskiego Węzła Kolejowego • po stworzeniu połączenia powstanie możliwość redukcji układów torowych związanych z obsługą Warszawy Wileńskiej, co przyczyni się do odciążenia tamtej części miasta od ruchu kolejowego i da możliwość wykorzystania pozyskanego terenu, położonego w dobrej lokalizacji, pod inne cele • projekt dotyczy krótkiego odcinka, natomiast wpływa na komunikację kolejową w całym regionie. 		
121	12.12.2017	<p>Jako mieszkanka Pragi Południe, w związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi projektu budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do ul. Radzymińskiej - wnoszę o wprowadzenie do projektu następujących zmian:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. wykonanie pełnych skrzyżowań ulicy Wiatracznej z ulicami Nizinną, Paca, Prochową i Kobielską umożliwiającym lewoskręt z ulicy Nizinnej, Paca, Prochowej i Kobielskiej w ulicę Wiatraczną oraz lewoskręt z ulicy Wiatracznej w w/w przecznice (Nizinna i Paca są ślepyimi ulicami - brak lewoskrętów to utrudniony wjazd i wyjazd dla mieszkańców, pogotowia, straży, policji, służb miejskich); 2. wykonanie przejść dla pieszych przez ulicę Wiatraczną na skrzyżowaniach z ulicami Nizinną, Paca, Prochową i Kobielską (umożliwienie bezpośredniego dojścia do szkoły, biblioteki, sklepu, kościoła, parku; aktualny projekt zmusza mieszkańców ulicy Nizinnej, Paca i Prochowej do znacznego nadkładania drogi, by legalnie przejść na drugą stronę ulicy Wiatracznej); 3. przedłużenie wylotu z tunelu za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów ; 4. wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatracznej na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów - przeznaczenie pod miejsca parkingowe prawego pasa z obu projektowanych jezdni ulicy Wiatracznej; 5. zachowanie skweru i placu zabaw pomiędzy ulicami Nizinną, Paca i Wiatraczną w obecnych granicach; 6. odgrózenie skweru i placu zabaw pomiędzy ulicami Nizinną, Paca i Wiatraczną poprzez posadzenie wysokiego żywopłotu i/lub pnączy na istniejącym obecnie płocie - od strony ulicy Wiatracznej; 7. zachowanie tyle istniejącej zieleni na ile jest to możliwe, dodatkowe nasadzenia; 8. wykonanie dodatkowego wlotu do tunelu na ulicy Wiatracznej bezpośrednio za Rondem Wiatraczna w stronę Targówka i dodatkowego wylotu z tunelu bezpośrednio przed Rondem Wiatraczna w stronę Śródmieścia (umożliwienie płynnego wjazdu na obwodnicę osobom jadącym ul. Grochowską od strony Gocławka i Kamionka oraz al. Waszyngtona od strony Saskiej Kępy, zmniejszenie ruchu na powierzchni ul. Wiatracznej); 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga uwzględniona 3. uwaga częściowo uwzględniona 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga częściowo uwzględniona 6 i 7. uwaga do dalszych analiz 8. uwaga nieuwzględniona 9. uwaga nieuwzględniona 10. uwaga do dalszych analiz 11. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. 3. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 4. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na późniejszym etapie prac projektowych. 5. Plac zabaw jest poza zakresem obszarem inwestycji. 6 i 7. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Takie rozwiązanie oznaczałoby zwiększenie zajętości terenu na cele drogowe oraz zwiększenie negatywnego oddziaływanie drogi na tereny sąsiadujące z planowaną inwestycją w związku z tym nie przewiduje się jego zastosowania. 9. Przyjęta ilość pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń. 10. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwość robót 11. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.

		9. wykonanie trzypasmowego tunelu w obie strony; 10. prowadzenie budowy tunelu metodą drążenia a nie metodą odkrywkową; 11. umieszczenie stacji roweru miejskiego przy skrzyżowaniu ulic Wiatracznej, Szaserów i Dwernickiego oraz przy planowanej stacji PKP Wiatraczna		
122	12.12.2017	Jako mieszkaniec IV etapu osiedla "Mała Praga" inwestycji LC Corp przy ul. Chrzanowskiego 4 zapoznałem się projektem animacji obwodnicy od strony ronda Wiatraczna i uważam, że ekrany dźwiękochłonne zainstalowane na estakadzie rozpoczynające się od strony ul. Chrzanowskiego powinny kończyć się w miejscu nad torami kolejowymi, a nie jak teraz w animacji na wysokości drugiego bloku osiedla PRAHA firmy Profbud. Już teraz deweloper LC Copr buduje kolejne etapy swojej inwestycji i jeżeli ekrany będą się kończyły na wysokości osiedla Praha nie będzie odizolowania obwodnicy od pozostałych bloków zbudowanych za nimi. Poza tym kolejny deweloper DomDevelopment ma zamiar wybudować osiedle za inwestycją "Mała Praga" LC Corp w związku z powyższym ekrany powinny być zaprojektowane na estakadzie od ul. Chrzanowskiego do torów kolejowych już w projekcie pierwotnym, żeby wygłuszyć hałas, który będzie dobiegał z obwodnicy do powstających bloków.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .
123	13.12.2017	W załączeniu pismo, które wysłałem również pocztą. Chodzi o zawrotkę dla TIRów, które nie mają gdzie zawrócić, jeśli zorientują się zbyt późno, że pomyliły drogę lub daty przyjazdu do P&G. Podczas konsultacji społecznych zostawiłem już taki wniosek, przesyłam teraz oficjalnie w imieniu P&G. Idealne punkt zawracania byłby zlokalizowany bezpośrednio przed wjazdem na teren P&G, na końcu drogi wzdłuż torów kolejowych, w okolicy przejazdu pod wiaduktem na ul. Zabranieckiej. Ze względu na ograniczone miejsce nie jesteśmy w stanie zorganizować miejsca na zawrotkę na naszym terenie (odbyłoby się to kosztem niewielkiego już parkingu). Mielibyśmy także poważny problem proceduralny z przepuszczaniem nieuprawnionych pojazdów przez teren P&G. W konsekwencji wycofywanie się kierowców tyłem lub próby zawracania na względnie wąskiej drodze stwarzałyby niebezpieczeństwo dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Wniosek do rozwiązania ruchu w rejonie ulicy Zabranieckiej w związku z reaalizacją projektu obwodnicy śródmiejskiej. Dojazd TIR do zakładu Procter & Gamble (wjazd od ulicy Zabranieckiej) realizowany jest objazdem wzdłuż torów i pod wiaduktem łączy się z dotychczasowym wjazdem do posesji. Tak zaproponowane rozwiązanie nie umożliwia zawrócenia pojazdów, które błędnie trafią do naszego zakładu. Prosimy o modyfikację planu umożliwiającego zawrócenie na wysokości przejazdu pod wiaduktem.	uwaga nieuwzględniona	W zaprezentowanych na konsultacjach rozwiązaniach zawrotka została zlokalizowana w rejonie nieruchomości przy ul. Ks. Anny 1. To rozwiązanie umożliwia manewr zawracania nie tylko dla samochodów dojeżdżających do bramy firmy P&G. Zlokalizowanie drugiej zawrotki w postulowanym miejscu spowoduje zwiększenie zajętości terenu dla rozwiązań drogowych. Ponadto w projekcie stałej organizacji ruchu zostanie uwzględniona informacja, że od rejonu projektowanej zawrotki jest to tylko dojazd do firmy P&G (znaki pionowe). Dodatkowo wzdłuż projektowanej drogi dojazdowej zostały wytyczone miejsca postojowe np. dla samochodów, których kierowcy pomylili daty dostawy do P&G.
124	13.12.2017	Poniżej przedstawiam uwagi do planowanego odcinka: 1. Nie do zaakceptowania jest początek tunelu pod rondem Wiatraczna, który przyjął ma ruch tranzytowy w obecnej koncepcji dopiero za skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów. Oznacza to spowolnienie ruchu przez światła na skrzyżowaniu i być może także większe obciążenie ulicy Grenadierów. Wjazd do tunelu powinien się znaleźć przed ww. skrzyżowaniem. 2. Wyprowadzenie ruchu z tunelu za skrzyżowaniem Dwernickiego/Szaserów z Wiatraczną to wielka uciążliwość dla tamtejszych mieszkańców. Konieczne jest podjęcie wszelkich środków, aby zagwarantować poszanowanie limitu hałasu 55 dB, jak ograniczenia prędkości i stosowne ekrany. 3. Konieczne jest zachowanie ciągłości ulic Nizinnej, Paca, Prochowej i Kobielskiej przez zachowanie zebra dla pieszych i lewoskrętów. Po wprowadzeniu ruchu tranzytowego do tunelu nowa Wiatraczna nadal będzie ulicą o znaczeniu lokalnym, ale szerszą niż dotąd i nawet to, że pojadą nią dodatkowe autobusy relacji Grochów Targówek nie wymaga zmniejszenia liczby skrzyżowań. 4. Wygodniejsze dla przesiadających się rozmieszczenie przystanków na Rondzie Wiatraczna. 5. Konieczne jest wcześniejsze przygotowanie odpowiednich zjazdów i przejść pod	1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga częściowo uwzględniona 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku . 3. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 4. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 5. Zaprezentowane na konsultacjach rozwiązania projektowe obwodnicy uwzględniły lokalizację przystanku PKP Wiatraczna .

		<p>planowane przez kolej przystanki Wiatraczna, tak aby w przyszłości przesiadanie się w tym miejscu było wygodne dla mieszkańców. Planowane przystanki kolejowe powinny zdecydowanie nosić nazwę Grochów, co sprzyjałoby rozwojowi tożsamości lokalnej i promocji dzielnicy. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że sąsiadujące z torami poprzemysłowe tereny niebawem zasiedlą nowi mieszkańcy, dla których jedyną drogą zbiorczą jest już zakorkowana Grochowska. Zarówno Kamionek jak i Targówek jako tereny poprzemysłowe nie mają w ogóle stosownej dla dzielnic mieszkalnych odpowiednio rozwiniętej siatki ulic. Jedną z przyczyn jest m. in. brak lokalnych połączeń przez tory. Dlatego przy okazji planowanej OŚ w obecnym kształcie warto pomyśleć o rozprowadzeniu ruchu na lokalne przejazdy, np. zaprojektować połączenie ul. Podskarbińskiej z ul. Księżnej Anny i połączenie Żupniczej pod torami z Trasą Świętokrzyską. Być może lepiej postawić na kilka lokalnych przejazdów przez tory, niż na jedną potężną trasę, która wedle przewidywań ma dodatkowo obsłużyć ruch tysięcy ciężarówek ze śmieciami do spalarni na Targówku.</p>		<p>Połączenie ul. Podskarbińskiej z ul. Ks. Anny jest poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy.</p>
125	15.12.2017	<p>Rada Osiedla Kamionek przekazuje stanowisko na temat Obwodnicy Śródmiejskiej. Obwodnica jest bardzo ważną inwestycją dla społeczności Kamionka, ponieważ oferuje możliwość odprowadzenia ruchu poza tory. Brak przejazdu pod torami na odcinku 6,5 km od dawna blokuje możliwość rozwoju tej części miasta. Szczegóły inwestycji prezentowane przez projektanta Mosty Katowice i inwestora ZMID budzą jednak wiele zastrzeżeń:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nie do zaakceptowania jest początek tunelu pod rondem Wiatraczna, który przyjął ma ruch tranzytowy w obecnej koncepcji dopiero za skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów. Oznacza to spowolnienie ruchu przez światła na skrzyżowaniu i być może także większe obciążenie ulicy Grenadierów. Wjazd do tunelu powinien się znaleźć przed ww. skrzyżowaniem. 2. Wyprowadzenie ruchu z tunelu za skrzyżowaniem Dwernickiego/Szaserów z Wiatraczną to wielka uciążliwość dla tamtejszych mieszkańców. Konieczne jest podjęcie wszelkich środków, aby zagwarantować poszanowanie limitu hałasu 55 dB, jak ograniczenia prędkości i stosowne ekrany. 3. Niedopuszczalne jest przerwanie ciągłości ulic Nizinnej, Paca, Prochowej i Kobielskiej przez brak zebra dla pieszych i lewoskrętów. Po wprowadzeniu ruchu tranzytowego do tunelu nowa Wiatraczna nadal będzie ulicą o znaczeniu lokalnym, ale szerszą niż dotąd i w opinii Rady nawet to, że pojadą nią dodatkowe autobusy relacji Grochów Targówek nie wymaga zmniejszenia liczby skrzyżowań. 4. Konieczne jest dopracowanie wygodniejszego rozmieszczenia przystanków na Rondzie Wiatraczna 5. Konieczne jest wcześniejsze przygotowanie odpowiednich zjazdów i przejść pod planowane przez kolej przystanki Wiatraczna, tak aby w przyszłości przesiadanie się w tym miejscu było wygodne dla mieszkańców. Planowane przystanki kolejowe powinny zdecydowanie nosić nazwę Grochów, co sprzyjałoby rozwojowi tożsamości lokalnej i promocji dzielnicy. <p>Ponadto uważamy, że w sprawie rozmieszczenia przystanków na Rondzie, a także w sprawie zagospodarowania uwolnionej dzięki tunelowi przestrzeni w sąsiedztwie ronda powinny bezwzględnie odbyć się osobne konsultacje społeczne.</p> <p>Rada pragnie dodatkowo zwrócić uwagę na fakt, że sąsiadujące z torami poprzemysłowe tereny niebawem zasiedlą nowi mieszkańcy, dla których jedyną drogą zbiorczą wciąż jest już zakorkowana Grochowska. Zarówno Kamionek jak i Targówek jako tereny poprzemysłowe nie mają w ogóle stosownej dla dzielnic mieszkalnych odpowiednio rozwiniętej siatki ulic. Jedną z przyczyn jest m. in. brak lokalnych połączeń przez tory. Dlatego przy okazji planowanej OŚ w obecnym kształcie warto może pomyśleć o rozprowadzeniu ruchu na lokalne przejazdy, np. zaprojektować połączenie ul. Podskarbińskiej z ul. Księżnej Anny i połączenie Żupniczej pod torami z Trasą Świętokrzyską. Zdaniem Rady lepiej postawić na kilka lokalnych przejazdów przez tory, niż na jedną potężną trasę, która wedle przewidywań ma dodatkowo obsłużyć ruch tysięcy</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga częściowo uwzględniona 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach <p>uwaga poza zakresem konsultacji</p> <p>uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku . 3. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 4. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 5. Zaprezentowane na konsultacjach rozwiązania projektowe obwodnicy uwzględniły lokalizację przystanku PKP Wiatraczna . <p>Procedura organizowania konsultacji społecznych została zawarta w uchwale nr LXI/1691/2013 Rady m.st. Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m.st. Warszawy</p> <p>Połączenie ul. Podskarbińskiej z ul. Ks. Anny jest poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy.</p>

		ciężarówek ze śmieciami do spalarni na Targówku.		
126	13.12.2017	Podpisuję się pod szczegółowymi uwagami Zielonego Mazowsza dotyczącymi tzw. obwodnicy śródmiejskiej. Warszawa jest miastem ze skażonym powietrzem, pieszymi ginącymi na przejściach i poza nimi (nadrabianie kilkuset metrów z powodu niczym nieuzasadnionego braku przejść dla pieszych, jest równie nieuzasadnione), z matkami z dziećmi i starszymi niemogącymi dostać się wygodnie na drugą stronę ulicy bo funkcjonują przejścia podziemne i kładki (np. w Al. Stanów Zjednoczonych przy Międzyborskiej - dlaczego to ciągle funkcjonuje?!). Nie widzę sensu budowy kolejnej granicy rozdzielającej miasto, kolejnego rurociągu pompującego samochody do centrum - to absolutnie nieuzasadnione. Priorytetem miasta powinien być rozwój transportu publicznego - obwodnica śródmiejska jest tego absolutnym przeciwieństwem. To marnowanie publicznych pieniędzy.	uwaga nieuwzględniona	Lokalizacja drogi wynika z obowiązującego od 2006 roku Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową.
127	13.12.2017	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi obwodnicy śródmiejskiej poniżej kilka uwag dotyczących projektu planowanej inwestycji:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe: jako podziemne lub nadziemne kładki obecnie na projekcie przejścia z sygnalizacją. 2. większa ilość pasów dochodzących do trasy Łazienkowskiej niż ilość pasów na trasie 3. Brak możliwości włączenia się do ruchu w tunel na wysokości ronda wiatraczna dla mieszkańców wschodniej części warszawy spowoduje duży ruch na ulicy wiatracznej. 4. brak przejść dla pieszych na przebiegu wiatraczna od skrzyżowania z szaserów do ronda wiatraczna. ilość przejść pieszych powinna być zachowana na dotychczasowym poziomie 5. duża liczba pasów na wysokości wiatracznej chrzanowskiego brak zabezpieczeń przed hałasem duża uciążliwość dla mieszkańców 6. Tracimy kilkaset miejsc postojowych wzdłuż ulicy. W jaki sposób zostanie zapewnione miejsca dla samochodów. Okoliczne bloki z lat 50 tych nie posiadają parkingów podziemnych. 7. Wyjazd z tunelu za torami PKP - minimalizacja uciążliwości trasy dla okolicznych mieszkańców- dlaczego wyjście z tunelu i droga od skrzyżowania szaserów ma być zabezpieczona przed hałasem tylko nawierzchnia wygłuszająca. Czemu nie zostały zaprojektowane zamknięte tunele tak jak ma to miejsce na trasie toruńskiej. Chcielibyśmy poprowadzić wyjścia z tunelu za torami kolejowymi na terenach przemysłowych. W znaczący sposób poprawiło by to komfort życia mieszkańców dzielnicy. Czy w związku z planowaną inwestycją zostały wzięte pod uwagę udogodnienia dla mieszkańców mające na celu minimalizację oddziaływania hałasu i spalin np. okna wygłuszające i klimatyzatory? Wyjaśnienia dla dociekliwych: <p>Ad. 1. Stale zakorkowana trasa Łazienkowska - spodziewamy się znacznych problemów w płynności jazdy w obu kierunkach. Trasa Łazienkowska posiada tylko 2 pasy w każdą stronę przeznaczone dla ruchu samochodowego. Korek na trasie zaczyna się .o godzinie 7,15. i ciągnie od skrzyżowania z kinowa do pomnika lotnika. Przyłączenie dodatkowych pasów w tym przypadku 4 w każdą stronę z pewnością nie wpłynie pozytywnie na płynność poruszania się tą trasą. Dzielnica zostanie całkowicie zakorkowana. Światła na skrzyżowaniu z Grenadierów w stronę Pragi również spowodują dodatkowe utrudnienie w płynności ruchu. Aby zminimalizować korki wjazd do tunelu z trasy Łazienkowskiej powinien być zrobiony przed skrzyżowaniem z Grenadierów, żeby nie blokować płynności przejazdu z trasy Łazienkowskiej.</p> <p>Wjazd do tunelu z okolicy Grenadierów (w stronę Radziwiłłowskiej) powinien być możliwy przed rondem wiatraczna w celu minimalizacji uciążliwości drogi dla mieszkańców ulicy wiatracznej i okolic. Brak przejść podziemnych na rondzie wiatraczna (sygnalizacja świetlana na rondzie wiatraczna)- rondo wielkości ronda Dmowskiego a zaprojektowano ciąg pieszy naziemny, które wpłyną negatywnie na płynność ruchu samochodowego. Dodatkowo niebezpieczeństwo wypadków z udziałem pieszych.</p> <p>Dodatkowe pytania:</p> <p>A. minimalizacja uciążliwości prac budowlanych podczas realizacji inwestycji- w jaki sposób inwestor i wykonawca zamierzają zminimalizować uciążliwy hałas i zapylenie w okolicy</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga poza zakresem konsultacji 3. uwaga nieuwzględniona 4. uwaga uwzględniona 5. uwaga przekazana do dalszych analiz 6. uwaga przekazana do dalszych analiz 7. uwaga przekazana do dalszych analiz <p>uwaga nieuwzględniona</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przedstawione rozwiązania będą zgodne ze standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. 2. Uwaga poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy. ZMID nie może wykluczyć możliwości przebudowy styku al. Stanów Zjednoczonych z Trasą Łazienkowską w ramach innego zadania inwestycyjnego. 3. Takie rozwiązanie oznaczałoby zwiększenie zajętości terenu na cele drogowe oraz zwiększenie negatywnego oddziaływania drogi na tereny sąsiadujące z planowaną inwestycją w związku z tym nie przewiduje się jego zastosowania. 4. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. 5. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 6. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 7. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Budowa tunelu na całym odcinku ul. Wiatracznej tj. do terenów PKP ze względu na uwarunkowania terenowe, nie jest możliwa przy założeniu przekroczenia układu kolejowego wiaduktem; rozwiązania obwodnicy w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochyleń podłużnego jezdnii (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdnii głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. <p>Odnosząc się do dodatkowych pytań:</p> <ul style="list-style-type: none"> • warunki realizacji robót budowlanych będą wynikały z rozstrzygnięć zawartych m.in. w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; • plac zabaw przy ul. Paca znajduje się poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej; • realizacja inwestycji j. wyżej jest zgodna z korytarzem wskazanym w obowiązujących: miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego rejonu Ronda Wiatraczna cz. I oraz Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy.

		<p>podczas realizacji inwestycji: np. wymiana okien na dźwiękoszczelne i klimatyzatory z filtrami powietrza.</p> <p>B. plac zabaw dla dzieci przy paca- czy zostaje czy będzie likwidowany. Jest to jedyne zacienione miejsce do zabawy dzieci młodszych latem w okolicy. Plac zabaw w parku Polińskiego posiada piaskownice tylko na 3 dzieci a dodatkowo brak w nim miejsc osłoniętych przed słońcem.</p> <p>C. Czy w związku z bardzo rozbudowana siecią dróg miasto przewiduje rekompensaty związane ze stratami materialnymi właścicieli nieruchomości położonych w okolicy od szaserów do chrzanowskiego. Dotychczas atrakcyjne lokalizacyjnie mieszkania w spokojnej okolicy tracą na wartości z powodu dużej magistrali pod samymi oknami.</p>		
128	13.12.2017	<p>Przesyłam następujące uwagi do planu Obwodnicy Śródmiejskiej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zewnętrzny pas jezdni na odcinku Szaserów-Rondo Wiatraczna powinien być przeznaczony na buspas ze względu na prawie 30 autobusów na godzinę w godzinach szczytu. Po otwarciu obwodnicy ilość autobusów miejskich się jeszcze bardziej zwiększy ze względu na ruch z/do Targówka. 2. Powinny być zachowane w poprzek ulicy Wiatracznej przejazdy (wraz z lewoskrętami) przez ulice: Nizinna, Paca, Prochowa, Kobielska. Brak lewoskrętów z tych ulic zdecydowanie utrudni życie mieszkańcom poprzez wydłużenie drogi samochodem. Przykładowo: jadąc od Szaserów i chcąc skręcić w lewo w Nizinną trzeba będzie nadłożyć ponad kilometr ze względu na konieczność objechania Ronda Wiatraczna. Ponadto ulica Kobielska jest w dużym stopniu wykorzystywana do przejazdów lokalnych samochodami, rowerami na Grochowiu (np. przez mieszkańców okolic Podskarbińskiej w okolicy Parku Polińskiego gdzie jest m.in. park, kościół, sklep Simply). 3. Powinny być zachowane przejścia dla pieszych w rejonie ulic Nizinnej, Paca, Prochowej, Kobielskiej. W tym rejonie codziennie bardzo dużo ludzi przemieszcza się między obszarami na zachód od Wiatracznej (gdzie jest m.in. szkoła na Paca, skwerek na Paca, Biedronka, przedszkola, biblioteka, Centrum lokalne na Paca oraz duża ilość mieszkań) oraz na Wschód od Wiatracznej (gdzie jest m.in. Park Polńskiego, Simply oraz centrum handlowe, siłownia, kościół i duża ilość mieszkań). Brak tych przejść będzie stanowiło duże zagrożenie szczególnie dla dzieci szkoły z Paca, które mogą sobie skracać drogę mimo braku bezpiecznego przejścia. 4. Żeby ograniczyć hałas i prędkość samochodów, pasy ruchu na odcinku Szaserów- Rondo Wiatraczna, nie powinny być szersze niż 3 metry (droga nie powinna mieć kategorii wyższej niż Z). 5. Powinna być zachowana relacja lewoskrętu w Grenadierów z Alei Stanów Zjednoczonych (jadąc od Ronda Wiatraczna). Brak tej relacji spowoduje konieczność nadrabiania kilku kilometrów jadąc z ulicy Nizinnej na Grenadierów (w okolicy skrzyżowania z Ostrobramską) - najwygodniej będzie wtedy jechać aż do ulicy Saskiej żeby zawrócić. 6. Żeby uspokoić ruch i zachować dotychczasowe miejsca do parkowania proponuję zrobić równoległe miejsca do parkowania wzdłuż zachodniej krawędzi ulicy Wiatracznej na odcinku Nizinna-Rondo Wiatraczna. 7. Proponuję wyprostować wjazd z Grochowskiej w ulicę Wiatraczną dzięki czemu uniknięto by нефункционального trójkątnego terenu między jezdniami wschodnią i zachodnią ulicy Wiatracznej. Natomiast mieszkańcy zyskaliby prostokątny obszar który mógłby być lepiej wykorzystany (np. na teren zielony, centrum lokalne, powierzchnia handlowa). Zmiany te zaznaczyłem na załączonym pliku "Rondo Wiatraczna.jpg" - na czerwono propozycję drogi, na zielono zaś odzyskany teren. 8. Na terenach zielonych obok drogi powinny być posadzone wysokie krzewy ograniczające hałas. 9. Wlot do tunelu powinien być na południe od Grenadierów żeby uniknąć samochodów stojących w korku w tunelu. 10. Należy ponownie rozpatrzyć możliwość skierowania bezpośrednio do tunelu (przy rondzie Wiatraczna) ruchu z Grochowskiej w kierunku Targówka. Podobnie należy 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga przekazana do dalszych analiz 2. uwaga częściowo uwzględniona 3. uwaga uwzględniona 4. uwaga przekazana do dalszych analiz 5. uwaga uwzględniona 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwaga częściowo uwzględniona 10. uwagi nieuwzględnione 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 2. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 3. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. 4. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 5. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 6. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 7. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 8. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 9. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 10. Takie rozwiązanie oznaczałoby zwiększenie zajętości terenu na cele drogowe oraz zwiększenie negatywnego oddziaływanie drogi na tereny sąsiadujące z planowaną inwestycją w związku z tym nie przewiduje się jego zastosowania.

		rozważyć możliwość wyjazdu z tunelu od strony Targówka bezpośrednio przed rondem Wiatraczna. Dzięki temu możliwe będzie zmniejszenie ruchu w ciągu ulicy Wiatraczna.		
129	14.12.2017	<p>Jako mieszkaniec Pragi Południe, w związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi projektu budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej - wnoszę o wprowadzenie do projektu następujących zmian:</p> <ol style="list-style-type: none"> wykonanie pełnych skrzyżowań ulicy Wiatracznej z ulicami Nizinną, Paca, Prochową i Kobielską umożliwiających lewoskręt z ulicy Nizinnej, Paca, Prochowej i Kobielskiej w ulicę Wiatraczną oraz lewoskręt z ulicy Wiatracznej w w/w przecznice Nizinna i Paca są ślepyimi ulicami - brak lewoskrętów to utrudniony wjazd i wyjazd dla mieszkańców, pogotowia, straży, policji, służb miejskich. Brak takiego wyjazdu będzie też powodował zwiększony ruch na skrzyżowaniach (np. Wiatraczna/ Szaserów) powodując większe korki. wykonanie przejść dla pieszych przez ulicę Wiatraczną na skrzyżowaniach z ulicami Nizinną, Paca, Prochową i Kobielską. Przejścia takie są konieczne ze względu na położenie ważnych instytucji lokalnych (żłobków, przedszkoli, szkół, bibliotek, kościoła, parku). Aktualny projekt zmusza mieszkańców ulicy Nizinnej, Paca i Prochowej do znacznego nadkładania drogi, by legalnie przejść na drugą stronę ulicy Wiatracznej. Szczególnie ważne jest to w przypadku rejonu szkolnego, który dla szkoły na ul. Paca obejmuje wszystkie ww. wymienione ulice po drugiej stronie Wiatracznej.\ przedłużenie wylotu z tunelu za skrzyżowanie z ulicą. Bez tego zakorkuje się wylot z tunelu i zjazd z Ronda Wiatraczna w Al. Stanów Zjednoczonych oraz samo Rondo Wiatraczna. wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatracznej na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów zachowanie skweru i placu zabaw pomiędzy ulicami Nizinną, Paca i Wiatraczną w obecnych granicach; odgrodzenie skweru i placu zabaw pomiędzy ulicami Nizinną, Paca i Wiatraczną poprzez posadzenie wysokiego żywopłotu i/lub pnączy na istniejącym obecnie płocie - od strony ulicy Wiatracznej; zachowanie tyle istniejącej zieleni na ile jest to możliwe oraz przeprowadzenie dodatkowych nasadzeń; wykonanie dodatkowego wlotu do tunelu na ulicy Wiatracznej bezpośrednio za Rondem Wiatraczna w stronę Targówka i dodatkowego wylotu z tunelu bezpośrednio przed Rondem Wiatraczna w stronę Śródmieścia. Umożliwi to płynny wjazd na obwodnicę osobom jadącym ul. Grochowską od strony Gocławka i Kamionka oraz al. Waszyngtona od strony Saskiej Kępy, a w efekcie znacząco wpłynie na zmniejszenie ruchu na powierzchni ul. Wiatracznej. wykonanie trzypasmowego tunelu w obie strony oraz konieczne buspas na powierzchni ul. Wiatracznej (w przypadku przyjęcia rozwiązania z dwoma pasami na powierzchni); przewodzenie budowy tunelu metodą drążenia a nie metodą odkrywkową; Lepsze zagospodarowanie okolic Ronda Wiatraczna w szczególności zaś skweru, który pozostanie po wyburzeniu budynku przy Grochowskiej. W obecnej formie na tej działce powstaje skwer o niejasnym przeznaczeniu. Lepszym rozwiązaniem byłoby zrobienie wjazdu z ul. Grochowskiej w ul. Wiatraczną pod kątem prostym, a więc w miejscu planowanego obecnie trójkątnego skweru a przeznaczenie pod zabudowę lub tereny wspólnego użytkowania (skwer?) obszary położone bliżej Galerii Grochów. 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga częściowo uwzględniona uwaga uwzględniona uwaga częściowo uwzględniona uwaga do dalszych analiz uwaga poza zakresem konsultacji i 7. uwaga do dalszych analiz uwagi nieuwzględnione uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz uwag przekazana do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Plac zabaw zlokalizowany przy ul. Nizinnej znajduje się poza zakresem obszarem budowy obwodnicy śródmiejskiej. i 7. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Takie rozwiązanie oznaczałoby zwiększenie zajętości terenu na cele drogowe oraz zwiększenie negatywnego oddziaływanie drogi na tereny sąsiadujące z planowaną inwestycją w związku z tym nie przewiduje się jego zastosowania. Przyjęta liczba pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń ruchu; projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwość robót. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte; estetyka przyjętych rozwiązań zostanie zaopiniowana przez BAIPP;
130	14.12.2017	<p>Jestem właścicielem małej cukierni Rurki z Wiatraka. Planowany przebieg chodnika i ścieżki rowerowej wymusza zlikwidowanie miejsca pracy, które działa na Grochowie od 1958 roku. Po 1 stycznia będzie to 60 lat. Nie mam środków finansowych na przeniesienie cukierni. Przy obecnych kosztach pracuję z dnia na dzień, a priorytetem są moi Klienci i... pensje pracowników. Jeśli projekt chodnika i ścieżki udało by się przeorganizować, tym samym ratując historyczną cukiernię, to Grochów był by pięknym przykładem godzenia nowoczesności z nostalgią lat minionych.</p>	uwaga uwzględniona	Przewiduje się zmianę przebiegu jezdnii ul. Wiatracznej w rejonie ronda Wiatraczna poprzez zbliżenie jezdnii do siebie. Pozwoli to zwiększyć odległość pomiędzy jezdniami a istniejącą zabudową.
131	14.12.2017	<p>Prowadzę firmę przy Wiatracznej 23 i pragnę zaznaczyć, że przy Wiatracznej 21 i 23 są duże lokale użytkowe, aktualnie w zasobach miasta. Aby dało się tu prowadzić działalność,</p>		Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na

		potrzebny jest dojazd zarówno dla klientów jak i dostawy towaru. Proszę uwzględnić to w planach budowanej obwodnicy.		dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.
132	14.12.2017	Chciałbym wyrazić swoją opinię na temat proponowanego rozwiązania. Skupię się na odcinku przebiegającym przez Targówek. Uważam że odłożenie budowy odcinka pomiędzy ul. Radzywińską a Rondem "Żaba" na później to zły pomysł, powinno się budować od razu całą obwodnicę. Węzeł Radzywińska w proponowanym rozwiązaniu promuje ruch samochodów jadących w kierunku centrum nie obwodnicą ale al. Solidarności - jeden pas do skrzyżowania na obwodnicę. Jak przemieścić się samochodem z jednej strony torów linii wołomińskiej na drugą? Ul. Targową czy wiaduktem na ul. gen. Rozwadowskiego? Przy okazji budowy obwodnicy powinno się zadbać również o lokalną komunikację. Projektant funduje nam pogłębienie linii demarkacyjnej pomiędzy dzielnicami. Brak przejazdu przez tory w kierunku ul. Żąbkowskiej jest dyskwalifikujące takie rozwiązanie. Od dziecka słyszę o planach zagłębienia linii kolejowej tak, aby można było przechodzić nad nią po kładkach nie wspinając się na schody. Proponuję rozważyć zagłębienie torów w wykopie pozwoli to na większe możliwości zaprojektowania bardziej przyjaznego zarówno dla kierowców jak i pieszych węzła komunikacyjnego. Może coś na wzór węzłów w al. Prymasa Tysiąclecia. Górą szybciej dołem wolniej lokalnie, bez wind i schodów. Bez monstrualnych łącznic.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Przedstawione na konsultacjach rozwiązania dotyczyły budowy obwodnicy śródmiejskiej od ul. Grenadierów do węzła z ul. Radzywińską. Trasa obwodnicy śródmiejskiej krzyżuje się z ulicą Radzywińską w formie węzła częściowo bezkolizyjnego, na którym ruch o największym natężeniu (obwodnica śródmiejska) prowadzony jest bez zakłóceń. Na skrzyżowaniu z ulicą Radzywińską powstanie sygnalizacja świetlna o optymalnym programie, dostosowującym się do bieżącego natężenia ruchu drogowego.
133	14.12.2017	W imieniu firm No Limit, No Limit Center i Coronado uwagi dotyczące Obwodnicy Śródmiejskiej: a. wjazd na nasz teren od ulicy Księżnej Anny (ten wjazd funkcjonuje od dłuższego czasu, ale nie został zaznaczony) b. wjazd na teren od strony torów kolejowych PKP (dojazd dla samochodów ciężarowych do Procter and Gamble) c. wjazd na teren dla samochodów osobowych od strony ul. Zabranieckiej (rondo na drodze prowadzącej samochody osobowe od Procter and Gamble) d. stacja rowerów Veturilo e. parking wraz ze stacją ładowania samochodów elektrycznych.	1. uwaga do dalszych analiz 2. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 3. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga do dalszych analiz	1. Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy. 2. Został zapewniony dojazd od strony torów PKP dla samochodów ciężarowych do Procter and Gamble. 3. Został zapewniony dojazd dla samochodów osobowych do terenu firmy Procter and Gamble. Zaprojektowanie ronda na tym dojeździe zwiększy zajętość terenu. 4. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna; na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. 5. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
134	14.12.2017	Jako mieszkaniec Pragi Południe, w związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi projektu budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej - wnioskuję o wprowadzenie do projektu następujących zmian: 1. wykonanie pełnych skrzyżowań ulicy Wiatracznej z ulicami Nizinną, Paca, Prochową i Kobielską umożliwiającymi lewoskręt z ulicy Nizinnej, Paca, Prochowej i Kobielskiej w ulicę Wiatraczną oraz lewoskręt z ulicy Wiatracznej w w/w przecznice (można uzasadnić tym, że Nizinna i Paca są ślepyimi ulicami - brak lewoskrętów to utrudniony wjazd i wyjazd dla mieszkańców, pogotowia, straży, policji, służb miejskich); 2. wykonanie przejść dla pieszych przez ulicę Wiatraczną na skrzyżowaniach z ulicami Nizinną, Paca, Prochową i Kobielską (można uzasadnić - np. umożliwieniem bezpośredniego dojścia do szkoły, biblioteki, sklepu, kościoła, parku; aktualny projekt zmusza mieszkańców ulicy Nizinnej, Paca i Prochowej do znacznego nakładania drogi, by legalnie przejść na drugą stronę ulicy Wiatracznej); 3. przedłużenie wylotu z tunelu za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów (uzasadnienie - bez tego zakorkuje się wylot z tunelu i zjazd z Ronda Wiatraczna w Al. Stanów Zjednoczonych oraz samo Rondo Wiatraczna); 4. wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatracznej na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów - przeznaczenie pod miejsca parkingowe prawego pasa z obu projektowanych jezdni ulicy Wiatracznej; 5. zachowanie skweru i placu zabaw pomiędzy ulicami Nizinną, Paca i Wiatraczną w obecnych granicach; 6. odgrodzenie skweru i placu zabaw pomiędzy ulicami Nizinną, Paca i Wiatraczną poprzez	1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga uwzględniona 3. uwaga częściowo uwzględniona 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga do dalszych analiz	1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 3. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 4. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 5. Plac zabaw zlokalizowany przy ul. Nizinnej znajduje się poza zakresem obszarem inwestycji. 6. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.

		posadzenie wysokiego żywopłotu i/lub pnączy na istniejącym obecnie płocie - od strony ulicy Wiatracznej;		
135	14.12.2017	<p>Jako mieszkaniec domu przy ul. Garibaldiiego 4 w Warszawie a także wieloletni kierowca mający doświadczenie nie tylko w Warszawie , ale także w wielu dużych miastach polskich i europejskich Zwracam uwagę na to co jest głównym celem budowy obwodnicy, a mianowicie usprawnienie ruchu wokół śródmieścia Warszawy. Obecny plan zakłada w obrębie rozpatrywanego odcinka budowę jednopoziomowego skrzyżowania Al. St. Zjednoczonych z ul. Grenadierów z zachowaniem pełnej skrętności we wszystkich kierunkach. Wiąże się to z koniecznością wprowadzenia świateł na tym skrzyżowaniu a w związku z tym powstaniem korków przy wyjeździe a także wewnątrz tunelu pod rondem Wiatraczna, podobnie jak to jest obecnie przed Lotnikiem. Stwarzać to będzie uciążliwość dla mieszkańców naszego domu, a także domu przy al St. Zjednoczonych 72 oraz przedłużenie czasu przejazdu dla wszystkich poruszających się obwodnicą o 7-8 min. Podobne rozwiązania zastosowane np. na arterii Miltlererring w Monachium powodują wydłużenie czasu przejazdu z północy na południe miasta do 50 min zamiast 15 (poza szczytem).</p> <p>Proponuję inne rozwiązanie - budowę dwupoziomowego skrzyżowania bez obu lewoskrętów . Dojazd do ul grenadierów z kierunku zachodniego odbywałby się od strony ul. Ostrobramskiej zaś od strony wschodniej w kierunku południowym przez rondo Wiatraczne i ul. Grochowską i Majdańską. Wydłuży to z pewnością przejazd dla skręcających ze wschodu na południe ale tylko dla nich . Proponowany wariant skraca przejazd dla wszystkich poza tym jednym kierunkiem i zdecydowanie zmniejsza uciążliwość dla mieszkańców i kierowców, emisję spalin i smogu.</p>	uwaga częściowo uwzględniona	Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).
136	14.12.2017	<p>Uważam, że obwodnica śródmiejska powinna przebiegać na jak największej długości w wykopie i tunelu. Odcinek obwodnicy od ronda Wiatraczna, a w szczególności bezwzględnie od ul. Chrzanowskiego w wykopie lub w tunelu (blisko bloki, szpital), pod torami linii kolejowej podmiejskiej Warszawa Wschodnia-Otwock. Nie na wiadukcie. Prowadząc obwodnicę w wykopie czy w tunelu tylko wówczas zapewni się dla otoczenia najmniej uciążliwości. Dogodne przejścia, przejazdy ulicami prostopadłymi do obwodnicy od ronda Wiatraczna do ulicy Makowskiej. Np. kładka dla pieszych, przejazdy dla rowerów, samochodów, poprowadzone ciągami ulic prostopadłych do obwodnicy. Będzie niskie oddziaływanie obwodnicy na ludzi i otoczenie.</p> <p>Tunel pod torami kolejowymi linii Warszawa Wschodnia-Otwock również będzie bardziej praktyczny, mniej uciążliwy dla środowiska niż wiadukt nad wieloma torami. Wiadukt, ekrany, filary, podpory pomazane sprejami (codzienne widoki) będą bardzo oszpecać krajobraz przez wiele lat czy stuleci. Przystanki ZTM i planowany do budowy przystanek PKP Warszawa Wiatraczna, sądzi się, że jest to pomysł co najmniej absurdalny. Takie przystanki na odludziu, bezludziu, pustkowiu, to sztuczne tworzenie „na siłę” tzw., węzła przesiadkowego, całkowicie mijają się z celem, logiką i produktywnością. Może za 50 czy 100 lat zaistnieje takie realne zapotrzebowanie. W tej chwili i w co najmniej kilkunastu czy kilkudziesięciu latach takiej potrzeby społecznej nie ma. Kiedyś, w przyszłości, gdy tereny przemysłowe między ul. Chrzanowskiego, Wiatraczną a Dworcem Wschodnim zamienią się w budowlane i zostaną zabudowane, taka potrzeba może zaistnieć. Naturalne przemieszczanie się mieszkańców okolic ul. Wiatracznej jest od czasów dawnych do centrum dzielnicy, czyli do ronda Wiatraczna i okolic, tam gdzie są usługi, sklepy, szkoły, administracje, banki, poczta, przychodnie, kościół, parki, tramwaj, autobus, a nie na tereny odludne i to oddalone znacznie, zamknięte siecią torów kolejowych, mowa o miejscu planowanych przystanków ZTM/PKP Warszawa Wiatraczna. Dotyczy to też przystanku ZTM/PKP Warszawa Utrata. Nawet projektant uważa, że tworzenie tych przestrzeni jest całkowicie chybione i pozbawione sensu. Nadmieniam, że czas jazdy pociągu z przystanku PKP Wiatraczna do Dworca Wschodniego to 2 minuty, a tam znajdują się super dogodny węzeł przesiadkowy ZTM do innych części Warszawy, blisko jest też metro. Drugi znajduje się przy stacji PKP/ZTM Warszawa Olszynka Grochowska, również bardzo dobry i dogodny (1,5 minuty) czas jazdy. Potok podróżnych na przystanku</p>	<p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>1. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>2. Inwestorem budowy przystanku kolejowego PKP Wiatraczna jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W ramach dokumentacji projektowej budowy obwodnicy została zapewniona możliwość skomunikowania planowanego przystanku kolejowego z przystankami komunikacji autobusowej.</p>

		PKP Warszawa Olszynka Grochowska (poza pracownikami kolei i zaplecza komunikacyjnego) jest mały. A na pustkowiu nawet ktoś odważny bałby się z tego przystanku korzystać, ale i po co skoro tam nic nie ma. Ponadto choćby taki wzgląd techniczny: przystanek kolejowy znajdowałby się blisko podnóża spadku zjazdu pociągu z wysokiego, długiego nasypu oraz blisko stromego podjazdu pociągu na nasyp (powolna jazda, dłuższa jazda pociągu, nieefektywne wykorzystanie mocy i energii). Rezerwę w terenie można uwzględnić w projekcie do zrealizowania przez pokolenia, gdy zaistnieje taka potrzeba realna. Obecnie mija się to z celem. Uprzejmie proszę o uwzględnienie przesłanych uwag konsultacyjnych.		
137	14.12.2017	Jestem mieszkanką jednego z bloków przy ulicy Chrzanowskiego znajdujących się w pobliżu skrzyżowania z ul. Wiatraczną. Chcę wyrazić swój stanowczy protest przeciwko zaprezentowanemu nam na konsultacjach społecznych projektowi obwodnicy. Spowodowałaby ona tak duże zanieczyszczenie powietrza w naszym rejonie oraz tak duży hałas, że nie dałoby się już tutaj mieszkać. Żądam uwzględnienia głosu mojego i innych mieszkańców Grochowa, którzy mieszkają w tym rejonie od lat i nadal chcą tu godnie egzystować.	brak postulatu	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane.
138	14.12.2017	Chciałbym wyrazić swoją opinię nt. planowanej obwodnicy śródmiejskiej. Mieszkam na Grochowie od urodzenia, pamiętam jak budowano Trasę Ł. Pamiętam także, jak mniej więcej zmieniło się natężenie ruchu na Al. Stanów Zjednoczonych. Obecnie ruch jest tu dość mały, bo główny nurt komunikacyjny prowadzi przez ul. Ostrobramską i węzeł Marsa. ale kiedy jeszcze tego rozprowadzenia nie było, ruch na Stanów Zjednoczonych był wyraźnie większy. Skrzyżowanie z ul. Grenadierów było wtedy odczuwalną przeszkodą w płynności w ruchu. Kiedy powstanie obwodnica wróci duży ruch samochodowy - jeśli tak nie było, to budowa obwodnicy nie miałaby przecież uzasadnienia. Dlatego dziwi mnie plan wykonania tunelu, który nie omija skrzyżowania z Grenadierów. Gdyby tunel zaczynał się przed Grenadierów (mniej więcej wysokość ul. Świętosławskiej), byłby raptem o ok. 300m dłuższy, co przy planowanej i tak sporej długości tunelu nie powiększałoby znacznie kosztów budowy (w skali procentowej). Pozostawienie skrzyżowania z Grenadierów na planowanej trasie z dużym prawdopodobieństwem będzie stanowiło uciążliwą przeszkodę zarówno dla użytkowników obwodnicy, jak dla mieszkańców okolicznych osiedli, bo czas otwarcia kierunku Stanów Zjednoczonych (czyli czerwone światło dla kierunku Grenadierów) będzie siłą rzeczy dużo dłuższy niż teraz. A w godzinach szczytu kierowcy jadący w kierunku południowym (do centrum) będą zapewne czekali jeszcze w samym tunelu w korkach, aż rozładuje się skrzyżowanie. Jeśli tak już miałyby zostać, to w tunelu należałoby zapewnić dobrą wentylację. Według mnie tunel powinien przechodzić pod ul. Grenadierów.	uwaga częściowo uwzględniona	Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).
139	14.12.2017	Niestety nie mogłem uczestniczyć w konsultacjach społecznych dotyczących tzw. obwodnicy śródmiejskiej. Bardzo mi zależy aby zostały wprowadzone zmiany w projekcie, które umożliwią w przyszłości budowę trasy tramwajowej z Grochowa na Targówek. Wielu warszawiaków chwali sobie ten środek transportu i warto go nadal rozwijać w naszym mieście. Warto to przemyśleć przed podjęciem decyzji, nie każdy korzysta z samochodu i codziennie świadomie korzysta z komunikacji publicznej. Osoby decyzyjne powinny o tym wiedzieć i dążyć do tego by transport publiczny rozwijać. Każdy kto porusza się po Warszawie wie, że tramwaje to najszybszy środek transportu. Niestety po praskiej stronie dogodnych rozwiązań ciągle brakuje. W innych kwestiach się nie wypowiadam bo nie mam zdecydowanego zdania.	uwaga nieuwzględniona	Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.
140	15.12.2017	Mieszkam na ulicy Nizinnej od strony parku Polińskiego. Proponowany projekt zupełnie ignoruje potrzeby mieszkańców przecznic ul. Wiatracznej na odcinku Rondo Wiatraczna – Szaserów. Ulica Wiatraczna na tym odcinku nie powinna być traktowana jako fragment obwodnicy, gdyż tę funkcję powinien spełniać proponowany tunel. Ul. Wiatraczna (na odcinku Rondo Wiatraczna – Szaserów) powinna zachować wszystkie dotychczasowe skrzyżowania ze wszystkimi relacjami skrajnymi. Jeżeli nie byłoby możliwości zrealizowania wszystkich relacji skrajnych na skrzyżowaniu ul. Nizinnej z ul. Wiatraczną ,	1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga uwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz	1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 3. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.

		to wówczas jedynym dopuszczalnym rozwiązaniem jest rondo na skrzyżowaniu Wiatraczna-Szaserów oraz możliwość zawracania na odcinku Szaserów – Kobielska dla jadących od strony Szaserów. Wszystkie dotychczasowe przejścia dla pieszych na ww odcinku ul. Wiatracznej powinny zostać zachowane. Nie wyobrażam sobie likwidacji przejścia dla pieszych przy ul. Paca i utrudnień z tego wynikających dla ludzi starszych udających się do Biedronki, Centrum Społecznego Paca 40, czy Klubu Seniora. Przystanki autobusowe po stronie zachodniej ul. Wiatracznej (przy ul. Szaserów i Grochowskiej) powinny mieć zatoczki wydzielone z odpowiednio poszerzonych w tym miejscu jezdni, tym bardziej, że miejsca jest dostatecznie dużo, aby to zrealizować. Powinny zostać zachowane dotychczasowe trzy pasy na jezdni Al. Stanów Zjednoczonych w kierunku Rondo Wiatraczna przed wlotem na rondo (jeden z tych pasów pełniłby rolę zatoki autobusowej). Na ul. Wiatracznej należy zapewnić jak największą liczbę miejsc parkingowych. Skrzyżowanie ul. Grenadierów z Al. Stanów Zjednoczonych (bezkolizyjny węzeł), jak również ul. Grenadierów na odcinku od Ostrobramskiej do Al. Stanów Zjednoczonych powinny być rozbudowane i zmodernizowane.	5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga uwzględniona; uwaga poza zakresem konsultacji	4. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 5. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 6. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła); ul. Grenadierów na odc. od ul. Ostrobramskiej do al. Stanów Zjednoczonych znajduje się poza zakresem obszarowym inwestycji.
141	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz	1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
142	15.12.2017	Chciałam podkreślić, że byłam na organizowanych konsultacjach, które nie do końca spełniły moje oczekiwania ale bardzo dobrze, że się odbywały. Nie dostaliśmy na tych konsultacjach informacji w jaki sposób zostanie zabezpieczone środowisko i warunki życia mieszkańców po uruchomieniu obwodnicy i czy jej przeprowadzenie w proponowany sposób nie naruszy stabilności już stojących budynków. Teren proponowanej budowy bowiem blisko przylega do już istniejących osiedli i budynków mieszkalnych. Zostały również podane informacje, że zaplanowany budżet inwestycji niekoniecznie może wystarczyć na jej najlepsze i sensowne warianty co też mnie bardzo zaniepokoiło! Jako mieszkanka domu przy ul. Garibaldiiego 4 w Warszawie a także wieloletni kierowca mający doświadczenie nie tylko w Warszawie, ale także w wielu dużych miastach polskich i europejskich zwracam uwagę na to co jest głównym celem budowy obwodnicy, a mianowicie usprawnienie ruchu wokół śródmieścia Warszawy. Obecny plan zakłada w obrębie rozpatrywanego odcinka budowę jednopoziomowego skrzyżowania Al. St. Zjednoczonych z ul. Grenadierów z zachowaniem pełnej skrętności we wszystkich kierunkach. Wiąże się to z koniecznością wprowadzenia świateł na tym skrzyżowaniu a w	uwaga częściowo uwzględniona	Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).

		<p>związku z tym powstaniem korków przy wyjeździe a także wewnątrz tunelu pod Rondem Wiatraczna, podobnie jak to jest obecnie przed Lotnikiem. Stwarzać to będzie uciążliwość dla mieszkańców naszego domu, a także domu przy al St. Zjednoczonych 72 oraz przedłużenie czasu przejazdu dla wszystkich poruszających się obwodnicą. Podobne rozwiązania zastosowane np. na arterii Miltlererring w Monachium powodują wydłużenie czasu przejazdu z północy na południe miasta do 50 min zamiast 15 (poza szczytem). Proponuję inne rozwiązanie – tunel powinien zaczynać się przed skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów a skrzyżowanie z Grenadierów powinno być dwupoziomowe np. bez obu lewoskrętów . Dojazd do ul Grenadierów z kierunku zachodniego odbywałby się od strony ul. Ostrobramskiej zaś od strony wschodniej w kierunku południowym przez rondo Wiatraczne i ul. Grochowską i Majdańską. Wydłuży to z pewnością przejazd dla skręcających ze wschodu na południe ale tylko dla nich . Proponowany wariant skraca przejazd dla wszystkich poza tym jednym kierunkiem i zdecydowanie zmniejsza uciążliwość dla mieszkańców i kierowców, emisję spalin i smogu.</p>		
143	15.12.2017	Zielone Mazowsze ZAŁĄCZNIK NR 4	<p>1. uwaga częściowo do dalszych analiz 2. uwaga częściowo do dalszych analiz; uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga częściowo uwzględniona 5. uwaga uwzględniona 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. i 5. uwagi do dalszych analiz 6. uwaga do dalszych analiz 1. i 2. uwagi do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 5. i 6. uwaga do dalszych analiz 1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga uwzględniona 3. uwaga uwzględniona 4. i 5. Uwagi do dalszych analiz 6. uwaga do dalszych analiz 1. uwaga poza zakresem konsultacji 2. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>1. Całość przebiegu obwodnicy śródmiejskiej posiada przekrój 2x2, natomiast bus pas w ciągu obwodnicy został przewidziany na odcinku o największym prognozowanym natężeniu ruchu, tj. od skrzyżowania ulic Szaserów/Dwernickiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską. 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. 2. 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. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. 3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 4. Zaprezentowane rozwiązania umożliwią obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. 5. Rozwiązania projektowe będą w jak najmniejszym stopniu ingerowały w budynki wpisane do GEZ. Obiekty kultu religijnego zostaną przesunięte. 1. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Wszystkie przejścia i przejazdy posiadały będą wymaganą widoczność oraz spełniały warunki bezpieczeństwa ruchu. 2. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych. 3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 4. i 5. Wszystkie przejścia i przejazdy posiadały będą wymaganą widoczność oraz spełniały warunki bezpieczeństwa ruchu. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych. 6. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu rowerowego na terenie m.st. Warszawy.</p>

			<p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga nieuwzględniona</p> <p>6. uwaga nieuwzględniona</p> <p>7. uwaga nieuwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga nieuwzględniona</p> <p>10. uwaga do dalszych analiz</p> <p>11. uwaga uwzględniona</p> <p>12. uwaga nieuwzględniona</p> <p>1. uwaga do dalszych analiz</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga nieuwzględniona</p> <p>6. 7. i 8. uwagi do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga uwzględniona</p> <p>10. uwaga uwzględniona</p> <p>1. i 2. uwagi do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwagi do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga uwzględniona</p> <p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. i 9. uwagi do dalszych analiz</p>	<p>1. i 2. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p> <p>3. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>4. Układ chodników na rondzie wynika z planów przebudowy pętli tramwajowej obejmujących także budowę dodatkowych przystanków. Pętla autobusowa zgodnie ze stanowiskiem Zarządu Transportu Miasta ma być zachowana w dotychczasowej lokalizacji.</p> <p>5. i 6. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu rowerowego na terenie m.st. Warszawy.</p> <p>1. Z uwagi na przyjęte rozwiązania tunelu drogowego oraz z uwagi na warunki widoczności i konieczność budowy dwóch niezależnych obiektów mostowych nad układem torowym szerokość pasa dzielącego jest optymalna.</p> <p>2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową.</p> <p>3. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską.</p> <p>4. 5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>6. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>1. Przebudowa bocznicy kolejowej jest poza zakresem inwestycji.</p> <p>2. Z uwagi na przyjęte rozwiązania tunelu drogowego oraz z uwagi na warunki widoczności i konieczność budowy dwóch niezależnych obiektów mostowych nad układem torowym szerokość pasa dzielącego jest optymalna.</p> <p>3. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>4. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>5. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. Dojazd rowerowy do ul. Chrzanowskiego będzie odbywał się po jezdni lokalnej zachodniej.</p> <p>6. Ograniczenia terenowe nie pozwalają na wygospodarowanie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wiatracznej Zachodniej.</p> <p>7. Rozwiązanie ścieżki rowerowej na przecięciu z ulicą Wiatraczną Wschodnią zaprojektowane zostało o parametrach jak dla przecięcia ciągów rowerowych z jezdniami dróg i jest rozwiązaniem poprawnym.</p> <p>8. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą skoordynowane z rozwiązaniami projektowymi stacji PKP Wiatraczna.</p> <p>9. Z uwagi na zajętość terenu niezbędnego dla rozwiązań drogowych i prognozowany ruch rowerowy nie przewiduje się budowy dwustronnych ścieżek rowerowych na wiaduktach przechodzących przez tereny kolejowe.</p> <p>10. Lokalizacja parkingów dla rowerów zostanie uzgodniona z ZDM.</p> <p>11. Przewiduje się zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>1. Ruch pieszy i rowerowy prowadzony będzie wspólnym obiektem z ruchem samochodowym. Jest to rozwiązanie optymalne pod względem technicznym i ekonomicznym.</p> <p>1. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu</p>
--	--	--	--	---

				<p>pieszego i rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>2. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p> <p>3. Zostanie zaprojektowany przejazd rowerowy przez obwodnicę na zachodnim wlocie skrzyżowania z ul. Ks. Anny.</p> <p>4. Z uwagi na zajętość terenu niezbędnego dla rozwiązań drogowych i prognozowany ruch rowerowy nie przewiduje się budowy dwustronnych ścieżek rowerowych na wiaduktach na odcinku ul. Ks. Anny - Trasa Świętokrzyska.</p> <p>5. Z uwagi na wysokość estakady projektowanej nad układem torowym Kozia Górka długość pochylni dla drogi rowerowej byłaby porównywalna z długością drogi rowerowej w przedstawionym wariantcie konsultacyjnym.</p> <p>6. 7. i 8. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu pieszego i rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>9. Zaprojektowany chodnik w rejonie Dźwińskiej zostanie zamieniony na ciąg pieszo-rowerowy.</p> <p>10. Obiekt kultu religijnego zostanie przesunięty.</p> <p>1. i 2. W związku z prowadzonymi obecnie przez Urząd m.st. Warszawy działaniami związanymi z ustaleniem przebiegu ul. Nowo-Ziemowita i rozwiązań tramwajowych w kierunku Żabek możliwość uwzględnienia postulatu zależna jest od wyników wyżej opisanych działań.</p> <p>3. i 4. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>5. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą uwzględniały pasy ruchu dla rowerów w ul. "małej" Radzywińskiej.</p> <p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. i 9. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
144	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 zwięzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwia ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldięgo; zakres</p>

		<p>nowych szpalerów drzew</p> <ul style="list-style-type: none"> zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzymińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 		<p>projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
145	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> proponuję zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach proponuję przedłużyć tunel od skrzyżowania Szaserów/Wiatraczna aż za tory kolejowe zainstalować odpowiednie filtry cząstek stałych w tunelu przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 zwięzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielen wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzymińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga uwzględniona uwaga częściowo uwzględniona uwaga nieuwzględniona uwaga uwzględniona uwaga częściowo uwzględniona uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła); realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. W zaproponowanych rozwiązaniach zakłada się zastosowanie systemu wentylacji wzdłużnej tj. zamontowanie wentylatorów strumieniowych montowanych do stropu tunelu. Nie przewiduje się systemu wentylacji poprzecznej (tj. systemu wentylatorów i filtrów w formie wentylatorni). Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
146	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> droga łącząca Pragę Południe z Targówkiem Przemysłowym jest potrzebna, może przyczynić się do lepszego zagospodarowania i rozwoju rozległych, przylegających do torów kolejowych terenów, dziś słabo wykorzystanych i zaniedbanych korzystne jest zaplanowanie ścieżek rowerowych i pasów zieleni wzdłuż drogi. Jeśli to technicznie możliwe i nie będzie kolidować z planowanym tunelem (na odcinku od ronda Wiatraczna do ul. Szaserów), elementem planowanej zieleni powinny być drzewa propozycja, aby droga ta miała charakter trasy szybkiego ruchu jest złym pomysłem, to powinna być droga o uspokojonym ruchu samochodowym i wkomponowana w otaczającą tkankę miejską w proponowanym wariantie trasa szybkiego ruchu na odcinku od ronda Wiatraczna do ul. Szaserów przecina spokojną dotychczas dzielnicę mieszkaniową, nie tylko narażając mieszkańców na zwiększony hałas i zanieczyszczenie powietrza, ale także odcinając mieszkańców zachodniej strony ul. Wiatracznej od parku im. Polińskiego i kościoła. Łatwy dostęp do tych dwóch miejsc jest wielką zaletą obecnie istniejącego układu dróg. Należy starać się zachować te udogodnienia dla mieszkańców. Planowane jedno przejście dla pieszych na wysokości ul. Kobielskiej to zdecydowanie za mało. 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga do dalszych analiz i 3. uwaga nieuwzględniona uwaga uwzględniona uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach uwaga uwzględniona 	<ol style="list-style-type: none"> Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. i 3. Przyjęta liczba pasów ruchu ul. Wiatracznej wynika z prognozowanych natężeń ruchu; ciąg główny obwodnicy śródmiejskiej projektowany jest w tunelu, jezdnie ul. Wiatracznej będą obsługiwały ruch lokalny. i 5. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.

		<ul style="list-style-type: none"> • w projekcie powinno się uwzględnić przejścia dla pieszych na wysokości ul. Prochowej i ul. Paca, co służyć będzie uspokojeniu ruchu samochodowego na planowanej trasie • kluczową rzeczą jest wyznaczenie bus pasów, co z jednej strony sprzyjać będzie uspokojeniu ruchu samochodowego, a z drugiej wzmocni znaczenie transportu publicznego, co powinno być priorytetem miejskiej polityki transportowej. W obecnym kształcie projekt osłabia rolę transportu publicznego, w zamian promując zwiększenie natężenia ruchu samochodowego • projektowany zjazd z ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną przewiduje pozostawienie trójkątnego terenu pomiędzy jezdniami. Nie jest jasne dlaczego takie rozwiązanie przyjęto. Wydaje się, że ten fragment należałoby tak zaprojektować, żeby jak najmniej ingerować w istniejącą zabudowę. Warto starać się zachować rosnące w tym miejscu drzewo – piękne, rozłożyste jesiona stojące wśród blaszanych baraków przy ul. Zakole. To prawdziwy skarb w tym zaniedbanym fragmencie miasta. 		
147	15.12.2017	<p>Zgłaszam następujące uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach. • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas. • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową. • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwięzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniła ruch tramwajowy na powierzchni. • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas. • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212. • zwięzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew. • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldięgo; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
148	15.12.2017	<p>Jako mieszkaniec "ślepej" części ulicy Paca chciałbym zaapelować, żeby w projekcie uwzględnić możliwość wyjazdu z Paca w obu kierunkach - w stronę Szaserów / Dwernickiego oraz w stronę Ronda Wiatraczna. Obecna wizualizacja nie proponuje takiego rozwiązania. W przypadku zostawienia takiej propozycji nie będziemy mogli sprawnie dojechać do domu inaczej niż przez Rondo, ani wyjechać w kierunku miasta inaczej niż przez zawrócenie na światłach przy Wiatracznej / Dwernickiego / Szaserów. Biorąc pod uwagę, że ruch na tym węźle bardzo się zwiększy, wyjazd w kierunku Ronda Wiatraczna będzie oznaczał konieczność dojazdu do Szaserów, wjazd na skrzyżowanie ze światłami i konieczność zawrócenia na nim. Brak jest choćby "zawrotek" w Wiatracznej, dzięki którym mieszkańcy Prochowej, Paca i Nizinnej mogliby poruszać się bez konieczności wjazdu na skrzyżowanie z Szaserów czy na Rondo.</p> <p>Wizualizacja zakłada też likwidację przejść dla pieszych przy Paca, Nizinnej i Prochowej, co znacznie utrudni codzienne zakupy i usługi po drugiej stronie Wiatracznej. Skrzyżowania pełne na tych ulicach ułatwiłyby zapewne umieszczenie tam przejść dla pieszych.</p> <p>W proponowanych rozwiązaniach zabrakło też wydzielenia buspasa na ulicy Wiatracznej, a z założeń projektu wynika, że ruch na Wiatracznej zwiększy się ogromnie, dojdą do tego nowe linie autobusów, które przejeżdżać będą przez wiadukt nad torami. Ruch autobusów</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga uwzględniona 4. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 2. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 4. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostaną dochowane. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

		<p>razem z pozostałymi samochodami utrudni swobodny ich przejazd i zwiększy hałas i zanieczyszczenie powietrza w okolicy.</p> <p>Założenia z wizualizacji oznaczają też zwielokrotnienie intensywności ruchu w kierunku Trasy Łazienkowskiej, która już obecnie jest zakorkowana w godzinach szczytu.</p> <p>Umiejscowienie wjazdu do tunelu pod Rondem oznaczać będzie, że wszystkie samochody, niezależnie od tego, czy będą się kierowały na Rondo czy pod Rondo, będą musiały zatrzymać się na światłach z ulicą Grenadierów. Ponieważ z Gocławia nie ma dobrego połączenia z tym skrzyżowaniem, oprócz ulicy Grenadierów, zwiększy się też ruch na ulicy Grenadierów, a to skrzyżowanie zakorkuje się kompletnie. Konieczna jest zatem dostosowanie tego skrzyżowania do założonych zmian w ruchu.</p> <p>Martwi również likwidacja skwerów, placów zabaw oraz wysokich drzew przy Wiatracznej, dla których po przebudowie zabraknie miejsca. Przerąza też wizja zwiększenia się poziomu hałasu na Wiatracznej. Normy normami, ale komfortu i spokoju nie da się zmierzyć.</p>		
149	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na bus pas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynieryjne, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
150	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynieryjne, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych

		<ul style="list-style-type: none"> zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 		<p>uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
151	15.12.2017	<p>Przedstawiona przez Władze Warszawy w czasie konsultacji społecznych koncepcja trasy zakłada lokalizację wjazdu do tunelu pomiędzy ul. Grenadierów a Rondem Wiatraczna, zaś wyjazdu z tunelu i początek estakady nad torami w okolicach ul. Szaserów i Chrzanowskiego. Takie rozwiązanie drogowe spowoduje, że światła przy skrzyżowaniu z ul. Grenadierów będą jedynymi na tej trasie od Pomnika Lotnika (ul. Żwirki i Wigury oraz Wawelska). To oznacza paraliż komunikacyjny Grochowa. Korki podobne do tych przy Pomniku Lotnika, smog i hałas. Apelujemy do Prezydent m.st Warszawy o podjęcie decyzji o przedłużeniu tunelu i lokalizację wjazdu do tunelu przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów, zaś końca tunelu (rezygnację z estakady) za torami. Inną proponowaną formą mogłoby być podniesienie nasypu z torami i puszczenie trasy w specjalnym zagłębieniu – warto rozważyć oba warianty. Rozumiemy, że taka forma wymaga zawarcia współpracy również z PKP jednak ogrom pracy, jej kształt, koszty a także oddziaływanie na otoczenie wymaga szerokiego pola konsultacji. Trudno nam zrozumieć tłumaczenia, które pojawiają się na spotkaniach brzmiące „PKP się nie zgodzi...” nie poparte żadnymi dowodami i planami w tym zakresie. Jesteśmy świadomi, że Obwodnica Śródmiejska będzie pełniła ważną funkcję dla wszystkich mieszkańców Warszawy, jednak jako mieszkańcy Pragi Południe uważamy, iż trasa musi uwzględniać zarówno funkcjonujący układ drogowy Grochowa jak również istniejącą i powstającą zabudowę tej części miasta. Dodatkowo jako konieczne wydaje się uwzględnienia przy podejmowaniu decyzji o projekcie i budowie trasy przyjaznych dla mieszkańców Pragi Południe, przede wszystkim Grochowa rozwiązań mających na celu zachowanie lokalnych połączeń ulic oraz przejść dla pieszych w ciągu ul. Wiatracznej (ul. Kobielska, ul. Paca, ul. Prochowa, ul. Szaserów). Nie może być tak że budowa trasy spowoduje całkowite odcięcie mieszkańców żyjących po dwóch stronach ul. Wiatracznej. Przedłużenie tunelu poza tory pozwoli również wyeliminować uciążliwości trasy dla mieszkańców okolic ul. Wiatracznej i ul. Chrzanowskiego, a zwłaszcza nowopowstałych inwestycji (na których budowę zapewne zgodę wydały władze miasta). W nowo powstałych blokach mieszka kilkaset osób (a w niedługim czasie liczba ta może się zdecydowanie zwiększyć) i według obecnego projektu drogi t będą oni mieli trasę i estakadę odległości 20 m od swoich okien !!! Mamy nadzieję, że głos mieszkańców tych terenów zostanie uwzględniony w dyskusji i zachęci Państwa do szerszego dialogu nie tylko z nami, ale również z innymi instytucjami (przedstawiciele PKP, RDOŚ) i na tym polu uda się dojść do porozumienia w takim kształcie, który zadowoli wszystkich uczestników i zainteresowanych sprawą i nie stanie się zarzewiem kolejnych sporów w naszym mieście.</p>	<p>uwaga częściowo uwzględniona; uwaga nieuwzględniona</p> <p>uwaga uwzględniona</p>	<p>Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła); realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową</p> <p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane.</p>
152	15.12.2017	<p>Przedstawiona przez Władze Warszawy w czasie konsultacji społecznych koncepcja trasy zakłada lokalizację wjazdu do tunelu pomiędzy ul. Grenadierów a Rondem Wiatraczna, zaś wyjazdu z tunelu i początek estakady nad torami w okolicach ul. Szaserów i Chrzanowskiego. Takie rozwiązanie drogowe spowoduje, że światła przy skrzyżowaniu z ul. Grenadierów będą jedynymi na tej trasie od Pomnika Lotnika (ul. Żwirki i Wigury oraz Wawelska). To oznacza paraliż komunikacyjny Grochowa. Korki podobne do tych przy Pomniku Lotnika, smog i hałas. Apelujemy do Prezydent m.st Warszawy o podjęcie decyzji o przedłużeniu tunelu i lokalizację wjazdu do tunelu przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów, zaś końca tunelu (rezygnację z estakady) za torami. Inną proponowaną formą mogłoby być podniesienie nasypu z torami i puszczenie trasy w specjalnym zagłębieniu – warto rozważyć oba warianty. Rozumiemy, że taka forma wymaga zawarcia współpracy również z PKP jednak ogrom pracy, jej kształt, koszty a także oddziaływanie na</p>	<p>uwaga częściowo uwzględniona; uwaga nieuwzględniona</p> <p>uwaga uwzględniona</p>	<p>Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła); realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową.</p>

		<p>otoczenie wymaga szerokiego pola konsultacji. Trudno nam zrozumieć tłumaczenia, które pojawiają się na spotkaniach brzmiące „PKP się nie zgodzi...” nie poparte żadnymi dowodami i planami w tym zakresie. Jesteśmy świadomi, że Obwodnica Śródmiejska będzie pełniła ważną funkcję dla wszystkich mieszkańców Warszawy, jednak jako mieszkańcy Pragi Południe uważamy, iż trasa musi uwzględniać zarówno funkcjonujący układ drogowy Grochowa jak również istniejącą i powstającą zabudowę tej części miasta. Dodatkowo jako konieczne wydaje się uwzględnienia przy podejmowaniu decyzji o projekcie i budowie trasy przyjaznych dla mieszkańców Pragi Południe, przede wszystkim Grochowa rozwiązań mających na celu zachowanie lokalnych połączeń ulic oraz przejść dla pieszych w ciągu ul. Wiatracznej (ul. Kobielska, ul. Paca, ul. Prochowa, ul. Szaserów). Nie może być tak że budowa trasy spowoduje całkowite odcięcie mieszkańców żyjących po dwóch stronach ul. Wiatracznej. Przedłużenie tunelu poza tory pozwoli również wyeliminować uciążliwość trasy dla mieszkańców okolic ul. Wiatracznej i ul. Chrzanowskiego, a zwłaszcza nowopowstałych inwestycji (na których budowę zapewne zgodę wydały władze miasta). W nowo powstałych blokach mieszka kilkaset osób (a w niedługim czasie liczba ta może się zdecydowanie zwiększyć) i według obecnego projektu drogi t będą oni mieli trasę i estakadę odległości 20 m od swoich okien !!!Mamy nadzieję, że głos mieszkańców tych terenów zostanie uwzględniony w dyskusji i zachęci Państwa do szerszego dialogu nie tylko z nami, ale również z innymi instytucjami (przedstawiciele PKP, RDOŚ) i na tym polu uda się dojść do porozumienia w takim kształcie, który zadowoli wszystkich uczestników i zainteresowanych sprawą i nie stanie się zarzewiem kolejnych sporów w naszym mieście.</p>		<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane.</p>
153	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynieryjne, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldi; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
154	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynieryjne, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwia

		<p>powierzchni</p> <ul style="list-style-type: none"> • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
155	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na bus pas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniła ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod bus pas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
156	15.12.2017	<p>Chciałem wnieść swój sprzeciw wobec aktualnego kształtu obwodnicy śródmiejskiej. Jestem mieszkańcem bloku przy ul. Chrzanowskiego 4 i nie wyobrażam sobie estakady na 6 pasów ruchu plus dwa pasy do nawrotki w tak bliskim sąsiedztwie bloków. Jest to pomysł nie do zaakceptowania! Ponadto skrzyżowanie z ul. Szaserów będzie notorycznie zakorkowane, podobnie jak ul. Chrzanowskiego, a zjazd z estakady przy Chrzanowskiego i możliwość pozostawienia samochodu na ościennych, mniejszych ulicach i przesiadanie się osób przyjezdnych do komunikacji miejskiej na Rondzie Wiatraczna zakorkuje i sparaliżuje funkcjonowanie na naszej dzielnicy. Kształt obwodnicy powinien być taki, aby jak najmniej był uciążliwy dla mieszkańców. Nie jestem przeciwny budowie obwodnicy, ale zdecydowanie jestem przeciwny obecnej koncepcji obwodnicy. Jedynie budowa tunelu pod torami i wpuszczenie ruchu na wiadukt tuż za torami w najmniejszym stopniu będzie uciążliwe dla mieszkańców grochowa, a tym samym nie uszkodzi tkanki miejskiej - dzieląc grochów na dwie części.</p> <p>Ponadto ilość zieleni będzie w tej okolicy niewystarczająca, a puszczając ruch dołem</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Budowa tunelu na całym odcinku ul. Wiatracznej tj. do terenów PKP ze względu na uwarunkowania terenowe, nie jest możliwa przy założeniu przekraczania układu kolejowego wiaduktem; rozwiązania obwodnicy w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochylecia podłużnego jezdni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdni głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>

		można nawierzchnię zagospodarować nowymi nasadzeniami adekwatnymi do zbudowanego podziemnego tunelu. Nie wyobrażam sobie obwodnicy w takim kształcie w jakim jest teraz forsowany projekt. Proszę o uwzględnienie moich uwag, jako mieszkańca będącego w najbliższym sąsiedztwie obwodnicy.		
157	15.12.2017	Jestem mieszkańcem ul. Fundamentowa a konkretnie jednego z wieżowców stojących tuż przy skrzyżowaniu Al. Stanów Zjednoczonych i ul. Grenadierów. Wg planów wlot tunelu pod Rondem Wiatraczna ma się znajdować na wysokości TBSów ale wiem, że są protesty i petycje o przeniesienie wlotu tunelu przed skrzyżowanie Al. Stanów Zjednoczonych i ul. Grenadierów czyli na wysokości naszego bloku. Chcielibyśmy wyrazić swój protest i zaniepokojenie ewentualną zmianą pierwotnego projektu. Mamy obawy gdyż bloki przy Fundamentowej są już stare. Przy budowie punktowca przez firmę Totalbud w 2010 roku nasz blok bardzo odczuwał drgania (osobiście chodziłem do Spółdzielni - uspokajali, że wszystko w normie i pod kontrolą. Ale mimo wszystko obawy były.) a co będzie przy budowie tunelu? Mieszkamy w tym miejscu z rodziną od 13 lat, Al. Stanów zjednoczonych w tym miejscu nie jest miejscem cichym do mieszkania i tym bardziej nie wyobrażamy sobie hałasu gdy wlot tunelu będziemy mieli za oknem biorąc pod uwagę zwiększenie ruchu samochodowego. W bloku mieszka dużo starszych ludzi i rodzin z małymi dziećmi. Obecna infrastruktura nie jest zbyt przyjazna dla dzieci a przy tunelu będzie jeszcze gorzej. Inna sprawa to spadek wartości mieszkań - czy ktoś to bierze pod uwagę? Jeżeli już tunel to dlaczego w projektach nie ma koncepcji tunelu pod Al. St. Zjednoczonych z wlotem na wysokości wiaduktów z ul. Ostrobramską gdzie nie ma budynków mieszkalnych ? Wtedy może nikt by nie protestował. Jeszcze raz chciałbym wyrazić swoją dezaprobatę do ewentualnego pomysłu budowy wlotu tunelu przed skrzyżowaniem ul. Grenadierów i Al. Stanów Zjednoczonych. Będę wdzięczny jeżeli weźmiecie Państwo również mój głos pod uwagę.	uwaga częściowo uwzględniona	Na wysokości ulicy Fundamentowej przewidziano zagłębienie trasy obwodnicy śródmiejskiej tak aby wykonać dwupoziomowe skrzyżowanie z ulicą Grenadierów. Odległość krawędzi jezdni obwodnicy od elewacji budynków wynosić będzie około 25m a przyszły wykonawca robót będzie miał obowiązek kontrolować na bieżąco stan budynków znajdujących się w sąsiedztwie aby nie dopuścić do powstania uszkodzeń. Tunel zaczynał się będzie na wysokości ulicy Kruszewskiego.
158	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na bus pas • wzduż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynieryjne, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod bus pas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
159	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzduż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac

		<p>linię tramwajową</p> <ul style="list-style-type: none"> • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwięzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwięzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleń wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
160	15.12.2017	<p>Jako mieszkaniec osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozważę następujące punkty odnośnie projektu Obwodnicy śródmiejskiej - od ronda Wiatraczna do ronda Żaba:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przedłużenie tunelu pod rondem Wiatraczna w stronę ul. Chrzanowskiego i dalej pod torami kolejowymi. 2. Pozostawienie ul. Wiatracznej jako ulicy miejskiej o dużym znaczeniu lokalnym jak ma to miejsce w chwili obecnej. Dodanie do projektu większej ilości przejść dla pieszych oraz rowerzystów na odcinku Szaserów - rondo Wiatraczna. Umożliwienie lewoskrętu z ulicy Wiatracznej w ulice Paca oraz Kobielską. 3. Rozszerzenie zakresu inwestycji o węzeł Ostrobramska - Aleja Stanów Zjednoczonych - Kinowa. <p>Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć. Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które plany posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga uwzględniona; uwaga do dalszych analiz 3. uwaga poza zakresem konsultacji 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniami lokalnych. 2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 3. Węzeł Ostrobramska - al. Stanów Zjednoczonych - Kinowa jest poza zakresem obszarowym inwestycji.
161	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac

		<p>linię tramwajową</p> <ul style="list-style-type: none"> • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwięzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod bus pas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwięzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleń wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
162	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • zwięzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleń wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>1. uwaga do dalszych analiz</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p> <p>3. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>4. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>5. uwagi uwzględnione</p> <p>6. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>2. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.</p> <p>3. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas)..</p> <p>4. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>5. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>6. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
163	15.12.2017	<p>Przedstawiona przez Władze Warszawy w czasie konsultacji społecznych koncepcja trasy zakłada lokalizację wjazdu do tunelu pomiędzy ul. Grenadierów a Rondem Wiatraczna, zaś wyjazdu z tunelu i początek estakady nad torami w okolicach ul. Szaserów i Chrzanowskiego. Takie rozwiązanie drogowe spowoduje, że światła przy skrzyżowaniu z ul. Grenadierów będą jedynymi na tej trasie od Pomnika Lotnika (ul. Żwirki i Wigury oraz Wawelska). To oznacza paraliż komunikacyjny Grochowa. Korki podobne do tych przy Pomniku Lotnika, smog i hałas. Apelujemy do Prezydent m.st. Warszawy o podjęcie decyzji o przedłużeniu tunelu i lokalizację wjazdu do tunelu przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów, zaś końca tunelu (rezygnację z estakady) za torami. Inną proponowaną formą mogłoby być podniesienie nasypu z torami i puszczenie trasy w specjalnym zagłębieniu – warto rozważyć oba warianty. Rozumiemy, że taka forma wymaga zawarcia współpracy również z PKP jednak ogrom pracy, jej kształt, koszty a także oddziaływanie na otoczenie wymaga szerokiego pola konsultacji. Trudno nam zrozumieć tłumaczenia, które</p>	<p>uwaga częściowo uwzględniona; uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła); realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniami lokalnych. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane.</p>

		<p>pojawiają się na spotkaniach brzmiące „PKP się nie zgodzi...” nie poparte żadnymi dowodami i planami w tym zakresie. Jesteśmy świadomi, że Obwodnica Śródmiejska będzie pełniła ważną funkcję dla wszystkich mieszkańców Warszawy, jednak jako mieszkańcy Pragi Południe uważamy, iż trasa musi uwzględniać zarówno funkcjonujący układ drogowy Grochowa jak również istniejącą i powstającą zabudowę tej części miasta. Dodatkowo jako konieczne wydaje się uwzględnienia przy podejmowaniu decyzji o projekcie i budowie trasy przyjaznych dla mieszkańców Pragi Południe, przede wszystkim Grochowa rozwiązań mających na celu zachowanie lokalnych połączeń ulic oraz przejść dla pieszych w ciągu ul. Wiatracznej (ul. Kobielska, ul. Paca, ul. Prochowa, ul. Szaserów). Nie może być tak że budowa trasy spowoduje całkowite odcięcie mieszkańców żyjących po dwóch stronach ul. Wiatracznej.</p> <p>Przedłużenie tunelu poza tory pozwoli również wyeliminować uciążliwości trasy dla mieszkańców okolic ul. Wiatracznej i ul. Chrzanowskiego, a zwłaszcza nowopowstałych inwestycji (na których budowę zapewne zgodę wydały władze miasta). W nowo powstałych blokach mieszka kilkaset osób (a w niedługim czasie liczba ta może się zdecydowanie zwiększyć) i według obecnego projektu drogi t będą oni mieli trasę i estakadę odległości 20 m od swoich okien !!!</p> <p>Mamy nadzieję, że głos mieszkańców tych terenów zostanie uwzględniony w dyskusji i zachęci Państwa do szerszego dialogu nie tylko z nami, ale również z innymi instytucjami (przedstawiciele PKP, RDOŚ) i na tym polu uda się dojść do porozumienia w takim kształcie, który zadowoli wszystkich uczestników i zainteresowanych sprawą i nie stanie się zarzewiem kolejnych sporów w naszym mieście.</p>	uwaga częściowo uwzględniona; uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową.
164	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na bus pas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynieryjne, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod bus pas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
165	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynieryjne, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwia

		<p>powierzchni</p> <ul style="list-style-type: none"> • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
166	15.12.2017	<p>Jestem mieszkanką wieżowca z 1967r. przy ul. Fundamentowej (przy skrzyżowaniu Al. Stanów Zjednoczonych i ul. Grenadierów).</p> <p>Wiem, że wybudowanie obwodnicy śródmiejskiej jest potrzebne, natomiast pomysł budowy tunelu pod moim blokiem budzi we mnie głęboki sprzeciw. Wiem, że wg planu wlot tunelu pod Rondem Wiatraczna ma się znajdować za skrzyżowaniem Al. St. Zjednoczonych i ul. Grenadierów (jadąc z Centrum w stronę Ronda Wiatraczna), wiem również o petycji dot. przeniesienia wlotu tunelu przed skrzyżowanie Al. Stanów Zjednoczonych i ul. Grenadierów czyli na wysokości mojego bloku. Osobiście nie zgadzam się na taką zmianę projektu.</p> <p>Przy budowie bloku przez firmę Totalbud blok nr 49/51 bardzo odczuwał drgania, uszkodzeń tak naprawdę nie da się ustalić, bo budynek cały pokryty jest blachą. Budowa wlotu tunelu pogorszy stan budynku. Huk związany z ciągłym ruchem samochodowym przy wjeździe do tunelu będzie nie do wytrzymania i jest to następny powód mojego sprzeciwu. Powyższe rozwiązanie budzi we mnie poczucie zagrożenia zdrowia i życia - mam małe kilkuletnie dziecko, we wszystkich blokach przy ul. Fundamentowej mieszka dużo starszych ludzi i rodzin z małymi dziećmi. Obecna infrastruktura nie jest zbyt przyjazna dla rozwoju dzieci a przy tunelu będzie jeszcze gorzej.</p> <p>Drastyczny spadek wartości mieszkań skaże wiele osób na mieszkanie w drganiach i hałasie do końca życia.</p> <p>Proponuję zachować dotychczasowy plan budowy tunelu lub wybudowanie wlotu wcześniej na wysokości wiaduktów z ul. Ostrobramską. Tam przynajmniej zabudowa mieszkalna jest odległa, a w stronę Centrum są wyłącznie ogródki działkowe.</p> <p>Mam nadzieję, że mój głos bez poparcia adwokata, na którego mnie nie stać, będzie wzięty pod uwagę.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Na wysokości ulicy Fundamentowej przewidziano zagłębienie trasy obwodnicy śródmiejskiej tak aby wykonać dwupoziomowe skrzyżowanie z ulicą Grenadierów. Odległość krawędzi jezdni obwodnicy od elewacji budynków wynosić będzie około 25m a przyszły wykonawca robót będzie miał obowiązek kontrolować na bieżąco stan budynków znajdujących się w sąsiedztwie aby nie dopuścić do powstania uszkodzeń. Tunel zaczynał się będzie na wysokości ulicy Kruszewskiego.</p>
167	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p>

		<p>210/212</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	analiz	<p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
168	15.12.2017	<p>W związku z konsultacjami społecznymi dot. projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej, zgłaszam następujące uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach. • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas. • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową. • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni. • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas. • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212. • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew. • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa. 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
169	15.12.2017	<p>W związku z konsultacjami społecznymi dot. projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej, zgłaszam następujące uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach. • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas. • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową. • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni. • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas. • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212. • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew. 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a</p>

		<ul style="list-style-type: none"> zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa. 		węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
170	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<ol style="list-style-type: none"> uwagi uwzględnione uwaga do dalszych analiz i 4. uwaga nieuwzględniona uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach uwaga uwzględniona uwaga częściowo uwzględniona uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
171	15.12.2017	<p>W związku z konsultacjami społecznymi dot. projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej, zgłaszam następujące uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach. przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas. wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową. zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni. ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas. przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212. zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew. zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa. 	<ol style="list-style-type: none"> uwagi uwzględnione uwaga do dalszych analiz i 4. uwaga nieuwzględniona uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach uwaga uwzględniona uwaga częściowo uwzględniona uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
172	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. 	1. uwagi uwzględnione	1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i

		<p>Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach</p> <ul style="list-style-type: none"> • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
173	15.12.2017	<p>W związku z konsultacjami społecznymi dot. projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej, zgłaszamy następujące uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach. • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową. • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni. • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa. • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212. • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew. • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas. • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas. 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. i 3. uwaga nieuwzględniona</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga uwzględniona</p> <p>6. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p> <p>8. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
174	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st.</p>

		<p>oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni</p> <ul style="list-style-type: none"> • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
175	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
176	15.12.2017	<p>W ramach prowadzonych przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych konsultacji społecznych, Stowarzyszenie SISKOM przekazuje następujące uwagi do przedstawionego projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Skrzyżowanie z ul. Grenadierów: obwodnicę należy poprowadzić w wykopie, podobnie do rozwiązań stosowanych dotychczas na drodze S8 na Bemowie lub przy rondzie Jazdy Polskiej Trasy Łazienkowskiej. Takie rozwiązanie pozwoli na pełną bezkolizyjność trasy od Pomnika Lotnika do ul. Radzywińskiej. 2. Rondo Wiatraczna: należy wykonać tzw. „esowanie” jezdni na wlotach do „ronda” w celu wytworzenia zatok autobusowych na pasie jezdni, bez zawężania chodników. Jedną z zalet tego rozwiązania będzie uspokojenie ruchu na wlotach oraz ułatwienie wyjazdu z zatok pojazdom komunikacji miejskiej. 3. Rondo Wiatraczna: należy dodać pas do skrętu w lewo z ul. Grochowskiej do al. Stanów Zjednoczonych. Takie rozwiązanie zapewni pełną funkcjonalność tego skrzyżowania. 4. Skrzyżowanie z ul. Szaserów: należy dodać pasy do skrętu w lewo - jest to bardzo 	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga częściowo do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga uwzględniona</p> <p>6. i 7. uwaga nieuwzględniona</p> <p>8. uwaga nieuwzględniona</p> <p>9. uwaga poza zakresem</p>	<p>1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>2. Dla dróg dwujezdniowych, jaką jest al. Stanów Zjednoczonych "esowanie wymaga na większej zajętości terenu dla rozwiązań drogowych. Rejon ronda Wiatraczna, w tym rozmieszczenie przystanków różnych środków komunikacji miejskiej będzie podlegał opiniowaniu przez jednostki miejskie odpowiedzialne za transport publiczny w Warszawie, celem powstania optymalnego węzła przesiadkowego.</p> <p>3. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>4. Przedstawiona koncepcja układu drogowego skrzyżowania ulic Szaserów/Dwernickiego wynika z zapisów miejscowego planu zagospodarowania</p>

	<p>istotne skrzyżowanie dla lokalnego układu ulicznego tej części Grochowa.</p> <p>5. Skrzyżowanie z ul. Kobielską: należy rozważyć realizację pełnego skrzyżowania (zachowanie możliwości przejazdu). W związku z zaprojektowaniem w tym miejscu przejścia dla pieszych, będzie w tym miejscu funkcjonowała sygnalizacja świetlna, można ją rozbudować o fazy i sygnały dla pojazdów samochodowych. Ul. Kobielska pełni istotną rolę w obsłudze komunikacyjnej obszaru. Bez zachowania ciągłości ul. Kobielskiej lub innej równoległej do niej ulicy lokalnej znacznie utrudni obsługę komunikacyjną obszaru.</p> <p>6. Wiadukt nad ul. Ks. Anny: należy wykonać skrzyżowanie bezkolizyjne. Obwodnica Śródmiejska + Trasa Łazienkowska na większości swojej długości ma charakter bezkolizyjny. Rozwiązanie kolizyjne spowoduje kongestję przed tym skrzyżowaniem.</p> <p>7. Niezrozumiałe jest lokalne gwałtowne obniżenie niwelety trasy głównej na krótkim odcinku w rejonie ul. ks. Anny pomiędzy terenami kolejowymi, a linią kolejową nr 503, powinien zostać zachowany poziom +1 dla jezdni głównych i powiązanie z ul. ks. Anny łąznicami.</p> <p>8. Należy wykonać wiadukt nad skrzyżowaniem z Trasą Świętokrzyską: należy wiadukt ten poprowadzić możliwie jak najbliżej nasypu kolejowego jednak z uzgodnieniem ewentualnych planów PKP PLK S.A. Jesteśmy zdania, że przy okazji ekrany akustyczne ochronią zabudowę także od hałasu kolejowego. Takie rozwiązanie zostało przedstawione jako wariant 4 koncepcji DI-IV.</p> <p>9. Należy rozszerzyć zakres projektu o przebudowę ronda na skrzyżowaniu ul. Rzecznej i Rozwadowskiego. W chwili obecnej rondo to jest niewydolne, tworzą się długie kolejki na wlotach. Brak połączenia ul. Ziemowita z Obwodnicą Śródmiejską i Trasą Świętokrzyską dodatkowo dociąży rondo - zwiększy się relacja skrzyżowania od ul. Swojskiej do ul. ks. Anny, co będzie dyskryminowało pozostałe wloty ronda. Należy przeanalizować możliwość realizacji w sposób bezkolizyjny części relacji na tym skrzyżowaniu.</p> <p>10. Ul. Rzeczna: Należy przedłużyć Trasę Świętokrzyską do ul. Ziemowita i zaprojektować ją wraz z rezerwą pod trasę tramwajową. Brak powiązania ul. ks. Ziemowita z obwodnicą śródmiejską jest poważnym błędem. Przedstawione rozwiązanie kieruje ruch z rejonu Targówka Przemysłowego (osiedla Wilno), Żabek i powiatu wołomińskiego w zwięzłą ul. Radzywińską, która jest przeznaczona do uspokojenia ruchu i rewitalizacji. W naszej ocenie nie uwzględnienie w projekcie i analizach ruchowych tego skrzyżowania jest poważnym błędem projektu.</p> <p>11. Ul. Ks. Anny, rozważyć wyburzenie kamienicy i likwidację zwężenia (poszerzyć ul. Ks. Anny) w związku z natężeniem i strukturą rodzajową ruchu — duży udział pojazdów ciężkich w tym śmieciarek). Po wybudowaniu obwodnicy warunki życia w tym budynku znacznie się pogorszą — w naszej ocenie nie ma możliwości zabezpieczenia akustycznego i wibracyjnego budynku i jego mieszkańców. Mając na względzie zły stan techniczny tego budynku zasadne jest jego wyburzenie i likwidacja wąskiego gardła projektowanej inwestycji.</p> <p>12. Należy przewidzieć włączenie ul. Nowo-Zabrzeńskiej w docelowym przekroju 2x2.</p> <p>13. Przystanek Warszawa Wiatraczna: przystanek autobusowy w kierunku Ronda Wiatraczna należy umieścić bezpośrednio nad przystankiem kolejowym. Przystanek autobusowy w kierunku ul. Radzywińskiej należy umieścić możliwie jak najbliżej zejścia.</p> <p>14. Modyfikacja węzła Radzywińska:</p> <p>a. Proponujemy aby zmienić całościowo podejście do wykonania skrzyżowania z ul. Radzywińską. Sugerujemy przebudowę fragmentu ul. Radzywińskiej, tak by jadąc od strony Marek „naturalnie” wjeżdżać na obwodnicę. Wjazd w kierunku centrum i w Pl. Wileńskiego (w al. Solidarności) skręcałi tylko Ci kierowcy, którzy realnie będą tym zainteresowani a al. Solidarności powinna być zwięzła. Takie rozwiązanie będzie najbardziej efektywne z punktu widzenia odciążenia centrum miasta od ruchu samochodowego i poprawi bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu.</p> <p>b. Prosimy o przeanalizowanie zasadności realizacji wariantu rozdzielenia obsługi relacji dla pojazdów jadących ul. Radzywińską od strony Marek, przez skierowanie ich bezkolizyjnie w ul. Rozwadowskiego i Rzeczną do powiązania obwodnicą Śródmiejską w rejonie ul. Zabrzeńskiej (powiązanie jak w projekcie DHV). Jednocześnie proponujemy wcześniejsze</p>	<p>konsultacji</p> <p>10. i 12. uwaga poza zakresem konsultacji</p> <p>11. uwaga uwzględniona</p> <p>13. uwaga do dalszych analiz</p> <p>14. 15. i 16 uwaga do dalszych analiz</p> <p>17. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>18. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>przestrzennego Ronda Wiatraczna cz. I. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>5. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>6. i 7. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie.</p> <p>8. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów.</p> <p>9. Ronda na skrzyżowaniu ulic Rzecznej i Rozwadowskiego jest poza zakresem obszarem inwestycji.</p> <p>10. i 12. W związku z prowadzonymi obecnie przez Urząd m.st. Warszawy działaniami związanymi z ustaleniem przebiegu ul. Nowo-Ziemowita i rozwiązań tramwajowych w kierunku Żabek możliwość uwzględnienia postulatu zależna jest od wyników wyżej opisanych działań.</p> <p>11. ul. Ks. Anny zostanie poszerzona. 13. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>14. 15. i 16. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>17. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>18. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwia ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p>
--	---	--	--

		<p>wyłączenie relacji Wiatraczna — Marki również z wykorzystaniem ciągu ulic Rieczna i Rozwadowskiego Takie rozwiązanie pozwoli uprościć i z zmniejszyć zajętość terenu przez węzeł Radzywińska.</p> <p>c. Prosimy o wzięcie pod uwagę zastosowania na skrzyżowaniu Obwodnicy Śródmiejskiej z ul. Radzywińską/al. Solidarności węzła typu trąbka, zamiast również z wykorzystaniem ciągu ulic Rieczna i Rozwadowskiego Takie rozwiązanie pozwoli uprościć i z zmniejszyć zajętość terenu przez węzeł Radzywińska.</p> <p>Prosimy o wzięcie pod uwagę zastosowania na skrzyżowaniu Obwodnicy Śródmiejskiej z ul. Radzywińską/al. Solidarności węzła typu trąbka, zamiast zasugerowanej w rysunkach koncepcji węzła typu trójkąt. Było by to możliwe przy oddaleniu jezdni obwodnicy od torów kolejowych (propozycja przedstawiona na załączniku graficznym)</p> <p>15. Ponadto, w miejscu przecięcia obwodnicy śródmiejskiej z ul. Radzywińską/al. Solidarności należy zaprojektować węzeł przesiadkowy integrujący transport autobusowy i kolejowy. Należy zatem zaprojektować:</p> <p>a. Zejścia z wiaduktu obwodnicy śródmiejskiej na al. Solidarności</p> <p>b. Przystanek autobusowy nad al. Solidarności,</p> <p>c. Przystanki autobusowe na al. Solidarności, możliwe blisko przystanków w ciągu obwodnicy śródmieścia i</p> <p>16. Należy zapewnić dojazd do przystanku kolejowego i przystanków autobusowych od strony ul. Pratulńskiej.</p> <p>17. Należy jedną jezdnię obwodnicy przewidzieć jako buspas.</p> <p>18. Prosimy o zachowanie rezerwy pod trasę tramwajową w ciągu: Rondo Wiatraczna — NowoTrocka. Stoimy na stanowisku, że obecnie projektując wszelkie inwestycje infrastrukturalne na terenie miasta, należy przewidywać rozwiązania maksymalizujące funkcjonalność systemu transportu publicznego maksymalna możliwa przepustowość korytarza transportowego liczona w liczbie osób na godzinę). Doświadczenie projektowanych w przeszłości rozwiązań (np. Trasy Siekierkowskiej w tym Węzła Marsa-Płowiecka) pokazuje, że brak przewidzenia rezerwy dla transportu publicznego na etapie projektu, powoduje znaczną nieefektywność tego środka transportu w trakcie użytkowania i brak możliwości poprawy tego stanu rzeczy. Jednocześnie prosimy o rozpoczęcie zmiany Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego w tym zakresie. Torowisko tramwajowe w ciągu Wiatraczna, Rieczna, Rozwadowskiego, Nowo-Trocka pozwoli na wytrasowanie linii tramwajowych w relacjach rondo Wiatraczna - Zielona Białoleka lub Rondo Wiatraczna — Żoliborz przez most Krasińskiego. Trasę tramwajową będzie można skomunikować z komunikacją kolejową (przystanek Wiatraczna, ew. powiązanie z linią nr 21, linią nr 9), oraz II linią metra i planowaną linią tramwajową do Żabek.</p>		
177	15.12.2017	<p>Moje uwagi do projektu Obwodnicy Śródmieścia</p> <p>Uwagi do jakości przedstawionych materiałów i procesu konsultacji</p> <p>1. Udostępnione w ramach konsultacji materiały nie zawierają istotnych informacji np. o szerokości poszczególnych jezdni, pasów dzielących, odległości jezdni od budynków. Brak przekrojów poprzecznych i podłużnych.</p> <p>2. Brak informacji o mierzalnych rezultatach projektu (np. skrócenie drogi / czasu przesiadki w poszczególnych węzłach).</p> <p>3. Projekt nie spełnia wymogów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Wykonawca dokumentacji zlekceważył np. kluczowe dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu wymogi dotyczące lokalizacji azylów na przejściach dla pieszych czy warunków widoczności na przejazdach dla rowerzystów, a jeden z projektowanych przystanków autobusowych będzie całkowicie niedostępny dla osób z ograniczeniami mobilności. Przykładowe naruszenia przepisów wymienione w uwagach szczegółowych.</p> <p>4. Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia w projekcie miały być przewidziane rozwiązania w zakresie węzłów i skrzyżowań, które ułatwią ruch pieszy pomiędzy przystankami różnych środków komunikacji publicznej. Tymczasem przedstawiona</p>	<p>1. uwaga częściowo do dalszych analiz</p> <p>2. uwaga częściowo do dalszych analiz; uwaga nieuwzględniona</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>1. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. i 5. uwagi do dalszych analiz</p>	<p>1. Całość przebiegu obwodnicy śródmiejskiej posiada przekrój 2x2, natomiast bus pas w ciągu obwodnicy został przewidziany na odcinku o największym prognozowanym natężeniu ruchu, tj. od skrzyżowania ulic Szaserów/Dwernickiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską. 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.</p> <p>2. 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. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.</p> <p>3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>4. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu</p>

	<p>koncepcja np. na rondzie Wiatraczna wydłuża drogę przejścia z pętli tramwajowej na autobusową, a w rejonie węzła z ul. Radzywińska drogi przejścia między przystankami wynosić będą nawet 750 m (1600 m dla osób z ograniczeniami mobilności).</p> <p>Wnoszą o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Usunięcie wskazanych nieprawidłowości. 2. Przedstawienie kilku wariantów rozwiązania ronda Wiatraczna i węzła Radzywińska ze wskazaniem dróg przejścia pomiędzy przystankami w poszczególnych wariantach. 3. Przeprowadzenie ponownych konsultacji po opracowaniu nowej koncepcji. <p>Uwagi ogólne do projektu</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na odcinkach, na których Obwodnica ma przekrój 2x3 pasy ruchu, oraz na odcinku nad tunelem przewidzieć buspasy z elementami geometrii utrudniającymi korzystanie z nich przez pojazdy nieuprawnione (np. zaprojektować buspasy jako oddzielną jezdnię w pasie dzielącym). 2. Alternatywnie - ograniczyć przekrój z 2x3 do 2x2 pasów ruchu. Na odcinku nad tunelem ograniczyć przekrój do 1x2 pasów ruchu z pozostawieniem rezerwy na linię tramwajową po wschodniej stronie zwężonej jezdni. 3. Zapewnić szpalery drzew (zachowanie istniejących lub nasadzenie nowych) po obu stronach Obwodnicy. 4. Zapewnić ciągłość tras rowerowych po obu stronach Obwodnicy, z ewentualnym wyjątkiem dla odcinków na których możliwa jest bezkolizyjna zmiana strony (np. w przypadku podwieszania kładki pieszo-rowerowej pod estakadę nad torami kolejowymi – patrz uwagi szczegółowe). 5. Zachować budynki ujęte w gminnej ewidencji zabytków, które nie kolidują z jezdniami głównymi. W przypadku obiektów kultu religijnego istnieje możliwość ich przesunięcia. <p>Odcinek Grenadierów – rondo Wiatraczna</p> <p>Odcinek zaprojektowany jest w sposób nieracjonalnie gospodarujący przestrzenią, ze szkodą dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków akustycznych. Szerokie pasy dzielące między jezdniami głównymi, a także między jezdniami głównymi a zbierająco-rozprowadzającymi powodują nadmierne przysunięcie jezdni do zabudowy. Zwiększy to uciążliwość drogi dla okolicznych mieszkańców, spowoduje nadmierną wycinkę drzew oraz brak miejsca na poprawne rozwiązania piesze i rowerowe (ograniczenia widoczności na wlotach dróg lokalnych, niezachowana skrajnia między drogą dla rowerów a jezdnią).</p> <p>Wnoszą o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zwiększyć pas dzielący al. Stanów Zjednoczonych na całym odcinku objętym projektem. Pozwoli to poprawić efektywność sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Grenadierów, odsunąć jezdnię od zabudowy, zachować część szpalerów drzew, ograniczyć uciążliwości związane z ruchem drogowym (hałas, zanieczyszczenie powietrza), poprawić warunki widoczności na wlotach ulic lokalnych. Jezdnie zbierająco-rozprowadzające należy zlokalizować na tunelu. 2. Doprojektować przejście dla pieszych przez jezdnie lokalne obwodnicy nad podziemnym wylotem z tunelu (w rejonie ul. Garibaldięgo). Przeniesienie jezdni głównych do tunelu powinno służyć ograniczeniu efektu bariery, jaki stwarza al. Stanów Zjednoczonych. 3. Zachować istniejące szpalery drzew po obu stronach al. Stanów Zjednoczonych. 4. Zapewnić wymagany trójkąt widoczności na przejeździe dla rowerzystów przez wlot ul. Garibaldięgo. 5. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty ulic lokalnych (Garibaldięgo, Stoicka) zaprojektować jako wyniesione. 6. Zapewnić pas dzielący między drogą dla rowerów a jezdnią, umożliwiając zlokalizowanie znaków drogowych, wygrodzień itp. z zachowaniem skrajni zarówno samochodowej jak i rowerowej. Obecnie np. odcinek po stronie zachodniej na północ od ul. Garibaldięgo nie zapewnia skrajni wymaganej warunkami technicznymi dróg publicznych. Rondo Wiatraczna Rozwiązanie ronda, w dużej mierze powielające stan obecny, jest niezgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami. Ponadto projektant nie wykonał zleconego mu zadania skrócenia drogi przy przesiadkach np. z pętli tramwajowej na autobusową. Poprawne rozwiązanie ronda może wymagać poszerzenia zakresu 	<p>6. uwaga do dalszych analiz</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. i 2. uwagi do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 5. i 6. uwaga do dalszych analiz <ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga uwzględniona 3. uwaga uwzględniona 4. i 5. Uwagi do dalszych analiz 6. uwaga do dalszych analiz <ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga poza zakresem konsultacji 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga nieuwzględniona 6. uwaga nieuwzględniona 7. uwaga nieuwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwaga nieuwzględniona 10. uwaga do dalszych analiz 11. uwaga uwzględniona 12. uwaga nieuwzględniona <ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga do dalszych analiz 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga częściowo uwzględniona 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga nieuwzględniona 6. 7. i 8. uwagi do dalszych analiz 9. uwaga uwzględniona 10. uwaga 	<p>rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>5. Rozwiązania projektowe będą w jak najmniejszym stopniu ingerowały w budynki wpisane do GEZ. Obiekty kultu religijnego zostaną przesunięte.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldięgo; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Wszystkie przejścia i przejazdy posiadały będą wymaganą widoczność oraz spełniały warunki bezpieczeństwa ruchu. 2. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych. 3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 4. i 5. Wszystkie przejścia i przejazdy posiadały będą wymaganą widoczność oraz spełniały warunki bezpieczeństwa ruchu. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych. 6. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu rowerowego na terenie m.st. Warszawy. 1. i 2. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. 3. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. 4. Układ chodników na rondzie wynika z planów przebudowy pętli tramwajowej obejmujących także budowę dodatkowych przystanków. Pętla autobusowa zgodnie ze stanowiskiem Zarządu Transportu Miasta ma być zachowana w dotychczasowej lokalizacji. 5. i 6. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu rowerowego na terenie m.st. Warszawy. 1. Z uwagi na przyjęte rozwiązania tunelu drogowego oraz z uwagi na warunki widoczności i konieczność budowy dwóch niezależnych obiektów mostowych nad układem torowym szerokość pasa dzielącego jest optymalna. 2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 3. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską. 4. 5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 6. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 1. Przebudowa bocznic kolejowej jest poza zakresem inwestycji. 2. Z uwagi na przyjęte rozwiązania tunelu drogowego oraz z uwagi na warunki widoczności i konieczność budowy dwóch niezależnych obiektów mostowych nad układem torowym szerokość pasa dzielącego jest optymalna. 3. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
--	---	---	---

	<p>projektu o odcinku ul. Waszyngtona i Grochowskiej.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wlot ulicy Waszyngtona jest niezgodny z dwoma przepisami rozporządzenia ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (§ 127 ust. 9 pkt 2 i 3). Na przejściu dla pieszych należy zaprojektować azyle w osi jezdni oraz między torowiskiem a jezdnią. 2. Zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach konieczne będzie osygnalizowanie wszystkich kolizji w obrębie skrzyżowania. Przy zawartym w projekcie zbliżonym do obecnego rozwiązaniu wlotu ul. Waszyngtona, sygnalizacja będzie skrajnie nieefektywna. Zasadne może być objęcie zakresem projektu przynajmniej 150-200 m ul. Waszyngtona, tak by łączyć w sposób mniej kolizyjny (alternatywnie: dalej idące przekształcenie ronda). 3. Projekt powinien objąć budowę drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Grochowskiej od ronda Wiatraczna w kierunku wschodnim na odcinku ok. 200 m, tak by połączyć projektowaną drogę dla rowerów na rondzie z jezdnią serwisową po północnej stronie ul. Grochowskiej. 4. W związku ze zmianą lokalizacji przejścia dla pieszych przez jezdnię ronda Wiatraczna, projekt wydłuża drogę przesiadek z pętli tramwajowej na pętlę autobusową. Zadaniem projektanta było skrócenie drogi przesiadek i należy wyegzekwować wykonanie zamówionej pracy. Jeśli okaże się to niemożliwe przy obecnej geometrii skrzyżowania, projektant powinien przeanalizować alternatywne rozwiązania (np. przeniesienie obu jezdni Obwodnicy na zachodnią stronę pętli tramwajowej i przysunięcie do siebie pętli autobusowej i tramwajowej, odwrócenie kierunku ruchu na pętli autobusowej itp.) 5. Należy zapewnić przestrzeń na akumulację rowerzystów przed przejazdami z sygnalizacją świetlną. Projekt nie zapewnia takiej przestrzeni np. w północno-zachodnim narożniku skrzyżowania Grochowska / Wiatraczna, po południowej stronie Grochowskiej, po południowej stronie ul. Waszyngtona, po wschodniej stronie al. Stanów Zjednoczonych – rowerzyści oczekujący na zielone światło będą blokować poprzeczny ruch pieszy i rowerowy. 6. Zapewnić pas dzielący między drogą dla rowerów a jezdnią, umożliwiającą zlokalizowanie znaków drogowych, wygrodzeń itp. z zachowaniem skrajni zarówno samochodowej jak i rowerowej. <p>pozytywnie oceniamy następujące elementy projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dodatkowe przejścia na środek ronda. 2. Przesunięcie przystanków tramwajowych w kierunku zachodnim na rondo z zapewnieniem dwustronnych dojazdów. 3. Przesunięcie przystanku autobusowego w kierunku południowym bliżej ronda. <p>uwagi do projektu w zakresie ronda Wiatraczna.</p> <p>Odcinek Grochowska – Szaserów</p> <p>Mimo, że obwodnica prowadzona jest na tym odcinku w tunelu, projekt tworzy istotną barierę dla ruchu pieszo i rowerowego na powierzchni. Obecnie przejście przez ul. Wiatraczną na odcinku Grochowska – Szaserów możliwe jest w 8 lokalizacjach, według przedstawionej koncepcji jest to możliwe zaledwie w jednej.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zwiększyć pasy dzielące między jezdniami Obwodnicy w rejonie ul. Szaserów, tak by odsunąć jezdnie od zabudowy i wygospodarować miejsce na szpalery zieleni po zewnętrznych stronach jezdni. 2. Należy doprojektować przejścia dla pieszych oraz łączniki rowerowe na skrzyżowaniach z Prochową, Paca i Niziną. 3. Łączniki rowerowe powinny być wytyczone w osi jezdni ulic lokalnych, gdyż w ulicach tych odbywa się na zasadach ogólnych jezdnią. Należy skorygować rozwiązanie łącznika w ul. Kobielskiej – zaprojektowane rozwiązanie generuje np. 4 dodatkowe punkty kolizji z ruchem samochodowym dla rowerzysty jadącego ze wschodu na zachód. 4. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty ulic lokalnych (Kobielska, Prochowa, Paca, Nizinna) należy zaprojektować jako wyniesione. 	<p>uwzględniona</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. i 2. uwagi do dalszych analiz 3. i 4. uwagi do dalszych analiz 5. uwaga uwzględniona <ol style="list-style-type: none"> 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. i 9. <p>uwagi do dalszych analiz</p>	<ol style="list-style-type: none"> 4. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu pieszo, niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. 5. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. Dojazd rowerowy do ul. Chrzanowskiego będzie odbywał się po jezdni lokalnej zachodniej. 6. Ograniczenia terenowe nie pozwalają na wygospodarowanie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wiatraczna Zachodniej. 7. Rozwiązanie ścieżki rowerowej na przecięciu z ulicą Wiatraczną Wschodnią zaprojektowane zostało o parametrach jak dla przecięcia ciągów rowerowych z jezdniami dróg i jest rozwiązaniem poprawnym. 8. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą skoordynowane z rozwiązaniami projektowymi stacji PKP Wiatraczna. 9. Z uwagi na zajętość terenu niezbędnego dla rozwiązań drogowych i prognozowany ruch rowerowy nie przewiduje się budowy dwustronnych ścieżek rowerowych na wiaduktach przechodzących przez tereny kolejowe. 10. Lokalizacja parkingów dla rowerów zostanie uzgodniona z ZDM. 11. Przewiduje się zapewnienie połączenia: pieszo i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych. 12. Ruch pieszy i rowerowy prowadzony będzie wspólnym obiektem z ruchem samochodowym. Jest to rozwiązanie optymalne pod względem technicznym i ekonomicznym. 1. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu pieszo i rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. 2. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. 3. Zostanie zaprojektowany przejazd rowerowy przez obwodnicę na zachodnim wlocie skrzyżowania z ul. Ks. Anny 4. Z uwagi na zajętość terenu niezbędnego dla rozwiązań drogowych i prognozowany ruch rowerowy nie przewiduje się budowy dwustronnych ścieżek rowerowych na wiaduktach na odcinku ul. Ks. Anny - Trasa Świętokrzyska. 5. Z uwagi na wysokość estakady projektowanej nad układem torowym Koźia Górka długość pochylni dla drogi rowerowej byłaby porównywalna z długością drogi rowerowej w przedstawionym wariantcie konsultacyjnym. 6. 7. i 8. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu pieszo i rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. 9. Zaprojektowany chodnik w rejonie Dźwińskiej zostanie zamieniony na ciąg pieszo-rowerowy. 10. Obiekt kultu religijnego zostanie przesunięty. 1. i 2. W związku z prowadzonymi obecnie przez Urząd m.st. Warszawy działaniami związanymi z ustaleniem przebiegu ul. Nowo-Ziemowita i rozwiązań tramwajowych w kierunku Żabek możliwość uwzględnienia postulatu zależna jest od wyników wyżej opisanych działań. 3. i 4. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszo oraz zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA. 5. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą uwzględniały pasy ruchu dla rowerów w ul. "małej" Radzywińskiej.
--	--	--	--

	<p>5. Na skrzyżowaniu z ul. Szaserów zapewnić miejsce na akumulację rowerzystów przez przejazdami, tak by rowerzyści oczekujący na zielone światło nie blokowali ruchu w kierunku poprzecznymi. Poprawić wzajemną widoczność pieszych i rowerzystów przy narożniku budynku Wiatraczna 23. W razie potrzeby odgiąć jezdnię ul. Szaserów w kierunku północnym.</p> <p>6. Przewidzieć szpalery drzew po obu stronach ul. Wiatracznej. Odcinek Szaserów – wiadukt nad torami kolejowymi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przebudować bocznice kolejową do szpitala zbliżając ją do torów linii kolejowej. Umożliwi to wydłużenie tunelu, przesunięcie wiaduktu w stronę północną i zmniejszenie rozmiarów skrzyżowania z ul. Szaserów. 2. Zwęzić pas dzielący między jezdniami obwodnicy, co pozwoli zaoszczędzić teren i odsunąć jezdnie od zabudowy. 3. Wybudować póttunele akustyczne przy wschodnim wylocie z tunelu celem poprawienia komfortu akustycznego mieszkańców okolicznych budynków. 4. Doprojektować bezpośrednie wejście na wiadukt nad torami z nowego osiedla przy ul. Chrzanowskiego. 5. Wydłużyć drogę dla rowerów po stronie wschodniej do wejścia na przystanek kolejowy i połączyć z drogą dla rowerów wzdłuż ul. Chrzanowskiego. 6. Zachować istniejący przejazd dla rowerzystów przez wlot ul. Chrzanowskiego i wydłużyć drogę dla rowerów wzdłuż ul. Wiatraczna Zachodnia do przystanku kolejowego. 7. Skorygować przebieg ulicy Wiatraczna Wschodnia, tak by możliwe było zachowanie poprawnych parametrów drogi dla rowerów z wiaduktu (prosty odcinek ok. 50 m za zjazdem, minimalne promienie łuków 20 m na płaskim). Alternatywnie: przysunąć ul. Wiatraczną Wschodnią do jezdni Obwodnicy, a drogę dla rowerów i chodnik sprowadzić na poziom gruntu odrębną kładką przechodzącą bezkolizyjnie nad Wiatraczną Wschodnią a następnie prowadzącą równoległe do niej po jej wschodniej stronie. 8. Doprojektować zejścia na peron przystanku kolejowego PKP Wiatraczna z przystanku autobusowych na wiadukcie obwodnicy (wg projektu przewidziano wyłącznie połączenie windą!) 9. Doprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie obwodnicy na wiadukcie nad torami kolejowymi. 10. Parking dla rowerów zlokalizować przy wejściu na przystanek kolejowy, a nie 100 m od niego. 11. Doprojektować zejście pieszo-rowerowe z wiaduktu nad torami kolejowymi (schody + pochylnie lewoskrętne w dół) w powiązaniu z przystankiem autobusowym (np. na żądanie), tak aby zapewnić obsługę komunikacyjną Koziej Górki. 12. Z informacji uzyskanych podczas konsultacji wynika, że jezdnia obwodnicy nad torami będzie znajdowała się wyżej niż wymaga tego skrajnia kolejowa. W związku z tym wskazane byłoby zaprojektowane ciągów pieszych i rowerowych jako podwieszane pod estakadą, analogicznie do np. mostu Łazienkowskiego. W takim przypadku wystarczający będzie jeden chodnik i jedna droga dla rowerów pod estakadą, pod warunkiem rozproszania ruchu pieszego i rowerowego na obu końcach na obie strony. <p>Skrzyżowanie z ul. Księżnej Anny</p> <p>Rozwiązania piesze i rowerowe na tym odcinku są substandardowe, brak części chodników i relacji rowerowych. Błędem jest niewykorzystanie zróżnicowania poziomu niwelety Obwodnicy Śródmiejskiej do bezkolizyjnego rozwiązania ruchu pieszego i rowerowego.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Doprojektować brakujące chodniki oraz ścieżki rowerowe po zachodniej stronie ul. Recznej i północnej stronie ul. Księżnej Anny. 2. Zaprojektować pas dzielący na czteropasowym odcinku ul. Księżnej Anny lub zmniejszyć liczbę pasów ruchu. Przekrój 1x4 nie zapewnia bezpieczeństwa ruchu drogowego. 3. Uzupełnić brakujące przejazdy dla rowerzystów na skrzyżowaniu Obwodnicy z ul. Księżnej Anny z zapewnieniem powierzchni akumulacji przed przejazdami. Alternatywnie rozwiązać ruch pieszy i rowerowy bezkolizyjnie, patrz niżej. 4. Doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej. Jednostronna droga dla rowerów możliwa byłaby do zaakceptowania w przypadku 	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. i 9. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
--	--	--

bezkolizyjnego rozwiązania rowerowego z powiązaniem na obie strony Obwodnicy.

5. Doprojektować bezpośrednią pochylnię łączącą drogę dla rowerów na/pod estakadą nad torami kolejowymi z ulicą Rzeczną i Zabraniecką w kierunku Rembertowa.

6. Alternatywnie A: rozwiązać ruch pieszy i rowerowy bez kolizji z ruchem samochodowym poprzez kładkę nad skrzyżowaniem wiążącą wszystkie kierunki ruchu . Należy zminimalizować różnice wysokości do pokonania w typowych relacjach (wzdłuż Obwodnicy, z Trasy Świętokrzyskiej w kierunku Rembertowa, z Wiatracznej w Rzeczną).

7. Alternatywnie B: rozwiązać ruch pieszy i rowerowych bez kolizji z ruchem samochodowym z przejściem i przejazdem w poziomie torów przez łącznicę kolejową oraz przejściem i przejazdem pod nasypem Obwodnicy Śródmiejskiej między ks. Anny a torami do Rembertowa.

8. W obu wariantach alternatywnych przystanki autobusowe na Obwodnicy powinny być zlokalizowane w miejscu, w którym niweleta jezdnii znajduje się ok. 1-1,5 m nad poziomem terenu, z dostępnością przez pochylnie i tunel w nasypie Obwodnicy.

9. Powiązać projektowany odcinek drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Rzeczej z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Zabranieckiej.

10. Na zieleniec znajdujący się na powiększonym pasie drogowym w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania Obwodnicy z ul. Księżnej Anny, należy przesunąć obiekt kultu religijnego z 1905 r. znajdujący się w obecnym pasie drogowym.

Przykładowe bezkolizyjne rozwiązanie ruchu pieszo-rowerowego w rejonie skrzyżowania z ul. ks. Anny – wariant w poziomie +1. Kładki pieszo-rowerowe łączące wiadukty nad torami krzyżują się nad skrzyżowaniem Obwodnicy z ul. ks. Anny, pochylnie łączą kładkę wschodnią z drogami dla rowerów w ul. Rzeczej i w kierunku Rembertowa.

Przykładowe bezkolizyjne rozwiązanie ruchu pieszo-rowerowego w rejonie skrzyżowania z ul. ks. Anny – wariant w poziomie 0. Wymaga zachowania przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów przez łącznicę kolejową w poziomie torów. Komplet relacji obsługiwany jest dzięki przejazdom pod estakadami Obwodnicy.

Odcinek Trasa Świętokrzyska – mała Radzyńska

Lokalizacja skrzyżowania Obwodnicy z Trasą Świętokrzyską jest nieoptymalna i bez perspektyw kontynuacji, na co zwracano uwagę już w 2008 r. Warto rozważyć przebudowę końcowego odcinka Trasy Świętokrzyskiej, co będzie kosztowne, ale mniej niż konieczność późniejszej przebudowy zarówno Trasy jak i Obwodnicy.

1. Rozważyć zamknięcie wlotu Trasy Świętokrzyskiej w obecnej lokalizacji (z pozostawieniem tuneli pieszo-rowerowych i tramwajowego) i wykonanie końcowego odcinka Trasy Świętokrzyskiej (od ul. Objazdowej do Obwodnicy) w nowym przebiegu, tak by łączyła się z ul. Księżnej Anny.

2. Alternatywnie: przełożyć jezdnię zachodnią Trasy Świętokrzyskiej do środkowego tunelu pod torami kolejowymi, tak by uniknąć ponownej przebudowy skrzyżowania podczas budowy trasy tramwajowej w przedłużeniu ul. Kawęczyńskiej.

3. Doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej.

4. Doprojektować łącznik z ww. drogi dla rowerów do drogi serwisowej z wjazdem od „małej Radzyńskiej” (tworząc połączenie drogi dla rowerów wzdłuż obwodnicy z infrastrukturą rowerową w ul. Radzyńskiej).

5. Dowiązać infrastrukturę rowerową w „małej Radzyńskiej” do istniejących pasów ruchu dla rowerów w tej ulicy.

Węzeł Radzyńska

Projektant nie wywiązał się z zadania zaprojektowania dogodnych przesiadek pomiędzy różnymi środkami komunikacji w węźle. W niektórych przypadkach drogi przejścia między przystankami wynosić będą nawet 750 m i wymagać będą czterokrotnego pokonywania schodów. Osoby z ograniczeniami mobilności będą musiały pokonać nawet 1600 m! Jeden z projektowanych przystanków ma być całkowicie niedostępny dla „wózkowiczów”. Dodatkowo projektant przewiduje likwidację istniejącego chodnika po południowej stronie Radzyńskiej, co oznacza, że w wyniku realizacji inwestycji pokonanie torów kolejowych będzie utrudnione zamiast ułatwione. Przesiadka z PKP Stalowa na autobusy na "małej Radzyńskiej" w kierunku Ząbkowskiej: odległość w linii prostej: 200 m; droga

		<p>przejścia wg projektu: 450 m + 2x schody lub 1600 m bez schodów. Konieczne jest całkowite przeprojektowanie węzła, w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Doprojektować parę przystanków autobusowych w al. Solidarności pod wiaduktem kolejowym lub pod wiaduktem obwodnicy (obsługujące przesiadkę na przystanek kolejowy PKP Stalowa oraz na autobusy jadące obwodnicą). [A1, A2] 2. Należy zaprojektować naziemne przejście dla pieszych przez al. Solidarności w rejonie wiaduktu kolejowego, tak by umożliwić przejście między peronami przystanku kolejowego PKP Stalowa i przystankiem autobusowym w kierunku Zacisza [A2] bez konieczności trzykrotnego pokonywania różnicy wysokości. 3. Nie likwidować chodnika po południowej stronie „dużej Radzywińskiej”, a przeciwnie przedłużyć go do ww. przystanku autobusowego [A2]. Obok chodnika doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie ciągu „duża Radzywińska” – al. Solidarności w zakresie objętym projektem. 4. Doprojektować bezpośrednią pochylnię pieszo-rowerową łączącą południową stronę „dużej Radzywińskiej” z wiaduktem Obwodnicy. 5. Zamiast pary przystanków autobusowych na Obwodnicy „w szczerym polu” i nieobsługiwanych przez autobusy kursujące w relacjach skrajnych należy zaprojektować dwie pary: a) Jedną na wiadukcie nad ul. Radzywińską i torami kolejowymi (z 4 zejściami z każdego przystanku – na obie strony „małej Radzywińskiej” i „dużej Radzywińskiej”), obsługującą przesiadki na autobusy m.in. w al. Solidarności czy w „małej Radzywińskiej” – Księcia Ziemowita. [A3, A4] b) Drugą w rejonie północnego wyjścia z przystanku PKP Stalowa, obsługującą przesiadki na pociąg i znajdującą się w strefie dojścia z osiedli mieszkaniowych po obu stronach torów. [A5, A6] 6. Należy zaprojektować przejście dla pieszych przez Obwodnicę w rejonie północnego wyjścia z przystanku PKP Stalowa [A5-A6]. Przejście można wykonać jako bezkolizyjne w poziomie gruntu w przypadku prowadzenia Obwodnicy na nasypie. 7. Doprojektować tunel pieszo-rowerowy pod łącznicami Obwodnicy z Radzywińską, tak by zachować ciągłość trasy rowerowej po północnej stronie Obwodnicy. 8. Przeprojektować skrzyżowanie ul. Radzywińskiej z łącznicami do Obwodnicy, tak by w większym stopniu kierowało ruch na Obwodnicę. Wg projektu do skrzyżowania przewidziany został jedynie jeden pas (i to w relacji skrajnej), podczas gdy do placu Wileńskiego kierują trzy pasy ruchu na wprost. Należy odgiąć ul. Radzywińską i odwrócić skrzyżowanie typu „T”, tak by na Obwodnicę prowadziły pasy na wprost, a do placu Wileńskiego trzeba było skręcić w lewo. 9. Rozdzielić ruch pieszy i rowerowy po północnej stronie al. Solidarności pod wiaduktem kolejowym. Obecne rozwiązanie – wspólny ciąg pieszo-rowerowy – będzie niewystarczające i bardzo konfliktowe, gdy na ten ciąg prowadzić będą wyjścia z przystanku kolejowego PKP Stalowa. 		
178	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • przedłużyć ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas ograniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldi; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych

		<ul style="list-style-type: none"> zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 		<p>uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
179	15.12.2017	<p>Uwagi Miasta Żąbki do projektu "Obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ronda Wiatraczna do węzła Żaba" w ramach prowadzonych konsultacji społecznych. Uwagi dotyczą odcinka przebiegającego przez teren Targówka Przemysłowego. Na wstępie pragniemy zapewnić, że popieramy budowę drogowych ciągów obwodowych wyższych klas technicznych po prawej stronie Wisły. Przez brak alternatywy dla ul. Targowej tych rozwiązań przez miasto Żąbek przejeżdża tranzytem ruch międzydzielnicowy znacznie pogarszając warunki środowiskowe i pogarszając jakość życia w naszym mieście. Kongestia wywołana tym ruchem paraliżuje transport zbiorowy na terenie miasta m.in. utrudnia i wydłuża czas dojazdu autobusu z południa Żąbek do stacji kolejowej który czasem sięga nawet 30 minut. Z niecierpliwością oczekujemy realizacji planowanych od dziesięcioleci: Wschodniej Obwodnicy Warszawy, Trasy Olszynki Grochowskiej, obwodnicy śródmieścia, mostu Krasińskiego czy ul. Nowo-Trockiej, które w znaczący sposób odciążą by układ drogowy Żąbek. Jednocześnie zależy nam aby projektowane rozwiązania były jak najlepsze i jak najefektywniejsze, dlatego przekazujemy nasze uwagi do zaprezentowanego projektu. Przedstawione rozwiązanie projektowe nie przewiduje dogodnego wjazdu i zjazdu na/z obwodnicy śródmiejskiej z ul. Ziemowita. Ruch pojazdów od strony osiedla Wilno, jest kierowany na ul. Radzywińską w stronę ul. Żąbkowskiej. Wjazd możliwy jest jedynie bardzo okrężną trasą przez skrzyżowanie z ul. Ks. Anny przez zakorkowane rondo na skrzyżowaniu ul. Ziemowita, ul. gen. Rozwadowskiego i ul. Rzecznej i kolejne rondo na skrzyżowaniu Rzecznej i ks. Anny. Takie rozwiązanie wmusza dłuższą drogę dojazdu do obwodnicy, generuje dodatkowy ruch i doprowadza do emisji większej ilości zanieczyszczeń. Realizacja takiego projektu sprawi, że więcej kierowców zamiast jazdę obwodnicą będzie wybierało jazdę w kierunku ul. Targowej. Ponadto wszystkie powiązania z układem lokalnym na terenie Targówka przemysłowego - z ul. ks. Anny i z ul. Kijowską (Trasą Świętokrzyską) są zaprojektowane jako kolizyjne, co oznacza, że wloty poprzeczne będą dyskryminowane przez programy sygnalizacji świetlnej i przepustowość tych powiązań będzie bardzo mała. To oznacza, że układ drogowy Targówka Przemysłowego będzie nadal permanentnie zakorkowany i realizacja inwestycji w przedstawionej formie w żadne sposób nie umożliwi usprawnienia transportu publicznego w relacji z terenem Żąbek i Targówka w kierunku centralnym. Jest dla nas niezrozumiałym niezaprojektowanie w projekcie obwodnicy wylotu przedłużenia Trasy Świętokrzyskiej w kierunku wschodnim, jest to przebieg planowanej w dokumentach planistycznych Warszawy i Mazowsza ul. Nowo-Ziemowita, a także nie przewidzenie rezerwy pod linię tramwajową do Żąbek. To powiązanie drogowe i tramwajowe jest pilnie potrzebne w kontekście nowych inwestycji mieszkaniowych realizowanych na terenie Targówka Przemysłowego, Żąbek oraz Rembertowa na terenach poprzemysłowych przy ul. Chełmżyńskiej. Bez niego nie będzie możliwości efektywnie obsłużyć powstającej zabudowy komunikacją publiczną. Samorząd Województwa warunkuje rozpoczęcie prac nad nowym śladem drogi 634 (ul. Nowo-Ziemowita) na terenie Żąbek od rozpoczęcia prac nad przedłużeniem Trasy Świętokrzyskiej na terenie Warszawy w stronę granicy z Żąbkami. Miasto Żąbki z dużym wysiłkiem, kosztem ograniczenie innych inwestycji pozyskało i nadal pozyskuje niezbędne grunty przewidziane w planie zagospodarowania i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania pod budowę ul. Nowo-Ziemowita i linii tramwajowej do Żąbek. Brak przewidzenia w projekcie obwodnicy budowy wschodniego wlotu na węzeł z Trasą Świętokrzyską oznacza odłożenie realizacji tych bardzo potrzebnych inwestycji na długie lata. W związku z powyższym wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> Zaprojektowanie w ramach przygotowywanego projektu powiązania ul. Ziemowita z ul. 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji uwaga nieuwzględniona uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji 	<ol style="list-style-type: none"> Budowa ul. Nowo-Ziemowita jest poza zakresem obszarowym inwestycji. Przebudowa ronda na skrzyżowaniu ulic ks. Ziemowita, Rzecznej, gen. Rozwadowskiego znajduje się poza zakresem obszarowym inwestycji. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Góra po drugiej stronie Zaprezentowane na konsultacjach rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają prowadzenie komunikacji publicznej.

		<p>Kijowską (ciąg Nowo-Ziemowita wraz z wykształceniem rezerwy pod linię tramwajową) czyli przedłużenia Trasy Świętokrzyskiej — takie rozwiązanie było rekomendowane w opracowaniu „Analiza rozwiązania problemów transportowych dzielnicy Targówek” - Transeko 2017 r.</p> <p>2. Objęcie zakresem projektu przebudowy ronda na skrzyżowaniu ulic: ks. Ziemowita, Recznej i gen. Rozwadowskiego.</p> <p>3. Doprojektowanie odkolizyjnienia ciągu głównego obwodnicy na skrzyżowaniach projektowanej obwodnicy z ul. ks. Anny i z ul. Kijowską.</p> <p>4. Zaprojektowania rozwiązań, które poprawią funkcjonowanie transportu zbiorowego na układzie drogowym Targówka Przemysłowego.</p>		
180	15.12.2017	<p>W związku z konsultacjami społecznymi dot. projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej, zgłaszam następujące uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach. • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas. • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową. • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni. • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas. • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212. • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew. • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa. 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazd rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
181	15.12.2017	<p>Jako mieszkanka osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozważenie następujące punkty odnośnie projektu obwodnicy. Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorową egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miasto doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć. Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które plany posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>

		interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.		
182	15.12.2017	Chciałabym podpisać się pod wnioskiem o poprowadzenie ulicą Wiatraczną (obok ulicy Chrzanowskiego) tunelu podziemnego, którym ma biec obwodnica. Zależy mi na ciszy i spokoju, a mam dwoje małych dzieci.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
183	15.12.2017	Jako mieszkanka Pragi Południe nie zgadza się na wybudowanie obwodnicy mającej biec m.in. przez ul Wiatraczną. Obecne plany nie uwzględniają nawet nowo wybudowanych osiedli m.in. osiedla Praha. Zatem nie uwzględniają potrzeb mieszkańców. Poprowadzenie estrady nad torami przyczyni się do znacznego pogorszenia jakości życia okolicznych mieszkańców. Dlatego żądam nowego planu obwodnicy z uwzględnieniem nowo powstałych osiedli oraz poprowadzenia tunelu obwodnicy na odcinku Wiatracznej aż za tory kolejowe. Liczę na to że miasto uwzględni głos mieszkańców.	uwaga nieuwzględniona	Budowa tunelu na całym odcinku ul. Wiatracznej tj. do terenów PKP ze względu na uwarunkowania terenowe, nie jest możliwa przy założeniu przekraczania układu kolejowego wiaduktem; rozwiązania obwodnicy w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochylenia podłużnego jezdni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdni głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Lokalizacja inwestycji jest zgodna z korytarzem Obwodnicy wskazanym w Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy oraz w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu Ronda Wiatraczna cz. I. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane.
184	15.12.2017	W przedstawionym na państwa stronie projekcie, zauważyłem że pominięto w rozważaniach szybko rozwijające się osiedla przy Chrzanowskiego. Ulica Chrzanowskiego została przedzielona na dwie części a jedną możliwością przejścia pieszego jest trasa do ulicy Szaserów. pod estakadami trasy powinien znajdować się chodnik łączący obie strony ulicy. W projekcie ekranów pominięto nowo wybudowane budynki mieszkalne na osiedlu Młoda Praga. Ekranu powinny zostać przedłużone do linii kolejowej. Lokalizacja przystanku bezpośrednio pod estakadami jest problematyczna- na planie nie widać przejścia między nim a osiedlami mieszkalnymi. Przesunięcie przystanku w stronę osiedla Osiedle Praha poprawiłoby dostępność oraz poczucie bezpieczeństwa pasażerów. Na schemacie nie są widoczne schody łączące przystanki autobusowe ze stacją PKP Wiatraczna.	1. uwaga uwzględniona 2. uwaga zgodna z rozwiązaniami przedstawionymi na konsultacjach 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz	1. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 2. Przedstawione na konsultacjach rozwiązania uwzględniały przejście dla pieszych pod planowanym wiaduktem. 3. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 4. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.
185	15.12.2017	W ramach konsultacji społecznych przesyłam swoje uwagi w związku z przygotowaniem do budowy obwodnicy śródmiejskiej. 1. Możliwie szybko zdobyć decyzję środowiskową dla inwestycji aż do węzła Żaba i kontynuować przygotowania do niej, w celu oddania obydwu brakujących odcinków (Wiatraczna-Radzymińska i Radzymińska-Żaba) w tym samym czasie. 2. Zmienić kształt węzła na wysokości ulicy Radzymińskiej – węzeł powinien kierować domyślnie od strony Marek na obwodnicę w stronę Mostu Gdańskiego. Inne relacje też powinny być dostępne, ale w mniejszym stopniu. Konieczne jest zadbanie o wszystkie relacje piesze i rowerowe, w tym wygodne przesiadki na pobliskie przystanki. 3. Rozważyć przyszłe powiązanie drogi z ulicą Kozia Górka oraz fragmentem ulicy Wiatraczna położonej po północnej stronie linii kolejowej nr 7. 4. Przedstawić alternatywne rozwiązania przekroczenia torów kolejowych na północ od ulicy Szaserów – tunel, otwarty wykop, przeniesienie torów na wykop i budowę drogi w	1. uwaga poza zakresem konsultacji 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga nieuwzględniona 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga nieuwzględniona 7. uwaga poza zakresem	1. Budowa obwodnicy śródmiejskiej na odcinku węzeł Radzymińska do węzła "Żaba" jest poza zakresem inwestycji. 2. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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 S.A. 3. Z uwagi na charakter terenu i jego przeznaczenie - teren techniczny metra- nie jest uzasadnione zapewnienie łącznicy pomiędzy Kozią Górką a obwodnicą śródmiejską. Przewiduje się natomiast zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego w formie ustalanej na dalszym etapie prac projektowych. 4. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul.

	<p>poziomie zero. Niezależnie od przyjętego rozwiązania należy je zaprojektować tak, aby w przyszłości umożliwić wygodne przesiadki między przystankami autobusowymi a planowanymi przystankami kolejowymi, które muszą być dostępne także dla osób z ograniczoną mobilnością.</p> <p>5. Przeanalizować możliwość stworzenia parkingu „Parkuj i jedź” przy przyszłym przystanku kolejowym na linii rembertowskiej.</p> <p>6. Przedstawić informację na temat lokalizacji wyrzutni spalin (z filtrami) nad tunelem.</p> <p>7. Już dziś uwzględnić skrzyżowania z innymi prawdopodobnymi połączeniami drogowymi poprowadzonymi przez tory – jak np. na wysokości ulicy Podskarbińskiej.</p> <p>8. Rozważyć utworzenie skrzyżowania na Rondzie Wiatraczna w lewo, tj. by jadąc z Grochowskiej od strony Marsa móc skierować się np. do alei Stanów Zjednoczonych.</p> <p>9. Warto przeanalizować kwestię dodatkowych wjazdów i wyjazdów z tuneli na północ od ulicy Grochowskiej oraz na południe od ciągu ulic Dwernickiego-Szaserów. Połączenia takie umożliwiłyby bezpośredni wjazd na obwodnicę (i wyjazd z niej) bez potrzeby przejazdu ulicą Wiatraczną na powierzchnię. Wydaje się, że w związku z budową tunelu należy szukać takiego rozwiązania, które pozwoli zachować dotychczasową (lub maksymalnie zbliżoną do dotychczasowej) skalę ulicy Wiatraczna. Uniknie się tym samym dublowania rozbudowanej infrastruktury drogowej, a ulica Wiatraczna pozostanie drogą lokalną z ruchem uspokojonym, z wszelkimi możliwymi przejściami dla pieszych, przystankami komunikacji miejskiej maksymalnie zbliżonymi do skrzyżowania oraz wszelkimi możliwymi lewoskrętami i przelotami ulic poprzecznych. Przy poprowadzeniu jezdni środkiem pasa drogowego (czyli nad tunelem), po jego bokach pozostanie bardzo dużo przestrzeni na chodniki, przystanki, drogi rowerowe i zieleń.</p> <p>10. Uwzględnić planowane przez Zarząd Dróg Miejskich budowy dróg rowerowych w ciągu Szaserów i Dwernickiego.</p> <p>11. Jezdnie na nowej ulicy Wiatracznej zaprojektować możliwie wąskie.</p> <p>12. Należy podjąć wszelkie możliwe starania, by zapobiec przerwaniu ciągłości lokalnych połączeń w relacji wschód-zachód położonych na północ od Ronda Wiatraczna. Nie do zaakceptowania jest sytuacja, w której budowa tunelu spowodowałaby podobne skutki, jak prowadzenie trasy na powierzchni, tzn. faktycznie rozdzielenie dwóch części dzielnicy.</p> <p>13. Przy projektowaniu przejść dla pieszych na Rondzie Wiatraczna konieczne jest uwzględnienie lokalizacji przystanków autobusowych i tramwajowych. Tak duża przebudowa powinna skutkować raczej redukcją dystansu, którą pokonuje pieszy między przystankami, a nie jego zwiększeniem. To powinna być okazja do poprawy warunków przesiadania się, co może zachęcić kolejne osoby do wybierania komunikacji zbiorowej zamiast indywidualnej.</p> <p>14. Konieczne jest również wytyczenie azylu pieszego na przejściu dla pieszych przez aleję Waszyngtona, w pobliżu wlotu alei na Rondo Wiatraczna. Do rozważenia jest także uruchomienie w tym miejscu sygnalizacji świetlnej.</p> <p>15. Przeanalizować możliwość zbliżenia do siebie jezdni nowej drogi odchodzącej na północ od Ronda Wiatraczna.</p> <p>16. Jezdnie Alei Stanów Zjednoczonych nad tunelem projektować z możliwie wąskimi pasami. Przeprowadzenie głównej trasy w tunelu powinno być okazją do poszukiwania rozwiązań, które wykreują atrakcyjną i przyjazną przestrzeń publiczną na powierzchni.</p> <p>17. Przedstawić wariantowe rozwiązania dla węzła z ulicą Grenadierów. Dla każdego z rozwiązań zadbać o wszystkie relacje piesze i rowerowe.</p> <p>18. Zaplanować inwestycję w taki sposób, by możliwe było dobudowanie brakującej relacji przy węźle z ulicą Ostrobramską, tj. umożliwiającej skręt w kierunku ronda Wiatraczna i ronda Żaba dla jadących Ostrobramską od strony ul. gen. Fieldorfa – pozwoli to zapobiec sytuacji, w której jednym z głównych dojazdów do obwodnicy śródmiejskiej stanie się ulica Grenadierów.</p> <p>19. Należy koniecznie zapobiec zbędnemu kilkakrotnemu przecinaniu się drogi dla rowerów z chodnikiem.</p> <p>20. Należy zachować ciągłość dróg rowerowych i ciągów pieszych wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Przy przejściach dla pieszych zostawiać miejsce, w którym piesi czekający na</p>	<p>konsultacji8. uwaga do dalszych analiz9 . uwaga nieuwzględniona 10. uwaga uwzględniona 11. uwaga do dalszych analiz 12. uwaga częściowo uwzględniona 13. uwaga do dalszych analiz 14. uwaga do dalszych analiz1 5. uwaga uwzględniona 16. uwaga do dalszych analiz 17. uwaga uwzględniona 18. uwaga poza zakresem konsultacji 19. uwaga do dalszych analiz 20. uwaga do dalszych analiz 21. uwaga do dalszych analiz2 2. uwaga poza zakresem konsultacji 23. uwaga poza zakresem konsultacji 24. uwaga poza zakresem konsultacji 25. uwaga nieuwzględniona 26. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 27. uwaga poza zakresem konsultacji28. uwaga nieuwzględniona 29. uwaga poza zakresem konsultacji 30. uwaga poza zakresem konsultacji 31. uwaga poza zakresem konsultacji</p>	<p>Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>5. Ewentualna lokalizacja parkingu "Parkuj i jedź" będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>6. W zaproponowanych rozwiązaniach zakłada się zastosowanie systemu wentylacji wzdłużnej tj. zamontowanie wentylatorów strumieniowych montowanych do stropu tunelu. Nie przewiduje się systemu wentylacji poprzecznej (tj. systemu wentylatorów i filtrów w formie wentylatorni). Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.</p> <p>7. Ul. Podskarbińska znajduje się poza zakresem obszarem inwestycji.</p> <p>8. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>9. Takie rozwiązanie oznaczałoby zwiększenie zajętości terenu na cele drogowe oraz zwiększenie negatywnego oddziaływanie drogi na tereny sąsiadujące z planowaną inwestycją w związku z tym nie przewiduje się jego zastosowania.</p> <p>10. Dokumentacja projektowa obwodnicy śródmiejskiej będzie uwzględniała istniejące i planowane ścieżki rowerowe.</p> <p>11. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>12. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca.</p> <p>13. Ostateczna lokalizacja przystanków będzie wynikała z uzgodnień z ZTM i Tramwajami Warszawskimi. 1</p> <p>4. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>15. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie dosunięte.</p> <p>16. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>17. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>18. Węzeł z ul. Ostrobramską jest poza zakresem obszarem budowy obwodnicy.</p> <p>19. i 20. Dokumentacja projektowa obwodnicy będzie zgodna z obowiązującymi przepisami oraz obowiązującymi w m.st. Warszawa standardami projektowymi.</p> <p>21. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy</p> <p>22. Przedmiotem konsultacji są rozwiązania projektowe inwestycji a nie czasowa organizacja ruchu w trakcie prowadzenia robót budowlanych.</p> <p>23. Organizacja robót budowlanych będzie należała do wykonawcy robót, który zostanie wybrany w postępowaniu przetargowym.2</p> <p>4. Analizy natężenia ruchu zostały przeprowadzone na bazie warszawskiego modelu ruchu, opracowanego dla m. st. Warszawy w 2016 r. Model warszawski uwzględniła rozbudowę całej aglomeracji Warszawskiej tj. Warszawy oraz miast ościennych w różnych perspektywach czasowych. Analiza ruchu uwzględniła wzrost natężenia ruchu w całym obszarze aglomeracji.</p> <p>25. ZMID nie zamieszcza na stronie internetowej wniosków wraz z załącznikami o wydanie decyzji administracyjnych lecz wydane decyzje administracyjne; kompletna dokumentacja dotycząca postępowania w sprawie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest dostępna w organie prowadzącym postępowanie (RDOŚ).</p> <p>26. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój</p>
--	---	--	--

		<p>zielone światło mogłyby się gromadzić bez wchodzenia na drogę dla rowerów.</p> <p>21. Zadbać o pobliską zieleni (w tym nowe nasadzenia wzdłuż trasy) oraz o elementy małej architektury (jak np. estetyczne słupki), szczególnie w odniesieniu do Ronda Wiatraczna. Przyszłą kompensację przyrodniczą w postaci dodatkowych nasadzeń realizować możliwie blisko inwestycji.</p> <p>22. Opublikować informacje na temat skutków budowy w trakcie jej trwania – szczególnie w odniesieniu do funkcjonowania Ronda Wiatraczna oraz linii autobusowych i tramwajowych, które przebiegają przez jego teren.</p> <p>23. Rozważyć wywóz ziemi z wykopu koleją w celu ograniczenia ruchu ciężarówek z ziemią.</p> <p>24. Ustalić którądy poprowadzony będzie główny dojazd śmieciarek do rozbudowanej spalarni i którądy wywożone będą pyły po spalonych odpadach.</p> <p>25. Na stronie ZMID opublikować KIP, a w przyszłości także raport OOS.</p> <p>26. Uwzględnić opcję utworzenia buspasów wzdłuż całej inwestycji.</p> <p>27. Zabiegać o uchwalenie brakujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wzdłuż całej inwestycji (szczególnie rejon Koziej Górki).</p> <p>28. Zaplanować konkurs na zaprojektowanie przestrzeni nad tunelem na południe od Ronda Wiatraczna.</p> <p>29. Sprawdzić jakie Biuro Polityki Mobilności i Transportu ma postulaty w zakresie zmiany SUIKZP w temacie III linii metra – czy proponowany dotychczas przebieg ma zostać utrzymany?</p> <p>30. Poinformować opinię publiczną o tym jaka jest maksymalna przepustowość Mostu Łazienkowskiego.</p> <p>31. Przedstawić koncepcję zmian projektowanych dla alei Waszyngtona, alei Zielenieckiej, ulicy Grochowskiej, ulicy Zamoyskiego i ulicy Targowej, jakie mogłyby nastąpić po otwarciu obwodnicy śródmiejskiej.</p>		<p>dwujęzdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>27. Przedmiotem konsultacji są rozwiązania projektowe inwestycji a nie potrzeba uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>28. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez BAiPP.</p> <p>29. Przedstawione na konsultacjach rozwiązania obwodnicy uwzględniają budowę III linii metra.</p> <p>30. Przedmiotem konsultacji są rozwiązania projektowe inwestycji a nie przepustowość Mostu Łazienkowskiego.</p> <p>31. Przedmiotem konsultacji są rozwiązania projektowe inwestycji a nie koncepcja zmian ulic: Zamoyskiego, Targowej, al. Waszyngtona, al. Zielenieckiej, Grochowskiej.</p>
186	15.12.2017	<p>Uwagi część I główne do koncepcji obwodnicy śródmiejskiej na odcinku Grenadierów - Radzywińska</p> <p>1. Należy przesunąć kapliczkę z 1905 r. znajdującą się na rogu Zabranieckiej i Księżnej Anny o kilka metrów w stronę południowo-zachodnią. Kapliczka ta została ufundowana rzez mojego prapradziadka w 1905 r. Stanowiła ona centrum religijne osady Utrata. Najbliższym kościołem w tym czasie była obecna katedra praska i kościół na Ratuszowej. Dlatego bezwzględnie należy kapliczkę jedynie przesunąć na wygospodarowany w projekcie zieleniec.</p> <p>2. Zachować (przesunąć) kapliczkę znajdującą się w pobliżu skrzyżowania Zabranieckiej i Księcia Ziemowita</p> <p>3. Należy dążyć do zachowania budynków i obiektów wpisanych do gminnej ewidencji zabytków (GEZ) - Księżnej Anny 1, Księżnej Anny 14, bruk uliczny Ks. Anny, Grochowska 220, Wiatraczna 2, Wiatraczna 4, obiekty kolejowe.</p> <p>4. Należy przewidzieć inną formę skrzyżowania Radzywińskiej i Obwodnicy. Najlepszą propozycją jest przedstawiona przez Komisję Dialogu Przestrzennego ds. transportu (poniżej)</p> <p>5. Należy zachować przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przynajmniej przy Paca i Kobielskiej</p> <p>6. Droga rowerowa powinna znajdować się przy całości Obwodnicy (w pierwotnych koncepcjach była także od Birżańskiej do NowoChemicznej, w projekcie już brak)</p> <p>7. Skrzyżowanie Księcia Ziemowita i NowoChemiczna powinno uwzględniać możliwość zabudowy ślepych ścian.</p> <p>8. Rozwiązanie Trasa Świętokrzyska i Obwodnica powinno już odcelowo przewidywać lokalizację tramwaju i fazy światła dla tramwaju. Trzecia przebudowa i trzecia wersja układu drogowego (a w zasadzie czwarta) będzie defraudacją pieniędzy z premedytacją.</p> <p>9. Rozważyć możliwość włączenia Obwodnicy w starą jezdnię Zabranieckiej i NowoChemiczną w celu obsługi autobusami</p> <p>10. Należy rozważyć całkowicie inną koncepcję Ronda Wiatraczna i możliwość zamiany na</p>	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga uwzględniona</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga uwzględniona</p> <p>6. uwaga do dalszych analiz</p> <p>7. uwaga niezrozumiała</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga nieuwzględniona</p> <p>10. uwaga do dalszych analiz</p> <p>11. uwaga do dalszych analiz</p> <p>12. uwaga do dalszych analiz</p> <p>13. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>14. uwaga do dalszych analiz</p> <p>15. uwaga nieuwzględniona</p> <p>16. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Kapliczka zostanie przesunięta we wskazane miejsce.</p> <p>2. Kapliczka zostanie przesunięta we wskazane miejsce.</p> <p>3. Rozwiązania projektowe będą w jak najmniejszym stopniu ingerowały w budynki wpisane do GEZ.</p> <p>4. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>5. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów przez ul. Paca i Kobielską zostaną zaprojektowane.</p> <p>6. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>8. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>9. Proponowane rozwiązanie ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6, dlatego nie jest możliwe do zrealizowania.</p> <p>10. Zgodnie z wytycznymi ZTM pętla tramwajowa na rondzie Wiatraczna ma pozostać oraz zostać rozbudowana. Ukształtowanie istniejącej zabudowy oraz sąsiedztwo różnych systemów transportowych (szynowych i kołowych w tym planowanej trzeciej linii metra) nie pozwalają na wprowadzenie diametralnie różnych lub nowych rozwiązań na tym obszarze. Rozwiązania projektowe zostaną zaopiniowane przez BAiPP.</p> <p>11. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską</p>

	<p>skrzyżowanie w celu polepszenia i wytworzenia węzła przesiadkowego komunikacji zbiorowej. (propozycja w uwagach części II)</p> <p>11. W geometrii Obwodnicy Śródmiejskiej należy przewidzieć możliwość przebiecia dla tramwajów, pieszych i rowerzystów ciągu ulic Księcia Ziemowita - Łomżyńska, zgodnie z projektem planem dla Szmulowizny i Michałowa. Chodzi o zlokalizowanie jezdni obwodnicy w tym miejscu na poziomie dokładnie wynoszącym „0”.</p> <p>12. Wzdłuż Obwodnicy powinien zostać przewidziany szpaler drzew na całym odcinku po obu stronach.</p> <p>13. Rozwiązanie powinno uwzględnić możliwość realizacji w przyszłości niskim kosztem linii tramwajowej zgodnie z wykonaną koncepcją przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji (wzdłuż Wiatracznej oraz na estakadzie).</p> <p>14. Projekt obwodnicy musi uwzględniać planowane zagospodarowanie przestrzenne zgodnie z projektami mpzp: a) M.p.z.p. obszaru ograniczonego ulicami: Radzymińską, gen. T. Rozwadowskiego, Księcia Ziemowita, Naczelnikowską nr LXXVIII/2001/2014 z dnia 20.03.2014 ib) M.p.z.p. obszaru Targówka Fabrycznego w rejonie ulicy Księżnej Anny nr XCIII/2378/2014 z dnia 30.10.2014r. Układ ulic w rejonie Utraty powinien tworzyć urbanistyczną całość , a nie byle jaki układ bo teren miejski. Powinien także uwzględnić racjonalne wykorzystanie przestrzeni w rejonie ulicy Niesulickiej (wraz z usunięciem z projektu serwisówki).</p> <p>15. Należy przewidzieć inną organizację obsługi Proctor&Gamble poprzez zachowanie budynku Księżnej Anny 1, kapliczki, bruku. Można wjazd zrobić poprzez parking znajdujący się na terenie fabryki.</p> <p>16. Należy przewidzieć chodnik po obu stronach ulicy Księżnej Anny z bezwzględnym zachowaniem budynku Księżnej Anny 14.</p> <p>Uwagi część II</p> <p>Uwagi do jakości przedstawionych materiałów i procesu konsultacjiPo przeanalizowaniu przedstawionego do konsultacji społecznych projektu odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzymińskiej Stowarzyszenie Zielone Mazowsze stwierdza, że: 1. Udostępnione w ramach konsultacji materiały nie zawierają istotnych informacji np. o szerokości poszczególnych jezdni, pasów dzielących, odległości jezdni od budynków. Brak przekrojów poprzecznych i podłużnych. 2. Brak informacji o mierzalnych rezultatach projektu (np. skrócenie drogi / czasu przesiadki w poszczególnych węzłach). 3. Projekt nie spełnia wymogów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Wykonawca dokumentacji zlekceważył np. kluczowe dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu wymogi dotyczące lokalizacji azylów na przejściach dla pieszych czy warunków widoczności na przejazdach dla rowerzystów, a jeden z projektowanych przystanków autobusowych będzie całkowicie niedostępny dla osób z ograniczeniami mobilności. Przykładowe naruszenia przepisów wymienione w uwagach szczegółowych. 4. Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia w projekcie miały być przewidziane rozwiązania w zakresie węzłów i skrzyżowań, które ułatwią ruch pieszy pomiędzy przystankami różnych środków komunikacji publicznej. Tymczasem przedstawiona koncepcja np. na rondzie Wiatraczna wydłuża drogę przejścia z pętli tramwajowej na autobusową, a w rejonie węzła z ul. Radzymińską drogi przejścia między przystankami wynosić będą nawet 750 m (1600 m dla osób z ograniczeniami mobilności). Na niezgodność koncepcji z przepisami ogólnymi i opisem przedmiotu zamówienia zwracano uwagę już wcześniej, np. podczas posiedzenia Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu 17 maja 2017 r. z udziałem m.in. przedstawiciela Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych oraz dyrektora Biura Polityki Mobilności i Transportu, czy podczas spotkania w siedzibie ZMID 29 maja 2017 r. Niestety, zmarnowano pół roku, które upłynęły od tych spotkań, i nie poprawiono projektu. Powtarzający się problem niedostatecznego przygotowania inwestycji drogowych w Warszawie skutkuje m. in. opóźnieniami na etapie realizacji, niską jakością przestrzeni publicznej, wypadkami drogowymi i koniecznością wprowadzania poprawek od razu po oddaniu drogi do użytku.</p>	<p>a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>12. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>13. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>14. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą opiniowane przez BAIiPP.</p> <p>15. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie.</p> <p>16. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p>
--	--	--

		<p>Dlatego wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Usunięcie wskazanych nieprawidłowości. 2. Przedstawienie kilku wariantów rozwiązania ronda Wiatraczna i węzła Radzywińska ze wskazaniem dróg przejścia pomiędzy przystankami w poszczególnych wariantach. 3. Przeprowadzenie ponownych konsultacji po opracowaniu nowej koncepcji. <p>Uwagi ogólne do projektu</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na odcinkach, na których Obwodnica ma przekrój 2x3 pasy ruchu, oraz na odcinku nad tunelem przewidzieć buspasy z elementami geometrii utrudniającymi korzystanie z nich przez pojazdy nieuprawnione (np. zaprojektować buspasy jako oddzielną jezdnię w pasie dzielącym). 2. Alternatywnie - ograniczyć przekrój z 2x3 do 2x2 pasów ruchu. Na odcinku nad tunelem ograniczyć przekrój do 1x2 pasów ruchu z pozostawieniem rezerwy na linię tramwajową po wschodniej stronie zwężonej jezdni. 3. Zapewnić szpalery drzew (zachowanie istniejących lub nasadzenie nowych) po obu stronach Obwodnicy. 4. Zapewnić ciągłość tras rowerowych po obu stronach Obwodnicy, z ewentualnym wyjątkiem dla odcinków na których możliwa jest bezkolizyjna zmiana strony (np. w przypadku podwieszania kładki pieszo-rowerowej pod estakadę nad torami kolejowymi – patrz uwagi szczegółowe). 5. Zachować budynki ujęte w gminnej ewidencji zabytków, które nie kolidują z jezdniami głównymi. W przypadku obiektów kultu religijnego istnieje możliwość ich przesunięcia. <p>Odcinek Grenadierów – rondo Wiatraczna</p> <p>Odcinek zaprojektowany jest w sposób nieracjonalnie gospodarujący przestrzenią, ze szkodą dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków akustycznych. Szerokie pasy dzielące między jezdniami głównymi, a także między jezdniami głównymi a zbierająco-rozprowadzającymi powodują nadmierne przysunięcie jezdni do zabudowy. Zwiększy to uciążliwość drogi dla okolicznych mieszkańców, spowoduje nadmierną wycinkę drzew oraz brak miejsca na poprawne rozwiązania piesze i rowerowe (ograniczenia widoczności na wlotach dróg lokalnych, niezachowana skrajnia między drogą dla rowerów a jezdnią).</p> <p>Wnosimy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zwęzić pas dzielący al. Stanów Zjednoczonych na całym odcinku objętym projektem. Pozwoli to poprawić efektywność sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Grenadierów, odsunąć jezdnię od zabudowy, zachować część szpalerów drzew, ograniczyć uciążliwości związane z ruchem drogowym (hałas, zanieczyszczenie powietrza), poprawić warunki widoczności na wlotach ulic lokalnych. Jezdnie zbierająco-rozprowadzające należy zlokalizować na tunelu. 2. Doprojektować przejście dla pieszych przez jezdnie lokalne obwodnicy nad południowym wylotem z tunelu (w rejonie ul. Garibaldiiego). Przeniesienie jezdni głównych do tunelu powinno służyć ograniczeniu efektu bariery, jaki stwarza al. Stanów Zjednoczonych. 3. Zachować istniejące szpalery drzew po obu stronach al. Stanów Zjednoczonych. 4. Zapewnić wymagany trójkąt widoczności na przejeździe dla rowerzystów przez wlot ul. Garibaldiiego. 5. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty ulic lokalnych (Garibaldiiego, Stoicka) zaprojektować jako wyniesione. 6. Zapewnić pas dzielący między drogą dla rowerów a jezdnią, umożliwiającą zlokalizowanie znaków drogowych, wygrodzeń itp. z zachowaniem skrajni zarówno samochodowej jak i rowerowej. Obecnie np. odcinek po stronie zachodniej na północ od ul. Garibaldiiego nie zapewnia skrajni wymaganej warunkami technicznymi dróg publicznych. <p>Rondo Wiatraczna</p> <p>Rozwiązanie ronda, w dużej mierze powielające stan obecny, jest niezgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami. Ponadto projektant nie wykonał zleconego mu zadania skrócenia drogi przy przesiadkach np. z pętli tramwajowej na autobusową. Poprawne rozwiązanie ronda może wymagać poszerzenia zakresu projektu o odcinki ul. Waszyngtona i Grochowskiej. 1. Wlot ulicy Waszyngtona jest niezgodny z dwoma przepisami rozporządzenia ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo do dalszych analiz 2. uwaga częściowo do dalszych analiz; uwaga nieuwzględniona 3. i 5. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga częściowo uwzględniona 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. i 5. uwagi do dalszych analiz 6. uwaga do dalszych analiz 1. i 2. uwagi do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 5. i 6. uwaga do dalszych analiz 1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga uwzględniona 3. uwaga uwzględniona 4. i 5. Uwagi do dalszych analiz 6. uwaga do dalszych analiz 1. uwaga poza zakresem konsultacji 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga nieuwzględniona 6. uwaga nieuwzględniona 7. uwaga nieuwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwaga nieuwzględniona 10. uwaga do dalszych 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Całość przebiegu obwodnicy śródmiejskiej posiada przekrój 2x2, natomiast bus pas w ciągu obwodnicy został przewidziany na odcinku o największym prognozowanym natężeniu ruchu, tj. od skrzyżowania ulic Szaserów/Dwernickiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską. 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. 2. 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. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. 3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 4. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. 5. Rozwiązania projektowe będą w jak najmniejszym stopniu ingerowały w budynki wpisane do GEZ. Obiekty kultu religijnego zostaną przesunięte. 1. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. Wszystkie przejścia i przejazdy posiadały będą wymaganą widoczność oraz spełniały warunki bezpieczeństwa ruchu. 2. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych. 3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 4. i 5. Wszystkie przejścia i przejazdy posiadały będą wymaganą widoczność oraz spełniały warunki bezpieczeństwa ruchu. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych. 6. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu rowerowego na terenie m.st. Warszawy. 1. i 2. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. 3. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. 4. Układ chodników na rondzie wynika z planów przebudowy pętli tramwajowej obejmujących także budowę dodatkowych przystanków. Pętla autobusowa zgodnie ze stanowiskiem Zarządu Transportu Miasta ma być zachowana w dotychczasowej lokalizacji. 5. i 6. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków
--	--	--	---	--

	<p>publiczne i ich usytuowanie (§ 127 ust. 9 pkt 2 i 3). Na przejściu dla pieszych należy zaprojektować azyle w osi jezdni oraz między torowiskiem a jezdnią.</p> <p>2. Zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach konieczne będzie osygnalizowanie wszystkich kolizji w obrębie skrzyżowania. Przy zawartym w projekcie zbliżonym do obecnego rozwiązaniu wlotu ul. Waszyngtona, sygnalizacja będzie skrajnie nieefektywna. Zasadne może być objęcie zakresem projektu przynajmniej 150-200 m ul. Waszyngtona, tak by rozwiązać wlot w sposób mniej kolizyjny (alternatywnie: dalej idące przekształcenie ronda).</p> <p>3. Projekt powinien objąć budowę drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Grochowskiej od ronda Wiatraczna w kierunku wschodnim na odcinku ok. 200 m, tak by połączyć projektowaną drogę dla rowerów na rondzie z jezdnią serwisową po północnej stronie ul. Grochowskiej.</p> <p>4. W związku ze zmianą lokalizacji przejścia dla pieszych przez jezdnię ronda Wiatraczna, projekt wydłuża drogę przesiadek z pętli tramwajowej na pętlę autobusową. Zadaniem projektanta było skrócenie drogi przesiadek i należy wyegzekwować wykonanie zamówionej pracy. Jeśli okaże się to niemożliwe przy obecnej geometrii skrzyżowania, projektant powinien przeanalizować alternatywne rozwiązania (np. przeniesienie obu jezdni Obwodnicy na zachodnią stronę pętli tramwajowej i przysunięcie do siebie pętli autobusowej i tramwajowej, odwrócenie kierunku ruchu na pętli autobusowej itp.)</p> <p>5. Należy zapewnić przestrzeń na akumulację rowerzystów przed przejazdami z sygnalizacją świetlną. Projekt nie zapewnia takiej przestrzeni np. w północno-zachodnim narożniku skrzyżowania Grochowska / Wiatraczna, po południowej stronie Grochowskiej, po południowej stronie ul. Waszyngtona, po wschodniej stronie al. Stanów Zjednoczonych – rowerzyści oczekujący na zielone światło będą blokować poprzeczny ruch pieszy i rowerowy.</p> <p>6. Zapewnić pas dzielący między drogą dla rowerów a jezdnią, umożliwiający zlokalizowanie znaków drogowych, wygrodzeń itp. z zachowaniem skrajni zarówno samochodowej jak i rowerowej. Przykładowe rozwiązanie zamiany ronda Wiatraczna na skrzyżowanie z przeniesieniem obu pętli na wschodnią stronę skrzyżowania. Odcinek Grochowska – SzaserówMimo, że obwodnica prowadzona jest na tym odcinku w tunelu, projekt tworzy istotną barierę dla ruchu pieszego i rowerowego na powierzchni. Obecnie przejście przez ul. Wiatraczną na odcinku Grochowska – Szaserów możliwe jest w 8 lokalizacjach, według przedstawionej koncepcji jest to możliwe zaledwie w jednej.</p> <p>1. Zwięzić pasy dzielące między jezdniami Obwodnicy w rejonie ul. Szaserów, tak by odsunąć jezdnie od zabudowy i wygospodarować miejsce na szpalery zieleni po zewnętrznych stronach jezdni.</p> <p>2. Należy doprojektować przejścia dla pieszych oraz łączniki rowerowe na skrzyżowaniach z Prochową, Paca i Niziną. 3. łączniki rowerowe powinny być wytyczone w osi jezdni ulic lokalnych, gdyż w ulicach tych ruch odbywa się na zasadach ogólnych jezdnią. Należy skorygować rozwiązanie łącznika w ul. Kobielskiej – zaprojektowane rozwiązanie generuje np. 4 dodatkowe punkty kolizji z ruchem samochodowym dla rowerzysty jadącego ze wschodu na zachód.</p> <p>4. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty ulic lokalnych (Kobielska, Prochowa, Paca, Nizinna) należy zaprojektować jako wyniesione.</p> <p>5. Na skrzyżowaniu z ul. Szaserów zapewnić miejsce na akumulację rowerzystów przez przejazdami, tak by rowerzyści oczekujący na zielone światło nie blokowali ruchu w kierunku poprzecznymi. Poprawić wzajemną widoczność pieszych i rowerzystów przy narożniku budynku Wiatraczna 23. W razie potrzeby odgiąć jezdnię ul. Szaserów w kierunku północnym.</p> <p>6. Przewidzieć szpalery drzew po obu stronach ul. Wiatracznej. Odcinek Szaserów – wiadukt nad torami kolejowymi</p> <p>1. Przebudować bocznicę kolejową do szpitala zbliżając ją do torów linii kolejowej. Umożliwi to wydłużenie tunelu, przesunięcie wiaduktu w stronę północną i zmniejszenie</p>	<p>analiz</p> <p>11.uwaga uwzględniona</p> <p>12. uwaga nieuwzględniona</p> <p>1. i 2. uwagi do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwagi do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga uwzględniona</p> <p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. i 9. uwagi do dalszych analiz</p>	<p>dla ruchu rowerowego na terenie m.st. Warszawy.</p> <p>1. Z uwagi na przyjęte rozwiązania tunelu drogowego oraz z uwagi na warunki widoczności i konieczność budowy dwóch niezależnych obiektów mostowych nad układem torowym szerokość pasa dzielącego jest optymalna.</p> <p>2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową.</p> <p>3.Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską.</p> <p>4. 5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>6. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>1. Przebudowa bocznic kolejowej jest poza zakresem inwestycji.</p> <p>2. Z uwagi na przyjęte rozwiązania tunelu drogowego oraz z uwagi na warunki widoczności i konieczność budowy dwóch niezależnych obiektów mostowych nad układem torowym szerokość pasa dzielącego jest optymalna.</p> <p>3. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>4.Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>5. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. Dojazd rowerowy do ul. Chrzanowskiego będzie odbywał się po jezdni lokalnej zachodniej.</p> <p>6. Ograniczenia terenowe nie pozwalają na wygospodarowanie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wiatracznej Zachodniej.</p> <p>7. Rozwiązanie ścieżki rowerowej na przecięciu z ulicą Wiatraczną Wschodnią zaprojektowane zostało o parametrach jak dla przecięcia ciągów rowerowych z jezdniami dróg i jest rozwiązaniem poprawnym.</p> <p>8. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą skoordynowane z rozwiązaniami projektowymi stacji PKP Wiatraczna.</p> <p>9 .Z uwagi na zajętość terenu niezbędnego dla rozwiązań drogowych i prognozowany ruch rowerowy nie przewiduje się budowy dwustronnych ścieżek rowerowych na wiaduktach przechodzących przez tereny kolejowe.</p> <p>10. Lokalizacja parkingów dla rowerów zostanie uzgodniona z ZDM.</p> <p>11. Przewiduje się zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>12. Ruch pieszy i rowerowy prowadzony będzie wspólnym obiektem z ruchem samochodowym. Jest to rozwiązania optymalne pod względem technicznym i ekonomicznym.</p> <p>1. i 2. W związku z prowadzonymi obecnie przez Urząd m.st. Warszawy działaniami związanymi z ustaleniem przebiegu ul. Nowo-Ziemowita i rozwiązań tramwajowych kierunku Żąbek możliwość uwzględnienia postulatu zależna jest od wyników wyżej opisanych działań.</p> <p>3. i 4.Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>5. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej będą uwzględniały pasy ruchu dla rowerów w ul. "matej" Radzywińskiej.</p> <p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. i 9.Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy</p>
--	---	---	--

	<p>rozmiarów skrzyżowania z ul. Szaserów.</p> <ol style="list-style-type: none"> Zwężić pas dzielący między jezdniami obwodnicy, co pozwoli zaoszczędzić teren i odsunąć jezdnie od zabudowy. Wybudować półtunele akustyczne przy wschodnim wylocie z tunelu celem poprawienia komfortu akustycznego mieszkańców okolicznych budynków. Doprojektować bezpośrednie wejście na wiadukt nad torami z nowego osiedla przy ul. Chrzanowskiego. Wydłużyć drogę dla rowerów po stronie wschodniej do wejścia na przystanek kolejowy i połączyć z drogą dla rowerów wzdłuż ul. Chrzanowskiego. Zachować istniejący przejazd dla rowerzystów przez wlot ul. Chrzanowskiego i wydłużyć drogę dla rowerów wzdłuż ul. Wiatraczna Zachodnia do przystanku kolejowego. Skorygować przebieg ulicy Wiatraczna Wschodnia, tak by możliwe było zachowanie poprawnych parametrów drogi dla rowerów z wiaduktu (prosty odcinek ok. 50 m za zjazdem, minimalne promienie łuków 20 m na płaskim). Alternatywnie: przysunąć ul. Wiatraczną Wschodnią do jezdni Obwodnicy, a drogę dla rowerów i chodnik sprowadzić na poziom gruntu odrębną kładką przechodzącą bezkolizyjnie nad Wiatraczną Wschodnią a następnie prowadzącą równoległe do niej po jej wschodniej stronie. Doprojektować zejścia na peron przystanku kolejowego PKP Wiatraczna z przystanku autobusowych na wiadukcie obwodnicy (wg projektu przewidziano wyłącznie połączenie windą!) Doprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie obwodnicy na wiadukcie nad torami kolejowymi. Parking dla rowerów zlokalizować przy wejściu na przystanek kolejowy, a nie 100 m od niego. Doprojektować zejście pieszo-rowerowe z wiaduktu nad torami kolejowymi (schody + pochylnie lewoskrętne w dół) w powiązaniu z przystankiem autobusowym (np. na żądanie), tak aby zapewnić obsługę komunikacyjną Koziej Górki. 12. Z informacji uzyskanych podczas konsultacji wynika, że jezdnia obwodnicy nad torami będzie znajdowała się wyżej niż wymaga tego skrajnia kolejowa. W związku z tym wskazane byłoby zaprojektowanie ciągów pieszych i rowerowych jako podwieszane pod estakadą, analogicznie do np. mostu Łazienkowskiego (lub jak w Wiedniu na moście Praterbrücke - między jezdnią). W takim przypadku wystarczający będzie jeden chodnik i jedna droga dla rowerów pod estakadą, pod warunkiem rozproszczenia ruchu pieszego i rowerowego na obu końcach na obie strony(...) <p>Odcinek Trasa Świętokrzyska – mała Radzyńska</p> <p>Lokalizacja skrzyżowania Obwodnicy z Trasą Świętokrzyską jest nieoptymalna i bez perspektyw kontynuacji, na co zwracano uwagę już w 2008 r. Warto rozważyć przebudowę końcowego odcinka Trasy Świętokrzyskiej, co będzie kosztowne, ale mniej niż konieczność późniejszej przebudowy zarówno Trasy jak i Obwodnicy.</p> <ol style="list-style-type: none"> Rozważyć zamknięcie wlotu Trasy Świętokrzyskiej w obecnej lokalizacji (z pozostawieniem tuneli pieszo-rowerowych i tramwajowego) i wykonanie końcowego odcinka Trasy Świętokrzyskiej (od ul. Objazdowej do Obwodnicy) w nowym przebiegu, tak by łączyła się z ul. Księżnej Anny. Alternatywnie: przełożyć jezdnię zachodnią Trasy Świętokrzyskiej do środkowego tunelu pod torami kolejowymi, tak by uniknąć ponownej przebudowy skrzyżowania podczas budowy trasy tramwajowej w przedłużeniu ul. Kawęczyńskiej. Doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej. Doprojektować łącznik z ww. drogi dla rowerów do drogi serwisowej z wjazdem od „małej Radzyńskiej” (tworząc połączenie drogi dla rowerów wzdłuż obwodnicy z infrastrukturą rowerową w ul. Radzyńskiej). Dowiązując infrastrukturę rowerową w „małej Radzyńskiej” do istniejących pasów ruchu dla rowerów w tej ulicy. <p>Węzeł Radzyńska</p> <p>Projektant nie wywiązał się z zadania zaprojektowania dogodnych przesiadek pomiędzy różnymi środkami komunikacji w węźle. W niektórych przypadkach drogi przejścia między</p>	<p>Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzyńska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
--	--	--

przystankami wynosić będą nawet 750 m i wymagać będą czterokrotnego pokonywania schodów. Osoby z ograniczeniami mobilności będą musiały pokonać nawet 1600 m! Jeden z projektowanych przystanków ma być całkowicie niedostępny dla „wózkowiczów”. Dodatkowo projektant przewiduje likwidację istniejącego chodnika po południowej stronie Radzywińskiej, co oznacza, że w wyniku realizacji inwestycji pokonanie torów kolejowych będzie utrudnione zamiast ułatwione. Przesiadka z PKP Stalowa na autobusy na "małej Radzywińskiej" w kierunku Żąbkowskiej: odległość w linii prostej: 200 m; droga przejścia wg projektu: 450 m + 2x schody lub 1600 m bez schodów. Przesiadka z PKP Stalowa na autobusy na "dużej Radzywińskiej" w kierunku Targówka Mieszkaniowego i Zacisza: odległość w linii prostej: 170 m; droga przejścia wg projektu: 750 m + 2x schody lub 900 m bez schodów. Przesiadka z autobusów w "dużej Radzywińskiej" na autobusy na "małej Radzywińskiej" w kierunku ul. Księcia Ziemowita: odległość w linii prostej: 30 m; droga przejścia wg projektu: 750 m + 4x schody lub 1600 m bez schodów. Konieczne jest całkowite przeprojektowanie węzła, w tym:

1. Doprojektować parę przystanków autobusowych w al. Solidarności pod wiaduktem kolejowym lub pod wiaduktem obwodnicy (obsługujące przesiadkę na przystanek kolejowy PKP Stalowa oraz na autobusy jadące obwodnicą). [A1, A2]
2. Należy zaprojektować naziemne przejście dla pieszych przez al. Solidarności w rejonie wiaduktu kolejowego, tak by umożliwić przejście między peronami przystanku kolejowego PKP Stalowa i przystankiem autobusowym w kierunku Zacisza [A2] bez konieczności trzykrotnego pokonywania różnicy wysokości.
3. Nie likwidować chodnika po południowej stronie „dużej Radzywińskiej”, a przeciwnie przedłużyć go do ww. przystanku autobusowego [A2]. Obok chodnika doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie ciągu „duża Radzywińska” – al. Solidarności w zakresie objętym projektem.
4. Doprojektować bezpośrednią pochylnię pieszo-rowerową łączącą południową stronę „dużej Radzywińskiej” z wiaduktem Obwodnicy.
5. Zamiast pary przystanków autobusowych na Obwodnicy „w szczerym polu” i nieobsługiwanych przez autobusy kursujące w relacjach skrzyżnych należy zaprojektować dwie pary:
 - a) Jedną na wiadukcie nad ul. Radzywińską i torami kolejowymi (z 4 zejściami z każdego przystanku – na obie strony „małej Radzywińskiej” i „dużej Radzywińskiej”), obsługującą przesiadki na autobusy m.in. w al. Solidarności czy w „małej Radzywińskiej” – Księcia Ziemowita. [A3, A4]
 - b) Drugą w rejonie północnego wyjścia ze przystanku PKP Stalowa, obsługującą przesiadki na pociąg i znajdującą się w strefie dojścia z osiedli mieszkaniowych po obu stronach torów. [A5, A6]
6. Należy zaprojektować przejście dla pieszych przez Obwodnicę w rejonie północnego wyjścia z przystanku PKP Stalowa [A5-A6]. Przejście można wykonać jako bezkolizyjne w poziomie gruntu w przypadku prowadzenia Obwodnicy na nasypie.
7. Doprojektować tunel pieszo-rowerowy pod łącznicami Obwodnicy z Radzywińską, tak by zachować ciągłość trasy rowerowej po północnej stronie Obwodnicy.
8. Przeprojektować skrzyżowanie ul. Radzywińskiej z łącznicami do Obwodnicy, tak by w większym stopniu kierowało ruch na Obwodnicę. Wg projektu do skrzyżowania na Obwodnicę przewidziany został jedynie jeden pas (i to w relacji skrzyżnej), podczas gdy do placu Wileńskiego kierują trzy pasy ruchu na wprost. Należy odgiąć ul. Radzywińską i odwrócić skrzyżowanie typu „T”, tak by na Obwodnicę prowadziły pasy na wprost, a do placu Wileńskiego potrzeba było skrócić w lewo.
9. Rozdzielić ruch pieszy i rowerowy po północnej stronie al. Solidarności pod wiaduktem kolejowym. Obecne rozwiązanie – wspólny ciąg pieszo-rowerowy – będzie niewystarczające i bardzo konfliktowe, gdy na ten ciąg prowadzić będą wyjścia z przystanku kolejowego PKP Stalowa. Przykładowe rozwiązanie węzła Radzywińska. X1 – skrzyżowanie w poziomie terenu; X2 – skrzyżowanie na nasypie z bezkolizyjnymi przejściami dla pieszych i przejazdami dla rowerzystów w poziomie terenu; A1-A7 – przystanki autobusowe. Projekt ZMID przewiduje likwidację chodnika po południowej

		stronie ul. Radzymińskiej. My proponujemy przeciwnie - jego wydłużenie i połączenie pochylnią z wiaduktem Obwodnicy. Na zdjęciu także fragment obiektu, który powinien bezwzględnie pozostać zachowany. Po północnej stronie al. Solidarności wspólny ciąg pieszo-rowerowy pod wiaduktem przestanie być rozwiązaniem wystarczającym, gdy pojawią się tu wyjścia z przystanku kolejowego.		
187	15.12.2017	PKP W załączeniu przesyłam pismo w sprawie konsultacji na temat proponowanego projektu budowy obwodnicy śródmiejskiej wraz z wcześniejszą korespondencją. ZAŁĄCZNIK NR 5	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej zostały maksymalnie odsunięte od linii kolejowej na odległość umożliwiającą zachowanie zabudowań zlokalizowanych po północnej stronie ul. Naczelnikowskiej.
188	15.12.2017	Jako mieszkaniec Pragi Południe, w związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi projektu budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do ul. Radzymińskiej - wnoszę o wprowadzenie do projektu następujących zmian: 1. wykonanie pełnych skrzyżowań ulicy Wiatracznej z ulicami Nizinną, Paca, Prochową i Kobielską umożliwiających lewoskręt z ulicy Nizinnej, Paca, Prochowej i Kobielskiej w ulicę Wiatraczną oraz lewoskręt z ulicy Wiatracznej w w/w przecznice (brak lewoskrętów to utrudniony wjazd i wyjazd dla mieszkańców, pogotowia, straży, policji, służb miejskich); 2. wykonanie przejść dla pieszych przez ulicę Wiatraczną na skrzyżowaniach z ulicami Nizinną, Paca, Prochową i Kobielską (umożliwienie bezpośredniego dojścia do szkoły, biblioteki, sklepu, kościoła, parku; aktualny projekt zmusza mieszkańców ulicy Nizinnej, Paca i Prochowej do znacznego nadkładania drogi, by legalnie przejść na drugą stronę ulicy Wiatracznej); 3. przedłużenie wylotu z tunelu za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów (bez tego zakorkuje się wylot z tunelu i zjazd z Ronda Wiatraczna w Al. Stanów Zjednoczonych oraz samo Rondo Wiatraczna); 4. wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatracznej na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów - przeznaczenie pod miejsca parkingowe prawego pasa z obu projektowanych jezdni ulicy Wiatracznej; 5. zachowanie skweru i placu zabaw pomiędzy ulicami Nizinną, Paca i Wiatraczną w obecnych granicach; 6. odgrodzenie skweru i placu zabaw pomiędzy ulicami Nizinną, Paca i Wiatraczną poprzez posadzenie wysokiego żywopłotu i/lub pnączy na istniejącym obecnie płocie - od strony ulicy Wiatracznej; 7. zachowanie tyle istniejącej zieleni na ile jest to możliwe, dodatkowe nasadzenia; 8. wykonanie dodatkowego wlotu do tunelu na ulicy Wiatracznej bezpośrednio za Rondem Wiatraczna w stronę Targówka i dodatkowego wylotu z tunelu bezpośrednio przed Rondem Wiatraczna w stronę Śródmieścia (umożliwienie płynnego wjazdu na obwodnicę osobom jadącym ul. Grochowską od strony Goćławka i Kamionka oraz al. Waszyngtona od strony Saskiej Kępy); 9. wykonanie trzypasmowego tunelu w obie strony; 10. prowadzenie budowy tunelu metodą drążenia a nie metodą odkrywkową; 11. umieszczenie stacji roweru miejskiego przy skrzyżowaniu ulic Wiatracznej, Szaserów i Dwernickiego oraz przy planowanej stacji PKP Wiatraczna	1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga uwzględniona 3. uwaga częściowo uwzględniona 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. i 7. uwaga do dalszych analiz 8. uwaga nieuwzględniona 9. uwaga nieuwzględniona 10. uwaga do dalszych analiz 11. uwaga do dalszych analiz	1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 3. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 4. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 5. Plac zabaw zlokalizowany jest poza zakresem obszarem inwestycji. 6. i 7. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Takie rozwiązanie oznaczałoby zwiększenie zajętości terenu na cele drogowe oraz zwiększenie negatywnego oddziaływanie drogi na tereny sąsiadujące z planowaną inwestycją w związku z tym nie przewiduje się jego zastosowania. 9. Przyjęta liczba pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń ruchu. 10. Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwość robót. 11. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
189	15.12.2017	Uwagi do projektu obwodnicy: • przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych; • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki; • jeśli to możliwe – zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru; • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez sygnalizacji świetlnej); • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu	1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga uwzględniona 4. uwaga częściowo uwzględniona 5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga nieuwzględniona 7. uwaga do dalszych	1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 3. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 4. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac

		<p>zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia;</p> <ul style="list-style-type: none"> • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego; • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego; • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami; • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna; • na całej długości trasy utworzenie bus pasów; • wzdłuż ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni; • założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego; • uwzględnienie w projekcie miejsca na tory tramwajowe Grochów-Targówek. • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe; • skorelowanie budowy obwodnicy z budową tramwaju na Gościów oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna. 	<p>analiz</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga do dalszych analiz</p> <p>10. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>11. uwaga do dalszych analiz</p> <p>12. uwaga do dalszych analiz</p> <p>13. uwaga nieuwzględniona</p> <p>14. uwaga nieuwzględniona</p> <p>15. uwaga częściowo uwzględniona</p>	<p>projektowych.</p> <p>6. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem.</p> <p>7. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>8. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>9. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>10. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>11. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>12. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>13. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.</p> <p>14. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>15. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę stacji PKP Wiatraczna.</p>
190	15.12.2017	<p>We wrześniu kupiłem mieszkanie "Mała Praga" etap IV. W związku z fatalną wiadomością jaką okazała się dla mnie budowa obwodnicy przesyłam uwagi. Zarówno ja jak i reszta mieszkańców liczymy na przychyłność. Uwagi do projektu obwodnicy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych; • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki; • jeśli to możliwe – zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru; • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej); • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia; • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego; • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego; • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami; • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna; • na całej długości trasy utworzenie bus pasów; • wzdłuż ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni; • założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego. • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za 	<p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga uwzględniona</p> <p>4. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga nieuwzględniona</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga do dalszych analiz</p> <p>10. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>11. uwaga do dalszych analiz</p> <p>12. uwaga do dalszych analiz</p> <p>13. uwaga</p>	<p>1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>2. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>3. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>4. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>5. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>6. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem.</p> <p>7. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>8. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>9. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>10. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).1</p>

		tory kolejowe	niewuwzględniona	<p>1. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>12. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>13. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
191	15.12.2017	<p>Jako mieszkanka osiedla "Mała Praga" na ul. Przeworskiej 2 chciałabym zgłosić uwagi do projektu obwodnicy. Są one następujące:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych; • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki; • jeśli to możliwe – zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru; • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej); • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia; • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego; • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego; • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami; • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna; • na całej długości trasy utworzenie bus pasów; • wzdłuż ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni; • założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego. • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe • korelowanie budowy obwodnicy z budową tramwaju na Gocław oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna 	<p>1. uwaga niewuwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga uwzględniona</p> <p>4. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga niewuwzględniona</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga do dalszych analiz</p> <p>10. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>11. uwaga do dalszych analiz</p> <p>12. uwaga do dalszych analiz</p> <p>13. uwaga niewuwzględniona</p>	<p>1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>2. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>3. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>4. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>6. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem.</p> <p>7. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>8. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>9. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>10. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>11. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>12. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>13. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
192	15.12.2017	<p>W związku z konsultacjami społecznymi dot. projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej, zgłaszam poniższe uwagi i proszę o ich uwzględnienie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach. • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas; • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową; • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga niewuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul.</p>

		<p>powierzchni;</p> <ul style="list-style-type: none"> • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas; • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212; • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew; • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzymińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa. 	<p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
193	15.12.2017	<p>Uwagi do projektu obwodnicy:• przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych; • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki;• jeśli to możliwe – zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru;• zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej);• ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia;• zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego;• umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego;• bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami;• zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna;• na całej długości trasy utworzenie bus pasów;• wydłużyć ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni;• założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego. • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe.</p>	<p>1. uwaga nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga uwzględniona</p> <p>4. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga nieuwzględniona</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga do dalszych analiz1</p> <p>10. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>11. uwaga do dalszych analiz</p> <p>12. uwaga do dalszych analiz</p> <p>13. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła).</p> <p>2. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>3. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>4. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych</p> <p>6. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem.</p> <p>7. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>8. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>9. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>10. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>11. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>12. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>13. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
194	15.12.2017	<p>Proszę zgodnie z rozmową o możliwość połączenia nowego wiaduktu z możliwością bezpiecznego dojścia z przystanku przy Radzymińskiej na Piotra Skargi do ulicy Naczelnikowskiej (małej Radzymińskiej) przez tory kolejowe.</p> <p>1. Zapewnienie wysokiej dostępności do węzła kolej-autobus w rejonie przystanku osobowego Warszawa Stalowa poprzez:</p>	<p>1. uwagi do dalszych analiz</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p> <p>3. uwaga</p>	<p>1. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego oraz zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy</p>

	<p>a. zapewnienie dróg dojścia (chodniki i droga dla rowerów) od strony osiedla Targówek w planowanym śladzie ulicy Nowo-Stalowej, to jest w linii prostej od przejścia pod torami do stacji metra przy ulicy Ossowskiego. Obecnie przyjęte rozwiązania znacząco wydłużają drogę dojścia kierując pasażerów w kierunku ulicy Radzywińskiej, a nie bezpośrednio do peronu. Droga dojścia jest znacząco dłuższa niż w linii prostej - wymaga wielokrotnego pokonania różnicy wysokości terenu.</p> <p>b. wyznaczenie bezpośrednio pod wiaduktem kolejowym linii nr 9 przystanków autobusowych zarówno na ulicy Radzywińskiej jak i w Al. Solidarności.</p> <p>c. wykonanie połączenia dla pieszych bezpośrednio przy wiadukcie kolejowym z wykorzystaniem konstrukcji samego wiaduktu. (nie odtwarzanie istniejącej kładki)</p> <p>d. wyznaczenie przystanków autobusowych na planowanej drodze równoległej z przystankiem Warszawa Stalowa z dogodnym dojściem od strony osiedla Targówek.</p> <p>2. Niezbędna jest budowa pełnego skrzyżowania ulicy Kijowskiej z Zabraniecką z możliwością wjazdu z Zabranieckiej i księcia Ziemowita w Kijowską. Obecnie planowana droga ponownie odcina Targówek Fabryczny od ważnego i szybkiego połączenia z ulicą Kijowską i Dworcem Wschodnim.</p> <p>3. Proponujemy rozważenie możliwości budowy jezdni głównych obwodnicy bezpośrednio przy nasypach kolejowych na estakadzie z pozostawieniem obecnych funkcjonalności układu drogowego w ciągu Zabranieckiej i Naczelnikowskiej.</p> <p>4. Prosimy o rozważenie możliwości budowy wiaduktu nad ulicą Radzywińską możliwie blisko nasypu kolejowego ze zjazdami po obu stronach do ronda zlokalizowanego na wysokości ulicy Nowo-Stalowej, skąd ruch byłby rozprowadzony do Radzywińskiej i w kierunku ulicy Ossowskiego. Sam tranzyt od ronda Żaba w kierunku Wiatracznej odbywałby się bezkolizyjnie. Na dole powstałby układ drogowy pozwalający na podłączenie ulicy Stalowej pod torami do dróg zbiorczych. Tym samym możliwe byłoby zdjęcie ruchu ze skrzyżowania Szwedzkiej i alei Solidarności. Zakładamy uzyskanie efektu integracji infrastruktury drogowej z infrastrukturą kolejową i metrem.</p> <p>5. Reasumując: optymalnym z punktu widzenia dzielnicy i zapewnienia dostępności do obwodnicy jest jej poprowadzenie po estakadzie / nasypie na odcinku od księżnej Anny do Ronda Żaba jak najbliżej nasypu kolejowego. Zapewnienie w ciągu trasy głównej przejazdu bezkolizyjnego. Wzdłuż tras głównej, w poziomie terenu drogi zbiorcze włączające ruch po równoległych do trasy głównej łącznicach z rejonie ulicy Radzywińskiej i księcia Ziemowita. Takie rozwiązanie zapewni sprawny ruch po trasie głównej oraz szeroki dostęp z terenu dzielnicy Jednocześnie istniejące połączenia zostaną poprawione, a nie przerwane.</p> <p>Koncepcja:</p> <p>1. Wbrew pozorom pomysły ZMID i Brzezińskiego uważam za dobre (także w zakresie łącznicy nad Rondem w kierunku Odrowąża). A uważam tak dlatego, że pozwoli to na zdjęcie tranzytu z samego ronda->a to pozwoli na płynny ruch autobusów i tramwajów dołem</p> <p>Puszczenie ruchu w rondo Żaba pewnie by spowodowało więcej czasu dla aut, a więc mniej dla tramwajów (które zawsze będą kolizyjne z ruchem wzdłuż torów). Tak więc auta pojedą góra, a postoją przy Budowlanej (tutaj jest autentyczny priorytet tramwajowy i wąskie gardło)</p> <p>Pytanie: jak przyjęte rozwiązania wpłyną na ruch na samym rondzie Żaba (constans, wzrost, spadek)? Interesuje nas const lub spadek - wzrost wykluczony bo utrudni ruch transportu publicznego.</p> <p>2. Ważne, że jest szansa na zdjęcie ruchu z Ronda Żaba. I dobrze byłoby pomyśleć jak w tym węźle usprawnić przesiadki autobus - tramwaj. I wydaje mi się, że to jest ważny aspekt zupełnie pominięty w opracowaniu ZMID. Bo dzisiaj nie jest to modelowy węzeł przesiadkowy - mimo tego, że miejsca jest tam dużo</p> <p>Pytanie: zachęcam do analizy i podpytania czy ktoś myślał o analizach w kierunku stworzenia przy okazji budowy obwodnicy węzła autobus - tramwaj z jednoperonowymi przesiadkami drzwi-drzwi? To powinna być jakość dodana projektu - góra dla aut i tranzytu, dół dla poprawy transportu publicznego i stworzenia pierwszego modelowego</p>	<p>nieuwzględniona</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA.</p> <p>2. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów.</p> <p>3. Przecięcia trasy obwodnicy śródmiejskiej z istniejącymi ulicami przewidziano w postaci węzłów drogowych z bezkolizyjnym prowadzeniem ruchu wzdłuż obwodnicy. Skrzyżowania jednopoziomowe występują jedynie na przecięciu z ul. Księżnej Anny oraz Trasą Świętokrzyską, co wynika z ograniczeń terenowych dla powstania węzłów.</p> <p>4. Trasa obwodnicy śródmiejskiej krzyżuje się z ulicą Radzywińską w formie węzła częściowo bezkolizyjnego, na którym ruch o największym natężeniu (obwodnica śródmiejska) prowadzony jest bez zakłóceń. Na skrzyżowaniu z ulicą Radzywińską powstanie sygnalizacja świetlna o optymalnym programie, dostosowującym się do bieżącego natężenia ruchu drogowego. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
--	--	---	--

		<p>węzła przesiadkowego w Warszawie</p> <p>2a. Rozwiązania na Rondzie Żaba - chodniki i ddr we wszystkich relacjach - dzisiaj jest to słaby pod tym względem węzeł (nieдоступny z niektórych kierunków, wymagający objeżdżania całego ronda).</p> <p>3. Rozwiązania na wysokości projektowanej ulicy Nowo-Stalowej, to jest połączenia ulicy Stalowej z ulicą Ossowskiego. Jest to kluczowe do zaprojektowania dla uniknięcia robót straconych i zapewnienia dostępu z osiedla Targówek do peronu Stalowa w linii prostej.....Pytanie: - czy można zaprojektować i w rejonie inwestycji zbudować docelowy przebieg Nowo-Stalowej wraz z włączeniem w układ drogowy zapewniający dojazd jezdniami zbiorczymi do Ronda Żaba i Radzywińskiej?</p> <ul style="list-style-type: none"> • uzyskanie ciągu pieszego i ddr w linii prostej Stalowa - PKP Warszawa Stalowa - Ossowskiego (połączenia dwóch dzielnic, dostęp do pociągów), • zapewnienie miejsca do postoju autobusów przy peronie PKP Stalowa oraz przystanków autobusowych. 		
195	15.12.2017	<p>W związku z planowaną inwestycją budowy obwodnicy Pragi przesyłam poniżej listę uwag do projektu. Jestem mieszkanką osiedla Mała Praga.</p> <p>Uwagi do projektu obwodnicy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych; • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki; • jeśli to możliwe – zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru; • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej); • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia; • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego; • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami; • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna; • na całej długości trasy utworzenie bus pasów; • wzdłuż ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni; • skorelowanie budowy obwodnicy z budową tramwaju na Goław oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna. • założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego. • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga uwzględniona 4. uwaga częściowo uwzględniona 5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga nieuwzględniona 7. uwaga do dalszych analiz 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwaga do dalszych analiz 10. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 11. uwaga do dalszych analiz 12. uwaga częściowo uwzględniona 13. uwaga do dalszych analiz 14. uwaga nieuwzględniona 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 3. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 4. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 6. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem. 7. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 8. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 9. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. 10. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 11. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 12. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę stacji PKP Wiatraczna 13. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 14. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
196	15.12.2017	<p>Uwagi do projektu obwodnicy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga do dalszych 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie

		<p>wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych;</p> <ul style="list-style-type: none"> • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki; • jeśli to możliwe – zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej); • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia; • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego; • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego; • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami; • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna; • na całej długości trasy utworzenie bus pasów; • wzdłuż ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni; • skorelowanie budowy obwodnicy z budową tramwaju na Goław oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna. • założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego. • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe 	<p>analiz</p> <p>3. uwaga uwzględniona</p> <p>4. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga nieuwzględniona</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga do dalszych analiz</p> <p>10. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>11. uwaga do dalszych analiz</p> <p>12. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>13. uwaga do dalszych analiz</p> <p>14. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>jezdni obwodnicy w rejonie wężła).</p> <p>2. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>3. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>4. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>6. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem.</p> <p>7. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>8. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>9. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>10. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>11. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>12. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę stacji PKP Wiatraczna.</p> <p>13. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>14. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
197	15.12.2017	<p>Najważniejsze dla nas mieszkańców osiedla praha, jest wybudowanie barier akustycznych na całej długości estakady i wiaduktu nad torami, przy czym będziemy upierać się do skutku.</p> <p>Ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami) • zachowanie ciągłości ulic lokalnych ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji) • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia • zbudowanie przejścia dla pieszych pod estakadami ul. Chrzanowskiego • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego • na całej długości obwodnicy utworzenie bus pasów 	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p>	<p>1. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>2. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>3. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>4. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem.</p> <p>5. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>6. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p>
198	15.12.2017	<p>Najważniejsze dla nas mieszkańców osiedla praha, jest wybudowanie barier akustycznych na całej długości estakady i wiaduktu nad torami, przy czym będziemy upierać się do skutku.</p> <p>Ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami) 	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga</p>	<p>1. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>2. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>3. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> zachowanie ciągłości ulic lokalnych ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji) ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia zbudowanie przejścia dla pieszych pod estakadami ul. Chrzanowskiego umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego na całej długości obwodnicy utworzenie bus pasów 	<p>nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p>	<p>4. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem.</p> <p>5. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>6. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p>
199	15.12.2017	<p>Najważniejsze dla nas mieszkańców osiedla praha, jest wybudowanie barier akustycznych na całej długości estakady i wiaduktu nad torami, przy czym będziemy upierać się do skutku.</p> <p>Ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none"> zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami) zachowanie ciągłości ulic lokalnych ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji) ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia zbudowanie przejścia dla pieszych pod estakadami ul. Chrzanowskiego umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego na całej długości obwodnicy utworzenie bus pasów 	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p>	<p>1. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>2. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>3. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>4. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem.</p> <p>5. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>6. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p>
200	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na bus pas wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 zwięzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwia ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldi; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
201	15.12.2017	<p>Chciałem zgłosić moje uwagi do propozycji obwodnicy.</p> <p>Uwagi poniżej:</p> <ul style="list-style-type: none"> tunel powinien być dłuższy można by stworzyć tunel szklany jak na Trasie Toruńskiej, ścieżka rowerowa powinna być po dwóch stronach wiaduktu potrzebne jest przejście z ulicy Chrzanowskiego na drugą stronę ulicy 	<p>1. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • umieszczanie przystanku vetturillo przy skrzyżowaniu Wiatraczna/Chrzanowskiego • Zmniejszenie liczby pasów o 1 z w każdą stronę lub wygospodarowanie jednego pasa tylko dla busów • Należy skorelować budowę obwodnicy z budową tramwaju na Goław oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna. • Już obecnie znacząco brakuje miejsc parkingowych, cała ulica Przeworska i Waiatraczna od Chrzanowskiego jest zapełniona zaparkowanymi autami. Proponowane rozwiązanie jeszcze bardziej zwiększy problem miejsc postojowych. • Mieszkańcy osiedli od strony centrum nie będą mogli skorzystać z obwodnicy - utrudniony będzie (daleko) i wjazd i zjazd z niej. 	<p>4. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>5. uwaga nieuwzględniona</p> <p>6. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>2. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>3. Z uwagi na ograniczenie zajętości terenów przyległych ścieżka rowerowa prowadzona jest po jednej stronie wiaduktu.</p> <p>4. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>5. Przyjęta liczba pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń ruchu.</p> <p>6. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę stacji PKP Wiatraczna.</p> <p>7. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p>
202	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwięzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwięzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzymińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
203	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwięzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwięzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zieleni wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie 	<p>1. uwagi uwzględnione</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. i 4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>6. uwaga uwzględniona</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres</p>

		<p>nowych szpalerów drzew</p> <ul style="list-style-type: none">• zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa		<p>projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p>
204	15.12.2017	<p>Przekazuję następujące uwagi: Grenadierów-Wiatraczna: 1. Zwięźć pasy dzielące między jezdniami i odsunąć jezdnie od zabudowy. 2. Zachować istniejące szpalery drzew oraz dosadzić nowe. 3. Wykorzystać wlot tunelu i wyznaczyć przejście dla pieszych i przejazd rowerowy na wysokości ulic Garibaldiego-Kruszewskiego. 4. W każdym miejscu zapewnić niezbędny pas dzielący między drogą rowerową i jezdnią. 5. Szerokość dróg rowerowych powinna w miarę możliwości wynosić 3m. Rondo Wiatraczna-Paca: 1. Drogę rowerową wokół ronda (wraz z przejazdami rowerowymi) zaplanować możliwie jak najszerszą (3,5m) 2. Wyznaczyć między pasami ruchu ogólnego jezdnię przeznaczoną tylko dla autobusów (z rezerwą pod tramwaj), pełniącą de facto funkcję całodobowego buspasa. Dla ruchu ogólnego pozostawić po 1 pasie w każdą stronę. 3. Niezależnie od punktu 2 zrezygnować z budowy zatok autobusowych na ulicy Wiatracznej. 4. Zachować komplet relacji dla samochodów na skrzyżowaniu z Kobielską (ewentualnie bez lewoskrętów z Wiatracznej). 5. Wyznaczyć przejścia dla pieszych i łączniki rowerowe przy skrzyżowaniach z Prochową i Paca. 6. Po obu stronach Wiatracznej posadzić gęste szpalery drzew. Paca-Tereny PKP: 1. Wyznaczyć przejście dla pieszych i łącznik rowerowy przy skrzyżowaniu z Niziną. 2. Zrezygnować z budowy zatok autobusowych przy skrzyżowaniu z Szaserów. 3. Wydłużyć drogę rowerową po zachodniej stronie Wiatracznej do wejścia do stacji PKP i zakończyć parkingiem B+R. 4. Dodać szeroki przejazd rowerowy (pod skosem) przez południowy wlot Chrzanowskiego przy skrzyżowaniu z Wiatraczną (po wschodniej stronie obwodnicy). Przejazd wykonać jako wyniesiony. Dzięki temu rowerzyści jadący na wiadukt tylko raz będą musieli przeciąć jezdnię. 5. Skrzyżowanie Wiatraczna/Chrzanowskiego wyznaczyć jako równorzędne. 6. Projektowany parking rowerowy przysunąć do wejścia na stację PKP. 7. Prawe pasy obwodnicy na wiadukcie przeznaczyć na buspasy. Estakada: 1. Prawe pasy obwodnicy na wiadukcie przeznaczyć na buspasy. 2. Na wysokości zejścia z wiaduktu na peron stacji poszerzyć wiadukt, tak aby uniknąć przepłatania drogi rowerowej z chodnikiem. 3. Zaprojektować mniejsze parkingi rowerowe również na wiadukcie przy przystanku autobusowym przy zejściu na peron. 4. Szerokość drogi rowerowej (ponieważ jest jednostronna) nie powinna być mniejsza niż 3m. Tereny PKP-Księżnej Anny: 1. Prawe pasy obwodnicy przeznaczyć na buspasy. 2. Połączyć drogi rowerowe na wiadukcie z ciągiem pieszo-rowerowym w ul. Zabranieckiej oraz ze ślepymi zakończeniami ulic Ludwickiej i Beczkowej. 3. Wyznaczyć komplet przejazdów rowerowych wokół skrzyżowania obwodnicy z Księżnej</p>	<p>1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. i 5. uwagi do dalszych analiz 1. uwaga do dalszych analiz 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga uwzględniona 5. uwaga uwzględniona 6. uwaga do dalszych analiz 1. uwaga uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 1. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 1. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na</p>	<p>1. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiego. 2. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 3. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac. 4. i 5. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m. st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju systemu transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. 1. Rozwiązania będą zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz standardami ujętymi w Zarządzeniu Prezydenta m. st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju systemu transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. 3. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 4. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicą Kobielską. Inne relacje na tym skrzyżowaniu będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 5. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 6. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy 1. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 2. Ostateczna lokalizacja i rodzaj przystanków autobusowych (przystanek w zatoce czy na pasie jezdni) będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 3. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. 4. i 5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac i zostanie zatwierdzony przez BPMiT 6. Ostateczna lokalizacja stacji roweru miejskiego będzie wynikała z projektu stałej organizacji ruchu. 7. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 1. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul.</p>

	<p>Anny. Alternatywnie "nie sprowadzać na dół" drogi rowerowej z wiaduktu nad torami i rozwiązać ruch rowerowy w sposób bezkolizyjny (np. rowerowe rondo nad skrzyżowaniem).</p> <p>4. Wyznaczyć chodnik i drogę rowerową również po północnej stronie Księżnej Anny na odcinku Rzeczna-obwodnica.</p> <p>5. Skrzyżowanie Księżnej Anny/Rzeczna zmniejszyć do jednopasowego ronda (bez łącznic pozwalających na jego ominięcie). Wyznaczyć komplet przejazdów rowerowych wokół ronda i wykonać je jako wyniesione.</p> <p>Księżnej Anny-bocznic kolejowa oraz bocznic-Trasa Świętokrzyska:</p> <p>1. Prawe pasy obwodnicy przeznaczyć na buspasy.</p> <p>2. Drogi rowerowe wzdłuż Zabranieckiej poprowadzić obustronnie.</p> <p>3. Zbudować łącznik drogi rowerowej z jezdnią lokalną na wysokości skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską.</p> <p>Trasa Świętokrzyska-Radzymińska:</p> <p>1. Drogi rowerowe prowadzić obustronnie na wiadukcie - nie zmuszać rowerzystów do krążenia lokalnymi ulicami i objeżdżania wiaduktu wzdłuż Birżańskiej. Zrezygnować z drogi rowerowej wzdłuż Birżańskiej na rzecz prowadzenia ruchu rowerowego ulicą.</p> <p>2. Niezależnie od punktu 1 pozostawić drogę rowerową wzdłuż przedłużenia "małej Radzymińskiej"</p> <p>3. Zaprojektować łączniki rowerowe do ślepych zakończeń Birżańskiej, Księcia Ziemowita i Rybieńskiej.</p> <p>4. Skrzyżowania przedłużenia "małej Radzymińskiej" z Księcia Ziemowita oraz wyjazdem ze sklepu zaprojektować jako jednopasowe ronda. Wokół rond wyznaczyć komplety przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych z azyłami.</p> <p>5. Połączyć projektowaną infrastrukturę rowerową wzdłuż przedłużenia "małej Radzymińskiej" z wyznaczonymi niedawno na tej ulicy pasami rowerowymi - na przykład poprzez zaprojektowanie dróg rowerowych obustronnie.</p> <p>6. Zbudować małą estakadę rowerową (ślimak) umożliwiającą rowerzystom szybki zjazd z wiaduktu na "małą Radzymińską"</p> <p>Węzeł z Radzymińską:</p> <p>1. Układ drogowy należy całkowicie przeprojektować, tak aby kierowcy jadący od strony Marek byli naturalnie kierowani na obwodnicę, a nie do centrum miasta. Budowa obwodnicy powinna wiązać się także ze zwężeniem wylotu Al. Solidarności w stronę centrum.</p> <p>2. Proszę zwrócić uwagę jak bardzo będzie musiał nadrobić drogi pieszy lub rowerzysta jadący z wiaduktu i chcący kontynuować jazdę wzdłuż obwodnicy. Ruch pieszy i rowerowy należy poprowadzić pod jezdniami.</p> <p>3. Droga rowerowa powinna zachowywać ciągłość przy wyjściach ze stacji PKP Stalowa.</p> <p>4. Wydłużyć chodnik po zachodniej stronie Radzymińskiej od stacji benzynowej aż do wiaduktu, równoległe do niego wykonać drogę rowerową zakończoną wjazdem na wiadukt.</p> <p>5. Wyznaczyć przejście dla pieszych i przejazd rowerowy łączące wschodnią i zachodnią stronę Radzymińskiej niewymagające wchodzenia lub wjeżdżania na wiadukt. W przypadku realizacji punktu 1 można to zrobić w sposób bezkolizyjny, w przypadku braku jego realizacji proponuję zaprojektowanie przejść przez wloty skrzyżowania Radzymińskiej ze zjazdem z obwodnicy.</p> <p>6. Zbudować parkingi rowerowe przy wejściach na stację PKP.</p> <p>7. W Al. Solidarności powinny znaleźć się przystanki autobusowe umożliwiające przesiadki na pociągi oraz autobusy jadące obwodnicą.</p>	<p>konsultacjach</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p> <p>3. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>1. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>1. uwaga do dalszych analiz</p> <p>2. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga do dalszych analiz</p> <p>1. uwaga do dalszych analiz</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga do dalszych analiz</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>2. i 4. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>1. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>2. Z uwagi na wysokość estakady projektowanej nad układem torowym Kozia Górka długość pochylni dla drogi rowerowej byłaby porównywalna z długością drogi rowerowej w przedstawionym wariantcie konsultacyjnym.</p> <p>3. Zostanie zaprojektowany przejazd rowerowy przez obwodnicę śródmiejską na zachodnim wlocie skrzyżowania z Ks. Anny.</p> <p>4. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>1. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>2. Z uwagi na ograniczenie zajętości terenu niezbędnego do budowy obwodnicy oraz prognozowane natężenia ruchu rowerowego ścieżka rowerowa została zaprojektowana po jednej stronie.</p> <p>3. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>1. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>3. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>4. i 5. Ostateczne rozwiązania będą wynikały z projektu stałej organizacji ruchu.</p> <p>6. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>1. 2. 3. 4. i 5. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>6. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>7. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p>
--	--	---	---

205	15.12.2017	<p>Jesteśmy mieszkańcami nowo wybudowanego osiedla Mała Praga II etap ul. Przeworska 2 w Warszawie. W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi projektu obwodnicy śródmiejskiej zgłaszamy z żoną następujące uwagi:</p> <p>Uwagi do projektu obwodnicy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • najlepszym i preferowanym rozwiązaniem mając na uwadze zarówno bezkolizyjny ruch jak i dobro okolicznych mieszkańców jest wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe!!!!!! • przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych; • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna • oczekiwana byłaby zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami) • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej); • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia; • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego; • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego; • ekrany akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami oraz przy wlocie ul. Chrzanowskiego i nowo wybudowanych tam osiedli, • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna; • na całej długości trasy utworzenie bus pasów; • wzdłuż ul. Wiatracznej – jak najwięcej zieleni; • skorelowanie budowy obwodnicy z budową tramwaju na Gocław oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna • założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego oraz zastosowanie nowoczesnych technologii minimalizacji ww. czynników (w szczególności przy wlocie i wylocie z tunelu) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga uwzględniona 5. uwaga częściowo uwzględniona 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga nieuwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwaga do dalszych analiz 10. uwaga do dalszych analiz 11. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 12. uwaga do dalszych analiz 13. uwaga częściowo uwzględniona 14. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. 2. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 4. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 5. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 6. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 7. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem. 8. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 9. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 10. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. 11. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 12. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 13. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę stacji PKP Wiatraczna. 14. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
206	15.12.2017	<p>W związku z konsultacjami społecznymi dot. projektu obwodnicy śródmiejskiej Postuluje o zwężenie pasa rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, pomiędzy Grenadierów a Rondem Wiatraczna co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew. Zmniejszy to hałas uciążliwy dla mieszkańców bloku przy Alei Stanów Zjednoczonych 72. Szczególnie proponuje zabezpieczyć przed hałasem przejście prowadzące na patio w tym budynku, już teraz dźwięk odbija się od ścian wewnątrz patio, co powoduje przekraczanie norm hałasu. Myślę, że zabezpieczenie tak krótkiego odcinka nie będzie kosztowne, a przyniesie znaczne poprawę komfortu mieszkańców budynku Spółdzielni Mieszkaniowej PAX, w którym mieści się około 500 lokali (większość mieszkań ma okna wychodzące na patio) W przypadku protestów mieszkańców i przekroczenia norm, późniejsze zabezpieczenie przed hałasem w będzie dużo bardziej kosztowne.</p>	<p>uwaga częściowo uwzględniona; uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz</p>	<p>W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
207	15.12.2017	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skrzyżowanie Radzymińska / Al. Solidarności powinno zniechęcać do jazdy tranzytowej. Proponowany kształt (<i>zdjęcia w posiadaniu ZMID</i>) 2. Powinno się zaprojektować tak obwodnicę, aby zniechęcać samochody do wjazdu do obszaru Śródmiejskiego, aby ruch z dotychczasowych ulic: Grochowska, al. Waszyngtona, 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga niezrozumiała 2. brak postulatu 3. i 4. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji 	<p>1. Trasa obwodnicy śródmiejskiej krzyżuje się z ulicą Radzymińską w formie węzła częściowo bezkolizyjnego, na którym ruch o największym natężeniu (obwodnica śródmiejska) prowadzony jest bez zakłóceń. Na skrzyżowaniu z ulicą Radzymińską powstanie sygnalizacja świetlna o optymalnym programie, dostosowującym się do</p>

		<p>Zieleniecka, Targowa, al. Solidarności, Szwedzka został przekierowany na obwodnicę. Dzięki temu ulice, które obecnie przypominają ściek komunikacyjny zyskają charakter alej miejskich: z większą ilością zieleni, uspokojonym ruchem i priorytetem dla pieszych i komunikacji miejskiej</p> <p>3. Powinien być napisany i przyjęty plan uspokojenia dotychczas tranzytowych ulic - Grochowska, al. Waszyngtona, Zieleniecka, Targowa, al. Solidarności, Szwedzka.</p> <p>Zmniejszenia przekroju, zwiększenia liczby zieleni, wyznaczenia pasów rowerowych</p> <p>4. Powyższe działania powinny zostać wprowadzone natychmiast po otwarciu obwodnicy. Projekty powinny być już teraz przygotowywane.</p> <p>5. Na samej obwodnicy powinien być wyznaczony buspasów (zarówno w wariacie 2X3 pasy jak i w wariacie 2x2 pasy)</p> <p>6. Powinna być pozostawiona rezerwa pod poprowadzenie tramwaju w przyszłości</p>	<p>5. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawiona na konsultacjach</p> <p>6. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>bieżącego natężenia ruchu drogowego.</p> <p>3. i 4. Uspokojenie ruchu na ul. Grochowskiej, al. Waszyngtona, Zielenieckiej, Targowej, al. Solidarności, Szwedzkiej jest poza zakresem obszarowym obwodnicy śródmiejskiej.</p> <p>5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>6. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.</p>
208	15.12.2017	<p>Proszę o rozważenie następujących uwag:</p> <p>1. Moim zdaniem przestrzeń Ronda Wiatraczna powinna zostać zaprojektowana jako wygodny węzeł przesiadkowy minimalizujący odległości i bariery w komunikacji między różnymi środkami transportu (w tym przyszłą stacją metra) oraz atrakcyjna przestrzeń publiczna realizująca funkcję centrum dzielnicowego (zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego).</p> <p>2. Wg. mnie rejon ul. Radzywińskiej oraz stacji PKP należy potraktować jako węzeł przesiadkowy uwzględniając wygodę przesiadek. Postuluję analizę rozmieszczenia przystanków komunikacji zbiorowej tak aby były jak najbliżej oraz doprojektowanie przystanków na obwodnicy oraz na ul. Radzywińskiej realizujących wszystkie relacje.</p> <p>3. Postuluje uwzględnienie możliwości prowadzenia ruchu rowerowego oraz pieszego po stronie wschodniej ul. Radzywińskiej (szerokiej) oraz lokalizację przystanku komunikacji autobusowej na wysokości obwodnicy.</p> <p>4. Proszę o wydłużenie przedłużenia ul. "małej" Radzywińskiej oraz zniwelowanie długiego łuku w rejonie Kauflandu, tak aby ulica Nowo-Chemiczna i Nowo-Radzywińska tworzyły spójny układ urbanistyczny w rejonie skrzyżowania z ul. Księcia Ziemowita poprzez nawiązanie do historycznej siatki ulic.</p> <p>5. W związku z wyznaczeniem pasów rowerowych na ul. Radzywińskiej "małej" proponuję, aby organizację ruchu rowerowego na ul. Nowo-Chemicznej i Nowo-Radzywińskiej przeprowadzić w formie pasów rowerowych na jezdni, a nie w formie wydzielonej drogi rowerowej. Zmiana przebiegu pozwoli na harmonijną z istniejącą zabudowę działek, które w obecnej koncepcji nie są możliwe do zabudowy, bądź jest to drastycznie nieoptyczne.</p> <p>6. Proszę o maksymalne ograniczenie ingerencji w teren objęty programem rewitalizacji na Targówku Fabrycznym. Proponuję przysunięcie skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską bliżej torów.</p> <p>7. W przypadku wariantu bezkolizyjnego skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską oraz ul. Księżnej Anny z uwagi na bardziej efektywne wykorzystanie przestrzeni proponuję budowę całego odcinka linia kolejowa do Mińska Mazowieckiego - ul. Radzywińska na wiadukcie, a nie nasypie, tak aby na poziomie 0 można było przeprowadzić szlaki komunikacyjne np. tramwaj lub ulicę serwisową. Jest to rozwiązanie droższe, ale pozwala na integrację terenu (przykładowo gdyby linia kolejowa do Gdańska była na wiadukcie budowa Trasy Świętokrzyskiej byłaby znacznie prostsza oraz nie zostało przerwane połączenie ulicy Łomżyńskiej i Ziemowita). Jest to również rozwiązanie często stosowane w metropoliach z racji tego iż nie dzieli przestrzeni w takim stopniu jak nasypy np. w Nowym Jorku.</p> <p>8. Postuluje uwzględnienie rezerwy na linię tramwajową do Ząbek w projekcie obwodnicy, w tym szczególnie w projekcie skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską. Proponuje rozwiązanie podobne do tego na Moście Gdańskim, gdzie samochody jadą górą, a na dole pod wiaduktem jest torowisko tramwajowe. W ten sposób linia tramwajowa mogłaby być dowiązana do ulicy Ziemowita z pominięciem obszaru rewitalizowanego.</p> <p>9. Proponuję prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych na ulicach lokalnych połączone z ich uspokojeniem. Załączniki (w posiadaniu ZMID) • wariantowa propozycja</p>	<p>1. uwaga do dalszych analiz</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>7. uwaga nieuwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej będzie wynikała z uzgodnień z ZTM i TW. Estetyka przyjętych rozwiązań zostanie zaopiniowana przez BAiPP.</p> <p>2. i 3. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariacie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>4. Ul. "mała" Radzywińska pełni funkcję drogi zbiorczej i zaprojektowana została o parametrach zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p> <p>5. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>6. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6.</p> <p>7. Przecięcia trasy obwodnicy śródmiejskiej z istniejącymi ulicami przewidziano w postaci węzłów drogowych z bezkolizyjnym prowadzeniem ruchu wzdłuż obwodnicy. Skrzyżowania jednopoziomowe występują jedynie na przecięciu z ul. Księżnej Anny oraz Trasą Świętokrzyską, co wynika z ograniczeń terenowych dla powstania węzłów.</p> <p>8. W związku z prowadzonymi obecnie przez Urząd m.st. Warszawy działaniami związanymi z ustaleniem przebiegu ul. Nowo-Ziemowita i rozwiązań tramwajowych w kierunku Ząbek możliwość uwzględnienia postulatu zależna jest od wyników wyżej opisanych działań.</p> <p>9. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p>

		rozwiązania problemu przebiegu linii tramwajowej z pominięciem obszaru rewitalizowanego w przypadku skrzyżowania bezkolizyjnego oraz proponowany przebieg ul. Nowo-Radzywińskiej i Nowo-Chemicznej. • przykład ulicy zlokalizowanej pod wiaduktem drogi szybkiego ruchu Queens, stan Nowy Jork (fot. Google Maps).Legenda:• kolor różowy - jezdnie główne obwodnicy na poziomie +1• kolor szary - jezdnie pozostałe z prędkością dopuszczalną zgodną z przepisami w obszarze zabudowanym• kolor czerwony - orientacyjny przebieg linii tramwajowej do Ząbek na poziomie 0• kolor błękitny - drogi rowerowe, bądź drogi o ruchu uspokojonym z ruchem rowerowym na zasadach ogólnych jezdni• kolor jasno-błękitny - drogi z ruchem uspokojonym• kolor żółty - drogi dla pieszych		
209	15.12.2017	<p>Jako mieszkaniec osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozwagę następujące punkty odnośnie projektu obwodnicy.Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć. Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które plany posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.</p> <p>Dodatkowo na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198 z późn. zm.) zwracam się z wnioskiem o informację na temat przygotowań do budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba i proszę o odpowiedź na następujące pytania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dlaczego w "karcie informacji przedsięwzięcia" nie ma analizy akustycznej budynków znajdujących się przy ulicy Chrzanowskiego 2, Chrzanowskiego 4, Wiatraczna 29? 2. Czy obszary bez planu miejscowego (niedopełnienie obowiązków przez Radę Warszawy) są objęte ochroną akustyczną? 3. Wedle zapewnień ZMID "cichy asfalt" wystarczy, żeby zapewnić ochronę akustyczną dla mieszkańców w bezpośrednim oddziaływaniu inwestycji na ulicy Wiatracznej i Chrzanowskiego. "Cicha nawierzchnia asfaltowa" redukuje natężenie hałasu, aż o 3,3 DB. Jak to się ma do podawanego natężenia hałasu przy wyjściu tunelu, które ma być na poziomie 76DB? 4. Proszę o podanie analizy maksymalnej przepustowości ruchu pojazdów mechanicznych na Moście Łazienkowskim na chwilę obecną czyli rok 2017 i w prognozie do roku 2030 według Modelu Transportowego Aglomeracji Warszawskiej. 5. Proszę o odpowiedź jak często będzie wymieniana nawierzchnia "cichego asfaltu"? Ponieważ w artykule „Warstwa z mieszanki BBTM jako przykład cichej nawierzchni” zamieszczonym na stronie internetowej http://www.drogigminneipowiatowe.pl/.../warstwa-z... w podpunkcie „Wady” jest jasno napisane: „Przy zastosowaniu otwartej mieszanki o drobnym uziarnieniu (np. BBTM 8), wadą może być jednak stopniowe obniżanie zdolności nawierzchni do redukcji hałasu. Związane jest to ze stopniowym zamykaniem porów wynikających z zanieczyszczeń 	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>Ad 1. Wszelkie dane dotyczące oddziaływania akustycznego inwestycji zawarte są w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (KIP), która została załączona do wniosku z dnia 09.08.2017 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia jw. Analiza akustyczna zawarta w KIP dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej. Oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP. Na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych).Kompletna dokumentacja dotycząca ww. postępowania administracyjnego jest dostępna w organie prowadzącym postępowanie (RDOŚ).</p> <p>Ad 2.Rodzaje terenu objęte ochroną akustyczną zostały wskazane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112).Zgodnie z treścią art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska: „W razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oceny, czy teren należy do rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1, właściwe organy dokonują na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania tego i sąsiednich terenów; (...)”.</p> <p>Ad 3.Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wskazuje tereny objęte ochroną akustyczną. Wylot z tunelu nie jest objęty taką ochroną.Analiza akustyczna zawarta w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej. Oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP. Na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych).KIP jest do wglądu w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.</p> <p>Ad 4.Dane dot. natężeń ruchu na Moście Łazienkowskim dostępne są w Zarządzie Dróg Miejskich.Prognoza ruchu dla roku 2030 uwzględniająca budowę Obwodnicy Śródmiejskiej jest dostępna na stronie internetowej Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w zakładce Zadania w przygotowaniu</p> <p>.Ad 5. Warstwy ścieralne jezdni wykonane z mieszanki BBTM w trakcie eksploatacji/użytkowania inwestycji wymagają cyklicznego czyszczenia/mycia jezdni, okresowego zbierania piasku, usuwania śniegu i innych zanieczyszczeń oraz bieżącego usuwania uszkodzeń mechanicznych. Właściwa konserwacja zapewnia zachowanie skuteczności akustycznej tzw. cichej nawierzchni. Miasto st. Warszawa</p>

		<p>spowodowanych eksploatacją).a) czy będzie opracowany harmonogram wymiany nawierzchni?b) czy jest już opracowana charakterystyka żywotności tej nawierzchni?c) ile kosztuje wymiana takiej nawierzchni? Proszę o podanie dokładnego kosztorysu w zakresie materiałów i wykonywania pracy.</p> <p>6. Proszę o wskazanie ustawy (i konkretnych przepisów) która pozwala na budowanie drogi o natężeniu ruchu na powierzchni, kilka metrów od budynków w tak ścisłej mieszkaniowej zabudowie wielorodzinnej jak w przypadku ulicy Wiatracznej.7. Proszę o przesłanie „karty informacyjnej przedsięwzięcia” złożonej w postępowaniu o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zakończonego wydaniem decyzji RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30 grudnia 2008 r.</p> <p>8. Według „karty informacyjnej przedsięwzięcia” natężenie hałasu ma być znacząco przekroczone względem obowiązujących norm. W związku z tym proszę o przedstawienie integralności projektu „Obwodnicy Śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba” z :a) Stanowiskiem nr 22 Rady m.st. Warszawy z dnia 18 października 2012 w sprawie ograniczenia instalowania ekranów akustycznych.b) Programem Natura 2000c) Programem ochrony środowiska dla m.st. Warszawa na lata 2017-2020r. z perspektywą do 2023r.</p> <p>9. W „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” zostały nie uwzględnione takie zwierzęta jak jeże europejskie czy ptaki języki zwyczajne, które występują w rejonie szpitala przy ul. Szaserów i w rejonie torów kolejowych. W jaki sposób na etapie przygotowań do inwestycji uwzględniona zostanie występowanie tych gatunków objętych ochroną?</p> <p>10. W „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” jest przedstawiony wysoki poziom szkodliwych pyłów. Jak inwestor zamierza wyeliminować tak wysokie stężenie pyłów?</p> <p>11. Czy rozbudowa spalarni śmieci w Dzielnicy Targówek w połączeniu z budową Obwodnicy Śródmiejskiej we wskazanym wariantach preferowanym, który jest zamieszczony na stronie ZMID nie zwiększy ilości cząstek szkodliwych pyłów?</p> <p>12. „Karta informacyjna przedsięwzięcia” pomija informacje na temat systemu wentylacji tunelu przewidzianego pod Rondem Wiatraczna. Proszę o szczegółowy opis systemu wentylacji, który ma znajdować się w tym tunelu:a) proszę o przesłanie projektu wraz ze schematem i pełnym opisem, wszystkimi rysunkami technicznymi i obliczeniami wydajności systemu wentylacji b) proszę o przesłanie informacji na temat odprowadzenia spalin/gazów z tunelu i wskazanie jakiej klasy filtry będą używane c) proszę przedstawić nazwę i kartę charakterystyczną filtrów i wentylatorów. d) proszę wskazać gdzie dokładnie w projekcie ma być odprowadzenie spalin/gazów powstałych w wyniku eksploatacji</p> <p>13. Czy władze m.st. Warszawa zamierzają rozbudować system monitoringu w województwie Mazowieckim o stacje pomiarową jakości powietrza w dzielnicy Praga Południe.</p>		<p>dysonuje opracowaniem Politechniki Warszawskiej Wydziału Inżynierii Lądowej – Instytut Dróg i Mostów pt. „Zalecenia dotyczące utrzymania nawierzchni asfaltowych z mieszankami mineralno-asfaltowymi BBTM obniżających hałas toczenia”.</p> <p>Ad 6. Dokumentacja projektowa, która zostanie opracowana na potrzeby realizacji inwestycji pn. budowa Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. od Ronda Wiatraczna do Ronda „Żaba”, w tym: etap I – odc. od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej będzie zgodna z wszelkimi obowiązującymi w Polsce przepisami i normami dotyczącymi budowy dróg. Ustalenia dot. ochrony sąsiedniej zabudowy mieszkaniowej zostaną określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Ad 7. Na potrzeby uzyskania decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie nr RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30 grudnia 2008 r. został opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Raport dostępny jest na stronie: http://siskom.waw.pl/obwodnica-sr-wschood.htm</p> <p>Ad 8. Zgodnie z treścią Karty informacyjnej przedsięwzięcia, po zastosowaniu działań minimalizujących takich jak „cicha nawierzchnia” i ekran akustyczny, normy hałasowe określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostaną dochowane.</p> <p>Ad 9. Zgodnie z treścią Karty informacyjnej przedsięwzięcia projektowana obwodnica nie ingeruje w wartościowe ekosystemy, nie narusza rzadkich siedlisk przyrodniczych ani siedlisk rzadkich gatunków roślin, grzybów lub zwierząt. Droga nie przecina również szlaków migracji zwierząt. Nie przewiduje się wpływu budowy na rzadkie lub chronione gatunki. W celu ochrony ptaków przed ewentualnym zniszczeniem lęgu, wycinka drzew i krzewów odbędzie się poza okresem lęgowym.</p> <p>Ad 10. Analiza wyników obliczeń emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń (zawarta w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia) wskazuje, że Obwodnica Śródmiejska nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. W związku z powyższym w KIP nie przewidziano działań minimalizujących w zakresie ochrony powietrza. Wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy. Analiza wyników obliczeń wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych w KIP wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Najniższe wartości stężeń emitowanych zanieczyszczeń występują w wariantach 2 (preferowanym). Ostateczne rozstrzygnięcia dot. powyższej kwestii zawarte zostaną w decyzji środowiskowej.</p> <p>Ad 11. Analiza wyników obliczeń zawartych w KIP wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Ad 12. Karta informacyjna przedsięwzięcia zawiera informacje dot. systemu wentylacji tunelu drogowego. Przewiduje się zabudowę wentylatorów strumieniowych montowanych do stropu. Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Szczegółowe rozwiązania dot. konstrukcji oraz wyposażenia tunelu zawarte zostaną w projekcie wykonawczym, który zostanie sporządzony na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Ad 13. Zgodnie z art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska „Wojewódzki inspektor ochrony środowiska dokonuje oceny poziomów substancji w powietrzu na podstawie pomiarów lub innych metod oceny”. Zgodnie z art. 90 ust. 6 pkt 1 „Główny Inspektor Ochrony Środowiska sprawuje nadzór nad ustalaniem przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska sposobu oceny jakości powietrza, o której mowa w art. 88, oraz dokonywaniem oceny jakości powietrza i klasyfikacji stref, o których mowa w art. 89 ust. 1, w tym zatwierdza sieci pomiarowe i inne metody oceny w ramach wojewódzkich programów monitoringu środowiska”.</p>
210	15.12.2017	<p>Jako mieszkaniec osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozważę następujące punkty odnośnie</p>	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w</p>

	<p>projektu obwodnicy.</p> <p>Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć.</p> <p>Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które plany posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.</p> <p>Dodatkowo na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198 z późn. zm.) zwracam się z wnioskiem o informacje na temat przygotowań do budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba i proszę o odpowiedź na następujące pytania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dlaczego w "karcie informacji przedsięwzięcia" nie ma analizy akustycznej budynków znajdujących się przy ulicy Chrzanowskiego 2, Chrzanowskiego 4, Wiatraczna 29? 2. Czy obszary bez planu miejscowego (niedopełnienie obowiązków przez Radę Warszawy) są objęte ochroną akustyczną? 3. Wedle zapewnień ZMID "cichy asfalt" wystarczy, żeby zapewnić ochroną akustyczną dla mieszkańców w bezpośrednim oddziaływaniu inwestycji na ulicy Wiatracznej i Chrzanowskiego. "Cicha nawierzchnia asfaltowa" redukuje natężenie hałasu, aż o 3,3 DB. Jak to się ma do podawanego natężenia hałasu przy wyjściu tunelu, które ma być na poziomie 76DB? 4. Proszę o podanie analizy maksymalnej przepustowości ruchu pojazdów mechanicznych na Moście Łazienkowskim na chwilę obecną czyli rok 2017 i w prognozie do roku 2030 według Modelu Transportowego Aglomeracji Warszawskiej. 5. Proszę o odpowiedź jak często będzie wymieniana nawierzchnia "cichego asfaltu"? Ponieważ w artykule „Warstwa z mieszanki BBTM jako przykład cichej nawierzchni” zamieszczonym na stronie internetowej http://www.drogigminneipowiatowe.pl/.../warstwa-z... w podpunkcie „Wady” jest jasno napisane: „Przy zastosowaniu otwartej mieszanki o drobnym uziarnieniu (np. BBTM 8), wadą może być jednak stopniowe obniżanie zdolności nawierzchni do redukcji hałasu. Związane jest to ze stopniowym zamykaniem porów wynikających z zanieczyszczeń spowodowanych eksploatacją”. <ol style="list-style-type: none"> a) czy będzie opracowany harmonogram wymiany nawierzchni? b) czy jest już opracowana charakterystyka żywotności tej nawierzchni? c) ile kosztuje wymiana takiej nawierzchni? Proszę o podanie dokładnego kosztorysu w zakresie materiałów i wykonywania pracy. <ol style="list-style-type: none"> 6. Proszę o wskazanie ustawy (i konkretnych przepisów) która pozwala na budowanie drogi o natężeniu ruchu na powierzchni, kilka metrów od budynków w tak ścisłej mieszkaniowej zabudowie wielorodzinnej jak w przypadku ulicy Wiatracznej. 7. Proszę o przesłanie „karty informacyjnej przedsięwzięcia” złożonej w postępowaniu o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zakończonego wydaniem decyzji RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30 grudnia 2008 r. 8. Według "karty informacyjnej przedsięwzięcia" natężenie hałasu ma być znacząco 	<p>Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>Ad 1.</p> <p>Wszelkie dane dotyczące oddziaływania akustycznego inwestycji zawarte są w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (KIP), która została załączona do wniosku z dnia 09.08.2017 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia jw. Analiza akustyczna zawarta w KIP dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej. Oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP. Na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych).</p> <p>Kompletna dokumentacja dotycząca ww. postępowania administracyjnego jest dostępna w organie prowadzącym postępowanie (RDOŚ).</p> <p>Ad 2.</p> <p>Rodzaje terenu objęte ochroną akustyczną zostały wskazane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112).</p> <p>Zgodnie z treścią art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska: „W razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oceny, czy teren należy do rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1, właściwe organy dokonują na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania tego i sąsiednich terenów; (...)”.</p> <p>Ad 3.</p> <p>Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wskazuje tereny objęte ochroną akustyczną. Wyłot z tunelu nie jest objęty taką ochroną.</p> <p>Analiza akustyczna zawarta w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej. Oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP. Na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych).</p> <p>KIP jest do wglądu w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.</p> <p>Ad 4.</p> <p>Dane dot. natężeń ruchu na Moście Łazienkowskim dostępne są w Zarządzie Dróg Miejskich.</p> <p>Prognoza ruchu dla roku 2030 uwzględniająca budowę Obwodnicy Śródmiejskiej jest dostępna na stronie internetowej Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w zakładce Zadania w przygotowaniu.</p> <p>Ad 5.</p> <p>Warstwy ścieralne jezdni wykonane z mieszanki BBTM w trakcie eksploatacji/użytkowania inwestycji wymagają cyklicznego czyszczenia/mycia jezdni, okresowego zbierania piasku, usuwania śniegu i innych zanieczyszczeń oraz bieżącego usuwania uszkodzeń mechanicznych. Właściwa konserwacja zapewni zachowanie skuteczności akustycznej tzw. cichej nawierzchni. Miasto st. Warszawa dysponuje opracowaniem Politechniki Warszawskiej Wydziału Inżynierii Lądowej – Instytut Dróg i Mostów pt. „Zalecenia dotyczące utrzymania nawierzchni asfaltowych</p>
--	--	--

		<p>przekroczone względem obowiązujących norm. W związku z tym proszę o przedstawienie integralności projektu „Obwodnicy Śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba” z :</p> <p>a) Stanowiskiem nr 22 Rady m.st. Warszawy z dnia 18 października 2012 w sprawie ograniczenia instalowania ekranów akustycznych.</p> <p>b) Programem Natura 2000</p> <p>c) Programem ochrony środowiska dla m.st. Warszawa na lata 2017-2020r. z perspektywą do 2023r.</p> <p>9. W „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” zostały nie uwzględnione takie zwierzęta jak jeże europejskie czy ptaki jeżyki zwyczajne, które występują w rejonie szpitala przy ul. Szaserów i w rejonie torów kolejowych. W jaki sposób na etapie przygotowań do inwestycji uwzględniona zostanie występowanie tych gatunków objętych ochroną</p> <p>10. W „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” jest przedstawiony wysoki poziom szkodliwych pyłów. Jak inwestor zamierza wyeliminować tak wysokie stężenie pyłów?</p> <p>11. Czy rozbudowa spalarni śmieci w Dzielnicy Targówek w połączeniu z budową Obwodnicy Śródmiejskiej we wskazanym wariantach preferowanym, który jest zamieszczony na stronie ZMID nie zwiększy ilości cząstek szkodliwych pyłów?</p> <p>12. „Karta informacyjna przedsięwzięcia” pomija informacje na temat systemu wentylacji tunelu przewidzianego pod Rondem Wiatraczna. Proszę o szczegółowy opis systemu wentylacji, który ma znajdować się w tym tunelu:</p> <p>a) proszę o przesłanie projektu wraz ze schematem i pełnym opisem, wszystkimi rysunkami technicznymi i obliczeniami wydajności systemu wentylacji</p> <p>b) proszę o przesłanie informacji na temat odprowadzenia spalin/gazów z tunelu i wskazanie jakiej klasy filtry będą używane</p> <p>c) proszę przedstawić nazwę i kartę charakterystyczną filtrów i wentylatorów.</p> <p>d) proszę wskazać gdzie dokładnie w projekcie ma być odprowadzenie spalin/gazów powstałych w wyniku eksploatacji</p> <p>13. Czy władze m.st. Warszawa zamierzają rozbudować system monitoringu w województwie Mazowieckim o stacje pomiarową jakości powietrza w dzielnicy Praga Południe</p>	<p>z mieszankami mineralno-asfaltowymi BBTM obniżających hałas toczenia”.</p> <p>Ad 6. Dokumentacja projektowa, która zostanie opracowana na potrzeby realizacji inwestycji pn. budowa Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. od Ronda Wiatraczna do Ronda „Żaba”, w tym: etap I – odc. od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej będzie zgodna z wszelkimi obowiązującymi w Polsce przepisami i normami dotyczącymi budowy dróg. Ustalenia dot. ochrony sąsiedniej zabudowy mieszkaniowej zostaną określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Ad 7. Na potrzeby uzyskania decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie nr RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30 grudnia 2008 r. został opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Raport dostępny jest na stronie: http://siskom.waw.pl/obwodnica-sr-wschod.htm</p> <p>Ad 8. Zgodnie z treścią Karty informacyjnej przedsięwzięcia, po zastosowaniu działań minimalizujących takich jak „cicha nawierzchnia” i ekran akustyczny, normy hałasowe określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostaną dochowane.</p> <p>Ad 9 Zgodnie z treścią Karty informacyjnej przedsięwzięcia projektowana obwodnica nie ingeruje w wartościowe ekosystemy, nie narusza rzadkich siedlisk przyrodniczych ani siedlisk rzadkich gatunków roślin, grzybów lub zwierząt. Droga nie przecina również szlaków migracji zwierząt. Nie przewiduje się wpływu budowy na rzadkie lub chronione gatunki. W celu ochrony ptaków przed ewentualnym zniszczeniem lęgu, wycinka drzew i krzewów odbędzie się poza okresem lęgowym.</p> <p>Ad 10. Analiza wyników obliczeń emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń (zawarta w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia) wskazuje, że Obwodnica śródmiejska nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. W związku z powyższym w KIP nie przewidziano działań minimalizujących w zakresie ochrony powietrza. Wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy. Analiza wyników obliczeń wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych w KIP wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Najniższe wartości stężeń emitowanych zanieczyszczeń występują w wariantach 2 (preferowanym). Ostateczne rozstrzygnięcia dot. powyższej kwestii zawarte zostaną w decyzji środowiskowej.</p> <p>Ad. 11 Analiza wyników obliczeń zawartych w KIP wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza.</p> <p>Ad 12. Karta informacyjna przedsięwzięcia zawiera informacje dot. systemu wentylacji tunelu drogowego. Przewiduje się budowę wentylatorów strumieniowych montowanych do stropu. Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.</p>
--	--	---	--

				<p>Szczegółowe rozwiązania dot. konstrukcji oraz wyposażenia tunelu zawarte zostaną w projekcie wykonawczym, który zostanie sporządzony na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Ad 13.</p> <p>Zgodnie z art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska „Wojewódzki inspektor ochrony środowiska dokonuje oceny poziomów substancji w powietrzu na podstawie pomiarów lub innych metod oceny”.</p> <p>Zgodnie z art. 90 ust. 6 pkt 1” Główny Inspektor Ochrony Środowiska sprawuje nadzór nad ustalaniem przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska sposobu oceny jakości powietrza, o której mowa w art.88, oraz dokonywaniem oceny jakości powietrza i klasyfikacji stref, o których mowa w art. 89 ust.1, w tym zatwierdza sieci pomiarowe i inne metody oceny w ramach wojewódzkich programów monitoringu środowiska”.</p>
211	15.12.2017	<p>Jako mieszkaniec osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozwagę następujące punkty odnośnie projektu obwodnicy.</p> <p>Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć.</p> <p>Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które plany posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinien uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.</p> <p>Dodatkowo na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198 z późn. zm.) zwracam się z wnioskiem o informacje na temat przygotowań do budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba i proszę o odpowiedź na następujące pytania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dlaczego w "karcie informacji przedsięwzięcia" nie ma analizy akustycznej budynków znajdujących się przy ulicy Chrzanowskiego 2, Chrzanowskiego 4, Wiatraczna 29? 2. Czy obszary bez planu miejscowego (niedopełnienie obowiązków przez Radę Warszawy) są objęte ochroną akustyczną? 3. Wedle zapewnień ZMID "cichy asfalt" wystarczy, żeby zapewnić ochroną akustyczną dla mieszkańców w bezpośrednim oddziaływaniu inwestycji na ulicy Wiatracznej i Chrzanowskiego. "Cicha nawierzchnia asfaltowa" redukuje natężenie hałasu, aż o 3,3 DB. Jak to się ma do podawanego natężenia hałasu przy wyjściu tunelu, które ma być na poziomie 76DB? 4. Proszę o podanie analizy maksymalnej przepustowości ruchu pojazdów mechanicznych na Moście Łazienkowskim na chwilę obecną czyli rok 2017 i w prognozie do roku 2030 według Modelu Transportowego Aglomeracji Warszawskiej. 5. Proszę o odpowiedź jak często będzie wymieniana nawierzchnia "cichego asfaltu"? Ponieważ w artykule „Warstwa z mieszanki BBTM jako przykład cichej nawierzchni” 	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wszelkie dane dotyczące oddziaływania akustycznego inwestycji zawarte są w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (KIP), która została załączona do wniosku z dnia 09.08.2017 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia jw. Analiza akustyczna zawarta w KIP dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej. Oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP. Na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych). Kompletna dokumentacja dotycząca ww. postępowania administracyjnego jest dostępna w organie prowadzącym postępowanie (RDOŚ). 2. Rodzaje terenu objęte ochroną akustyczną zostały wskazane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112). Zgodnie z treścią art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska: „W razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oceny, czy teren należy do rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1, właściwe organy dokonują na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania tego i sąsiednich terenów; (...)”. 3. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wskazuje tereny objęte ochroną akustyczną. Wylot z tunelu nie jest objęty taką ochroną. Analiza akustyczna zawarta w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej. Oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP. Na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych). KIP jest do wglądu w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

	<p>zamieszczonym na stronie internetowej http://www.drogimnieipowiatowe.pl/.../warstwa-z... w podpunkcie „Wady” jest jasno napisane: „Przy zastosowaniu otwartej mieszanki o drobnym uziarnieniu (np. BBTM 8), wadą może być jednak stopniowe obniżanie zdolności nawierzchni do redukcji hałasu. Związane jest to ze stopniowym zamykaniem porów wynikających z zanieczyszczeń spowodowanych eksploatacją”.</p> <p>a) czy będzie opracowany harmonogram wymiany nawierzchni? b) czy jest już opracowana charakterystyka żywotności tej nawierzchni? c) ile kosztuje wymiana takiej nawierzchni? Proszę o podanie dokładnego kosztorysu w zakresie materiałów i wykonywania pracy.</p> <p>6. Proszę o wskazanie ustawy (i konkretnych przepisów) która pozwala na budowanie drogi o natężeniu ruchu na powierzchni, kilka metrów od budynków w tak ścisłej mieszkaniowej zabudowie wielorodzinnej jak w przypadku ulicy Wiatracznej.</p> <p>7. Proszę o przesłanie „karty informacyjnej przedsięwzięcia” złożonej w postępowaniu o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zakończonego wydaniem decyzji RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30 grudnia 2008 r.</p> <p>8. Według „karty informacyjnej przedsięwzięcia” natężenie hałasu ma być znacząco przekroczone względem obowiązujących norm. W związku z tym proszę o przedstawienie integralności projektu „Obwodnicy Śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba” z:</p> <p>a) Stanowiskiem nr 22 Rady m.st. Warszawy z dnia 18 października 2012 w sprawie ograniczenia instalowania ekranów akustycznych. b) Programem Natura 2000 c) Programem ochrony środowiska dla m.st. Warszawa na lata 2017-2020r. z perspektywą do 2023r.</p> <p>9. W „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” zostały nie uwzględnione takie zwierzęta jak jeże europejskie czy ptaki języki zwyczajne, które występują w rejonie szpitala przy ul. Szaserów i w rejonie torów kolejowych. W jaki sposób na etapie przygotowań do inwestycji uwzględniona zostanie występowanie tych gatunków objętych ochroną?</p> <p>10. W „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” jest przedstawiony wysoki poziom szkodliwych pyłów. Jak inwestor zamierza wyeliminować tak wysokie stężenie pyłów?</p> <p>11. Czy rozbudowa spalarni śmieci w Dzielnicy Targówek w połączeniu z budową Obwodnicy Śródmiejskiej we wskazanym wariantach preferowanym, który jest zamieszczony na stronie ZMID nie zwiększy ilości cząstek szkodliwych pyłów?</p> <p>12. „Karta informacyjna przedsięwzięcia” pomija informacje na temat systemu wentylacji tunelu przewidzianego pod Rondem Wiatraczna. Proszę o szczegółowy opis systemu wentylacji, który ma znajdować się w tym tunelu:</p> <p>a) proszę o przesłanie projektu wraz ze schematem i pełnym opisem, wszystkimi rysunkami technicznymi i obliczeniami wydajności systemu wentylacji b) proszę o przesłanie informacji na temat odprowadzenia spalin/gazów z tunelu i wskazanie jakiej klasy filtry będą używane c) proszę przedstawić nazwę i kartę charakterystyczną filtrów i wentylatorów. d) proszę wskazać gdzie dokładnie w projekcie ma być odprowadzenie spalin/gazów powstałych w wyniku eksploatacji</p> <p>13. Czy władze m.st. Warszawa zamierzają rozbudować system monitoringu w województwie Mazowieckim o stacje pomiarową jakości powietrza w dzielnicy Praga Południe</p>	<p>4. Dane dot. natężeń ruchu na Moście Łazienkowskim dostępne są w Zarządzie Dróg Miejskich. Prognoza ruchu dla roku 2030 uwzględniająca budowę Obwodnicy Śródmiejskiej jest dostępna na stronie internetowej Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w zakładce Zadania w przygotowaniu.</p> <p>5. Warstwy ścieralne jezdni wykonane z mieszanki BBTM w trakcie eksploatacji/użytkowania inwestycji wymagają cyklicznego czyszczenia/mycia jezdni, okresowego zbierania piasku, usuwania śniegu i innych zanieczyszczeń oraz bieżącego usuwania uszkodzeń mechanicznych. Właściwa konserwacja zapewnia zachowanie skuteczności akustycznej tzw. cichej nawierzchni. Miasto st. Warszawa dysponuje opracowaniem Politechniki Warszawskiej Wydziału Inżynierii Lądowej – Instytut Dróg i Mostów pt. „Zalecenia dotyczące utrzymania nawierzchni asfaltowych z mieszankami mineralno-asfaltowymi BBTM obniżających hałas toczona”.</p> <p>6. Dokumentacja projektowa, która zostanie opracowana na potrzeby realizacji inwestycji pn. budowa Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. od Ronda Wiatraczna do Ronda „Żaba”, w tym: etap I – odc. od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej będzie zgodna z wszelkimi obowiązującymi w Polsce przepisami i normami dotyczącymi budowy dróg. Ustalenia dot. ochrony sąsiedniej zabudowy mieszkaniowej zostaną określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>7. Na potrzeby uzyskania decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie nr RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30 grudnia 2008 r. został opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Raport dostępny jest na stronie: http://siskom.waw.pl/obwodnica-sr-wschod.htm</p> <p>8. Zgodnie z treścią Karty informacyjnej przedsięwzięcia, po zastosowaniu działań minimalizujących takich jak „cicha nawierzchnia” i ekran akustyczny, normy hałasowe określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostaną dochowane.</p> <p>9. Zgodnie z treścią Karty informacyjnej przedsięwzięcia projektowana obwodnica nie ingeruje w wartościowe ekosystemy, nie narusza rzadkich siedlisk przyrodniczych ani siedlisk rzadkich gatunków roślin, grzybów lub zwierząt. Droga nie przecina również szlaków migracji zwierząt. Nie przewiduje się wpływu budowy na rzadkie lub chronione gatunki. W celu ochrony ptaków przed ewentualnym zniszczeniem łągu, wycinka drzew i krzewów odbędzie się poza okresem lęgowym.</p> <p>10. Analiza wyników obliczeń emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń (zawarta w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia) wskazuje, że Obwodnica Śródmiejska nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. W związku z powyższym w KIP nie przewidziano działań minimalizujących w zakresie ochrony powietrza. Wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy. Analiza wyników obliczeń wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych w KIP wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Najniższe wartości stężeń emitowanych zanieczyszczeń występują w wariantach 2 (preferowanym). Ostateczne rozstrzygnięcia dot. powyższej kwestii zawarte zostaną w decyzji środowiskowej.</p> <p>11. Analiza wyników obliczeń zawartych w KIP wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza.</p> <p>12. Karta informacyjna przedsięwzięcia zawiera informacje dot. systemu wentylacji tunelu drogowego. Przewiduje się budowę wentylatorów strumieniowych montowanych do stropu. Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z</p>
--	--	--

				<p>Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.</p> <p>Szczegółowe rozwiązania dot. konstrukcji oraz wyposażenia tunelu zawarte zostaną w projekcie wykonawczym, który zostanie sporządzony na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>13. Zgodnie z art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska „Wojewódzki inspektor ochrony środowiska dokonuje oceny poziomów substancji w powietrzu na podstawie pomiarów lub innych metod oceny”.</p> <p>Zgodnie z art. 90 ust. 6 pkt 1” Główny Inspektor Ochrony Środowiska sprawuje nadzór nad ustalaniem przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska sposobu oceny jakości powietrza, o której mowa w art.88, oraz dokonywaniem oceny jakości powietrza i klasyfikacji stref, o których mowa w art. 89 ust.1, w tym zatwierdza sieci pomiarowe i inne metody oceny w ramach wojewódzkich programów monitoringu środowiska”.</p>
212	15.12.2017	<p>Jako mieszkaniec osiedla bezpośrednio przylegającego do ulicy Wiatracznej, mam na uwadze dobro swoje i sąsiadów, zgłaszam pod rozważę następujące punkty odnośnie projektu obwodnicy.</p> <p>Najbardziej dogodnym rozwiązaniem pozwalającym na wzorowa egzystencję jest budowa tunelu podziemnego od ronda Wiatraczna i dalej pod torami PKP, pozwoli to na utrzymanie obecnego ciągu ulicy Wiatracznej z dostępem do ulic poprzecznych które są codziennie wykorzystywane przez mieszkańców do codziennej komunikacji. Ograniczy to emisję hałasu i spalin w gęsto zaludnionej części miasta jak również w niedalekiej odległości sąsiadującej z oddziałami szpitala Szaserów. Już obecne plany natężenia ruchu i oceny środowiskowej nie pozostawiają złudzeń że warianty związane z wiaduktem nie będą spełniać norm dotyczących hałasu co automatycznie będzie wywoływać roszczenia mieszkańców. Przykład dzielnicy Ursynów daje jasny sygnał że koncepcja oparta o tunel jest możliwa do wykonania, a realizacja budowy kolejnych linii metra dały miastu doświadczenie, pozwalające się z takim projektem zmierzyć.</p> <p>Poziom hałasu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju najmłodszego pokolenia, ponieważ nowo powstałe osiedla są zasiedlane przez mieszkańców z noworodkami bądź dziećmi w młodym wieku lub przez osoby które plany posiadania potomstwa mają. Wszelkie decyzje mające na celu rozwój infrastruktury drogowej powinny uwzględniać interes mieszkańców terenów sąsiadujących, ponieważ z podatków pochodzących z zakupu tych nieruchomości powstaje budżet pozwalający na realizację dalszych projektów budowlanych. Więc kluczowym jest to żeby projekty te realizowały zadania, które są w interesie i działają na korzyść mieszkańców, a nie przeciwko.</p> <p>Dodatkowo na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198 z późn. zm.) zwracam się z wnioskiem o informacje na temat przygotowań do budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba i proszę o odpowiedź na następujące pytania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dlaczego w "karcie informacji przedsięwzięcia" nie ma analizy akustycznej budynków znajdujących się przy ulicy Chrzanowskiego 2, Chrzanowskiego 4, Wiatraczna 29? 2. Czy obszary bez planu miejscowego (niedopełnienie obowiązków przez Radę Warszawy) są objęte ochroną akustyczną? 3. Wedle zapewnień ZMID "cichy asfalt" wystarczy, żeby zapewnić ochroną akustyczną dla mieszkańców w bezpośrednim oddziaływaniu inwestycji na ulicy Wiatracznej i Chrzanowskiego. "Cicha nawierzchnia asfaltowa" redukuje natężenie hałasu, aż o 3,3 DB. Jak to się ma do podawanego natężenia hałasu przy wyjściu tunelu, które ma być na poziomie 76DB? 4. Proszę o podanie analizy maksymalnej przepustowości ruchu pojazdów mechanicznych na Moście Łazienkowskim na chwilę obecną czyli rok 2017 i w prognozie do roku 2030 według Modelu Transportowego Aglomeracji Warszawskiej. 	uwaga nieuwzględniona	<p>Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wszelkie dane dotyczące oddziaływania akustycznego inwestycji zawarte są w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (KIP), która została załączona do wniosku z dnia 09.08.2017 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia jw. Analiza akustyczna zawarta w KIP dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej. Oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP. Na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych). Kompletna dokumentacja dotycząca ww. postępowania administracyjnego jest dostępna w organie prowadzącym postępowanie (RDOŚ). 2. Rodzaje terenu objęte ochroną akustyczną zostały wskazane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112). Zgodnie z treścią art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska: „W razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oceny, czy teren należy do rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1, właściwe organy dokonują na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania tego i sąsiednich terenów; (...)”. 3. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wskazuje tereny objęte ochroną akustyczną. Wylot z tunelu nie jest objęty taką ochroną. Analiza akustyczna zawarta w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej. Oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP. Na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych).

	<p>5. Proszę o odpowiedź jak często będzie wymieniana nawierzchnia "cichego asfaltu"? Ponieważ w artykule „Warstwa z mieszanki BBTM jako przykład cichej nawierzchni” zamieszczonym na stronie internetowej http://www.drogigminneipowiatowe.pl/.../warstwa-z... w podpunkcie „Wady” jest jasno napisane: „Przy zastosowaniu otwartej mieszanki o drobnym uziarnieniu (np. BBTM 8), wadą może być jednak stopniowe obniżanie zdolności nawierzchni do redukcji hałasu. Związane jest to ze stopniowym zamykaniem porów wynikających z zanieczyszczeń spowodowanych eksploatacją”.</p> <p>a) czy będzie opracowany harmonogram wymiany nawierzchni? b) czy jest już opracowana charakterystyka żywotności tej nawierzchni? c) ile kosztuje wymiana takiej nawierzchni? Proszę o podanie dokładnego kosztorysu w zakresie materiałów i wykonywania pracy.</p> <p>6. Proszę o wskazanie ustawy (i konkretnych przepisów) która pozwala na budowanie drogi o natężeniu ruchu na powierzchni, kilka metrów od budynków w tak ścisłej mieszkaniowej zabudowie wielorodzinnej jak w przypadku ulicy Wiatracznej.</p> <p>7. Proszę o przesłanie „karty informacyjnej przedsięwzięcia” złożonej w postępowaniu o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zakończonego wydaniem decyzji RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30 grudnia 2008 r.</p> <p>8. Według „karty informacyjnej przedsięwzięcia” natężenie hałasu ma być znacząco przekroczone względem obowiązujących norm. W związku z tym proszę o przedstawienie integralności projektu „Obwodnicy Śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba” z : a) Stanowiskiem nr 22 Rady m.st. Warszawy z dnia 18 października 2012 w sprawie ograniczenia instalowania ekranów akustycznych. b) Programem Natura 2000 c) Programem ochrony środowiska dla m.st. Warszawa na lata 2017-2020r. z perspektywą do 2023r.</p> <p>9. W „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” zostały nie uwzględnione takie zwierzęta jak jeże europejskie czy ptaki języki zwyczajne, które występują w rejonie szpitala przy ul. Szaserów i w rejonie torów kolejowych. W jaki sposób na etapie przygotowań do inwestycji uwzględniona zostanie występowanie tych gatunków objętych ochroną?</p> <p>10. W „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” jest przedstawiony wysoki poziom szkodliwych pyłów. Jak inwestor zamierza wyeliminować tak wysokie stężenie pyłów?</p> <p>11. Czy rozbudowa spalarni śmieci w Dzielnicy Targówek w połączeniu z budową Obwodnicy Śródmiejskiej we wskazanym wariantcie preferowanym, który jest zamieszczony na stronie ZMID nie zwiększy ilości cząsteczek szkodliwych pyłów?</p> <p>12. „Karta informacyjna przedsięwzięcia” pomija informacje na temat systemu wentylacji tunelu przewidzianego pod Rondem Wiatraczna. Proszę o szczegółowy opis systemu wentylacji, który ma znajdować się w tym tunelu: a) proszę o przesłanie projektu wraz ze schematem i pełnym opisem, wszystkimi rysunkami technicznymi i obliczeniami wydajności systemu wentylacji b) proszę o przesłanie informacji na temat odprowadzenia spalin/gazów z tunelu i wskazanie jakiej klasy filtry będą używane c) proszę przedstawić nazwę i kartę charakterystyczną filtrów i wentylatorów. d) proszę wskazać gdzie dokładnie w projekcie ma być odprowadzenie spalin/gazów powstałych w wyniku eksploatacji</p> <p>13. Czy władze m.st. Warszawa zamierzają rozbudować system monitoringu w województwie Mazowieckim o stacje pomiarową jakości powietrza w dzielnicy Praga Południe</p>	<p>KIP jest do wglądu w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.</p> <p>4. Dane dot. natężeń ruchu na Moście Łazienkowskim dostępne są w Zarządzie Dróg Miejskich. Prognoza ruchu dla roku 2030 uwzględniająca budowę Obwodnicy Śródmiejskiej jest dostępna na stronie internetowej Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w zakładce Zadania w przygotowaniu.</p> <p>5. Warstwy ścieralne jezdni wykonane z mieszanki BBTM w trakcie eksploatacji/użytkowania inwestycji wymagają cyklicznego czyszczenia/mycia jezdni, okresowego zbierania piasku, usuwania śniegu i innych zanieczyszczeń oraz bieżącego usuwania uszkodzeń mechanicznych. Właściwa konserwacja zapewnia zachowanie skuteczności akustycznej tzw. cichej nawierzchni. Miasto st. Warszawa dysponuje opracowaniem Politechniki Warszawskiej Wydziału Inżynierii Lądowej – Instytut Dróg i Mostów pt. „Zalecenia dotyczące utrzymania nawierzchni asfaltowych z mieszankami mineralno-asfaltowymi BBTM obniżających hałas toczenia”.</p> <p>6. Dokumentacja projektowa, która zostanie opracowana na potrzeby realizacji inwestycji pn. budowa Obwodnicy Śródmiejskiej na odc. od Ronda Wiatraczna do Ronda „Żaba”, w tym: etap I – odc. od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej będzie zgodna z wszelkimi obowiązującymi w Polsce przepisami i normami dotyczącymi budowy dróg. Ustalenia dot. ochrony sąsiedniej zabudowy mieszkaniowej zostaną określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>7. Na potrzeby uzyskania decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie nr RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk z dnia 30 grudnia 2008 r. został opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Raport dostępny jest na stronie: http://siskom.waw.pl/obwodnica-sr-wschod.htm</p> <p>8. Zgodnie z treścią Karty informacyjnej przedsięwzięcia, po zastosowaniu działań minimalizujących takich jak „cicha nawierzchnia” i ekran akustyczny, normy hałasowe określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostaną dochowane.</p> <p>9. Zgodnie z treścią Karty informacyjnej przedsięwzięcia projektowana obwodnica nie ingeruje w wartościowe ekosystemy, nie narusza rzadkich siedlisk przyrodniczych ani siedlisk rzadkich gatunków roślin, grzybów lub zwierząt. Droga nie przecina również szlaków migracji zwierząt. Nie przewiduje się wpływu budowy na rzadkie lub chronione gatunki. W celu ochrony ptaków przed ewentualnym zniszczeniem łągu, wycinka drzew i krzewów odbędzie się poza okresem lęgowym.</p> <p>10. Analiza wyników obliczeń emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń (zawarta w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia) wskazuje, że Obwodnica śródmiejska nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. W związku z powyższym w KIP nie przewidziano działań minimalizujących w zakresie ochrony powietrza. Wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy.</p> <p>Analiza wyników obliczeń wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych w KIP wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Najniższe wartości stężeń emitowanych zanieczyszczeń występują w wariantcie 2 (preferowanym).</p> <p>Ostateczne rozstrzygnięcia dot. powyższej kwestii zawarte zostaną w decyzji środowiskowej.</p> <p>11. Analiza wyników obliczeń zawartych w KIP wskazuje, że przedmiotowa droga w 2030 roku w każdym z trzech rozpatrywanych wariantów nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza.</p> <p>12. Karta informacyjna przedsięwzięcia zawiera informacje dot. systemu wentylacji</p>
--	---	--

				<p>tunelu drogowego. Przewiduje się zabudowę wentylatorów strumieniowych montowanych do stropu. Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.</p> <p>Szczegółowe rozwiązania dot. konstrukcji oraz wyposażenia tunelu zawarte zostaną w projekcie wykonawczym, który zostanie sporządzony na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>13. Zgodnie z art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska „Wojewódzki inspektor ochrony środowiska dokonuje oceny poziomów substancji w powietrzu na podstawie pomiarów lub innych metod oceny”. Zgodnie z art. 90 ust. 6 pkt 1” Główny Inspektor Ochrony Środowiska sprawuje nadzór nad ustalaniem przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska sposobu oceny jakości powietrza, o której mowa w art.88, oraz dokonywaniem oceny jakości powietrza i klasyfikacji stref, o których mowa w art. 89 ust.1, w tym zatwierdza sieci pomiarowe i inne metody oceny w ramach wojewódzkich programów monitoringu środowiska”.</p>
213	15.12.2017	<p>Jako organizacja walcząca ze smogiem apelujemy o priorytetowe potraktowanie komunikacji zbiorowej podczas planowania obwodnicy śródmiejskiej, odcinek wschodni. Samochody są bardzo ważnym źródłem zanieczyszczenia powietrza w stolicy i przy każdym nowych inwestycjach należy zniechęcać mieszkańców do podróży samochodami, a zachęcać do przesiadki do komunikacji miejskiej. Jednak aby transport zbiorowy był dla mieszkańców atrakcyjny, autobusy powinny mieć wydzielony pas ruchu, na którym nie będą blokowane przez stojące w korkach samochody osobowe. Mamy nadzieję, że obwodnica zostanie zaprojektowana z korzyścią dla osób poruszających się bez samochodu.</p>	uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	<p>Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p>
214	15.12.2017	<p>BUDOWA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ NA ODCINKU OD RONDA WIATRACZNA DO RONDA „ŻABA”, ETAP I – ODC. OD RONDA WIATRACZNA DO UL. RADZYMIŃSKIEJ Proszę o odpowiedź na poniższe pytania i uwzględnienie ich w raporcie z konsultacji społecznych.</p> <p>1. W Karcie informacyjnej Przedsięwzięcia opracowanej przez Mosty Katowice w lipcu 2017 na str. 65 znajduje się zapis: „Podstawowymi korzyściami wynikającymi z budowy przedmiotowego odcinka obwodnicy śródmiejskiej będą:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawa warunków przejazdu dla ruchu wewnątrz i pomiędzy dzielnicami, • zwiększenie prędkości i wygody jazdy na przejeździe nową drogą, • poprawa bezpieczeństwa ruchu ze względu na ograniczenie dostępności drogi dla ruchu lokalnego. <p>Pośrednimi korzyściami wynikającymi z budowy odcinka obwodnicy śródmiejskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przejęcie części ruchu lokalnego i odciążenie istniejących ulic wewnątrz dzielnicowych, • zmniejszenie poziomu hałasu i emisji spalin, • udostępnienie terenów mało atrakcyjnych ze względu na brak uporządkowanej sieci drogowej i umożliwienie inwestowania w infrastrukturę związaną z budowaną drogą.” Podstawową korzyścią ma być poprawa warunków przejazdu dla ruchu wewnątrz i pomiędzy dzielnicami i jednocześnie poprawa bezpieczeństwa ruchu ze względu na ograniczenie dostępności drogi dla ruchu lokalnego. Jedno zaprzecza drugiemu. Jak inwestycja ma poprawić ruch pojazdów wewnątrz dzielnicy Grochów skoro jednocześnie projektowane jest ograniczenie dostępności nowej drogi dla ruchu lokalnego? Proszę mi to wyjaśnić. Kolejna zaleta inwestycji wg. panów projektantów z Mosty Katowice: „Zmniejszenie emisji spalin i hałasu” - proszę mi wyjaśnić jak inwestycja zmniejszy emisję spalin i hałasu dla mieszkańców budynków przy ul. Wiatracznej i konkretnie dla mieszkańców budynku przy Chrzanowskiego 2? Proszę o dokładne wyjaśnienie. <p>2. Na stronie 89 KIP znajduje się rysunek nr 16 Redukcja równoważnego poziomu dźwięku w odniesieniu do odcinka porównawczego z nawierzchnią SMA 11. Redukcja poziomu dźwięku po zastosowaniu poszczególnych rodzajów nawierzchni. W tabeli na rysunku</p> 		<p>Ad.1 Poprawa bezpieczeństwa ruchu ze względu na ograniczenie dostępności ciągu głównego drogi dla ruchu lokalnego dotyczy przebiegu i powiązania obwodnicy śródmiejskiej z innymi drogami publicznymi. Poprawa ruchu lokalnego dotyczy budowy i przebudowy dróg lokalnych prowadzonych równoległe do obwodnicy śródmiejskiej i mających połączenie z większością istniejących dróg publicznych. Zmniejszenie emisji spalin i hałasu spowodowane będzie zwiększeniem płynności przejazdu, ograniczeniem miejsc tworzenia się zatorów drogowych oraz wykorzystaniem obwodnicy do stworzenia nowej atrakcyjnej siatki połączeń komunikacji miejskiej wpływającej na zmniejszenie liczby indywidualnych użytkowników pojazdów (jest to oddziaływanie korzystne w odniesieniu do skali całego miasta).</p> <p>Ad.2 W obliczeniach posłużono się badaniami przeprowadzonymi przez firmę EKKOM. Nawierzchnie porowate mają większą skuteczność redukcji dla większych prędkości przejazdu. Nawierzchnie BBTM8 są stosowane w miejskich odcinkach dróg z uwagi na lepszą skuteczność tłumienia w niższych prędkościach przejazdu. Powyższe przedstawia tabela na rysunku nr 16 załączona w karcie str. 89.</p> <p>Ad.3 Nie przewiduje się lokalizacji studzienek kanalizacyjnych w jezdniach głównych planowanej obwodnicy.</p> <p>Ad.4 Zgodnie z obowiązującymi przepisami pomiarów hałasu dokonuje się przez elewacjach budynków podlegających ochronie akustycznej. Po zastosowaniu działań minimalizujących nie przewiduje się przekroczeń wartości dopuszczalnych dźwięku, a więc nie ma potrzeby przeprowadzania dodatkowych analiz wewnątrz budynków przy ul. Chrzanowskiego. Analiza akustyczna zawarta w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia dot. każdego budynku podlegającego ochronie akustycznej. Oddziaływanie akustyczne inwestycji dla poszczególnych wariantów (bez działań minimalizujących oraz z działaniami minimalizującymi) przedstawione zostało na rysunkach załączonych do KIP. Na rysunkach przedstawiono również rozmieszczenie</p>

	<p>podano wartości redukcji hałasu dla PA 8, BBTM8, SMA5, SMA8. Przedstawiono że najmniejszą redukcję hałasu wykazuje nawierzchnia z asfaltu porowatego PA8 – co jest co najmniej zastanawiające ponieważ to właśnie nawierzchnie tego typu PA8 mają najwyższą redukcję hałasu – większą niż BBTM8. Dlaczego przedstawiono PA8 jako gorszą pod względem redukcji hałasu niż inne nawierzchnie gdy w ogólnie dostępnych wynikach badań takich nawierzchni właśnie asfalty porowate mają korzystniejsze właściwości niż BBTM8. Asfalty porowate są droższe w wykonaniu i eksploatacji ponieważ trzeba je czyścić. Czy projektant w KIP przedstawił wyniki badań pokazujące PA8 jako mniej korzystną od BBTM8 w celu takim aby wykonać tańszą BBTM8 niż PA8 – wygląda to na manipulację danymi skutkującej wprowadzeniem w błąd obywateli i inwestora.</p> <p>3. W KIP podano że (str. 126) błąd obliczeń natężenia hałasu może wynieść 3 dB. W całym opracowaniu obliczenia natężenia hałasu „mieszczą” się w granicach błędów obliczeniowego. Oczywiście jest więc że rozwiązania proponowane przez projektanta mające na celu zmniejszenie hałasu są nie wystarczające. Czy projektant w obliczeniach uwzględnił hałas kół samochodów przejeżdżających przez studzienki kanalizacyjne?</p> <p>4. Gdzie są analizy natężenia hałasu wewnątrz budynków przy Chrzanowskiego 2?</p> <p>5. Analizę natężenia hałasu opracowano dla wysokości 4 m nad powierzchnią terenu – planowana estakada na Wiatracznej – tereny PKP – jest wyższa niż 4 metry – gdzie są wyniki analizy natężenia hałasu pochodzących z odcinka drogi na estakadzie?</p> <p>6. Dlaczego w KIP nie podano aktualnego „tła” dla obecnych zanieczyszczeń powietrza ?</p> <p>7. Dlaczego nie uwzględniono w analizie zanieczyszczeń powietrza emisji dioksyn, pyłów i innych zanieczyszczeń pochodzących z rozbudowywanej obecnie spalarni śmieci na Targówku? Dlaczego analiza zanieczyszczeń powietrza w KIP nie uwzględni istnienia i rozbudowy spalarni śmieci na Targówku?</p> <p>8. W tabelach 41 i 42 gdzie przedstawione są wartości przekroczeń hałasu dla poszczególnych ulic, przykładowo dla Chrzanowskiego 2, w nocy hałas jest przekroczony o 3dB – po zastosowaniu BBTM8 która rzekomo redukuje emisje hałasu o 3 dB – nie będzie poziom hałasu przekroczony. Odnosząc to do tabeli nr 16 wspomnianej wyżej, błędem obliczeniowym podanym przez projektanta jako 3dB oczywiście jest to że przedstawione wyliczenia są mało wiarygodne i nie przekonujące iż zastosowanie BBTM 8 wystarczy by hałas nie przekraczał norm. Jeżeli okaże się że hałas przekracza normę po wybudowaniu drogi kto zapłaci odszkodowanie właścicielom mieszkań za spadek ich wartości z tego powodu ? (Inwestor wie że wyliczenia projektantów są w granicy błędów i przedstawianie ich w taki sposób jest ewidentną manipulacją).</p> <p>9. Rozwiązania projektowe ograniczające natężenie hałasu w gęsto zamieszkałym terenie oparte o wyliczenia które mieszczą się w normach na granicy błędów obliczeń, analiza zanieczyszczeń emitowanych przez drogę nie uwzględniająca rozbudowy spalarni, brak odniesień do obecnego tła zanieczyszczeń – krótko mówiąc pozorowane działania mające ograniczyć hałas mają kosztować podatnika 800 000 000 ?</p> <p>10. Czy projektant w swoich wyliczeniach natężenia hałasu i emisji zanieczyszczeń wziął pod uwagę iż na Chrzanowskiego znajduje się przedszkole ? Proszę o odpowiedź e-mailem.</p> <p>Wobec powyższego wnioskuję o zmianę projektu w taki sposób by ochrona przed hałasem była zaprojektowana w sposób który spełni swoje zadanie nie w granicy błędów tylko w sposób nie budzący wątpliwości. Przykładowo ekrany zakrywające półkole drogi tak jak jest to zrobione na Trasie Toruńskiej albo przedłużenie tunelu na całą Wiatraczną aż za tereny PKP.</p>	<p>uwaga do dalszych analiz; uwaga nieuwzględniona</p>	<p>poszczególnych receptorów (punktów pomiarowych).</p> <p>Ad.5 Obliczenia przeprowadzono i przedstawiono graficznie na wysokości 4m nad powierzchnią terenu. Zgodnie z zapisami w karcie informacyjnej przedsięwzięcia ze względu na charakter rozchodzenia się dźwięku i wysokość zabudowy zlokalizowanych wzdłuż inwestycji, przeprowadzono dodatkowe obliczenia na poszczególnych elewacjach budynków. Dodatkowo obliczenia przeprowadzono na modelu 3D uwzględniającym przebieg wysokościowy drogi.</p> <p>Ad.6 Do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z analizowanej drogi przyjęto tło zgodnie z obowiązującą metodyką tj. na poziomie 10% udziału dopuszczalnych stężeń dla poszczególnych substancji.</p> <p>Ad.7 Analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wykonuje się w zasięgu 50 H max (tj. ok. 25 m od osi drogi). Wynika to z przepisów Prawa ochrony środowiska w zakresie ochrony powietrza. Spalarnia odpadów komunalnych lokalizowana jest w odległości ok. 1,3 km od granic inwestycji, w związku z powyższym nie wykonano oddziaływań skumulowanych dla obu przedsięwzięć. Z przeprowadzonej analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza wynika, że inwestycja nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Maksymalne stężenia średnioroczne PM10 będą kształtowały się na poziomie ok. 3,5 µg/m3, a PM2,5 na poziomie ok. 1,4 µg/m3. Natomiast dioksyny ze spalania paliwa w silnikach pojazdów są na poziomie dużo mniejszym niż w spalarniach odpadów komunalnych - w roku 2013 poziom dioksyn kształtował się na poziomie ok. 155,3 [gTEQ/rok] (TEQ- jednostka toksyczności dioksyn) natomiast ze spalania paliwa w silnikach pojazdów na poziomie ok. 0,7 PCDD/Fs [gTEQ/rok].</p> <p>Ad.8 Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko: „W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ w przypadku gdy z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika potrzeba monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – nakłada obowiązek monitorowania, określając jego zakres, termin i obowiązki co do przedłożenia informacji o jego wynikach regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska (...).” Ponadto zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy: „W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ może nałożyć na wnioskodawcę obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia oraz wskazując inne organy, którym także należy ją przedstawić”.</p> <p>Ad.9 Obecnie obowiązująca Wieloletnia Prognoza Finansowa m.st. Warszawy zabezpiecza środki finansowe na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych dla budowy obwodnicy śródmiejskiej w kwocie 888 mln zł (tylko część tej kwoty stanowią środki przeznaczone na ochronę przeciwhałasową).</p> <p>Ad.10 Zgodnie z KIP przedszkole zlokalizowane na ulicy Chrzanowskiego znajduje się poza zakresem oddziaływania planowanej obwodnicy.</p> <p>Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dostrzeżone; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać z znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
--	--	--	---

215	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego • na całej długości trasy utworzenie bus pasów • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami • założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki • jeśli to możliwe – zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej) • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna • wzdłuż ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni • skorelowanie budowy obwodnicy z budową tramwaju na Gocław oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe 	<ol style="list-style-type: none"> 1. i 14. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 5. uwaga uwzględniona 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga do dalszych analiz 8. uwaga uwzględniona 9. uwaga częściowo uwzględniona 10. uwaga do dalszych analiz 11. uwaga do dalszych analiz 12. uwaga do dalszych analiz 13. uwaga uwzględniona 	<ol style="list-style-type: none"> 1. i 14. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. 2. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem. 3. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 4. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 5. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 6. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 7. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 9. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 10. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 11. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. 12. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 13. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę stacji PKP Wiatraczna.
216	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami • przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki • jeśli to możliwe – zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej) • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna • na całej długości trasy utworzenie bus pasów 	<ol style="list-style-type: none"> 1. i 9. uwaga do dalszych analiz 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga uwzględniona 5. uwaga częściowo uwzględniona 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga nieuwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 10. uwaga do dalszych analiz 11. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na 	<ol style="list-style-type: none"> 1. i 9. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 2. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. 4. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 5. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 6. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 7. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem. 8. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.

		<ul style="list-style-type: none"> wzdłuż ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni skorelowanie budowy obwodnicy z budową tramwaju na Goctaw oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe 	<p>konsultacjach</p> <p>12. uwaga do dalszych analiz</p> <p>13. uwaga uwzględniona</p> <p>14. uwaga do dalszych analiz</p> <p>15. uwaga nieuwzględniona</p>	<p>10. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.</p> <p>11. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>12. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>13. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę stacji PKP Wiatraczna</p> <p>14. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>15. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
217	15.12.2017	<p>1. Proszę o objaśnienie prognoz ruchu dla nowej drogi. W godzinach szczytu między węzłami prognozuje się duże natężenia ruchu, który nie jest logicznie rozprowadzany w pozostałej sieci ulicznej. Czy na pewno z obwodnicy da radę skorzystać aż tylu kierowców? Większość z nich powinna się kierować dalej głównymi drogami do centrum lub ewentualnie do obwodnicy ekspresowej. Tymczasem drogi odchodzące w tych kierunkach już teraz są zapchane samochodami i nie przyjmą zbyt wielu nowych pojazdów. Widać to w prognozach - nadmiarowy ruch wydaje się "znikać" w bocznych uliczkach. Jest to faktycznie niemożliwe, niezgodne z logiką. Nie ma planów zagospodarowania, z których wynikałyby aż tyle nowych celów podróży w pobliżu obwodnicy, możliwych do obsłużenia bezpośrednio z niej. Na planie nie zaznaczono żadnych nowych dróg zbiorczych lub głównych, które by przejmowały ten ruch. Uważam więc, że prognozy są nierealne. Obwodnica wydaje się przeskalowana: przepustowość jej głównego przekroju jest dużo większa od przepustowości tych jej wylotów, które będą najbardziej obciążone.....Proszę także o zaprezentowanie prognoz ruchu dla aktualnie projektowanego układu drogowego, tj. bez ulic, które nie istnieją i nie będą budowane wraz obwodnicą (np. przedłużenia Trasy Świętokrzyskiej na wschód). Ze względu na harmonogram konsultacji, proszę o ponowne przeanalizowanie przekroju drogi planowanej do udostępnienia kierowcom pod kątem optymalnego rozprowadzenia ruchu na dzień jej otwarcia.....Na planie zazaczyłem punkty budzące moje największe wątpliwości: • R1 - 2120 pojazdów na jezdni wschodniej, prawie połowa z tego odchodzi w kierunku trasy S8 (też już zresztą zapchanej). Część z tych 1010 pojazdów będzie zresztą jechać tam z innych stron, nie z obwodnicy. Gdzie pojedzie pozostałe ponad 1000 pojazdów? Patrząc na obciążenie wylotów, wcale nie na dalszy ciąg obwodnicy śródmiejskiej (także kompletnie zapchany w stronę centrum). Wygląda tak, jakby ok. połowa tej liczby miała skręcać w prawo na Targówek, zaś reszta - w niepokazane na planie boczne uliczki. To nierealne. • R2 - 2080 pojazdów na jezdni zachodniej na wlocie do tunelu, 2130 na wylocie. To by oznaczało, że najbardziej obecnie obciążona trasa z Pragi Południe do centrum będzie niemal "zarezerwowana" dla kierowców jadących tranzytem z północy na południe. To sprzeczne z doświadczeniem, w dokumentach nie ma żadnych informacji pozwalających przypuszczać, że do 2030 roku wszystkie źródła obecnego ruchu na Trasie Łazienkowskiej poza ul. Ostrobramską zostaną wygaszone. • R3 - Przykładowo, jaka jest przewidywana liczba pojazdów wjeżdżających ul. Grochowską od wschodu? Jeśli tylko kilkaset, to po co projektuje się aż 3 pasy ruchu na tym wlocie? Jestem przekonany, że w praktyce będzie tam nawet więcej pojazdów niż dziś (przekrój drogi nie ogranicza dopływu pojazdów, a dochodzi nowy kierunek na północ). Wiele z nich skieruje się oczywiście na południowy zachód (po zbudowanie skrzyżowania będzie to jeszcze łatwiejsze niż dziś) i - wraz z nieplanowanym do fizycznego ograniczenia ruchem z Ostrobramskiej - kompletnie zakorkuje wjazd na Most Łazienkowski. Krótko</p>	<p>1. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona</p> <p>3. uwaga do dalszych analiz</p> <p>4. uwaga nieuwzględniona</p> <p>5. uwaga nieuwzględniona</p> <p>6. uwaga do dalszych analiz</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga nieuwzględniona</p> <p>9. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>10. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Prognoza ruchu dla Obwodnicy została wykonana na bazie aktualnego Modelu Transportowego Aglomeracji Warszawskiej 2016. Zadaniem Obwodnicy jest przejście ruchu tranzytowego z dróg niższych klas. Zgodnie z Modelem pojazdy na drogach podporządkowanych nie znikają a docierają do celów swych podróży, tzw. rejonów komunikacyjnych. Należy mieć na uwadze, że model jest jedynie matematycznym odwzorowaniem ruchu i nie jest w stanie w 100% odzwierciedlić ruchu pojazdów. Budowa Obwodnicy nie determinuje powstania nowych celów podróży.</p> <p>2. Przyjęta liczba pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń ruchu.</p> <p>3. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>4. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie.</p> <p>5. Z uwagi na zajętość terenu niezbędnego dla rozwiązań drogowych i prognozowany ruch rowerowy nie przewiduje się budowy dwustronnych ścieżek rowerowych na odcinku od ul. Ks. Anny do Trasy Świętokrzyskiej.</p> <p>6. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>7. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską; możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z BPMiT; przyjęta liczba pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń ruchu</p> <p>8. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.</p> <p>9. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>

	<p>podsumowując ten punkt, obwodnica wg obecnego projektu szybko się zatka. Skusi do skorzystania z niej dużo więcej kierowców, niż faktycznie będzie mogła obsłużyć.</p> <p>2. W związku z powyższym wnoszę o ograniczenie przekroju wszystkich bocznych wlotów na obwodnicę (w tym z dróg głównych) oraz o zmniejszenie przekroju ciągu obwodowego przy pozostawieniu bez zmian wylotów kierujących ruch drogami głównymi poza miasto.</p> <p>3. Proszę o przemyślenie relacji bezkolizyjnych na węźle "Radzywińska". Preferowane powinny być relacje wschód-północ/południe i na odwrót a nie przejazd al. Solidarności na wprost. Na zachód od obwodnicy przekrój al. Solidarności powinien być nie tyle nawet dostosowany do prognoz ruchu, co wręcz powinien uniemożliwiać prowadzenie tą ulicą większego ruchu, niż to odpowiednie dla jej przyszłej funkcji</p> <p>4. Nie rozumiem sensu tworzenia kolizyjnego węzła z ul. Księżnej Anny. Przekrój w tym miejscu zaprojektowano monstrualny. Postuluję zmienić przekrój ciągu obwodowego na dwupasowy w każdą stronę, ale przedłużyć estakadę (lub ew. tunel) i odgiąć ją tak, aby skrzyżowanie Zabranieckiej z Ks. Anny wybudować pod spodem (w formie ronda, jak w projekcie). Do ronda doprowadzić łącznice do obu jezdni obwodnicy, z bezkolizyjnymi wylotami i wlotami.</p> <p>5. W projektowaniu proszę uwzględnić jeden z głównych korytarzy rowerowych, który aktualnie jest pominięty w dokumentach planistycznych, a który powinien prowadzić z Rembertowa do Trasy Świętokrzyskiej. Jest to najkrótsza droga do centrum, dużo wygodniejsza od ciągu Marsa - Ostrobramska - Stanów Zjednoczonych, który obecnie kończy się po wschodniej stronie Wisłostrady i nie ma możliwości, by go w wygodny sposób wprowadzić do Śródmieścia. Jak by nie jechać, trzeba będzie tam długo stać na światłach. Budowa etapami Trasa Świętokrzyska włącza się w śródmiejski układ drogowy Śródmieścia wygodniej i bliżej ścisłego centrum i do niej także powinna prowadzić wygodna ścieżka rowerowa. Dlatego uważam, że nowa droga rowerowa powinna ona być przeprowadzona na południową stronę ul. Zabranieckiej i dalej pod postulowaną estakadą włączać się bezkolizyjnie w południową ścieżkę przy Trasie Świętokrzyskiej (po stronie torów kolejowych). Projektowane obecnie przejazdy przez 7 pasów ruchu na skrzyżowaniu z TŚ (a wcześniej także 2 skrzyżowania z wieloma łącznicami w rejonie ul. Księżnej Anny) będą przerażeniem.</p> <p>6. Na wszystkich węzłach przystanki autobusowe muszą być bliżej skrzyżowań. Jest to bardzo ważne dla wygody przesiadek. W razie braku miejsca, należy rezygnować z zatok przystankowych. W ogóle zatoki należy tworzyć tylko tam, gdzie jest to bezwzględnie konieczne dla ruchu ogólnego. Moim zdaniem sytuacja taka zachodzi tylko na jednopasowych wylotach ze skrzyżowań, w tym rond. Dla każdej zatoki należy przedstawić uzasadnienie konieczności jej wybudowania lub zachowania.</p> <p>7. Popieram sygnalizowane w mediach postulaty stowarzyszeń lokalnych dotyczące ciągłości ulic poprzecznych, w szczególności prowadzących przy nich ciągów pieszych.</p> <p>8. Popieram zgłoszony przez stowarzyszenie Miasto Jest Nasze postulat zachowania rezerwy na budowę torów tramwajowych wzdłuż obwodnicy.</p> <p>9. Popieram uwagi dotyczące przedłużenia tunelu pod Rondem Wiatraczna w obie strony (pod ul. Grenadierów i pod torami kolejowymi), ale pod warunkiem utrzymania przekroju dwupasowego na całej długości obwodnicy oraz ograniczenia przekroju wlotów na nią (w szczególności do jednego pasa w przypadku łącznic bezkolizyjnych).</p> <p>10. W zakresie geometrii stanowiącej podstawę do projektowania organizacji ruchu, należy unikać tworzenia miejsc, w których można przewidywać nieprawidłowe korzystanie z drogi, tj. manewry takie jak "wciskanie się" w zatory na zjazdach. Części kierowców pozwala to szybko "przeskoczyć" na inną drogę, ale dla innych oznaczać jeszcze dłuższy czas oczekiwania w korku. W Warszawie już teraz mamy zbyt wiele takich punktów - np. Wał Miedzeszyński przy wjeździe na Trasę Łazienkowską, od Wawra w stronę centrum. Postuluję możliwie jak najdłuższe, fizycznie odseparowane pasy do zjazdu. Nie należy także dopuszczać do tworzenia zwężeń z dwóch pasów do jednego przed wjazdem na trasę w miejscu nie korkującym się. Jeśli potrzeba np. dwóch pasów na zjeździe z Ronda Wiatraczna w stronę al. USA, to zwężenie przed jednopasowym wlotem na obwodnicę powinno być jak najwcześniej, tak by uniemożliwić wyprzedzanie pojazdów, które z ronda</p>	<p>10. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p>
--	--	--

		zjechały pierwsze i poruszają się z prędkością dopuszczalną lub nieco niższą (obecnie takie manewry są powszechne, np. na zjeździe z Doliny Służewieckiej w Puławską w kierunku na Piaseczno). (zdjęcia w posiadaniu ZMID)		
218	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami • przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki • jeśli to możliwe – zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej) • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego • bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna • na całej długości trasy utworzenie bus pasów • wzdłuż ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni • skorelowanie budowy obwodnicy z budową tramwaju na Goctaw oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna • założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe • uwzględnienie linii tramwajowej relacji Targówek - Grochów 	<ol style="list-style-type: none"> 1. i 9. uwaga do dalszych analiz 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga uwzględniona 5. uwaga częściowo uwzględniona 6. uwaga do dalszych analiz 7. uwaga nieuwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwaga do dalszych analiz 10. uwaga do dalszych analiz 11. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 12. uwaga do dalszych analiz 13. uwaga uwzględniona 14. uwaga do dalszych analiz 15. uwaga nieuwzględniona 16. uwaga nieuwzględniona 	<ol style="list-style-type: none"> 1. i 9. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 2. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 3. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 4. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 5. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 6. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 7. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem. 8. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. 10. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. 11. Zapropozowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 12. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 13. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę stacji PKP Wiatraczna 14. Ewentualna lokalizacja mierników smogu i hałasu będzie wynikała z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 15. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. 16. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.
219	15.12.2017	<p>Chciałbym zgłosić następujące uwagi do projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przedłożony projekt jest niezgodny z przepisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wprowadzonego UCHWAŁĄ NR XCIV/2413/2014 RADY MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY z dnia 6 listopada 2014 r., w ten sposób, że narusza: <ol style="list-style-type: none"> a) § 24 ust. 1 pkt. 5 lit. f, gdyż MPZP uchwały ustala dla terenu Al. Stanów Zjednoczonych (odcinka obwodnicy śródmiejskiej) – realizację jezdni głównych w tunelu pod ul. Grenadierów lub na estakadzie nad ul. Grenadierów". b) § 24 ust. 2 pkt. 5 lit. f, gdzie MPZP ustala przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu ul. Wiatracznej (odcinka obwodnicy śródmiejskiej) realizację dwu jezdni zbiorczych przeznaczonych do obsługi terenów otaczających oraz zapewniających dojazdy do 		<p>Zgodnie z art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych „w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przepisów ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 1023)”.</p>

		<p>budynków; dopuszcza się połączenia jedni zbiorczych z ulicami klasy dojazdowej i lokalnej, c) § 27 ust. 1 pkt. 5 lit. f, gdzie MPZP wprowadza przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu ul. Kobielskiej poprzez zachowanie wjazdu i wyjazdu na ul. Wiatraczną.</p> <p>2. Mając na uwadze wskazane wyżej naruszenia zasadnym jest:</p> <p>a) budowę bezkolizyjnego skrzyżowania Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów,</p> <p>b) przeprojektowanie ul. Wiatracznej na powierzchni jako drogi lokalnej, czyli posiadającej połączenie z innymi drogami lokalnymi, co powinno polegać na zaprojektowaniu pełnego skrzyżowania (do jazdy we wszystkich kierunkach) dla ul. Kobielskiej jak i również ulicy Paca, budowę większej ilości przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów,</p> <p>c) uspokojenia ruchu na ul. Wiatracznej (na powierzchni) poprzez pozostawienie dwóch jezdni z dwoma pasami ruchu, ale poprzez odpowiednie zwężenie pasów ruchu, przeznaczenia jednego z pasów wyłącznie na potrzeby komunikacji zbiorowej autobusowej.</p> <p>Podsumowując - aktualnie przygotowany projekt nie spełnia wymogów prawa lokalnego w postaci planu zagospodarowania przestrzennego jak i również prowadzi do trwałego podzielenia tkanki miejskiej nawet w takich miejscach, gdzie pod ziemią biegnie tunel i na powierzchni droga powinna mieć charakter lokalny.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga częściowo uwzględniona 3. uwaga przekazana do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. 3. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.
220	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • przeprowadzenie ul. Grenadierów wiaduktem nad Al. Stanów Zjednoczonych wraz z nadziemnymi przejściami dla pieszych – wiaty przystankowe na wiadukcie, a także pod wiaduktem przy Al. Stanów Zjednoczonych • utworzenie zielonego skweru na rondzie Wiatraczna – wysokie drzewa, krzewy, rośliny kwitnące, ławki • jeśli to możliwe zmiana geometrii jezdni ul. Wiatraczna – zbliżenie pasów ruchów do siebie (zlikwidowanie „trójkąta” między ulicami), albo jeśli ustawienie równoległe pasów na tym odcinku nie jest możliwe, to w obrębie zakola utworzenie zielonego skweru • zachowanie ciągłości ulic lokalnych – ul. Kobielska, Prochowa, Paca (bez dodatkowej sygnalizacji świetlnej) • ograniczenie prędkości jazdy w tunelu, przy jego wyjeździe i na estakadzie w celu zminimalizowania hałasu, dodatkowo na całości cicha nawierzchnia • zbudowanie przejścia dla pieszych w formie wiaduktu, albo pod estakadami na wysokości ul. Chrzanowskiego • umiejscowienie przystanków autobusowych bliżej ulicy Chrzanowskiego; - bariery akustyczne na całej długości estakady i wiaduktu nad torami • zaplanowanie stacji miejskich rowerów w pobliżu ul. Chrzanowskiego, ul. Szaserów i Ronda Wiatraczna • na całej długości trasy utworzenie bus pasów • wzdłuż ul. Wiatracznej – liczne nasadzenia drzew wysokich, krzewów, jak najwięcej zieleni; - założenie mierników smogu i hałasu w pobliżu ul. Chrzanowskiego • skorelowanie budowy obwodnicy z budową tramwaju na Gocław oraz budową stacji kolejowej Wiatraczna • najlepsze rozwiązanie: wydłużenie tunelu poprowadzonego pod ul. Wiatraczną aż za tory kolejowe 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. uwaga uwzględniona 4. uwaga częściowo uwzględniona 5. uwaga do dalszych analiz 6. uwaga nieuwzględniona 7. uwaga do dalszych analiz 8. uwaga do dalszych analiz 9. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 10. uwaga do dalszych analiz 11. uwaga częściowo uwzględniona 12. uwaga nieuwzględniona 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 3. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 4. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. 5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 6. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; zostało wytyczone przejście dla pieszych pod wiaduktem. 7. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 8. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. 9. Zaproponowane rozwiązanie obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 10. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 11. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę stacji PKP Wiatraczna. 12. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
221	15.12.2017	Uwagi do projektu Obwodnicy Śródmiejskiej, odcinek Grenadierów – Radzywińska A.	1. uwaga	1. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana

		<p>Projekt ogólnie oceniam negatywnie. Jego najłagodniejszym punktem jest nadanie nadmiernego priorytetu tranzytowemu ruchowi samochodowego transportu indywidualnego kosztem transportu zbiorowego (brak rezerwy pod tramwaj), rowerowego i pieszego (ignorowanie lokalnych uwarunkowań i powiązań). B. Popieram uwagi zgłoszone przez stowarzyszenia Miasto Jest Nasze oraz Zielone Mazowsze i wnoszę o ich uwzględnienie.</p> <p>W szczególności wnoszę o to, by: 1. Zachować wzdłuż obwodnicy rezerwę na linię tramwajową oraz zastosować wyłącznie takie rozwiązania, które w przyszłości umożliwią poprowadzenie tej linii tramwajowej. 2. Na całej długości po jednym pasie ruchu w każdą stronę przeznaczyć na buspas. 4. Zachować ciągłość tras rowerowych po obu stronach obwodnicy. 5. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty ulic lokalnych zaprojektować jako wyniesione. 6. Zachować szpalery drzew i nasadzić nowe szpalery wzdłuż całej długości obwodnicy (z wyjątkiem ewentualnych nielicznych miejsc, gdzie będzie to całkowicie niemożliwe). 7. Zwęzić pas dzielący w alei Stanów Zjednoczonych, a co za tym idzie oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejące drzewa, nasadzić nowe szpalery drzew. 8. Skrócić czas przesiadek z pętli tramwajowej na pętlę autobusową na rondzie Wiatraczna. 9. Całkowicie przeprojektować węzeł Radzymińska w celu zapewnienia możliwości dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzymińska a stacją kolejową Warszawa Stalowa 10. Zachować ciągłość ulic Kobielskiej i Paca dla ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego, w tym wyznaczyć przejścia dla pieszych przez ul. Wiatraczną po obu stronach skrzyżowania. 11. Opracować nowy projekt usuwający nieprawidłowości wskazane przez ww. stowarzyszenia uwzględniający wyniki obecnych konsultacji społecznych oraz poddać go nowym konsultacjom społecznym.</p>	<p>nieuwzględniona</p> <p>2. uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>4. uwaga do dalszych analiz</p> <p>5. uwaga uwzględniona</p> <p>6. uwaga do dalszych analiz</p> <p>7. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga do dalszych analiz</p> <p>10. uwaga uwzględniona</p> <p>11. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji</p>	<p>w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>2. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>4. Zaproponowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>5. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową.</p> <p>6. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldięgo; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>8. Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej zostanie uzgodniona z ZTM i TW.</p> <p>9. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantach konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.</p> <p>10. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>11. Procedura organizowania konsultacji społecznych została zawarta w uchwale nr LXI/1691/2013 Rady m.st. Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m.st. Warszawy.</p>
222	15.12.201	<ul style="list-style-type: none"> w ramach organizacji ruchu należy wprowadzić bezwzględny zakaz parkowania na całej długości przeprojektowywanego odcinka ul. Wiatracznej, z włączeniem chodników, oraz ograniczenie prędkości górnej jezdni do 40km/h należy przewidzieć w projekcie fakt istnienia projektu odnogi II linii metra (tzw. III linia metra na Gocław) należy przyspieszyć prace nad przystankiem PKP Wiatraczna, jako idealnym sposobie skomunikowania dzielnic z resztą Warszawy i miejscowościami podwarszawskimi należy zmienić, przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, i zrezygnować z wyspy pomiędzy jezdniami i uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 (nowo zbudowane pawilony, w tym historyczne grochowskie ""Rurki z kremem"") przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej wyłącznie na buspas/taxi/motocykle/MTON zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną muszą mieć przejścia dla pieszych po obu stronach ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas zmienić organizację ruchu autobusów wyłączając w ogóle z obsługi ZTM ulicę Chrzanowskiego - całą komunikacja powinna iść ul. Dwernickiego, gdyż korzystanie z rozłącznych przystanków blisko siebie dla różnych linii jest bardzo uciążliwe dla mieszkańców - 123 musi jeździć ulicą Dwernickiego 	<p>1. uwaga do dalszych analiz</p> <p>2. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>3. uwaga poza zakresem konsultacji</p> <p>4. uwaga uwzględniona</p> <p>5. uwaga do dalszych analiz</p> <p>6. uwagi uwzględnione</p> <p>7. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>8. uwaga poza zakresem konsultacji</p> <p>9. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowej.</p> <p>2. Rozwiązania projektowe obwodnicy śródmiejskiej uwzględniają budowę III linii metra.</p> <p>3. Inwestorem budowy przystanku PKP Wiatraczna jest Grupa PKP.</p> <p>4. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.</p> <p>5. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowej.</p> <p>6. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>7. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>8. Trasy linii autobusowych zostaną ustalone niezależnie przez ZTM; trasa obwodnicy zostanie zaprojektowana z zapewnieniem możliwości prowadzenia komunikacji autobusowej.</p> <p>9. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • należy pozostawić linie 102 i 202, 523 bez zmian; rozważyć przywrócenie linii 115 aż do Dworca Wschodniego • projekt zawiera zbyt mało zieleni miejskiej, zwłaszcza wysokich nasadzeń" 		
223	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na bus pas • wzduż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować jazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas ograniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzymińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga uwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
224	15.12.2017	<p>Uważam, że ruch rowerowy po wiadukcie nad torami powinien być przeprowadzony po zachodniej stronie, czyli lewej patrząc od Ronda Wiatraczna w stronę Targówka. Jeśli nie będzie przejścia dla pieszych i rowerów przez obwodnicę na wysokości ul. Chrzanowskiego, to mieszkańcy osiedli przy Chrzanowskiego nie będą mogli skorzystać ze ścieżki z powodu braku możliwości wjechania na nią. Najlepiej byłoby oczywiście, gdyby było przejście dla pieszych i rowerów wzduż ul. Chrzanowskiego i jestem za takim rozwiązaniem, jednak jeśli przejścia nie będzie, to wydaje się uzasadnione (z powodu większej ilości mieszkańców przy Chrzanowskiego 2 i 4 w porównaniu z terenem szpitala), aby ścieżka dla rowerów i pieszych był po zachodniej stronie na wiadukcie. Stacja roweru miejskiego również powinna być po lewej, zachodniej stronie, czyli przy Chrzanowskiego od strony nowo wybudowanych osiedli.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz; uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Z uwagi na zajętość terenu niezbędnego dla rozwiązań drogowych i prognozowany ruch rowerowy nie przewiduje się budowy dwustronnych ścieżek rowerowych na wiaduktach przechodzących przez tereny kolejowe.</p> <p>Wyznaczenie ciągu pieszego oraz przejazdu rowerowego na przedłużeniu ulicy Chrzanowskiego przez trasę obwodnicy śródmiejskiej 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. Aby zapewnić komfortowe i bezpieczne wyjście z przejścia podziemnego musi zostać zwiększona zajętość terenu na cele drogowe. Szczegółowe rozwiązania będą przedmiotem dalszych prac projektowych.</p> <p>Ostateczna lokalizacja stacji roweru miejskiego będzie wynikała z uzgodnień z ZDM.</p>
225	15.12.2017	<p>Proponowana obwodnica poprawi połączenie Pragi Południe z Targówkiem/potrzebne i spóźnione/, ale niestety POGORSZY komunikację z Targówka do Centrum !! i z Pragą Północ.!!! Konieczne wziąć pod uwagę rozbudowę osiedli/ mieszkań/ na Białołęce i Targówku, z których ruch kierowany jest głównie do Centrum. Tymczasem dojazdy/zjazdy/ do mostów Świętokrzyskiego i Śląsko Dąbrowskiego skandalicznie źle zaprojektowane co sprawia że przepustowość tych mostów znikoma. Dlatego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Skrzyżowania obwodnicy z drogami do Centrum i na Pragę Północ winy być dwupoziomowe by nie ograniczać ruchu do Centrum. Dla Targówka ważniejszy kierunek do Centrum niż Pragę Południe . Nie ma potrzeby ścieżek rowerowych po obu stronach. Nie będą potrzebne w tym miejscu. Lepiej poprawić je nad Wisłą. 2. Konieczne poprawić wykorzystanie wiaduktu kolejowego nad ul. Radzymińską/obok Tesco/, tak by ulica Stalowa/ z parkingu Tesco/ miała przebiecie(lokalne) na Targówek/wystarczy w jeden pas w kierunku do Centrum 3. Przywrócić na po wylocie z tunelu Trasy WZ skręt w prawo w Miodową oraz skręt w lewo w ul Bielańską, co zdecydowanie poprawi wykorzystanie Mostu i tunelu/ przy okazji 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga nieuwzględniona; uwaga częściowo zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach; 2. uwaga poza zakresem konsultacji 3. uwaga poza zakresem konsultacji 4. uwaga poza zakresem konsultacji 5. uwaga poza zakresem konsultacji 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwiązanie jednonożowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie. W przedstawionej koncepcji zostały przewidziane dwustronne ścieżki rowerowe wzduż ul. Wiatracznej do wysokości z ul. Chrzanowskiego; na pozostałym odcinku obwodnicy śródmiejskiej ścieżka jest jednostronna. 2. Wiadukt kolejowy na d ul. Radzymińską jest poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej. 3. Wylot Trasy W-Z jest poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej.

		<p>zlikwidować idiotyczną drogę dla rowerów po wylocie z tunelu, nigdy żaden rower tam nie jedzie i nie pojedzie/ Zdecydowanie wzrośnie przepustowość Mostu !! nawet w niedzielę rano są tam korki.</p> <p>4. Rozważyć jak poprawić zjazdy i dojazdy do Mostu Świętokrzyskiego, który jest niewykorzystany/wiadukt pod mostem i wyprostowanie Wału Miedzeszyńskiego- przy jeździe Wałem na wprost nie wymaga to wielkich inwestycji. Na wypadek b. wysokiego stanu wód można zamykać/raz na kilka lat się zdarza/ orz zjazdów po lewej stronie Wwy?, ul.Tamka i Świętokrzyska to "mobilne parkingi" a nie droga do mostu.</p> <p>5. Równocześnie zlikwidować skręt w lewo do OBI z ul Radzywińskiej/jest z ul Kraśnickiej/oraz skręt w lewo do Tesco przy Stalowej co pozwoli poprawić przejazd w/z/ kierunku Centrum.</p>		<p>4. Dojazdy do Mostu Świętokrzyskiego są poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej.</p> <p>5.Lewoskręt z ul. Radzywińskiej do OBI jest poza zakresem obszarowym budowy obwodnicy śródmiejskiej.</p>
226	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na buspas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
227	15.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> • należy zachować ciągłość ul. Kobielskiej i ul. Paca; skrzyżowania obu tych ulic z ul. Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach • przeznaczyć drugi pas ruchu na ul. Wiatracznej na bus pas • wzdłuż ul. Wiatracznej zostawić rezerwę pod planowaną przez Tramwaje Warszawskie linię tramwajową • zastosować rozwiązania inżynierskie, które nie będą blokowały budowy tramwaju w przyszłości: należy zwęzić wyjazd z tunelu i przyległych jezdni na wysokości ul. Szaserów oraz zapewnić, aby nośność tunelu pod ul. Wiatraczną uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni • ograniczyć na estakadach ponad torami liczbę pasów ruchu dla aut osobowych do dwóch; przeznaczyć trzeci pas ruchu pod buspas • przesunąć i wyprostować zjazd z Ronda Wiatraczna w ul. Wiatraczną, aby zrezygnować z dużej wyspy między jezdniami oraz uniknąć wyburzenia pawilonów przy Grochowskiej 210/212 • zwęzić pas rozgraniczający w Alei Stanów Zjednoczonych, co pozwoli oddalić jezdnie od budynków, zachować istniejącą zielenią wysoką oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew • zapewnić możliwość dogodnych przesiadek między przystankami w okolicach węzła Radzywińska a stacją kolejową Warszawa-Stalowa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwagi uwzględnione 2. uwaga do dalszych analiz 3. i 4. uwaga nieuwzględniona 5. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach 6. uwaga uwzględniona 7. uwaga częściowo uwzględniona 8. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 3. i 4. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwi ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. 5. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). 6. Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte. 7. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldię; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 8. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a

				węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.
228	18.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga przekazana do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
229	18.12.2017	<ul style="list-style-type: none"> wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów prorowadzenie robot budowy tunelu metodą drążenia tunelu a nie metodą odkrywkową odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy Zakole wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p> <p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga przekazana do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Technologia prowadzenia robót drogowych wynikała będzie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zostanie dobrana tak, aby jak najbardziej ograniczyć uciążliwości robót.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p> <p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
230	18.12.2017	<p>Uwagi do projektu obwodnicy śródmiejskiej opracowane przez Miasto Jest Nasze, z którymi się zgadzam</p> <p>1. Domagamy się zachowania ciągłości ulicy Kobielskiej i Paca. Zaprezentowany projekt zakłada przerwanie ciągłości wszystkich poprzecznych ulic między Rondem Wiatraczna a ul. Szaserów. Kobielska i Paca to ważne ulice lokalne. Kobielska, wraz z będącą jej przedłużeniem ulicą Osowską, stanowi na długości 2 kilometrów ciąg komunikacyjny równoległy do ul. Grochowskiej. Przerwanie jej ciągłości na wysokości Wiatracznej będzie oznaczało przeniesienie ruchu lokalnego między wschodnią a zachodnią częścią Grochowa na ul. Grochowską. Przerwanie ciągłości Kobielskiej byłoby rozwiązaniem nieracjonalnym z punktu widzenia kształtowania polityki transportowej, niepotrzebnie zwiększające ruch na drogach głównych. Skrzyżowania Kobielskiej i Paca z Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach. Skrzyżowania uspokoją ruch na przebudowanej Wiatracznej oraz pozwolą uniknąć rozpędzania się samochodów na tym odcinku. Są to argumenty kluczowe w kontekście ograniczania uciążliwości inwestycji dla mieszkańców.</p> <p>2. Wariant 2x2 pasy ruchu na ul. Wiatracznej możemy zaakceptować, jedynie jeśli drugi pas zostanie od razu po otwarciu ulicy przeznaczony pod buspas. Dzięki temu Wiatraczna nie stanie się ulicą tranzytową, a pierwszeństwo uzyska transport publiczny. Uważamy, że nie wolno dopuścić do powtórzenia błędów popełnionych na ul. Kijowskiej, gdzie po otwarciu Trasy Świętokrzyskiej nastąpił drastyczny wzrost czasu przejazdu autobusów.</p> <p>3. Zasadniczym brakiem przedstawionego projektu jest nieuwzględnienie rezerwy pod linię tramwajową. Tramwaje Warszawskie planują do 2040 roku budowę linii tramwajowej</p>	<p>1. uwaga uwzględniona; uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga do dalszych analiz</p> <p>3. 4. 5. i 6. uwaga nieuwzględniona</p> <p>7. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach</p> <p>8. uwaga częściowo uwzględniona; uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga do dalszych analiz</p>	<p>1. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych.</p> <p>3. 4. 5. i 6. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwiała ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej.</p> <p>7. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas).</p> <p>8. W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.</p> <p>9. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego oraz</p>

		<p>między rondem Wiatraczna a Targówkiem, która stanowiłaby część tramwajowej obwodnicy tramwajowej. Planowany przebieg linii tramwajowej częściowo pokrywa się z obwodnicą śródmiejską. Jednakże w projekcie obwodnicy śródmiejskiej nie pozostawiono rezerwy pod tramwaj, a niektóre rozwiązania inżynierskie (wyjazd z tunelu, budowa wiaduktu) mogą całkowicie uniemożliwić tę inwestycję. Niedopuszczalny jest brak koordynacji działań między ZMID a Tramwajami Warszawskimi. W tym kontekście należy zauważyć, że trasa tramwajowa między Grochowem a Targówkiem daje możliwość stworzenia czterech węzłów przesiadkowych – trzech w oparciu o możliwość przesiadki do kolei / SKM, oraz jednego do II linii metra.</p> <p>4. Proponujemy pozostawienie rezerwy tramwajowej po wschodniej stronie ulicy Wiatracznej. Wynika to z faktu, iż linia tramwajowa ma iść mniej więcej południkowo na osi Wiatraczna-Rzeczna-Rozwadowskiego, zaś obwodnica będzie za torami skręcała w kierunku zachodnim. Z tego samego powodu należy rozważyć pozostawienie rezerwy pod osobny wiadukt tramwajowy. W przeciwnym przypadku należy zadbać, aby warunki techniczne wiaduktu drogowego umożliwiały puszczanie po nim linii tramwajowej.</p> <p>5. „Wąskim gardłem” dla tramwaju może okazać się przejazd na wysokości północnego wylotu z tunelu drogowego. Na tej wysokości projektowana Wiatraczna znacząco rozszerza się. Wydaje się, że tramwaj powinien się zmieścić, jeśli zastosuje się oszczędne gospodarowanie przestrzenią – węższe pasy rozgraniczające oraz ściany szczelinowe przy wyjeździe z tunelu. Ważne jest także zapewnienie, aby nośność tunelu uwzględniła ruch tramwajowy na powierzchni.</p> <p>6. Proponujemy przesunięcie i wyprostowanie zjazdu z Ronda w ul. Wiatraczną. Pozwoli to zrezygnować z dużej trójkątnej wyspy między jezdniami. Jednocześnie pozwoli to uniknąć wyburzenia pawilonów usługowo-rzemieślniczych przy Grochowskiej 210/212 (przynajmniej do momentu budowy stacji metra).</p> <p>7. Budowa estakady z trzema pasami dla aut osobowych będzie zachęcała mieszkańców podwarszawskich miejscowości – szczególnie Żąbek i Marek – aby dojeżdżać do centrum miasta samochodem. Zwiększony ruch aut spod Warszawy będzie powodował nasilenie problemu przekroczonych norm hałasu na Trasie Łazienkowskiej. Dlatego też jesteśmy przeciw trzech pasom ruchu dla aut osobowych na estakadzie. Zamiast tego należy rozważyć powrót do dwóch pasów ruchu, albo przeznaczenie trzeciego pasa dla autobusów. Za drugim rozwiązaniem przemawia możliwość sprawnego obsłużenia węzła przesiadkowego z PKP Warszawa-Wiatraczna.</p> <p>8. Generalnie projektant w wielu miejscach nieoszczędnie gospodaruje przestrzenią, nieracjonalnie zwiększając szerokość projektowanej drogi. Oprócz wspomnianego już zjazdu z ronda Wiatraczna oraz wyjazdu z tunelu, błędy te dotyczą również odcinka na południe od ronda Wiatraczna. Postulujemy w tym miejscu zwężenie pasa rozgraniczającego jezdnie, co pozwoli oddalić jezdnie od istniejących budynków, zachować istniejącą zieleń wysoką wzdłuż Alei Stanów Zjednoczonych, oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew. Należy zadbać, żeby w tym miejscu przebieg jezdni na powierzchni pokrywał się z tunelem, nie zmniejszając miejsca pod zieleń wysoką.</p> <p>9. Należy zadbać o zapewnienie możliwości dogodnych przesiadek między przystankami autobusowymi a PKP Warszawa-Stalowa w okolicach węzła Radzywińska. Projekt powinien zapewnić również dobre skomunikowanie okolic węzła ze stacją kolejową także dla pieszych i rowerzystów.</p>		<p>zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA.</p>
231	21.12.2017	<p>Jako mieszkaniec Pragi Południe, w związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi projektu budowy obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej - wnoszę o wprowadzenie do projektu następujących zmian:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wykonanie pełnego skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Kobielską umożliwiającego lewoskręt z ulicy Kobielskiej w ulicę Wiatraczną; • wykonanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Wiatraczna na odcinku od Ronda Wiatraczna do ulicy Szaserów; • odsunięcie linii wjazdu w ulicę Wiatraczna (z Ronda Wiatraczna) od linii granicznej budynku przy ul. Kobielskiej 23 lub pozostawienie wjazdu w istniejącej obecnie linii ulicy 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga do dalszych analiz</p>	<p>Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską oraz relacja skrzętna w ulicę Wiatraczną w kierunku ronda Wiatraczna.</p> <p>Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną do siebie zbliżone.</p>

		<p>Zakole;</p> <ul style="list-style-type: none"> wykonanie połączenia ulicy Grochowskiej z istniejącą wzdłuż budynku Kobielska 23 drogą pożarową. 	<p>uwaga uwzględniona</p> <p>uwaga przekazana do dalszych analiz</p>	<p>Stopień szczegółowości materiałów przedstawionych na konsultacjach nie uwzględniał na tym etapie prac projektowych takich elementów jak zjazdy; na dalszych etapach prac projektowych zostanie uszczegółowiony sposób bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do obwodnicy.</p>
232	13.12.2017	<p>W związku z planowaną budową obwodnicy śródmiejskiej — od ronda Wiatraczna do ronda Żaba — zgodnie z konsultacjami społecznymi w tym zakresie, Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej Wiatraczna 15 w Warszawie na wniosek Mieszkańców nieruchomości wnosi o:</p> <ol style="list-style-type: none"> Przedłużenie tunelu ulicy od Szaserów/Dwernickiego do ul. Chrzanowskiego w Warszawie, Pozostawienie skrzyżowania przy ul. Wiatracznej/Kobielskiej z przejściami dla pieszych ponieważ na ulicy Kobielskiej znajduje się Kościół Nawrócenia Św. Pawła Apostoła, Galeria Grochów, Przedszkole nr 89 "Niezapominajka" oraz w pobliżu Parku Znicza z których na co dzień od lat korzystają mieszkańcy Grochowa. Zarówno ul. Kobielska jak i ciąg pieszy są bardzo często uczęszczane przez mieszkańców w drodze po zakupy, do kościoła, parku, czy też przedszkola. Zamknięcie tego przejścia i drogi spowoduje bardzo duży dyskomfort mieszkańców Grochowa. Zabezpieczenie trasy szybkiego ruchu na odcinku od ul. Chrzanowskiego do ul. Grenadierów dźwiękochłonnymi szklanymi tunelami mającymi na celu ograniczenie hałasu i stopnia uciążliwości infrastruktury dla naszych mieszkańców jak i pobliskich budynków usytuowanych wzdłuż planowanej trasy. Ponadto tunele te będą spełniać dodatkową funkcję w przypadku opadów śniegu czy deszczu — będzie suchy asfalt co zapewni bezpieczeństwo na drodze. Dodatkowo inwestor może wystąpić do programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z zapytaniem o możliwość dofinansowania inwestycji. 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga nieuwzględniona uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Budowa tunelu na całym odcinku ul. Wiatracznej tj. do terenów PKP ze względu na uwarunkowania terenowe, nie jest możliwa przy założeniu przekraczania układu kolejowego wiaduktem; rozwiązania obwodnicy w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochylenia podłużnego jezdni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdni głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
233	14.12.2017	<p>MIASTO JEST NASZE</p> <ul style="list-style-type: none"> Domagamy się zachowania ciągłości ulicy Kobielskiej i Paca. Zaprezentowany projekt zakłada przerwanie ciągłości wszystkich poprzecznych ulic między Rondem Wiatraczna a ul. Szaserów. Kobielska i Paca to ważne ulice lokalne. Kobielska, wraz z będącą jej przedłużeniem ulicą Osowską, stanowi na długości 2 kilometrów ciąg komunikacyjny równoległy do ul. Grochowskiej. Przerwanie jej ciągłości na wysokości Wiatracznej będzie oznaczało przeniesienie ruchu lokalnego między wschodnią a zachodnią częścią Grochowa na ul. Grochowską. Przerwanie ciągłości Kobielskiej byłoby rozwiązaniem nieracjonalnym z punktu widzenia kształtowania polityki transportowej, niepotrzebnie zwiększające ruch na drogach głównych. Skrzyżowania Kobielskiej i Paca z Wiatraczną powinny mieć przejścia dla pieszych po obu stronach. Skrzyżowania uspokoją ruch na przebudowanej Wiatracznej oraz pozwolą uniknąć rozpędzania się samochodów na tym odcinku. Są to argumenty kluczowe w kontekście ograniczania uciążliwości inwestycji dla mieszkańców. Wariant 2x2 pasy ruchu na ul. Wiatracznej możemy zaakceptować, jedynie jeśli drugi pas zostanie od razu po otwarciu ulicy przeznaczony pod buspas. Dzięki temu Wiatraczna nie stanie się ulicą tranzytową, a pierwszeństwo uzyska transport publiczny. Uważamy, że nie wolno dopuścić do powtórzenia błędów popełnionych na ul. Kijowskiej, gdzie po otwarciu Trasy Świętokrzyskiej nastąpił drastyczny wzrost czasu przejazdu autobusów. Zasadniczym brakiem przedstawionego projektu jest nieuwzględnienie rezerwy pod linię tramwajową. Tramwaje Warszawskie planują do 2040 roku budowę linii tramwajowej między rondem Wiatraczna a Targówkiem, która stanowiłaby część tramwajowej obwodnicy tramwajowej. Planowany przebieg linii tramwajowej częściowo pokrywa się z obwodnicą śródmiejską. Jednakże w projekcie obwodnicy śródmiejskiej nie pozostawiono rezerwy pod tramwaj, a niektóre rozwiązania inżynierskie (wyjazd z tunelu, budowa wiaduktu) mogą całkowicie uniemożliwić tę inwestycję. Niedopuszczalny jest brak koordynacji działań między ZMID a Tramwajami Warszawskimi. W tym kontekście należy zauważyć, że trasa tramwajowa między Grochowem a Targówkiem daje możliwość 	<ol style="list-style-type: none"> uwaga uwzględniona; uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz 4. 5. i 6. uwaga nieuwzględniona uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach uwaga częściowo uwzględniona; uwaga do dalszych analiz uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 4. 5. i 6. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwia ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. Zaproponowane rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską przewidują przekrój dwujezdniowy po trzy pasy ruchu w każdą stronę (2x 3,5 m + 3,5 m bus pas). W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów jezdnie lokalne al. Stanów Zjednoczonych zostaną dosunięte na odc. od ronda Wiatraczna do wysokości ul. Garibaldiiego. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzymińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariancie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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.

		<p>stworzenia czterech węzłów przesiadkowych — trzech w oparciu o możliwość przesiadki do kolei / SKM, oraz jednego do II linii metra.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proponujemy pozostawienie rezerwy tramwajowej po wschodniej stronie ulicy Wiatracznej. Wynika to z faktu, iż linia tramwajowa ma iść mniej więcej południkowo na osi Wiatraczna-RzecznaRozwadowskiego, zaś obwodnica będzie za torami skręcała w kierunku zachodnim. Z tego samego powodu należy rozważyć pozostawienie rezerwy pod osobny wiadukt tramwajowy. W przeciwnym przypadku należy zadbać, aby warunki techniczne wiaduktu drogowego umożliwiały puszczanie po nim linii tramwajowej. • „Wąskim gardłem” dla tramwaju może okazać się przejazd na wysokości północnego wylotu z tunelu drogowego. Na tej wysokości projektowana Wiatraczna znacząco rozszerza się. Wydaje się, że tramwaj powinien się zmieścić, jeśli zastosuje się oszczędne gospodarowanie przestrzenią — węższe pasy rozgraniczające oraz ściany szczelinowe przy wyjeździe z tunelu. Ważne jest także zapewnienie, aby nośność tunelu uwzględniała ruch tramwajowy na powierzchni. • Proponujemy przesunięcie i wyprostowanie zjazdu z Ronda w ul. Wiatraczną. Pozwoli to zrezygnować z dużej trójkątnej wyspy między jezdniami. Jednocześnie pozwoli to uniknąć wyburzenia pawilonów usługowo-rzemieślniczych przy Grochowskiej 210/212 (przynajmniej do momentu budowy stacji metra). • Budowa estakady z trzema pasami dla aut osobowych będzie zachęcała mieszkańców podwarszawskich miejscowości — szczególnie Żąbek i Marek — aby dojeżdżać do centrum miasta samochodem. Zwiększony ruch aut spod Warszawy będzie powodował nasilenie problemu przekroczonych norm hałasu na Trasie Łazienkowskiej. Dlatego też jesteśmy przeciw trzem pasom ruchu dla aut osobowych na estakadzie. Zamiast tego należy rozważyć powrót do dwóch pasów ruchu, albo przeznaczenie trzeciego pasa dla autobusów. Za drugim rozwiązaniem przemawia możliwość sprawnego obsłużenia węzła przesiadkowego z PKP Warszawa-Wiatraczna. • Generalnie projektant w wielu miejscach nieoszczędnie gospodaruje przestrzenią, nieracjonalnie zwiększając szerokość projektowanej drogi. Oprócz wspomnianego już zjazdu z ronda Wiatraczna oraz wyjazdu z tunelu, błędy te dotyczą również odcinka na południe od ronda Wiatraczna. Postulujemy w tym miejscu zwężenie pasa rozgraniczającego jezdnie, co pozwoli oddalić jezdnie od istniejących budynków, zachować istniejącą zieleń wysoką wzdłuż Alei Stanów Zjednoczonych, oraz wyznaczyć miejsce pod nasadzenie nowych szpalerów drzew. Należy zadbać, żeby w tym miejscu przebieg jezdni na powierzchni pokrywał się z tunelem, nie zmniejszając miejsca pod zieleń wysoką. • Należy zadbać o zapewnienie możliwości dogodnych przesiadek między przystankami autobusowymi a PKP Warszawa-Stalowa w okolicach węzła Radzywińska. Projekt powinien zapewnić również dobre skomunikowanie okolic węzła ze stacją kolejową także dla pieszych i rowerzystów. 		
234	18.12.2017	<p>Zarząd Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Pratulińska” w Warszawie po zapoznaniu się z planem sytuacyjnym budowy węzła Radzywińska , jako fragmentu Obwodnicy Śródmiejskiej oraz po wysłuchaniu wyjaśnień przedstawicieli ZMID w trakcie konsultacji społecznych, wnosi do przedstawionych planów następujące zastrzeżenia z prośbą o powtórne przeanalizowanie przedstawionych rozwiązań:1. Uważamy za nieuzasadnione, aby zjazd z estakady do ul. Radzywińskiej wchodził tak głęboko w ogródki działkowe. W zamian za skrócenie pętli wchodzącej w działki, przybliżając tym samym jezdnie do ul. Radzywińskiej, proponujemy zwiększyć ilość pasów ruchu, co da ten sam efekt dla płynności ruchu , a na pewno uratuje od zniszczenia kilkanaście działek, czyli dorobek i miejsce wypoczynku kilkunastu rodzin.Ponadto zaproponowane w obecnym projekcie rozwiązanie rodzi dla nas następny, poważny problem. Otóż przebieg dalszego odcinka trasy w kierunku ronda Żaba, wymuszony niejako przez tak zaprojektowaną „pętlę”, zamyka nam wjazd w główną aleję, prowadzącą do domu działkowca. Na rozwidleniu ul. Pratulińskiej i Cynowej usytuowana jest brama nr 3, która prowadzi do głównej arterii komunikacyjnej naszego Ogrodu. Likwidacja tej bramy uniemożliwi wjazd na teren Ogrodu służbom ratunkowym, na co nie możemy wyrazić zgody i co jest sprzeczne z zachowaniem</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga do dalszych analiz 2. brak postulatu 3. uwaga do dalszych analiz 4. uwaga do dalszych analiz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) zaprezentowane w wariantcie konsultacyjnym wynikają z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. 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. 2. Chodnik i droga dla rowerów zaprojektowana wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej, która została połączona z ul. II Rejonu AK będzie realizowana w II etapie budowy obwodnicy śródmiejskiej tzn. na odc. od węzła Radzywińska do węzła " Żaba". 3. Zaprezentowane na konsultacjach rozwiązanie ul. Pratulińskiej zostało zaprojektowane w celu zapewnienia lepszej obsługi komunikacyjnej Ogrodu Działkowego, niemniej jednak nie wykluczamy jego zmiany na dalszym etapie prac projektowych. 4. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

zasad bezpieczeństwa. Naszym zdaniem należy zrobić wszystko, co tylko jest możliwe, aby uchronić od zabetonowania jak największe obszary zieleni. Dla nas działkowców, jak i wszystkich mieszkańców Targówka ma to niebagatelne znaczenie, szczególnie w świetle planów gigantycznej rozbudowy spalarni śmieci w bliskim sąsiedztwie osiedla.

2. Prosimy o jednoznaczny i wiążącą informację na temat terminu rozpoczęcia budowy ścieżki rowerowej przecinającej nasz Ogród na odcinku od ul. Pratulińskiej do Ronda Żaba. Na spotkaniu konsultacyjnym w dniu 5 grudnia br. w LO im. Lisa-Kuli uzyskaliśmy na ten temat dwie sprzeczne ze sobą informacje. Wg jednej informacji budowa tego odcinka ścieżki rowerowej ma być realizowana w I etapie inwestycji czyli równocześnie z budową Węzła Radzymańska. Wg drugiej, odcinek ten będzie realizowany w II etapie, tzn. wraz z budową jezdni do ronda Żaba, czyli w terminie trudnym na razie do określenia. Jest to dla nas informacja o tyle istotna, że dotyczy istnienia około 40 działek. Ponadto zdaniem Zarządu ROD „Pratulińska” przebieg ścieżki po prawej stronie jezdni czyli od strony działek nie ma większego uzasadnienia i jest dużym błędem. Naszym zdaniem taką samą rolę spełniłaby ścieżka wybudowana wzdłuż nasypu kolejowego. Obecnie proponowany przebieg ścieżki to zniszczenie około 40 rodzinnych działek. Rozumiemy ideę budowy ścieżek rowerowych, ale nie rozumiemy i nie godzimy się na to, aby odbywało się to kosztem zieleni już istniejącej i pielęgnowanej od ponad 70 lat przez kilka pokoleń działkowców i ich rodziny. W dodatku jest to zieleń, do której miasto nie dokłada ani złotych. To są często kilkudziesięcioletnie drzewa, spełniające nieocenioną rolę w przyrodzie. Projektantom inwestycji miejskich z pewnością nie są obce dane o wpływie drzew na stan powietrza, którym oddychamy. W dobie tak dużego zagrożenia smogiem starania wszystkich służb powinny zmierzać do ochrony każdego skrawka zieleni. Tymczasem obserwujemy tu działania zmierzające do jej niszczenia, bez - naszym zdaniem — wyraźnej potrzeby. Realizując niewątpliwie konieczną inwestycję, należy jednak dążyć do tego, aby odbyło się to jak najmniejszym kosztem dla ludzi i przyrody. I o to apelujemy do projektantów inwestycji.

3. Wg obecnie proponowanych rozwiązań planowane jest poszerzenie ul. Pratulińskiej do dwóch pasów ruchu, co znów odbędzie się kosztem uszczuplenia powierzchni kilku działek oraz wycinką wielu kilkudziesięcioletnich drzew. Nie rozumiemy dlaczego ulica, która docelowo stanie się ulicą ślepa, ma być poszerzana do dwóch pasów ruchu, po co są tam zaplanowane miejsca postojowe, chodnik i kolejna ścieżka rowerowa. Naszym zdaniem nie ma takiej potrzeby. Wystarczyłoby jedynie położenie nawierzchni asfaltowej na obecnie istniejącej ulicy. Około 90 % działkowców naszego Ogródu to mieszkańcy osiedla Targówek. Na działki przychodzą pieszo i nie są im potrzebne wydzielone miejsca postojowe dla samochodów, tym bardziej, że odbyłoby się to kosztem działek. Na ślepej ulicy, na której zupełnie nie ma ruchu samochodów, albo ten ruch jest ograniczony do minimum, nie jest potrzebny chodnik ani też tzw. nawrotka, która oczywiście „wchodzi” na teren działek. Prosimy o rozważenie zasadności poszerzania ślepej ul. Pratulińskiej, uwzględniając jej faktyczną docelową funkcjonalność, a także nasze uwagi.

4. Z informacji uzyskanych podczas konsultacji wynika, że wzdłuż trasy przecinającej działki nie są przewidziane ekrany dźwiękochłonne. Oznacza to, że działkowcy, którzy niejednokrotnie w sezonie wiosenno-letnio-jesiennym spędzają na działkach czas od rana do nocy, będą narażeni na nieznosny hałas, kurz i spaliny. Taki wypoczynek będzie pozbawiony sensu. Rozumiemy konieczność budowania nowych arterii komunikacyjnych, ale nie godzimy się na to, aby odbywało się to kosztem nas, ludzi. Nie wszystkich stać na wyjazd na wakacje. Dla wielu z nas działka to jedyna możliwość spędzenia wolnego czasu w kontakcie z przyrodą. Ponadto w odległości około 200 m. od planowanej trasy znajdują się bloki mieszkalne. Nie rozumiemy zatem decyzji o braku ekranów, tym bardziej, że znany jest nam przykład inwestycji realizowanej również przez ZMID, gdzie wzdłuż trasy biegnącej w „szczerym polu” usytuowane są ekrany dźwiękochłonne. Jest to trasa łącząca Ursynów i Wilanów w rejonie ulic Łukasza Drewny, Relaksowej i Korbońskiego. Prosimy zatem o rozważenie możliwości zainstalowania ekranów w tej części trasy, która przebiega przez nasz Ogród. Może my też zasługujemy na ochronę? Nasze uwagi na temat przedstawionych planów przebiegu trasy zmierzają do maksymalnego ograniczenia strat w przyrodzie. W naszym Ogródku żyją chronione gatunki zwierząt takie jak jeże, wiewiórki

		oraz wiele gatunków ptaków. Wszyscy jesteśmy zobowiązani do ich ochrony. Jeśli dopuścimy do wyniszczenia ich naturalnych siedlisk, wkrótce staniemy się bezradni i bezbronni wobec plagi komarów, meszek i innych tego typu szkodników uciążliwych dla ludzi — pozostanie nam tylko chemia. Dlatego zwracamy się z gorącą prośbą o Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych i Jego Projektantów o uwzględnienie naszych uwag w ostatecznym planie przebiegu obwodnicy.		
235	13.12.2017	Ponieważ jestem właścicielem działki ewidencyjnej nr. 96/2 położonej przy ul. Grochowskiej 210/212 zabudowanej pawilonem handlowym murowanym niniejszym wnoszę o pozostawienie działki i budynku poza planowanym przebiegiem obwodnicy. W pawilonie mieści się obecnie 8 lokali usługowych w których prowadzona jest działalność handlowo-usługowa na rzecz mieszkańców dzielnicy a ponadto są to miejsca pracy dla przeszło 30 osób. Objęcie pawilonu lokalizacją planowanej drogi spowoduje konieczność wywłaszczenia gruntu i wyburzenia obiektów co wygeneruje dodatkowe koszty. Przedmiotowy budynek w 2015 r. poddałem generalnemu remontowi, gdyż nic nie zapowiadało objęcia go miejskimi inwestycjami. W związku z powyższym wnoszę o rozważenie takiego wariantu rozwiązania komunikacyjnego który umożliwi pozostawienie pawilonu poza planowaną inwestycją a konkretnie zaprojektowanie zjazdu z ul. Grochowskiej po śladzie ul. Zakole lub w bezpośredniej bliskości tej ulicy. W załączeniu przedkładam wyrys działki ewidencyjnej nr 96/2.	uwag uwzględniona	Projektowane jezdnie ul. Wiatracznej zostaną dosunięte.
236	13.12.2017	IOG Poland Park 1 Sp. z o.o. W związku z toczącymi się konsultacjami społecznymi na temat przebiegu obwodnicy śródmiejskich od rond Wiatraczna do ulicy Radzywińskiej, chcielibyśmy zwrócić się z prośbą o zmianę przebiegu linii rozgraniczających wzdłuż naszej działki. Obecny układ wraz z rezerwą pod korytarz drogowy ingeruje istotnie w naszą nieruchomości i wymagał będzie wywłaszczenia ok. 1800 m2 terenu. Jest to bardzo niekorzystne dla nas z uwagi na dalsze plany inwestycyjne. W załączniku nr 3 przedstawiamy sugerowany przebieg linii rozgraniczającej po północnej stronie jezdni. Taka forma przebiegu pozwoli znacząco ograniczyć ingerencję w przedmiotową nieruchomość. Na podstawie Rozporządzenia Ministra transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie minimalna szerokość ulicy w granicach rozgraniczających przy drodze jednojezdniowej klasy G wynosi 25m. Przedmiotowa działka położona jest przy skrzyżowaniu ulic Niesulickiej i Dźwińskiej w Warszawie Działka geodezyjna nr 71, obręb ewidencyjny nr 4-11-13, Targówek. (zdjęcia w posiadaniu ZMID)	uwaga do dalszych analiz	Zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych liniami rozgraniczającymi teren inwestycji zostaną objęte jedynie nieruchomości niezbędne dla planowanych przez Inwestora obiektów budowlanych. Po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz niezbędnych opinii i uzgodnień zostanie ustalony ostateczny przebieg projektowanych linii rozgraniczających, który zostanie wskazany w projekcie budowlanym.
237	15.12.2017	Karol Kowalczyk, Radny Dzielnicy Praga Południe Petycja Planowana przez m.st. Warszawa Obwodnica Śródmiejska to trasa, która ma połączyć Grochów z Targówkiem. Kluczowym jej elementem jest tunel pod Rondem Wiatraczna. Przedstawiona przez ZMID w czasie konsultacji społecznych koncepcja trasy zakłada lokalizację wjazdu do tunelu pomiędzy ul. Grenadierów a Rondem Wiatraczna. Takie rozwiązanie drogowe spowoduje, że światła przy skrzyżowaniu z ul. Grenadierów będą jedynymi na tej trasie od Pomnika Lotnika (ul. Żwirki i Wigury). To oznacza paraliż komunikacyjny Grochowa. Korki podobne do tych przy Pomniku Lotnika, smog i hałas. Stanowczo apelujemy do Władz m.st. Warszawy o podjęcie decyzji o przedłużeniu tunelu i lokalizację wjazdu do tunelu przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów. Dodatkowo apelujemy o uwzględnienie przy podejmowaniu decyzji o projekcie i budowie trasy przyjaznych dla mieszkańców Pragi Południe, przede wszystkim Grochowa rozwiązań mających na celu zachowanie lokalnych połączeń ulic oraz przejść dla pieszych w ciągu ul. Wiatracznej (ul. Kobielska, ul. Paca, ul. Prochowa), jak również uwzględnienie odpowiedniej lokalizacji przystanków autobusowych oraz przebiegu dróg dla rowerów. Apelujemy również o uwzględnienie przy projektowaniu i realizacji trasy rozwiązań eliminujących uciążliwości trasy dla mieszkańców okolic ul. Wiatracznej i ul.	1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga częściowo uwzględniona; uwaga do dalszych analiz 3. uwaga do dalszych analiz	1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. 3. Długość tunelu drogowego jest pochodną uwarunkowań terenowych, środowiskowych, ekonomicznych oraz kosztowych, które były analizowane przez Projektanta w ramach opracowania koncepcji programowej inwestycji. Przedmiotem konsultacji społecznych był wariant w ramach którego, zgodnie z koncepcją programową, uwzględniono najdłuższy tunel. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną

		Chrzeńkowski. Obwodnica Śródmiejska będzie pełniła ważną funkcję dla wszystkich mieszkańców Warszawy, jednak jako mieszkańcy Pragi Południe wskazujemy, iż trasa musi uwzględnić zarówno funkcjonujący układ drogowy Grochowa jak również istniejącą zabudowę tej części miasta.		przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane.
238	15.12.2017	W ramach projektu proszę o uwzględnienie przejść dla pieszych w ciągu ulic Kobielska, Prochowa, Paca, Nizinna oraz przeznaczenie jednego z dwóch pasów na powierzchni na buspas i przyszłą rezerwę pod tramwaj z Grochowa na Targówek. Ulica Wiatraczna powinna mieć charakter lokalny z priorytetem dla komunikacji pieszej, rowerowej oraz transportu publicznego.	uwaga uwzględniona; uwaga do dalszych analiz; uwaga nieuwzględniona	Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.
239	15.12.2017	UCHWAŁA NR 1/33/KGPZRJ2017 KOMISJI GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ 1 ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU RADY DZIELNICY REMBERTÓW M.ST. WARSZAWY z dnia 13 grudnia 2017 roku w sprawie przebiegu i rozwiązań projektowanej trasy Obwodnicy Śródmieścia Komisja Gospodarki Przestrzennej i Zrównoważonego Rozwoju Rady Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy wnioskuje o uwzględnienie przy realizacji Obwodnicy Śródmieścia następujących wniosków: • zjazd z estakad na ul. Koźia Górka. Jedyny publicznie dostępny dojazd na teren między torami prowadzi ul. Dudziarską i ul. Józefa Chłopickiego do ul. Chełmżyńskiej. Jadąc od strony Targówka trzeba dojechać do odległego o przeszło 3 km przejazdu przez torony na ul. Chełmżyńskiej, a jadąc od strony Pragi Południe 5 km do wiaduktów ul. Marsa, żeby móc się wrócić ul. Chełmżyńską i ul. Józefa Chłopickiego do ul. Dudziarskiej; • dodatkowo ul. Józefa Chłopickiego w pobliżu zakładu karnego przecina w poziomie linię kolejową nr 506, na którą po modernizacji w 2020 r. zostanie skierowany dalekobieżny ruch kolejowy w kierunku Lublina i przejazd będzie regularnie zamykany; • zaprojektowanie i realizację bezkolizyjnych węzłów z ul. Zabraniecką/Świętej Anny i Trasą Świętokrzyską; • budowa przystanków autobusowych z zatokami na estakadzie na wysokości linii kolejowej nr 448 do Rembertowa i połącznie tych przystanków z nowym przystankiem kolejowym PKP (robocza nazwa Warszawa Utrata); • dodanie zatok autobusowych na estakadzie na wysokości planowanego przystanku kolejowego PKP Warszawa Wiatraczna. Niniejszą uchwałą przekazuję się: 1. Burmistrzowi Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy 2. Zarządowi Miejskich Inwestycji Drogowych.	1. i 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga nieuwzględniona 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga do dalszych analiz	1. Z uwagi na charakter terenu i jego przeznaczenie - teren techniczny metra- nie jest uzasadnione zapewnienie łącznicy pomiędzy Kozią Górką a obwodnicą śródmiejską. Przewiduje się natomiast zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych. 3. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Koźia Górka po drugiej stronie. 4. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM. Przewiduje się zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego terenów w rejonie ul. Koźia Górka w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych. 5. W rejonie planowanej stacji kolejowej PKP Wiatraczna przewidziano przystanki autobusowe. Ostateczna lokalizacja i forma (w zatoce czy przystanek na pasie ruchu) przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.
240	28.11.2017	Jestem mieszkańcem osiedla przy ul. Wiatracznej obawiam się obwodnicy, ponieważ przygotowany projekt uwzględni wyjazd z tunelu tuż na wysokości ul. Chrzeńkowski. Nie mogę się dowiedzieć czy brane są pod uwagę wnioski mieszkańców na temat przedłużenia tunelu? Oraz co dzielnica robi, aby obwodnica była jak najmniej uciążliwa. Mam na myśli złą jakość powietrza oraz hałas.	uwaga nieuwzględniona	Budowa tunelu na całym odcinku ul. Wiatracznej tj. do terenów PKP ze względu na uwarunkowania terenowe, nie jest możliwa przy założeniu przekraczania układu kolejowego wiaduktem; rozwiązania obwodnicy w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochylecia podłużnego jezdni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdni głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane.
241	21.11.2017	Piszę do państwa jako podmiotu zainteresowanego sprawami wewnętrznymi dzielnicy		• w dniu 21.09.2016 r. w siedzibie Biura Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasiu

	<p>wszystkich wspólnot mieszkaniowych przy ul. Wiatracznej, Chrzanowskiego, Dwernickiego, Szaserów o pomoc i próbę wpłynięcia na decyzję władz miasta !!!!! Obecnie są zorganizowane konsultacje społeczne odnośnie przebiegania OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ łączącej Grochów z Targówkiem Fabrycznym.</p> <p>Opcja która została stworzona przez projektantów z firmy Mosty Katowice, jest najgorszą z możliwych, szczególnie na w okolicy torów kolejowych i całej ulicy Wiatracznej.</p> <p>Przewiduje ona bowiem 8 pasmową przebiegającą estakadę (czyli wiadukt) nad torami kolejowymi przy ulicy wiatracznej, tuż przy nosach obecnych mieszkańców całej ulicy Wiatracznej, Dwernickiego i Chrzanowskiego.</p> <p>Przy takim natężeniu smogu, hałasu, rakotwórczych czynników związanych ze zdrowiem najbliższych mieszkańców Pragi, większość osób będzie bezpośrednio zagrożonych bezpieczeństwem swoim i najbliższych (w tym dzieci !!!! jest tam bowiem również co najmniej 3 przedszkola !!!!!!! gdzie rodzice prowadzą dzieci z pobliskich terenów).</p> <p>Obwodnica nie przewiduje przejścia przez ulicę w bezpośredniej okolicy od przedszkola. Nie ma tam również mowy o pasach zieleni, które obecnie mają być wycięte. Odcięte będą również bezpośrednie trasy do pobliskiego Parku Poliwskiego lub pobliskich terenów związanych z najbliższą okolicą.</p> <p>Przy Rondzie Wiatraczna jest przewidywany tunel, który mimo wszystko obciąża nieco mieszkańców od szkód związanych z potężnymi zagrożeniami życia.</p> <p>Natomiast tuż przy nas: ul. Wiatraczna, Chrzanowskiego, Dwernickiego, Szaserów wszystkie pasy mają biec przy mieszkaniach i wznosić się wiaduktem do góry, łóż pod domami mieszkańców.</p> <p>W związku z tym apeluję o pomoc i interwencję</p> <p>Nie przedstawiono nam również żadnej wariantowości projektu stawiając nas bezpośrednio przed faktem dokonany i praktycznie nie licząc się z naszym bezpośrednim zagrożeniem życia, przy zaprojektowanym planie obwodnicy.</p> <p>Już nie wspomnę o budowie obwodnicy zaledwie 4 kilometry od centrum miasta, co w krajach zachodu nie jest preferowane ze względu na zanieczyszczenia i zagrożenia, a przeciwnie inwestycje obejmują komunikację miejską i udogodnienia dla mieszkańców dużych miast.</p> <p>Projekt ten również nie został skonsultowany z PKP, które w planach ma stworzenie tam przystanku WIATRACZNA !!! ! NIE MA TAM NAWET PRZEWIDYWANYCH ODPOWIEDNICH ILOŚCI MIEJSC POSTOJOWYCH DLA TAKIEGO NATĘŻENIA RUCHU !!!!! A przede wszystkim nie ma spójności projektów instytucji PKP i ZMiD.</p> <p>Zaznaczam, że od strony Targówka w trasie Obwodnicy nie ma mieszkań w tak bliskiej odległości, a jedynie od strony Praskiej !!!!! Są tam tylko hale produkcyjne i spalarnia śmieci, która ma być jeszcze dodatkowo rozbudowana, czyli cały pył ze śmieciarek będzie nam spływał do mieszkań. Dlatego władze Targówka nie mają problemu z tą Obwodnicą.</p> <p>My mieszkańcy po stronie praskiej wzdłuż wymienianych ulic (Wiatraczna, Chrzanowskiego, Dwernickiego i Szaserów) mamy jedynie odległość 1-2 metrów od obwodnicy !!!! To skandal</p> <p>Dodatkowo ulica Chrzanowskiego obfituje teraz w nowe inwestycje aż do końca ul Mińskiej, co również związane jest ze zwiększeniem ilości młodych rodzin, które zdecydowały się na związanie się ze spokojną i bezpieczną dotychczas stroną Pragi Południe. Przestrzenie te zostały przez władze miasta Warszawy sprzedane na własność i nie uwzględnione przy projekcie obwodnicy !!! !!!!! Już obecnie przy kilku nowych inwestycjach jest to co najmniej 2000 młodych rodzin z dziećmi oraz osób starszych w mieszkaniach Wzdłuż wiatracznej, w niedalekiej odległości od obwodnicy.</p> <p>Wnosi to również poważne uszkodzenia budynków przy pracach związanych z tak ogromną obwodnicą oraz przy natężeniu ruchu w czasie jej użytkowania w przeliczeniu na szereg lat w przyszłości.</p> <p>Bardzo proszę o włączenie się w naszą walkę i wyraźny sprzeciw przeciwko tak tragicznemu w skutkach rozwiązaniu obwodnicy.</p> <p>Jeszcze raz proszę o oficjalne poparcie nas mieszkańców i napisanie protestu do Władz Miasta Stołecznego Warszawy.</p>	<p>Drogowym odbyło się spotkanie z udziałem przedstawicieli PKP PLK S.A. oraz jednostek miejskich w sprawie omówienia uwag do koncepcji przebudowy linii kolejowej nr 7 oraz koordynacji ww. inwestycji PKP z inwestycjami miejskimi (w tym z budową obwodnicy śródmiejskiej); projektant obwodnicy śródmiejskiej pismem znak Mosty 2017/06/00318 z dnia 08.06.2017 r. wystąpił do PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z prośbą o wskazanie wszystkich planowanych przez PKP inwestycji w rejonie planowanej obwodnicy. W odpowiedzi na ww. wystąpienie w dniu 24.07.2017 r. wpłynęło do firmy Mosty Katowice pismo PKP PLK S.A. znak IZDK1h-505-197/2017.</p> <ul style="list-style-type: none"> • w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych nie została wskazana definicja pojęcia „obwodnica”. Pojęcie obwodnicy w praktyce oznacza drogę prowadzącą wokół miasta, dzielnicy, centrum lub śródmieścia, która umożliwiała pojazdom poruszającym się w ruchu tranzytowym (międzydzielnicowym, międzydzielnicowym lub międzyosiedlowym) ominięcie pewnego obszaru miejskiego i w konsekwencji przyczyni się do odciążenia ruchu w określonym obszarze i ułatwienia przejazdu. Fragment drogi stanowiący obwodnicę wyróżnia się, w stosunku do pozostałej części drogi, położeniem (wokół miasta, centrum lub śródmieścia, umożliwiając pojazdom ominięcie pewnego obszaru miejskiego) oraz funkcją (przyczyni się do odciążenia ruchu w mieście). <p>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy wyróżnia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obwodnicę Ekspresową (za pośrednictwem której będzie wyprowadzany ruch z Warszawy) oraz dwie główne wewnętrzne obwodnice miejskie: - Obwodnicę Miejską (stanowiącą połączenie obwodowe wokół dzielnic centralnych), - Obwodnicę Śródmiejską (stanowiącą pierścień wokół Śródmieścia), przebiegającą m.in. poprzez nowoprojektowane ciągi ulic: Nowo Wiatraczna – Zabraniecka i jej przedłużenie wzdłuż torów PKP do węzła Żaba. <ul style="list-style-type: none"> • zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. <p>Długość tunelu drogowego jest pochodną uwarunkowań terenowych, środowiskowych, ekonomicznych oraz kosztowych, które były analizowane przez Projektanta w ramach opracowania koncepcji programowej inwestycji. Przedmiotem konsultacji społecznych był wariant w ramach którego, zgodnie z koncepcją programową, uwzględniono najdłuższy tunel. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdnich lokalnych. Prezentowane rozwiązania nie spowodują przekroczenia dopuszczalnego wpływu drogi na otoczenie. Na etapie powstawania projektu budowlanego zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która umożliwi zaprojektowanie, budowę oraz eksploatację drogi w sposób zapewniający bezpieczeństwo sąsiedniej zabudowy.</p>
--	---	---

242	18.12.2017	Istnieje potrzeba zachowania odpowiedniej rezerwy terenu po wschodniej stronie istniejącego układu torowego linii kolejowej nr 9 w rejonie projektowanego przystanku Warszawa Stalowa (wzdłuż ul. Naczelnikowskiej do ronda Żaba), umożliwiającą w przyszłości jego rozbudowę o dodatkowe tory szlakowe wraz z rozbudową układu peronów przystankowych. (w związku z toczącymi się pracami na projektem inwestycyjnym prowadzonym przez PKP PLK SA pn. Poprawa przepustowości linii kolejowe E20 na odcinku Warszawa-Mińsk Mazowiecki, etap I).	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania obwodnicy śródmiejskiej zostały maksymalnie odsunięte od linii kolejowej na odległość umożliwiającą zachowanie zabudowań zlokalizowanych po północnej stronie ul. Naczelnikowskiej.
243	13.12.2017	1) Przedłużenie tunelu od ulicy Szaserów/Dwernickiego do ul. Chrzanowskiego w Warszawie, 2) Pozostawienie skrzyżowania przy ul. Wiatracznej/Kobielskiej z przejściami dla pieszych ponieważ na ulicy Kobielskiej znajduje się Kościół Nawrócenia Św. Pawła Apostoła, Galeria Grochów, Przedszkole nr 89 "Niezapominajka" oraz w pobliżu Park Znicza z których na co dzień od lat korzystają mieszkańcy Grochowa. Zarówno ul. Kobielska jak i ciąg pieszy są bardzo często uczęszczane przez mieszkańców w drodze po zakupy, do kościoła, parku, czy też przedszkola. Zamknięcie tego przejścia i drogi spowoduje bardzo duży dyskomfort mieszkańców Grochowa. 3) Zabezpieczenie trasy szybkiego ruchu na odcinku od ul. Chrzanowskiego do ul. Grenadierów dźwiękochłonnymi szklanymi tunelami mającymi na celu ograniczenie hałasu i stopnia uciążliwości infrastruktury dla naszych mieszkańców jak i pobliskich budynków usytuowanych wzdłuż planowanej trasy. Ponadto tunele te będą spełniać dodatkową funkcję w przypadku opadów śniegu czy deszczu — będzie suchy asfalt co zapewni bezpieczeństwo na drodze. Dodatkowo inwestor może wystąpić do programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z zapytaniem o możliwość dofinansowania inwestycji.	1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga uwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz	1. Budowa tunelu na całym odcinku ul. Wiatracznej tj. do terenów PKP ze względu na uwarunkowania terenowe, nie jest możliwa przy założeniu przekroczenia układu kolejowego wiaduktem; rozwiązania obwodnicy w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochylecia podłużnego jezdni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdni głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną. 2. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca. 3. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
244	29.11.2017	1. Przebieg tunelu Jako zarząd wspólnoty mieszkaniowej reprezentujący mieszkańców budynku Wiatraczna 27a a także mając na uwadze ich dobro oraz dbanie o komfortowe warunki zamieszkania, zdecydowanie sprzeciwiamy się takiej formie planowanej trasy, w jakiej ona została przedstawiona pod konsultacje społeczne. Opcja ta całkowicie nie uwzględnia możliwości poprowadzenia tunelu pod ulicą Wiatraczną aż za odcinek ulicy Chrzanowskiego a następnie dalej pod torami kolejowymi. Jakie są przyczyny rezygnacji z takiego wariantu oraz nie uwzględnienie go w planach projektowych? Postulujemy o przedłużenie tunelu aż za tory kolejowe — w obecnej formie wylot z tunelu całkowicie separuje mieszkańców tego kwartału dzielnicy Grochów skazując ich na trudności zarówno komunikacyjne jak i eksploatacyjne. W obecnej formie mieszkańcy odcinka od ul. Paca do Chrzanowskiego nie mają nawet możliwości skorzystania z planowanej drogi ekspresowej — brak możliwości włączenia się do niej. 2. Miejsca postojowe dla samochodów osobowych Wersja projektu zaproponowana przez Państwa i wykonawcę całkowicie likwiduje miejsca parkingowe dla mieszkańców odcinka od ulic Paca do ulicy Chrzanowskiego. W projekcie nie wskazano ani nie zaplanowano miejsc postojowych dla samochodów osobowych mieszkańców. Zaprezentowane poniżej zdjęcia z serwisu Google Map obejmujące odcinek od skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ulicą Szaserów do ulicy Chrzanowskiego pokazują stan sprzed 2 lat, gdzie nie powstały jeszcze nowe bloki z inwestycji mieszkaniowych. Zdjęcia te idealnie obrazują zasady parkowania samochodów dla mieszkańców budynków powstałych w latach 50 poprzedniego wieku. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie/ z dnia 12 kwietnia 2002 r. (Dz.U. Nr 75, poz. 690) Nakazuje by przy budownictwie mieszkaniowym na każdy lokal mieszkalny przypadało jedno miejsce postojowe dla samochodu — w praktyce w garażu podziemnym. Budynki, które powstawały w latach 50 tych nie były objęte tymi przepisami — w związku z tym liczba miejsc postojowych dla samochodów od kilku lat jest niewystarczająca	1. uwaga nieuwzględniona 2. uwaga do dalszych analiz 3. brak postulatu 4. uwaga do dalszych analiz 5. uwaga nieuwzględniona 6. uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji 7. uwaga nieuwzględniona 8. uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	1. Budowa tunelu na całym odcinku ul. Wiatracznej tj. do terenów PKP ze względu na uwarunkowania terenowe, nie jest możliwa przy założeniu przekroczenia układu kolejowego wiaduktem; rozwiązania obwodnicy w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochylecia podłużnego jezdni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdni głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. 2. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 3. Lokalizacja drogi wynika z obowiązującego od 2006 roku Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. 4. Prezentowane rozwiązania nie spowodują przekroczenia dopuszczalnego wpływu drogi na otoczenie. Na etapie powstawania projektu budowlanego zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która umożliwi zaprojektowanie, budowę oraz eksploatację drogi w sposób zapewniający bezpieczeństwo sąsiedniej zabudowy. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W zaproponowanych rozwiązaniach zakłada się zastosowanie systemu wentylacji wzdłużnej tj. zamontowanie wentylatorów strumieniowych montowanych do stropu tunelu. 5. Nie przewiduje się systemu wentylacji poprzecznej (tj. systemu wentylatorów i filtrów w formie wentylatorni). Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty

	<p>Dodatkowo sytuacja pogorszyła się w ciągu ostatniego roku w związku z oddaniem do użytku inwestycji mieszkaniowych wzdłuż ulicy Chrzanowskiego.</p> <p>W praktyce nie każdy lokator nowego osiedla wykupuje miejsce garażowe.</p> <p>Zakładany projekt obwodnicy kompletnie nie uwzględnia miejsc parkingowych dla mieszkańców wręcz je likwiduje. Przedłużenie tunelu umożliwiłoby zachowanie miejsc parkingowych - w obecnej chwili na tym odcinku w ciągu doby parkuje około 300 samochodów!</p> <p>Prosimy o wskazanie gdzie mają parkować mieszkańcy bloków, którzy do tej pory mają taką możliwość wzdłuż ulicy Wiatracznej oraz na terenach wewnętrznych osiedla.</p> <p>Czy firma wybrana przez Państwa do wykonania tej realizacji przeprowadziła jakiegokolwiek analizy komunikacyjne lub wizje lokalne w terenie?</p> <p>Jeżeli tak, prosimy o udostępnienie wyników tych analiz.</p> <p>Jeżeli ten problem dalej będzie w projekcie nierozwiązany, a projekt dojdzie do realizacji w obecnej formie, to mieszkańców czeka kompletny paraliż komunikacyjny.</p> <p>3. Analiza okolicy</p> <p>jako wspólnota mieszkańców Grochowa zdecydowanie protestujemy przeciwko zamieszczonym przez Państwa materiałom marketingowym na stronie: http://zmid.waw.pl/inwestycje-zmid/zadania-w-przygotowaniu-obwodnica-srodmiejska-odronda-wiatraczna-do-ronda-zaba-960/#tab-6</p> <p>W zakładce „galeria” - prezentujecie Państwo niekatulane zdjęcia z ulicy Wiatracznej na odcinku od ronda Wiatraczna do ulicy Chrzanowskiego.</p> <p>Jednocześnie dobór zdjęć wskazuje, według nas, na celowe ukazanie okolicy w sposób sugerujący jej degradację tak by uzasadnić dodatkowo celowość inwestycji.</p> <p>Nie zgadzamy się z tym i żądamy wprowadzenia zdjęć pokazujących otoczenie tak, jak jest aktualnie, — czyli w trakcie prowadzenia przez Państwa konsultacji społecznych.</p> <p>Zdjęcia pokazują okolice, jako opustoszałą i pozbawioną zabudowy część podmiejską, podczas gdy ulica Wiatraczna zachowuje w pełni charakter śródmiejski wraz ze zwartą zabudową pierzejową, skwerami zielonymi oraz placami zabaw.</p> <p>W tym roku oraz poprzednim tj. 2016 i 2017, całość odcinka ulicy od ronda Wiatraczna do ulicy Chrzanowskiego została poddana remontowi, w którym:</p> <p>Poszerzono i naprawiono chodniki — także po to by ułatwić parkowanie</p> <p>Wymieniono nawierzchnię e Wprowadzono nowe matowanie na jezdni, porządkujące zasady parkowania</p> <p>Dla porównania zamieszczamy zdjęcie z Państwa strony internetowej, które jednoznacznie wpływa na fałszywy obraz okolicy wraz z aktualnym zdjęciem pokazującym prawdziwy stan tego odcinka ulicy.</p> <p>4. Analiza hałasu oraz drgań — wylot z tunelu</p> <p>W jaki sposób zabezpieczą Państwo mieszkańców przed hałasem generowanym przez samochody wyjeżdżające tunelu na odcinku Szaserów —Chrzanowskiego?</p> <p>Planowany jest tam koniec tunelu w obecnej formie projektu.</p> <p>Udostępniony projekt nie wskazuje żadnej ochrony przed hałasem — ekrany akustyczne, (które są najgorszym rozwiązaniem według współczesnych analiz ochrony przed nadmiernym hałasem zaczynają się dopiero na odcinku ulicy Wiatracznej od skrzyżowania z ulicą Chrzanowskiego,</p> <p>Wylot z tunelu będzie działał, jako generator hałasu na zasadzie lufy karabiny wystrzeliwującej pociski.</p> <p>Nigdzie nie podajcie Państwo, z jaka prędkością będą przemieszczać się samochody po głównej trasie obwodnicy — zakładamy że dopuszczalna prędkość to 80 km na tym odcinku — inaczej przeczyłoby to sensowi obwodnicy, jako drogi szybkiego ruchu.</p> <p>Hałas nie tylko szkodzi ludziom, ale także stanowi zagrożenie dla obiektów budowlanych.</p> <p>W jaki sposób zapewnicie Państwo że konstrukcja istniejących budynków z lat 50-tych przetrwa ciągłe bombardowanie dźwiękiem?</p> <p>Czy zostały przeprowadzone analizy, — jeżeli tak — prosimy o udostępnienie ich wyników?</p>	<p>inżynierskie i ich usytuowanie.</p> <p>6. Długość tunelu drogowego jest pochodną uwarunkowań terenowych, środowiskowych, ekonomicznych oraz kosztowych, które były analizowane przez Projektanta w ramach opracowania koncepcji programowej inwestycji. Przedmiotem konsultacji społecznych był wariant w ramach którego, zgodnie z koncepcją programową, uwzględniono najdłuższy tunel.</p> <p>7. Ograniczenia terenowe oraz sąsiedztwo węzła drogowego na przecięciu z ulicą Szaserów/Dwernickiego uniemożliwiają wykonanie zjazdu z jezdni głównych do szpitala. Dojazd karetka do bocznej bramy szpitala został zapewniony z nowoprojektowanych dróg lokalnych.</p> <p>8. Rozwiązania projektowe obwodnic śródmiejskiej uwzględniają lokalizację planowanej stacji PKP Wiatraczna.</p>
--	---	---

	<p>Czy analizowaliście Państwo wpływa hałasu i drgań podczas trwania samej budowy a także jak wyglądać będzie ta kwestia na przestrzeni oddani drogi do użytku przez kolejne 5, 10 lat?</p> <p>Opisana sytuację pokazuje 36 sekunda filmu, jakim państwo promujecie inwestycję na swojej stronie.</p> <p>5. Analiza spalin wylot z tunelu Jakie analizy zostały przeprowadzone w związku z emisją spalin ani odcinek do ulicy Paca do ulicy chrzanowskiego - w jaki sposób zaprojektowaliście i wzięliście pod uwagę ochronę zdrowie mieszkańców tego odcinka - wylot z tunelów tym miejscu to generator spalin a co za tym idzie w perspektywie czasu pogorszenie się zdrowia mieszkańców i wzrost zachorowań na nowotwory.</p> <p>6. Wariantowość długości tunelu W projekcie brak wariantów długości tunelu — a według informacji zamieszczonej przez Państwa, wykonawca ma przedstawić takie warianty: 24-03-2016 Podpisana została umowa na wykonanie projektu i uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej dla obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej. W ciągu 26 miesięcy zlecone urnową prace wykona firma Mosty Katowice. Koszt zadania to 6,7 mln zł. Przekrój podstawowy zostanie przeanalizowany przez projektanta w dwóch wariantach dwie jezdnie po dwa pasy ruchu i dwie jezdnie po trzy pasy, w tym jeden buspas. Wykonawca zaproponuje różne rozwiązania dotyczące tunelu pod rondem Wiatraczna, w tym jego długości. Nad torami kolejowymi w Koziej Górze i przy Dworcu Wileńskim zaprojektowane zostaną wiadukty. Źródło: Strona internetowa zmid http://zmid.waw.pl/aktualnosci/umowa-na-projekt-obwodnicy-srodmiejskiej-podpisana998/ Dla czego projekt przedstawiony do konsultacji społecznych nie pokazuje innych wariantów długości tunelu?</p> <p>7. Dojazd karetek do szpitala Czy w obecnej formie projektu istnieje możliwość żeby karetki wiozące poszkodowanych mogły skorzystać z drogi ekspresowej i móc bez problemu włączyć się z tej drogi do ulicy szaserów i głównego wjazdu do szpitala? Prosimy o opisanie tego rozwiązania.</p> <p>8. Przystanek kolejowy PKP Wiatraczna i powiązania z obwodnicą W jaki sposób planują państwo możliwość połączenia obwodnicy z dojazdami do planowanego przystanku stacji kolejowej wiatraczna, — w jaki sposób korzystając z obwodnicy będzie można dojechać i skorzystać z planowane inwestycji? Czemu projekt obwodnicy nie jest kompleksowo rozpatrywany razem z tym rozwiązaniem PKP przecież obie inwestycje praktycznie do siebie przylegają i mogą stworzyć dogodny węzeł komunikacyjny?</p> <p>Jednocześnie chcemy poprzeć postulaty wydane przez radnych dzielnicy Pragi południe a także zobligować Państwa, jako inwestora o uzupełnienie i poprawienie błędów projektowych ze względu na wspólne dobro mieszkańców a które jest dobrem nadrzędnym.</p> <p>Mając na uwadze powyższe Rada Dzielnicy Praga — Południe m. st. Warszawy stanowczo domaga się uwzględnienia przy realizacji Obwodnicy Śródmieścia następujących postulatów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zaprojektowanie i bezwzględna realizację bezkolizyjnego węzła z ul. Grenadierów, z łącznicami zapewniającymi zjazd od tunelu i wyjazd z tunelu po obu stronach węzła, w tym w szczególności po północnej stronie a przed Rondem Wiatraczna. 2 Zaprojektowanie i realizację takich rozwiązań wylotu tunelu, aby wyeliminować jego uciążliwości dla mieszkańców Wiatracznej i Chrzanowskiego. 3, Zaprojektowanie i realizację bezkolizyjnych węzłów 2 ul. Za Braniecką/ Świętej Anny i Trasą Świętokrzyską. 4. Rada Dzielnicy z całą stanowczością wskazuje na konieczność uwzględnienie bezkolizyjnego węzła pozwalającego na skomunikowanie obszaru Koziej Górki, 	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwaga częściowo uwzględniona 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwagi nieuwzględnione 4. uwaga nieuwzględniona 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). 2. Budowa tunelu na całym odcinku ul. Wiatracznej tj. do terenów PKP ze względu na uwarunkowania terenowe, nie jest możliwa przy założeniu przekraczania układu kolejowego wiaduktem; rozwiązania obwodnicy w zakresie długości tunelu (jezdnie główne) są optymalne z punktu widzenia konieczności zachowania dopuszczalnych parametrów pochylenia podłużnego jezdni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra
--	---	---	---

		<p>5. Zapewnienie na jezdniach zbiorczych obwodnicy odcinku od ul. Grochowskiej do ul. Szaserów płynności ruchu przy jednoczesnym skutecznym ograniczeniu prędkości do przepisowej poprzez wdrożenie odpowiedniej organizacji ruchu, celetn ograniczenia uciążliwości dla okolicznych mieszkańców przy konieczności zapewnienia niezbędnej przepustowości dla ruchu w relacji ul. Grochowska Targówek, Przy zachowaniu parametrów klasy zbiorczej dodanie skrzyżowania o pełnych relacjach z jedną z lokalnych ulic (Kobielska lub Prochowa ewentualnie Paca), oraz przejść dla pieszych.</p> <p>6. Na skrzyżowaniu ul. Wiatracznej i Szaserów dodanie pasa do zawracania i pasa do skrętu w lewo w ul, Dwernickiego, oraz dodanie wydzielonych zatok autobusowych na jezdni zachodniej ul. Wiatracznej w kierunku Ronda Wiatraczna — przy skrzyżowaniu z ul. Szaserów i z ul. Grochowską, poprzez wydzielenie ich z odpowiednio poszerzonych w tym miejscu jezdni i wyprofilowaniu pasów ruchu na wprost natomiast nie wydzielenie ich kosztem chodnika. Dodanie w powyższy sposób zatoki autobusowej na jezdni Al. Stanów Zjednoczonych w kierunku Rondo Wiatraczna przed wlotem na rondo.</p> <p>7. Na jezdni północnej ul. Grochowskiej w kierunku centrum, dodanie pasa do skrętu w lewo w kierunku Waszyngtona Stanów Zjednoczonych.</p> <p>8. Dodanie zatok autobusowych na estakadzie na wysokości planowanego przystanku kolejowego Warszawa Wiatraczna,</p> <p>9. Rozbudowa i modernizacja skrzyżowania ul. Grenadierów z Al. Stanów Zjednoczonych i ul. Grenadierów na odcinku od Al. Stanów Zjednoczonych do ul. Ostrobramskiej tak, aby była w stanie sprawnie zapewnić dojazd do obwodnicy w kierunku północnym i odbiór i rozprrowadzenie z ruchu z tego kierunku.</p> <p>Źródło : https://ioragapoludnie.pl/mobile/actions/news/300706</p> <p>Jako zarząd wspólnoty zwracamy się z prośbą o odpowiedź na powyższe pytania a także zaproponowanie innej opcji obwodnicy uwzględniającej przedłużenie tunelu pod torami za ulicą Chrzanowskiego i nie kończenie go na wysokości ulicy Szaserów.</p> <p>Pozwoli to zachować istniejący charakter śródmiejski tej okolicy a takie nie spowoduje utrudnień w życiu codziennym mieszkańców.</p> <p>W obecnej postaci projekt ten skazuje mieszkańców tego odcinka na degradację standardu życia i praktycznie brak możliwości ze skorzystania z planowanej drogi obwodnicy śródmiejskiej. <i>(zdjęcia w posiadaniu ZMID)</i></p>	<p>5. uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>6. uwaga do dalszych analiz</p> <p>7. uwaga do dalszych analiz</p> <p>8. uwaga do dalszych analiz</p> <p>9. uwaga częściowo uwzględniona; uwaga poza zakresem konsultacji</p>	<p>Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zachowania połączenia jezdni głównej obwodnicy z ul. Wiatraczną. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p> <p>3. Rozwiązanie jednopoziomowe skrzyżowania obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto zaproponowane skrzyżowanie posiadać będzie akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania ruchem drogowym dostosowanym do aktualnie zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów. Kształt i forma skrzyżowania trasy obwodnicy śródmiejskiej z ulicą Księżnej Anny wynika z ograniczeń terenowych, jakimi są wielkopowierzchniowe zakłady przemysłowe po jednej stronie, oraz układ kolejowy Kozia Górka po drugiej stronie.</p> <p>4. Z uwagi na charakter terenu i jego przeznaczenie - teren techniczny metra- nie jest uzasadnione zapewnienie łącznicy pomiędzy Kozią Górką a obwodnicą śródmiejską. Przewiduje się natomiast zapewnienie połączenia: pieszego i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych.</p> <p>5. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca. . Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową.</p> <p>6. i 7. Skrzyżowanie ulic: Wiatracznej Dwernickiego Szaserów będzie zapewniało wszystkie relacje. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac.</p> <p>8. Ostateczna lokalizacja i rodzaj przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z ZTM.</p> <p>9. Przewiduje się budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów poprzez budowę jezdni głównych obwodnicy w poziomie -1 i przeprowadzenie ul. Grenadierów w poziomie terenu nad jezdniami obwodnicy (całkowite przykrycie jezdni obwodnicy w rejonie węzła). Rozbudowa ul. Grenadierów do ul. Ostrobramskiej jest poza zakresem obszarowym inwestycji.</p>
245	15.12.2017	<p>Niniejszym zgłaszam uwagi do sposobu realizacji oraz przyjętych rozwiązań technicznych tzw. obwodnicy śródmiejskiej - od ronda Wiatraczna do ronda Żaba. W pierwszej kolejności zwracam uwagę, iż przebieg trasy powinien wynikać z ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - który nie obejmuje m.in. odcinka od ul. Szaserów/Dwernickiego od torów kolejowych. Kuriozalną należy nazwać sytuację w której sposób realizacji dużej inwestycji miejskiej mającej bardzo istotny wpływ na ład przestrzenny i infrastrukturę drogową oraz kształtowanie przyszłych kierunków rozwoju społecznego i gospodarczego dzielnicy mi miasta, a także wpływającej na potrzeby i obawy lokalnych społeczności nie została poddana szczegółowym konsultacjom publicznym zakończonym uchwaleniem planu miejscowego przez władze miasta. Skala i przyjęte rozwiązania techniczne trwale zmieniają krajobraz tej części Grochowa, praktycznie dzieląc całą dzielnicę i istotnie utrudniając dostęp mieszkańców jednej części do drugiej. Przyjęta prognoza natężenia ruchu oznacza, że w środku miasta, przy bardzo niskiej zabudowie powstanie droga generująca bardzo intensywne zanieczyszczenia hałasem i spalinami. Jako mieszkaniec nie mogę zaakceptować zaproponowanego kształtu obwodnicy. Proszę aby jej przebieg uwzględniał potrzeby okolicznych mieszkańców tj: w warstwie naziemnej szerokie pasy zieleni, przejścia dla pieszych na każdym skrzyżowaniu z drogą podporządkowaną, zredukowanie skali oddziaływania poprzez wprowadzenie zakazu ruchu samochodów pow. 3,5 tony, wprowadzenie ograniczenia w ruchu pojazdów podobnie jak ma to miejsce w al. Solidarności (na moście) - tylko do komunikacji</p>	<p>uwaga do dalszych analiz; uwaga uwzględniona; uwaga do dalszych analiz; uwaga do dalszych analiz; uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Lokalizacja inwestycji jest zgodna z korytarzem Obwodnicy wskazanym w Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy oraz w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu Ronda Wiatraczna cz. I.</p> <p>Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochową. Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych. 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. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych obowiązujące normy hałasu oraz 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 zostaną dochowane; realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od Ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej będzie się wiązać ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność</p>

	<p>publicznej, a także zmniejszenie drogi do 1 pasa w każdym kierunku na całej długości. Główna część drogi prowadząca ruch z zewnątrz dzielnicy (tzw. tranzyt z/do Targówka) - odcinek od ul. Grenadierów aż za tory kolejowe na Koziej Górze powinny przebiegać pod ziemią lub innym sposobem skutecznie izolującym od mieszkańców boków przy ul. Wiatracznej, Dwernickiego oraz Chrzanowskiego. Przyjęcie jakiegokolwiek wariantu pogarszającego stan obecny (tzw. wariant "0") nie jest przez mnie akceptowany.</p>		<p>obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.</p>
--	---	--	---



Warszawa, 7 grudnia 2017 r.

Uwagi do projektu przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba

SEKA S.A. z siedzibą : 04-386 Warszawa, ul. Paca 37 jest użytkownikiem wieczystym działek nr 82 i 86 z obrębem 4-11-23 o łącznej powierzchni 10.871 m² zlokalizowanych w Warszawie w dzielnicy Targówek przy ul. Zabranieckiej 80.

Obecnie dostęp drogowy na naszą działkę odbywa się zjazdem z ul. Zabranieckiej (droga powiatowa). Obecnie uzyskaliśmy od Prezydenta m.st. Warszawy zgodę na przebudowę tego zjazdu (decyzja z 10.09.2017 roku) w związku projektowaną budową na ww. działce budynku administracji i szkolenia zawodowego. Budowę ośrodka szkolenia zawodowego planujemy rozpocząć jeszcze w grudniu 2017 roku w oparciu o uzyskane od Prezydenta m.st. Warszawy zezwolenie na budowę.

Po zapoznaniu się z poddanym konsultacjom społecznym projektem obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba stwierdzamy, że proponowany przebieg ww. obwodnicy odcina naszą posesję od zjazdu na proponowaną obwodnicę (ul. Zabraniecka) ale również pozbawia nas jakiegokolwiek dostępu do drogi publicznej. Oznacza to brak możliwości prowadzenia działalności gospodarczej na naszej posesji zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

W tej sytuacji, w ramach konsultacji społecznych, proponujemy dokonanie niezbędnych zmian w projekcie obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba.

Proponowane przez nas zmiany polegają na:

- 1) zwężeniu z sześciu na cztery pasy ruchu projektowanej obwodnicy na odcinku od skrzyżowania z ul. Księżnej Anny do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską oraz przesunięciu przebiegu obwodnicy na tym odcinku w stronę południową, tak aby nie zajmować pod ww. inwestycję naszej działki nr 80 z obrębem nr 4-11-23.


Powyższa propozycja wynika z faktu, iż wymieniony odcinek obwodnicy zarówno obecnie jak w dającej się przewidzieć przyszłości nie będzie mocno obciążony ruchem drogowym. Ponadto wprowadzenie powyższych zmian w przebiegu obwodnicy umożliwi przeprowadzenie częściowo na naszej działce wzdłuż jej południowej granicy i obecnie biegnącej ul. Zabranieckiej drogi dojazdowej. Za zmniejszeniem liczby pasów przemawia fakt, że w dalszym ciągu obwodnicy od skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską, zaprojektowano cztery pasy ruchu w sytuacji, kiedy można przypuszczać, że na tym odcinku Obwodnicy Śródmiejskiej będzie największe obciążenie ruchu. Zmiana ta ponadto wpłynie istotnie na obniżenie kosztów budowy obwodnicy.

- 2) przedłużenie zaznaczonej na proponowanym projekcie drogi dojazdowej biegnącej równoległe do obwodnicy po jej północnej stronie od skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską (obecnie ta droga dojazdowa kończy się przed naszą działką) do drogi dojazdowej prowadzącej poprzez tunel do wjazdu na teren parkingu firmy Pocter & Gamble. Na ostatnim odcinku droga ta prowadziłaby, tak jak obecnie przez tory kolejowe, które nie są na co dzień wykorzystywane do transportu kolejowego.

Takie zlokalizowanie drogi dojazdowej do naszej działki jak i działek okolicznych zapewni nam możliwość dostępu do układu komunikacyjnego Obwodnicy Śródmiejskiej

- 3) przebudowanie skrzyżowania obwodnicy śródmiejskiej z Trasą Świętokrzyską tak aby umożliwić połączenie obwodnicy z drogą dojazdową równoległą do niej położoną, po północnej stronie obwodnicy, o której mowa w pkt.2.

Przyjęcie tej propozycji umożliwi połączenie Trasy Świętokrzyskiej z drogą dojazdową oraz wjazd i zjazd z obwodnicy na drogę dojazdową. Naszym zdaniem rozwiąże to problemy komunikacyjne użytkowników działek położonych po północnej stronie ul. Zabranieckiej (przyszłej obwodnicy śródmiejskiej), na terenie których może być zatrudnionych kilka tysięcy osób.


PREZES
Maciej Sekunda

SEKA S.A.
04-386 Warszawa, ul. Paca 37
tel. 22 517 88 88, fax 22 517 88 87
REGON 011445452, NIP 113-01-22-021



**Wyjaśnienia do pkt. 3 uwag SEKA S.A. z dnia 7 grudnia 2017 roku
do projektu przebiegu obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba.**

SEKA S.A. z siedzibą : 04-386 Warszawa, ul. Paca 37 jest użytkownikiem wieczystym działek nr 82 i 86 z obrębu 4-11-23 o łącznej powierzchni 10.871 m² położonych w Warszawie przy ul. Zabranieckiej 80. Nasza firma włączyła się konsultacji społecznych na temat przebiegu projektowanej obwodnicy między innymi z uwagi na to, że proponowany przebieg ww. obwodnicy odcina naszą posesję od zjazdu na proponowaną obwodnicę (ul. Zabraniecka) ale również pozbawia nas dostępu do drogi publicznej. Oznacza to brak możliwości prowadzenia działalności gospodarczej na naszej posesji zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

W tej sytuacji, w ramach konsultacji społecznych, **złożyliśmy w dniu 7 grudnia 2017 roku w Zarządzie Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie 3 propozycje zmian w ww. projekcie obwodnicy na odcinku od skrzyżowania z ul. Księżnej Anny do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską idące w kierunku zmiany tej sytuacji.**

W dniu 13 grudnia 2017 roku nasi przedstawiciele: Prezes Zarządu SEKA S.A. Maciej Sekunda i Zbigniew Izdebski uczestniczyli w spotkaniu konsultacyjnym zorganizowanym w budynku L.O. im. St. Wyspiańskiego w Warszawie przy ul. Międzyborskiej 64/70. Mielśmy okazję wymienić poglądy między innymi z jednym z projektantów tego odcinka obwodnicy p. Piotrem Kniaziem firmy Mosty Katowice.

Wynikiem tej rozmowy jest konieczność dodatkowego wyjaśnienia naszej propozycji nr 3 do przebiegu obwodnicy śródmiejskiej zaproponowanej w naszym piśmie z dnia 7 grudnia 2017 roku. Propozycja ta polega na przebudowie skrzyżowania przyszłej obwodnicy z Trasą Świętokrzyską. Polegać ona ma na zbudowaniu wjazdu i zjazdu łączącego obwodnicę z drogą dojazdową zaprojektowaną po północnej stronie obwodnicy i biegnącej równoległe do niej. Droga dojazdowa prowadząca finalnie do naszej działki nr 82 umożliwi włączenie do układu komunikacyjnego miasta użytkowników wszystkich działek położonych po północnej stronie obwodnicy na tym jej odcinku. Nasza propozycja ma na celu takie połączenie drogi dojazdowej z przyszłą obwodnicą aby umożliwić z tej drogi wjazd na obwodnicę jak i zjazd z niej. Proponujemy równocześnie także zaprojektowanie ww. skrzyżowania aby umożliwić wjazd z zjazd z drogi dojazdowej na Trasę Świętokrzyską.

Proponowana przez nas budowa wjazdu i zjazdu z obwodnicy na drogę dojazdową na wysokości skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską nie wymaga, naszym zdaniem, zajmowania dodatkowych terenów położonych po północnej stronie powyższego skrzyżowania.

Pragniemy podkreślić, iż przyjęcie naszej propozycji pozwoli rozwiązać problemy komunikacyjne użytkowników działek położonych po północnej stronie ul. Zabranieckiej (przyszłej obwodnicy śródmiejskiej) na odcinku linii kolejowej do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską. Powyższy teren w krótkim czasie stanie się miejscem bardzo poważnych inwestycji, które spowodują zatrudnienie kilku tysięcy osób.

Z upoważnienia Prezesa Zarządu SEKA S.A. Macieja Sekundy
Zbigniew Izdebski, SEKA S.A. , ul. Paca 37, 04-386 Warszawa, tel. 512 024 054

Warszawa, dnia 15.12.2017 r.

UCHWAŁA NR 6 /2017

KOMISJI DIALOGU SPOŁECZNEGO

DS. TRANSPORTU

z dnia 6 grudnia 2017 r.

ws. projektu Obwodnicy Śródmiejskiej przedstawionego podczas konsultacji społecznych.

Na podstawie regulaminu działania Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu z dnia 25 stycznia 2017 r. oraz Programu współpracy m.st. Warszawy w 2017 roku z organizacjami pozarządowymi, uchwala się, co następuje:

1. Komisja negatywnie ocenia brak przedstawienia wariantów inwestycji.
2. Koncepcja nie zawiera istotnych informacji np. o szerokości poszczególnych jezdni, pasów dzielących, odległości jezdni od budynków. Brak przekrojów poprzecznych i podłużnych. Brak informacji o mierzalnych rezultatach projektu (np. skrócenie drogi/czasu przesiadki w poszczególnych węzłach).
3. Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia w projekcie miały być przewidziane rozwiązania w zakresie węzłów i skrzyżowań, które ułatwią ruch pieszy pomiędzy przystankami różnych środków komunikacji publicznej. Tymczasem przedstawiona koncepcja np. na rondzie Wiatraczna wydłuża drogę przejścia z pętli tramwajowej na autobusową, a w rejonie węzła z ul. Radzymińską drogi przejścia między przystankami wynosić będą nawet 750 m (1600 m dla osób z ograniczeniami mobilności).
4. W ocenie Komisji powtarzający się problem niedostatecznego przygotowania inwestycji drogowych w Warszawie skutkuje m. in. opóźnieniami na etapie realizacji, niską jakością przestrzeni publicznej, wypadkami drogowymi i koniecznością wprowadzania poprawek od razu po oddaniu drogi do użytku.
5. Komisja wnosi do Wykonawcy dokumentacji o usunięciu wskazanych nieprawidłowości, w szczególności przedstawienia kilku wariantów rozwiązania ronda Wiatraczna i węzła Radzymińska ze wskazaniem dróg przejścia pomiędzy przystankami w poszczególnych wariantach.
6. Komisja wnosi o przeprowadzenie ponownych konsultacji po opracowaniu nowej koncepcji.

UWAGI O CHARAKTERZE OGÓLNYM DO ZAPROPONOWANEJ KONCEPCJI:

1. Komisja wnosi o rozpatrzenie wariantu przedłużenia tunelu obwodnicy zapewniając bezkolizyjność skrzyżowania z ul. Grenadierów.
2. Komisja opiniuje negatywnie brak przebudowy Ronda Wiatraczna na przyjazną przestrzeń miejską w wariancie budowy tunelu i wnosi o rozważenie koncepcji przebudowy Ronda Wiatraczna na skrzyżowanie w celu realizacji postulatu minimalizacji uciążliwości przesiadek.
Przykładowe rozwiązanie załączono na rysunku nr 2.
3. Komisja wnosi o przykrycie wykopów oraz wylotów z tunelu poprzez półtunele analogicznie do trasy S8.
4. Komisja wnosi o wyznaczenie buspasów na trzecim pasie obwodnicy.
5. Komisja wnosi o potraktowanie ulicy Wiatracznej jako ulicy miejskiej poprzez m.in. dodanie większej liczby przejść dla pieszych, rozwiązań uspokajające ruch np. wąskie pasy ruchu itp.
6. Komisja wnosi o rozważenie wariantu poprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego na estakadach nad torami kolejowymi w sposób analogiczny jak na Moście Łazienkowskim.
7. Komisja wnosi o rozważenie koncepcji przebudowy węzła z ulicą Radzymińską , gdzie ul. Radzymińska biegnąca od północy będzie płynnie przechodzić w obwodnicę miejską, a wjazd w kierunku Pl. Wileńskiego będzie naturalnie ograniczany. Zmieni to sposób myślenia o obwodnicy, która z dodatku stanie się elementem ruchu kołowego w Warszawie.
Przykład rozwiązania załączono na rysunku nr 3.
8. Komisja uważa konieczność ponownej przebudowy skrzyżowania obwodnicy śródmiejskiej z Trasą Świętokrzyską podczas ewentualnej budowy trasy tramwajowej do Ząbek za niegospodarność. Komisja wnosi o przebudowę tego skrzyżowania oraz fragmentu Trasy Świętokrzyskiej pod liniami kolejowymi w wariancie docelowym.
9. Komisja wnosi o przeanalizowanie wariantu przebiegu nowej drogi zbiorczej w przedłużeniu ul. Radzymińskiej („małej”) wzdłuż torów linii kolejowej do Ząbek tak, aby powstał spójny układ urbanistyczny w rejonie. Dowiązanie nowej drogi do ul. Księcia Ziemowita należy zaprojektować równoległe do obwodnicy.

10. Wzdłuż Obwodnicy powinien zostać przewidziany szpaler drzew po obu stronach.
11. Komisja dostrzega możliwość zachowania budynków będących w gminnej ewidencji zabytków, które nie kolidują z jezdniami głównymi. W przypadku obiektów kultu religijnego istnieje możliwość ich przesunięcia.

UWAGI SZCZEGÓŁOWE DO KONCEPCJI:

Odcinek Grenadierów – rondo Wiatraczna

Odcinek zaprojektowany jest w sposób nieracjonalnie gospodarujący przestrzenią, ze szkodą dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków akustycznych: szerokie pasy dzielące między jezdniami głównymi, a także między jezdniami głównymi a zbierająco-rozprowadzającymi. Powoduje to przysunięcie jezdni do zabudowy, co zwiększy ich uciążliwość dla okolicznej zabudowy, nadmierną wycinkę drzew oraz brak miejsca na poprawne rozwiązania piesze i rowerowe (ograniczenia widoczności na wlotach dróg lokalnych, niezachowana skrajnia między drogą dla rowerów a jezdnią). Wnosimy:

1. Zwęzić pas dzielący al. Stanów Zjednoczonych na całym odcinku objętym projektem. Pozwoli to poprawić efektywność sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Grenadierów, odsunąć jezdnię od zabudowy, zachować część szpalerów drzew, ograniczyć uciążliwości związane z ruchem drogowym (hałas, zanieczyszczenie powietrza), poprawić warunki widoczności na wlotach ulic lokalnych. Jezdnie rozprowadzające w miarę możliwości lokować na tunelu.
2. Doprojektować przejście dla pieszych przez jezdnie lokalne obwodnicy nad południowym wylotem z tunelu (w rejonie ul. Garibaldiiego).
3. Zachować istniejące szpalery drzew po obu stronach al. Stanów Zjednoczonych.
4. Zapewnić trójkąt widoczności na przejeździe dla rowerzystów przez wlot ul. Garibaldiiego.
5. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty ulic lokalnych (Garibaldiiego, Stoicka) należy zaprojektować jako wyniesione. Należy zapewnić wymagany trójkąt widoczności na przejazdach dla rowerzystów.

Rondo Wiatraczna:

Rozwiązanie ronda, w dużej mierze powielające stan obecny, jest niezgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami. Ponadto projektant nie wykonał zleconego mu zadania skrócenia drogi przy przesiadkach np. z pętli tramwajowej na autobusową. Poprawne rozwiązanie ronda może wymagać poszerzenia zakresu projektu o odcinki ul. Waszyngtona i Grochowskiej.

1. Jezdnie ulicy Wiatracznej w kierunku Szaserów powinny być ulokowane na tunelu co pozwoli odsunąć je od zabudowy.
2. Wlot ulicy Waszyngtona jest niezgodny z dwoma przepisami rozporządzenia ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (§ 127 ust. 9 pkt 2 i 3). Na przejściu dla pieszych należy zaprojektować azyle w osi jezdni oraz między torowiskiem a jezdnią.
3. Zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach konieczne będzie osygnalizowanie wszystkich kolizji w obrębie skrzyżowania. Przy zawartej w projekcie zbliżonej do obecnej rozwiązania wlotu ul. Waszyngtona, sygnalizacja będzie skrajnie nieefektywna (konieczne co najmniej 4 oddzielne fazy, by rozwiązać kolizje tylko na tym wlocie). Zasadne może być objęcie zakresem projektu przynajmniej 150-200 m ul. Waszyngtona, tak by rozwiązać wlot w sposób mniej kolizyjny (lub alternatywnie: dalej idące przekształcenie ronda – zgodnie z rysunkiem nr 2). Przykładowe uwagi przedstawione są na rys. nr 1.
4. Projekt powinien objąć budowę drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Grochowskiej od ronda Wiatraczna w kierunku wschodnim na odcinku ok. 200 m, tak by połączyć projektowaną drogę dla rowerów na rondzie z jezdnią serwisową po północnej stronie ul. Grochowskiej.
5. Przewidzieć możliwość skrętu w lewo z ul. Grochowskiej w aleje Waszyngtona i aleje Stanów Zjednoczonych jadąc od strony wschodniej.
6. W związku ze zmianą lokalizacji przejścia dla pieszych przez jezdnię ronda Wiatraczna, projekt wydłuża drogę przesiadek z pętli tramwajowej na pętlę autobusową. Zadaniem projektanta było skrócenie drogi przesiadek i należy wyegzekwować wykonanie zamówionej pracy. Jeśli okaże się to niemożliwe przy

obecnej geometrii skrzyżowania, projektant powinien przeanalizować alternatywne rozwiązania (np. przeniesienie obu jezdni Obwodnicy na zachodnią stronę pętli tramwajowej i przysunięcie do siebie pętli autobusowej i tramwajowej, odwrócenie kierunku ruchu na pętli autobusowej itp.)

7. Doprojektować przejazdy rowerowe na rondo.
8. Należy zapewnić przestrzeń na akumulację rowerzystów przed przejazdami z sygnalizacją świetlną. Projekt nie zapewnia takiej przestrzeni np. w północno-zachodnim narożniku skrzyżowania Grochowska / Wiatraczna, po południowej stronie Grochowskiej, po wschodniej stronie al. Stanów Zjednoczonych – rowerzyści oczekujący na zielone światło będą blokować poprzecznych ruch pieszy i rowerowy.
9. Należy rozważyć wybudowanie wzmocnień budowanego tunelu drogowego w rejonie Ronda Wiatraczna, z powodu planowanej linii metra M3. Wzmocnienia miałyby analogiczny charakter jak wykonywane obecnie na Ursynowie przy tunelu metra M1 w związku z budową drogi ekspresowej S2.
10. Przenieść przystanek autobusowy z zatoczki północnej jezdni Obwodnicy Śródmiejskiej po stronie zachodniej Ronda Wiatraczna (analogicznie jak po stronie południowej). Przystanek powinien być zlokalizowany na jezdni, tak by ułatwić autobusom włączanie się do ruchu

Odcinek Grochowska – Szaserów

Mimo, że obwodnica prowadzona jest na tym odcinku w tunelu, projekt tworzy istotną barierę dla ruchu pieszego i rowerowego na powierzchni. Obecnie przejście przez ul. Wiatraczną na odcinku Grochowska – Szaserów możliwe jest w 8 lokalizacjach, według przedstawionej koncepcji jest to możliwe zaledwie w jednej.

1. Zwęzić pasy dzielące między jezdniami Obwodnicy w rejonie ul. Szaserów, tak by odsunąć jezdnie od zabudowy i wygospodarować miejsce na szpalery zieleni po zewnętrznych stronach jezdni.
2. Należy doprojektować przejścia dla pieszych oraz łączniki rowerowe na skrzyżowaniach z Prochową, Paca i Niziną.
3. Należy wybudować pełne skrzyżowanie dla ruchu lokalnego z ul. Kobielską, zapewniając przejazd na wprost.
4. Łączniki rowerowe powinny być wytyczone w osi jezdni ulic lokalnych, gdyż w ulicach tych ruch odbywa się na zasadach ogólnych jezdnią. Należy skorygować rozwiązanie łącznika w ul. Kobielskiej – zaprojektowane rozwiązanie generuje np. 4 dodatkowe punkty kolizji z ruchem samochodowym dla rowerzysty jadącego ze wschodu na zachód.
5. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty ulic lokalnych (Kobielska, Prochowa, Paca, Nizinna) należy zaprojektować jako wyniesione.
6. Na skrzyżowaniu z ul. Szaserów zapewnić miejsce na akumulację rowerzystów przez przejazdami, tak by rowerzyści oczekujący na zielone światło nie blokowali ruchu w kierunku poprzecznych. Poprawić wzajemną widoczność pieszych i rowerzystów przy narożniku budynku Wiatraczna 23. W razie potrzeby odgiąć jezdnię ul. Szaserów w kierunku północnym.
7. Na skrzyżowaniu ul. Dwernickiego/Szaserów wydzielić dodatkowy pas do lewoskrętu z kierunku zachodniego w kierunku Dwernickiego wraz z osobną fazą sygnalizacji świetlnej.

Odcinek Szaserów – wiadukt nad torami kolejowymi:

1. Przebudować bocznice kolejową do szpitala zbliżając ją do torów linii kolejowej, co umożliwi wydłużenie tunelu i przesunięcie wiaduktu w stronę północną.
2. Wybudować szklane półtunele przy wschodnim wylocie z tunelu celem poprawienia komfortu akustycznego mieszkańców okolicznych budynków
3. Zwęzić pas dzielący między jezdniami obwodnicy, co pozwoli zaoszczędzić teren i odsunąć jezdnie od zabudowy.
4. Doprojektować bezpośrednie wejście na wiadukt nad torami z nowego osiedla przy ul. Chrzanowskiego.
5. Wydłużyć drogę dla rowerów po stronie wschodniej do wejścia na przystanek kolejowy i połączyć z drogą dla rowerów wzdłuż ul. Chrzanowskiego.
6. Zachować istniejący przejazd dla rowerzystów przez wlot ul. Chrzanowskiego i wydłużyć drogę dla rowerów wzdłuż ul. Wiatraczna Zachodnia do przystanku kolejowego.
7. Skorygować przebieg ulicy Wiatraczna Wschodnia, tak by możliwe było zachowanie poprawnych parametrów drogi dla rowerów z wiaduktu (prosty odcinek ok. 50 m za zjazdem, minimalne promienie łuków 20 m na płaskim). Alternatywnie: przysunąć ul. Wiatraczną Wschodnią do jezdni Obwodnicy, a drogę dla rowerów i chodnik sprowadzić na poziom gruntu odrębną kładką przechodzącą bezkolizyjnie nad Wiatraczną Wschodnią a następnie prowadzącą równoległe do niej po jej wschodniej stronie.
8. Doprojektować zejścia na peron przystanku kolejowego PKP Wiatraczna z przystanku autobusowych na wiadukcie obwodnicy (wg projektu przewidziano wyłącznie połączenie windą!)
9. Doprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie obwodnicy na wiadukcie nad torami kolejowymi.
10. Parking dla rowerów zlokalizować przy wejściu na przystanek kolejowy, a nie 100 m od niego.
11. Doprojektować zejście z wiaduktu nad torami kolejowymi w powiązaniu z przystankiem autobusowym (np. na żądanie), tak aby zapewnić obsługę komunikacyjną Koziej Górki.

Odcinek ul. Księżnej Anny – Trasa Świętokrzyska:

Rozwiązania piesze i rowerowe na tym odcinku są substandardowe, brak części chodników i relacji rowerowych. Błędem jest niewykorzystanie zróżnicowania poziomu niwelety Obwodnicy Śródmiejskiej do bezkolizyjnego rozwiązania ruchu pieszego i rowerowego.

1. Doprojektować estakadę drogową nad skrzyżowaniem z ul. Księżnej Anny celem zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej Obwodnicy Śródmiejskiej.
2. Rozważyć przesunięcie przebiegu jezdni głównych w kierunku południowym tak, aby jezdnia dojazdowa do fabryki firmy Procter & Gamble zlokalizowana była po północnej stronie ulicy Zabranieckiej.
3. Zlikwidować zwężenie ulicy Księżnej Anny kosztem wyburzenia budynku bądź zniwelowania nasypu. Z uwagi na konieczność pokonania aż siedmiu przejść dla pieszych (lub przejazdów rowerowych) w relacji obwodnica – ul. Rzeczna należy zaprojektować brakujące chodniki oraz ścieżki rowerowe po zachodniej stronie ul. Rzecznej i północnej stronie ul. Księżnej Anny.
4. Uzpełnić brakujące przejazdy dla rowerzystów na skrzyżowaniu Obwodnicy z ul. Księżnej Anny z zapewnieniem powierzchni akumulacji przed przejazdami.
5. Doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej
6. Doprojektować bezpośrednią pochylnię łączącą drogę rowerową na estakadzie z ulicą Rzeczną.
7. Powiązać projektowany odcinek drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Rzecznej z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Zabranieckiej.
8. Zbliżenie jezdni ulicy Niesulickiej do ulicy Rzecznej.
9. Na zieleniec znajdujący się na powiększonym pasie drogowym w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania Obwodnicy z ul. Księżnej Anny, należy przesunąć obiekt kultury religijnej z 1905 r. znajdujący się w obecnym pasie drogowym.

Odcinek Trasa Świętokrzyska – Radzywińska:

1. Doprojektować estakadę nad skrzyżowaniem z Trasą Świętokrzyską.
2. Doprojektować możliwość jednokierunkowego wjazdu z lokalnej ulicy zlokalizowanej po północnej stronie skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską, celem zapewnienia obsługi komunikacyjnej rejonu. Ewentualnie zbudować podłączenie ul. Ziemowita do północnej jezdni Obwodnicy Śródmieścia.
3. Doprojektować wlot ulicy Rybieńskiej do ulicy Chemicznej.
4. Doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej
5. Doprojektować łącznik z ww. drogi dla rowerów do drogi serwisowej z wjazdem od „małej Radzywińskiej” (tworząc połączenie drogi dla rowerów wzdłuż obwodnicy z infrastrukturą rowerową w ul. Radzywińskiej).
6. Dowiąznać infrastrukturę rowerową w „małej Radzywińskiej” do obecnie realizowanego projektu wyznaczenia pasów ruchu dla rowerów w tej ulicy.

Węzeł Radzywińska

Projektant nie wywiązał się z zadania zaprojektowania dogodnych przesiadek pomiędzy różnymi środkami komunikacji w węźle. W niektórych przypadkach drogi przejścia między przystankami wynosić będą nawet 750 m i wymagać będą czterokrotnego pokonywania schodów. Osoby z ograniczeniami mobilności będą musiały pokonać nawet 1600 m! Jeden z projektowanych przystanków ma być całkowicie niedostępny dla „wózkowiczów”. Dodatkowo projektant przewiduje likwidację istniejącego chodnika po południowej stronie Radzywińskiej, co oznacza, że w wyniku realizacji inwestycji pokonanie torów kolejowych będzie utrudnione zamiast ułatwione. Konieczne jest całkowite przeprojektowanie węzła, w tym:

1. Doprojektować parę przystanków autobusowych w al. Solidarności pod wiaduktem kolejowym lub pod wiaduktem obwodnicy (obsługujące przesiadkę na przystanek kolejowy PKP Stalowa oraz na autobusy jadące obwodnicą).
2. Należy zaprojektować naziemne przejście dla pieszych przez al. Solidarności w rejonie wiaduktu kolejowego, tak by umożliwić przejście między peronami

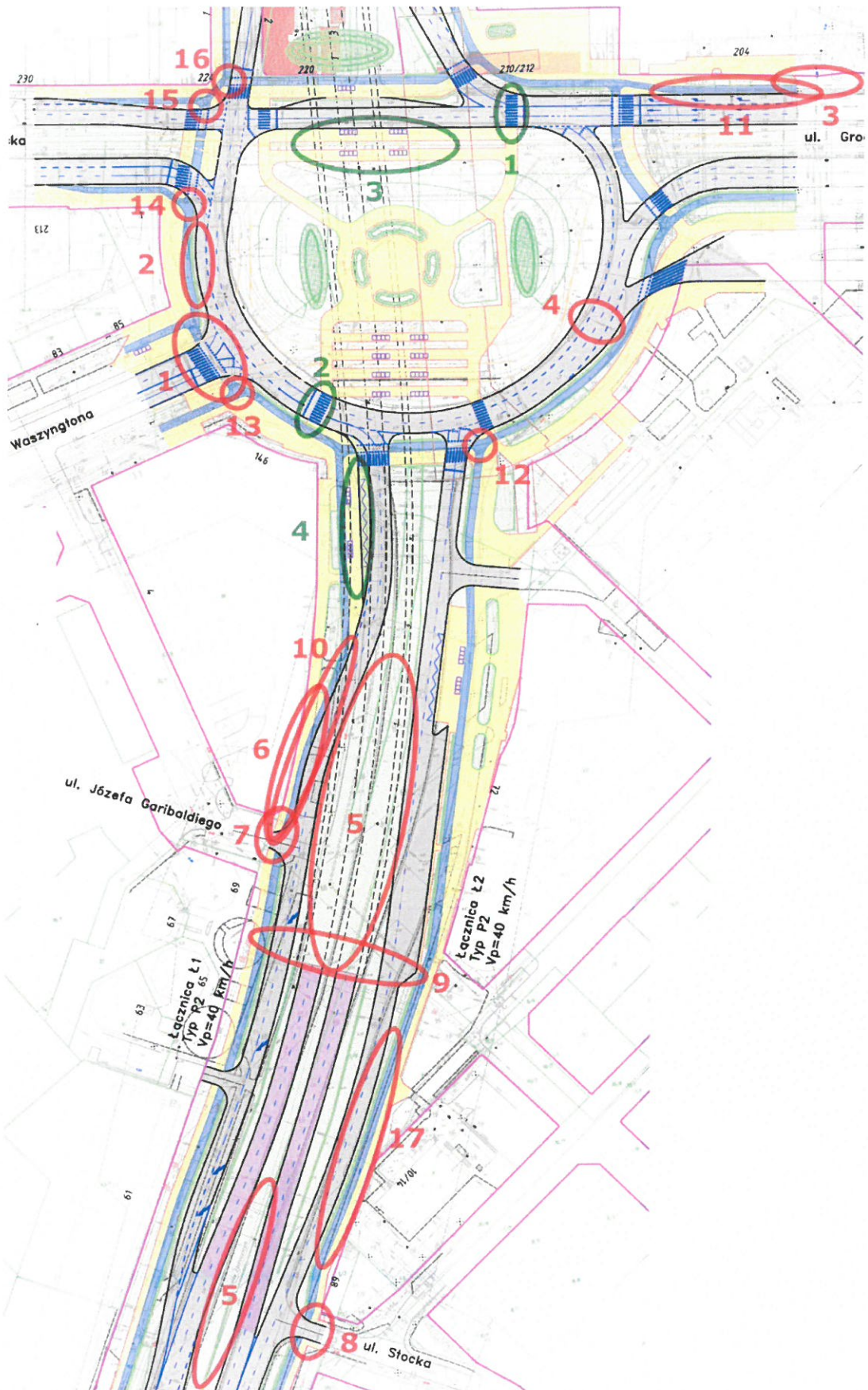
przystanku kolejowego PKP Stalowa i przystankiem autobusowym w kierunku Zacisza bez konieczności trzykrotnego pokonywania różnicy wysokości.

3. Nie likwidować chodnika po południowej stronie „dużej Radzymińskiej”, a przeciwnie przedłużyć go do ww. przystanku autobusowego. Doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie ciągu „duża Radzymińska” – al. Solidarności w zakresie objętym projektem.
4. Doprojektować bezpośrednią pochylnię pieszo-rowerową łączącą południową stronę „dużej Radzymińskiej” z wiaduktem Obwodnicy.
5. Zamiast pary przystanków autobusowych na Obwodnicy „w szczerym polu” i nieobsługiwanych przez autobusy kursujące w relacjach skrzyżnych należy zaprojektować dwie pary:
 - a) Jedną na wiadukcie nad ul. Radzymińską i torami kolejowymi (z 4 zejściami z każdego przystanku – na obie strony „małej Radzymińskiej” i „dużej Radzymińskiej”), obsługującą przesiadki na autobusy m.in. w al. Solidarności czy ul. Księcia Ziemowita.
 - b) Drugą w rejonie północnego wyjścia ze przystanku PKP Stalowa, obsługującą przesiadki na pociąg i znajdującą się w strefie dojścia z osiedli mieszkaniowych po obu stronach torów.
6. Należy zaprojektować przejście dla pieszych przez Obwodnicę w rejonie północnego wyjścia z przystanku PKP Stalowa.
7. Doprojektować tunel pieszo-rowerowy pod łącznicami Obwodnicy z Radzymińską, tak by zachować ciągłość trasy rowerowej po północnej stronie Obwodnicy.
8. Przeprojektować skrzyżowanie ul. Radzymińskiej z łącznicami do Obwodnicy, tak by w większym stopniu kierowało ruch na Obwodnicę. Wg projektu do skrzyżowania na Obwodnicę przewidziany został jedynie jeden pas (i to w relacji skrzyżnej), podczas gdy do placu Wileńskiego kierują trzy pasy ruchu na wprost. Należy odgiąć ul. Radzymińską i odwrócić skrzyżowanie, tak by na Obwodnicę prowadziły pasy na wprost, a do placu Wileńskiego trzeba było skrócić w lewo. Rozważyć odgięcie Obwodnicy Śródmiejskiej tak by móc zaprojektować w ciągu obwodnicy węzeł typu trąbka.

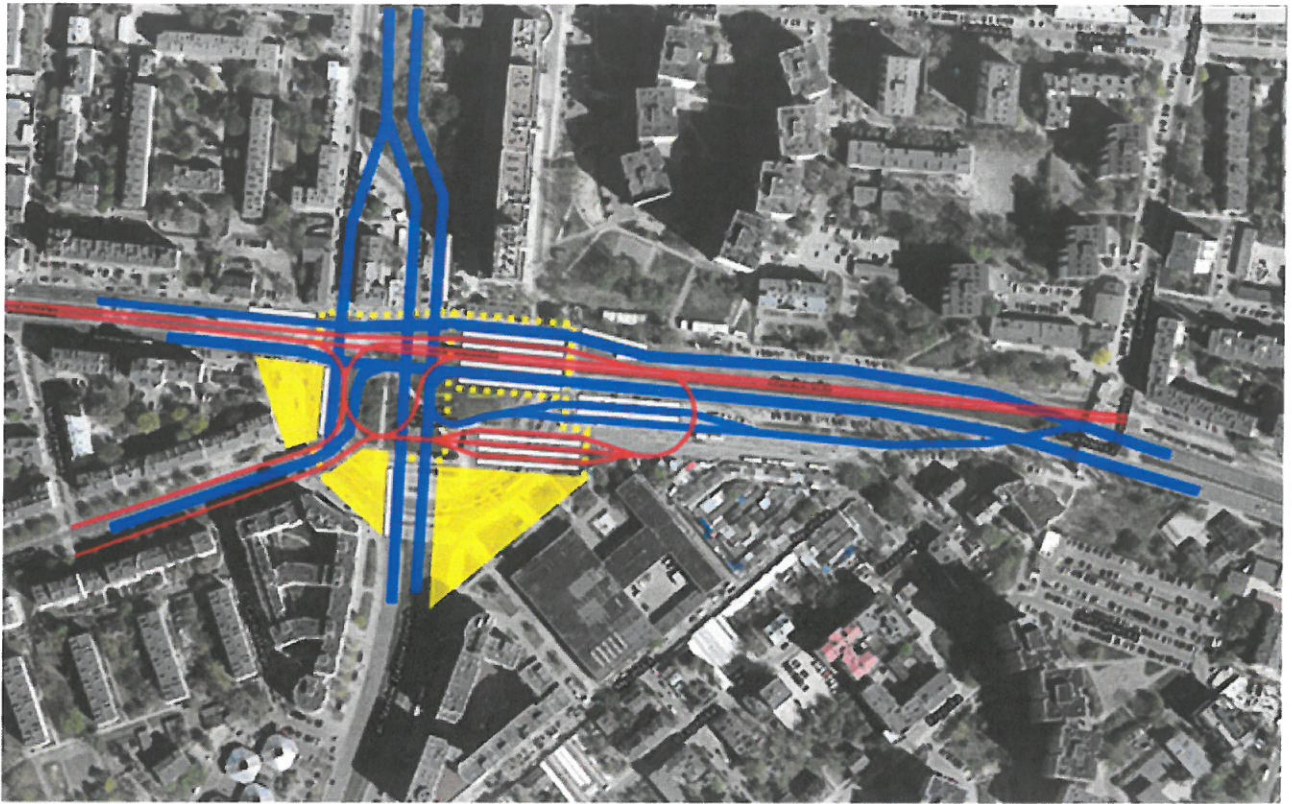
1. Rozdzielić ruch pieszy i rowerowy po północnej stronie al. Solidarności pod wiaduktem kolejowym. Obecne rozwiązanie – wspólny ciąg pieszo-rowerowy – będzie niewystarczające i bardzo konfliktowe, gdy na ten ciąg prowadzić będą wyjścia z przystanku kolejowego PKP Stalowa.

Prezydium Komisji:

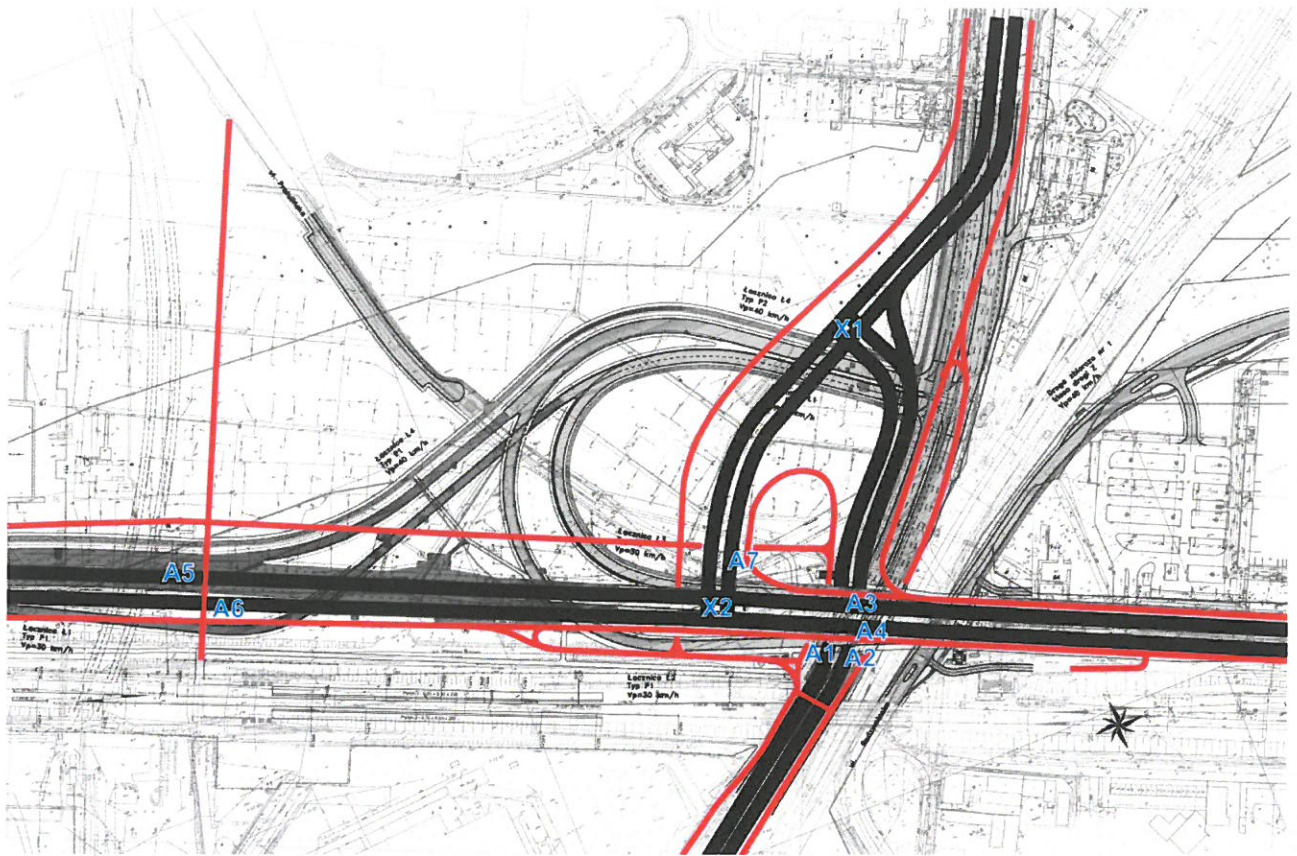
<i>Harasimowicz</i>	Michał Harasimowicz
<i>Buciak</i>	Robert Buciak
<i>stawomir Lorenc</i>	Sławomir Lorenc



Rys. nr 1



Rys. nr 2.



Rys. nr 3



ZIELONE MAZOWSZE

ul. Koszykowa 67/21, 00-667 Warszawa, tel./fax 22 621 77 77

www.zm.org.pl

biuro@zm.org.pl

Warszawa, 15 grudnia 2017 r.

ZM-17-0771-01-AB

Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych
ul. Sokratesa 15, 01-909 Warszawa
obwodnica@zmid.waw.pl

Szanowni Państwo,

Przesyłam w załączeniu uwagi i wnioski do projektu wschodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej (od Grenadierów do Radzymińskiej).

Z poważaniem

PREZES
Zielonego Mazowsza

dr Maciej Sulmicki

Do wiadomości: Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej.

Uwagi do jakości przedstawionych materiałów i procesu konsultacji

1. Udostępnione w ramach konsultacji materiały nie zawierają istotnych informacji, np. o szerokości poszczególnych jezdni, pasów dzielących, odległości jezdni od budynków. Brak przekrojów poprzecznych i podłużnych.
2. Brak informacji o mierzalnych rezultatach projektu (np. skrócenie drogi/czasu przesiadki w poszczególnych węzłach).
3. Projekt nie spełnia wymogów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Wykonawca dokumentacji zlekceważył np. kluczowe dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu wymogi dotyczące lokalizacji azylów na przejściach dla pieszych czy warunków widoczności na przejazdach dla rowerzystów, a jeden z projektowanych przystanków autobusowych będzie całkowicie niedostępny dla osób z ograniczeniami mobilności. Przykładowe naruszenia przepisów wymienione są w uwagach szczegółowych.
4. Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia w projekcie miały być przewidziane rozwiązania w zakresie węzłów i skrzyżowań, które ułatwią ruch pieszy pomiędzy przystankami różnych środków komunikacji publicznej. Tymczasem przedstawiona koncepcja np. na rondzie Wiatraczna wydłuża drogę przejścia z pętli tramwajowej na autobusową, a w rejonie węzła z ul. Radzymińską drogi przejścia między przystankami wynosić będą nawet 750 m (1600 m dla osób z ograniczeniami mobilności).

Na niezgodność koncepcji z przepisami ogólnymi i opisem przedmiotu zamówienia zwracano uwagę już wcześniej, np. podczas posiedzenia Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu 17 maja 2017 r. z udziałem m.in. przedstawiciela Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych oraz dyrektora Biura Polityki Mobilności i Transportu, czy podczas spotkania w siedzibie ZMID 29 maja 2017 r. Niestety, zmarnowano pół roku, które upłynęły od tych spotkań, i nie poprawiono projektu.

Powtarzający się problem niedostatecznego przygotowania inwestycji drogowych w Warszawie skutkuje m. in. opóźnieniami na etapie realizacji, niską jakością przestrzeni publicznej, wypadkami drogowymi i koniecznością wprowadzania poprawek od razu po oddaniu drogi do użytku. Dlatego wnosimy o:

1. Usunięcie wskazanych nieprawidłowości.
2. Przedstawienie kilku wariantów rozwiązania ronda Wiatraczna i węzła Radzymińska ze wskazaniem dróg przejścia pomiędzy przystankami w poszczególnych wariantach.
3. Przeprowadzenie ponownych konsultacji po opracowaniu nowej koncepcji, zgodnej z prawem, spełniającej wymogi jakościowe i zawierającej dane umożliwiające ocenę stopnia, w jakim inwestycja wpłynie na warunki ruchu.

Uwagi ogólne do projektu

1. Na odcinkach, na których Obwodnica ma przekrój 2x3 pasy ruchu, oraz na odcinku nad tunelem należy przewidzieć wydzielone pasy dla autobusów z elementami geometrii utrudniającymi korzystanie z nich przez pojazdy nieuprawnione (np. zaprojektować buspasy jako oddzielną jezdnię w pasie dzielącym).
2. Alternatywnie - ograniczyć przekrój z 2x3 do 2x2 pasów ruchu. Na odcinku nad tunelem ograniczyć przekrój do 1x2 pasów ruchu z pozostawieniem rezerwy na linię tramwajową po wschodniej stronie zwężonej jezdni.

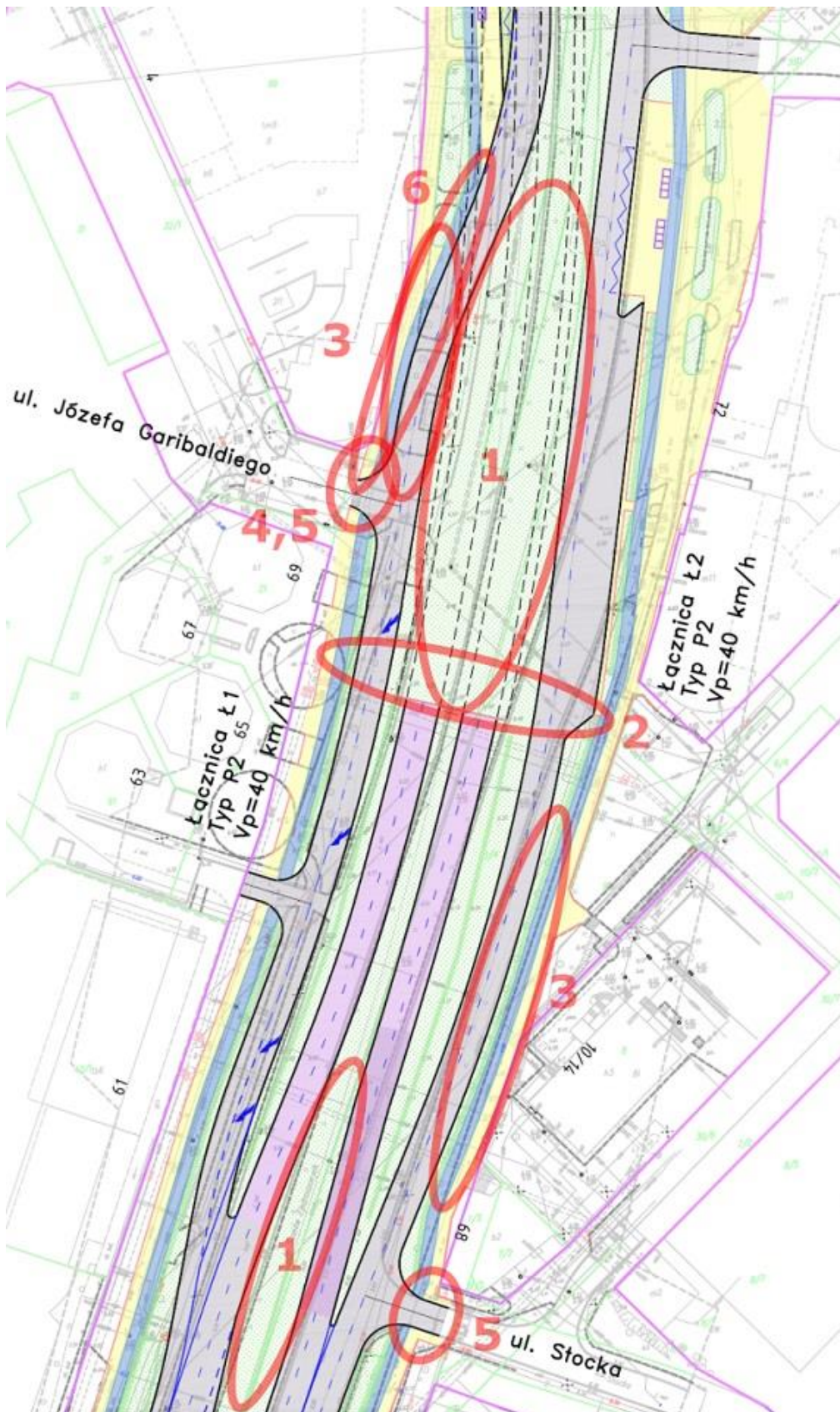
3. Należy zapewnić szpalery drzew (zachowanie istniejących lub nasadzenie nowych) po obu stronach Obwodnicy.
4. Należy zapewnić ciągłość tras rowerowych po obu stronach Obwodnicy, z ewentualnym wyjątkiem dla odcinków, na których możliwa jest bezkolizyjna zmiana strony (np. w przypadku podwieszania kładki pieszo-rowerowej pod estakadę nad torami kolejowymi – por. uwagi szczegółowe).
5. Należy zachować budynki ujęte w gminnej ewidencji zabytków, które nie kolidują z jezdniami głównymi. W przypadku obiektów kultu religijnego istnieje możliwość ich przesunięcia.

Odcinek Grenadierów – rondo Wiatraczna

Odcinek zaprojektowany jest w sposób nieracjonalnie gospodarujący przestrzenią, ze szkodą dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków akustycznych. Szerokie pasy dzielące między jezdniami głównymi, a także między jezdniami głównymi a zbierająco-rozprowadzającymi powodują nadmierne przysunięcie jezdni do zabudowy. Zwiększy to uciążliwość drogi dla okolicznych mieszkańców, spowoduje nadmierną wycinkę drzew oraz brak miejsca na poprawne rozwiązania piesze i rowerowe (ograniczenia widoczności na wlotach dróg lokalnych, niezachowana skrajnia między drogą dla rowerów a jezdnią).

Wnosimy, aby:

1. Zwęzić pas dzielący al. Stanów Zjednoczonych na całym odcinku objętym projektem. Pozwoli to poprawić efektywność sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Grenadierów, odsunąć jezdnię od zabudowy, zachować część szpalerów drzew, ograniczyć uciążliwości związane z ruchem drogowym (hałas, zanieczyszczenie powietrza), poprawić warunki widoczności na wlotach ulic lokalnych. Jezdnie zbierająco-rozprowadzające należy zlokalizować na tunelu.
2. Doprojektować przejście dla pieszych przez jezdnie lokalne obwodnicy nad południowym wylotem z tunelu (w rejonie ul. Garibaldiiego). Przeniesienie jezdni głównych do tunelu powinno służyć ograniczeniu efektu bariery, jaki stwarza al. Stanów Zjednoczonych.
3. Zachować istniejące szpalery drzew po obu stronach al. Stanów Zjednoczonych.
4. Zapewnić wymagany trójkąt widoczności na przejeździe dla rowerzystów przez wlot ul. Garibaldiiego.
5. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty ulic lokalnych (Garibaldiiego, Stoicka) zaprojektować jako wyniesione.
6. Zapewnić pas dzielący między drogą dla rowerów a jezdnią, umożliwiającą zlokalizowanie znaków drogowych, wygrodzeń itp. z zachowaniem skrajni zarówno samochodowej jak i rowerowej. Obecnie np. odcinek po stronie zachodniej na północ od ul. Garibaldiiego nie zapewnia skrajni wymaganej warunkami technicznymi dróg publicznych.



Ilustracja do uwag do odcinka Grenadierów – rondo Wiatraczna (al. Stanów Zjednoczonych).

Rondo Wiatraczna

Rozwiązanie ronda, w dużej mierze powielające stan obecny, jest niezgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami. Ponadto projektant nie wykonał zleconego mu zadania skrócenia drogi przy przesiadkach, np. z pętli tramwajowej na autobusową. Poprawne rozwiązanie ronda może wymagać poszerzenia zakresu projektu o odcinki ul. Waszyngtona i Grochowskiej.

1. Wlot ulicy Waszyngtona jest niezgodny z dwoma przepisami rozporządzenia ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (§ 127 ust. 9 pkt 2 i 3). Na przejściu dla pieszych należy zaprojektować azyle w osi jezdni oraz między torowiskiem a jezdnią.

2. Zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach konieczne będzie osygnalizowanie wszystkich kolizji w obrębie skrzyżowania. Przy zawartym w projekcie zbliżonym do obecnego rozwiązaniu wlotu ul. Waszyngtona, sygnalizacja będzie skrajnie nieefektywna. Zasadne może być objęcie zakresem projektu przynajmniej 150-200 m ul. Waszyngtona, tak by rozwiązać wlot w sposób mniej kolizyjny (alternatywnie: dalej idące przekształcenie ronda).

3. Projekt powinien objąć budowę drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Grochowskiej od ronda Wiatraczna w kierunku wschodnim na odcinku ok. 200 m, tak by połączyć projektowaną drogę dla rowerów na rondzie z jezdnią serwisową po północnej stronie ul. Grochowskiej.

4. W związku ze zmianą lokalizacji przejścia dla pieszych przez jezdnię ronda Wiatraczna, projekt wydłuża drogę przesiadek z pętli tramwajowej na pętlę autobusową. Zadaniem projektanta było skrócenie drogi przesiadek i należy wyegzekwować wykonanie zamówionej pracy. Jeśli okaże się to niemożliwe przy obecnej geometrii skrzyżowania, projektant powinien przeanalizować alternatywne rozwiązania (np. przeniesienie obu jezdni Obwodnicy na zachodnią stronę pętli tramwajowej i przysunięcie do siebie pętli autobusowej i tramwajowej, odwrócenie kierunku ruchu na pętli autobusowej itp.)

5. Należy zapewnić przestrzeń na akumulację rowerzystów przed przejazdami z sygnalizacją świetlną. Projekt nie zapewnia takiej przestrzeni np. w północno-zachodnim narożniku skrzyżowania Grochowska / Wiatraczna, po południowej stronie Grochowskiej, po południowej stronie ul. Waszyngtona, po wschodniej stronie al. Stanów Zjednoczonych – rowerzyści oczekujący na zielone światło będą blokować poprzeczny ruch pieszy i rowerowy.

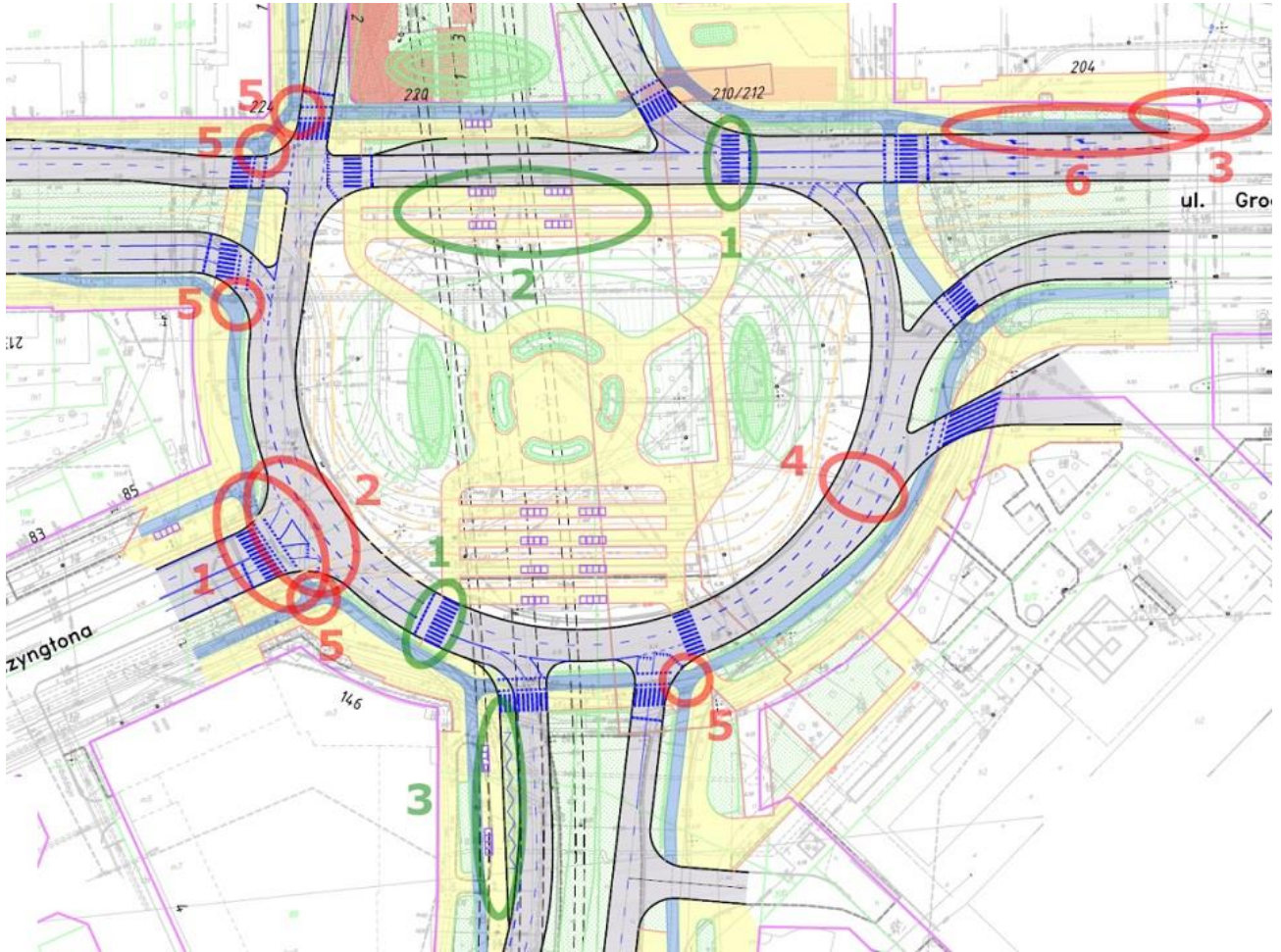
6. Należy zapewnić pas dzielący między drogą dla rowerów a jezdnią, umożliwiającą zlokalizowanie znaków drogowych, wygrodzeń itp. z zachowaniem skrajni zarówno samochodowej jak i rowerowej.

Pozytywnie oceniamy następujące elementy projektu:

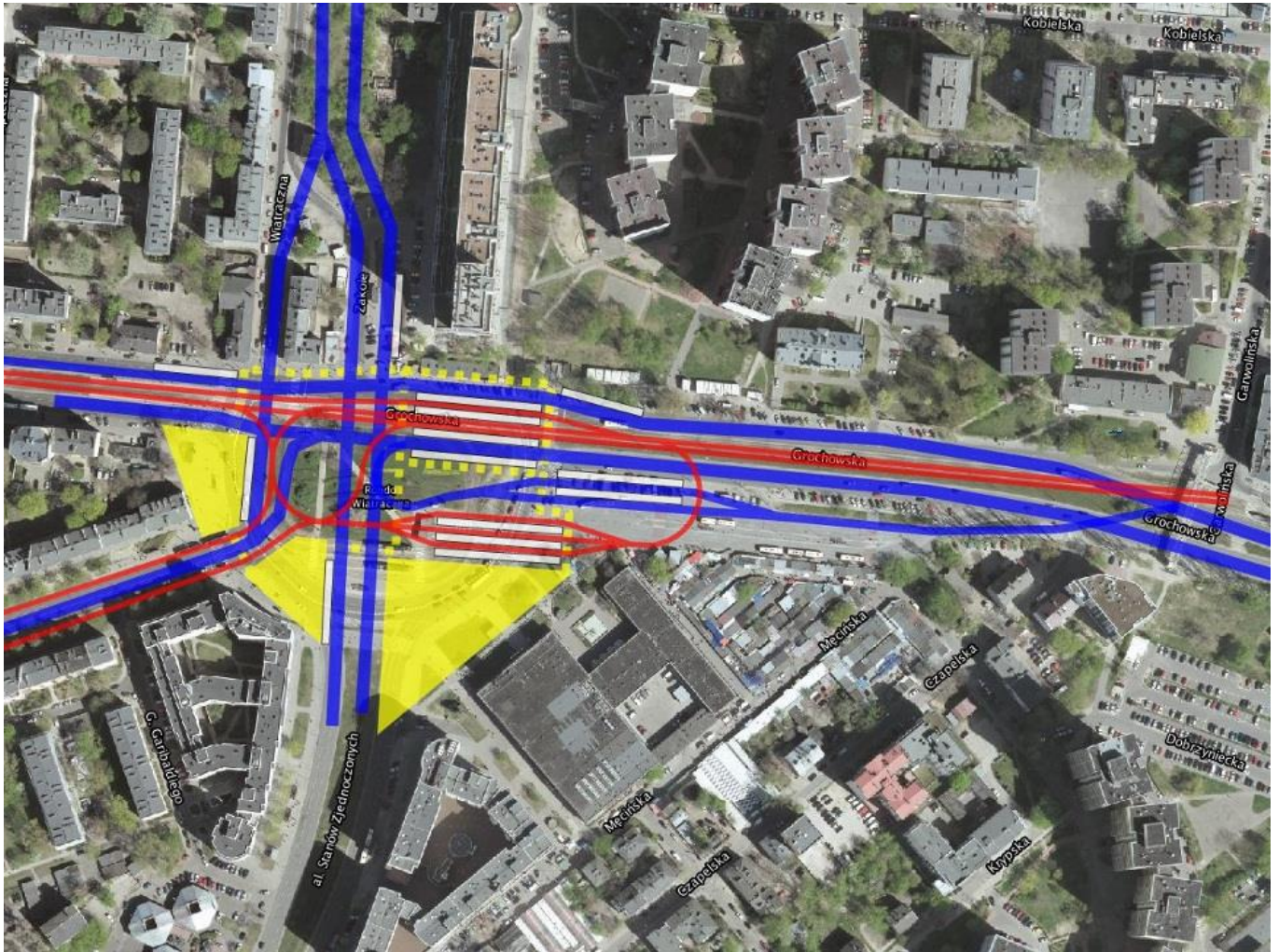
1. Dodatkowe przejścia na środek ronda.

2. Przesunięcie przystanków tramwajowych w kierunku zachodnim na rondo z zapewnieniem dwustronnych dojazdów.

3. Przesunięcie przystanku autobusowego w kierunku południowym bliżej ronda.



Ilustracja do uwag do projektu w zakresie ronda Wiatraczna.



Przykładowe rozwiązanie zamiany ronda Wiatraczna na skrzyżowanie z przeniesieniem obu pętli na wschodnią stronę skrzyżowania.

Odcinek Grochowska – Szaserów

Mimo, że obwodnica prowadzona jest na tym odcinku w tunelu, projekt tworzy istotną barierę dla ruchu pieszego i rowerowego na powierzchni. Obecnie przejście przez ul. Wiatraczną na odcinku Grochowska – Szaserów możliwe jest w 8 lokalizacjach, według przedstawionej koncepcji jest to możliwe zaledwie w jednej.

1. Należy zwęzić pasy dzielące między jezdniami Obwodnicy w rejonie ul. Szaserów, tak by odsunąć jezdnie od zabudowy i wygospodarować miejsce na szpalery zieleni po zewnętrznych stronach jezdni.
2. Należy doprojektować przejścia dla pieszych oraz łączniki rowerowe na skrzyżowaniach z Prochową, Pacą i Niziną.
3. Łączniki rowerowe powinny być wytyczone w osi jezdni ulic lokalnych, gdyż w ulicach tych ruch odbywa się na zasadach ogólnych jezdnią. Należy skorygować rozwiązanie łącznika w ul. Kobielskiej – zaprojektowane rozwiązanie generuje np. 4 dodatkowe punkty kolizji z ruchem samochodowym dla rowerzysty jadącego ze wschodu na zachód.
4. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty ulic lokalnych (Kobielska, Prochowa, Paca, Nizinna) należy zaprojektować jako wyniesione.

5. Na skrzyżowaniu z ul. Szaserów należy zapewnić miejsce na akumulację rowerzystów przez przejazdami, tak by rowerzyści oczekujący na zielone światło nie blokowali ruchu w kierunku poprzecznymi. Poprawić wzajemną widoczność pieszych i rowerzystów przy narożniku budynku Wiatraczna 23. W razie potrzeby odgiąć jezdnię ul. Szaserów w kierunku północnym.

6. Należy przewidzieć szpalery drzew po obu stronach ul. Wiatracznej.

Odcinek Szaserów – wiadukt nad torami kolejowymi

1. Należy przebudować bocznice kolejową do szpitala zbliżając ją do torów linii kolejowej. Umożliwi to wydłużenie tunelu, przesunięcie wiaduktu w stronę północną i zmniejszenie rozmiarów skrzyżowania z ul. Szaserów.

2. Należy zwęzić pas dzielący między jezdniami obwodnicy, co pozwoli zaoszczędzić teren i odsunąć jezdnie od zabudowy.

3. Należy wybudować półtunele akustyczne przy wschodnim wylocie z tunelu celem poprawienia komfortu akustycznego mieszkańców okolicznych budynków.

4. Należy doprojektować bezpośrednie wejście na wiadukt nad torami z nowego osiedla przy ul. Chrzanowskiego.

5. Należy wydłużyć drogę dla rowerów po stronie wschodniej do wejścia na przystanek kolejowy i połączyć z drogą dla rowerów wzdłuż ul. Chrzanowskiego.

6. Należy zachować istniejący przejazd dla rowerzystów przez wlot ul. Chrzanowskiego i wydłużyć drogę dla rowerów wzdłuż ul. Wiatraczna Zachodnia do przystanku kolejowego.

7. Należy skorygować przebieg ulicy Wiatraczna Wschodnia, tak by możliwe było zachowanie poprawnych parametrów drogi dla rowerów z wiaduktu (prosty odcinek ok. 50 m za zjazdem, minimalne promienie łuków 20 m na płaskim). Alternatywnie: przysunąć ul. Wiatraczną Wschodnią do jezdni Obwodnicy, a drogę dla rowerów i chodnik sprowadzić na poziom gruntu odrębną kładką przechodzącą bezkolizyjnie nad Wiatraczną Wschodnią a następnie prowadzącą równoległe do niej po jej wschodniej stronie.

8. Należy doprojektować zejścia na peron przystanku kolejowego PKP Wiatraczna z przystanku autobusowych na wiadukcie obwodnicy (wg projektu przewidziano wyłącznie połączenie windą!)

9. Należy doprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie obwodnicy na wiadukcie nad torami kolejowymi.

10. Parking dla rowerów należy zlokalizować przy wejściu na przystanek kolejowy, a nie 100 m od niego.

11. Należy doprojektować zejście pieszo-rowerowe z wiaduktu nad torami kolejowymi (schody + pochylnie lewoskrętne w dół) w powiązaniu z przystankiem autobusowym (np. na żądanie), tak aby zapewnić obsługę komunikacyjną Koziej Górki.

12. Z informacji uzyskanych podczas konsultacji wynika, że jezdnie obwodnicy nad torami będzie znajdowała się wyżej niż wymaga tego skrajnia kolejowa. W związku z tym wskazane byłoby zaprojektowane ciągów pieszych i rowerowych jako podwieszane pod estakadą, analogicznie do np. mostu Łazienkowskiego (lub jak w Wiedniu na moście Praterbrücke - między jezdniami – por. <http://zm.org.pl/?a=wiedien>). W takim przypadku wystarczający będzie jeden chodnik i jedna droga dla rowerów pod estakadą, pod warunkiem rozproszczenia ruchu pieszego i rowerowego na obu końcach na obie strony.

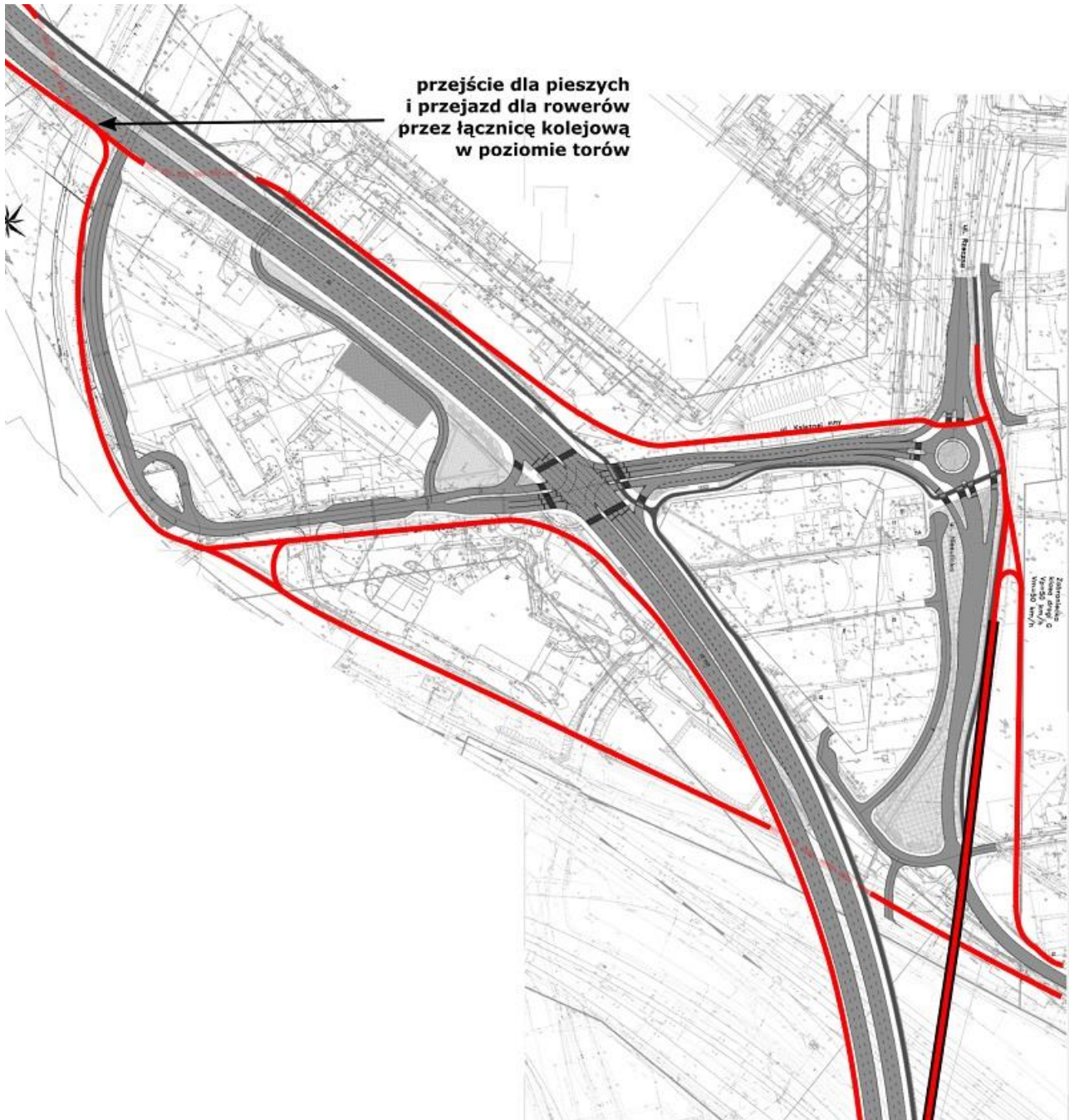
Skrzyżowanie z ul. Księżnej Anny

Rozwiązania piesze i rowerowe na tym odcinku są substandardowe, brak części chodników i relacji rowerowych. Błędem jest niewykorzystanie zróżnicowania poziomu niwelety Obwodnicy Śródmiejskiej do bezkolizyjnego rozwiązania ruchu pieszego i rowerowego.

1. Należy doprojektować brakujące chodniki oraz ścieżki rowerowe po zachodniej stronie ul. Rzecznej i północnej stronie ul. Księżnej Anny.
2. Należy zaprojektować pas dzielący na czteropasowym odcinku ul. Księżnej Anny lub zmniejszyć liczbę pasów ruchu. Przekrój 1x4 nie zapewnia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Należy uzupełnić brakujące przejazdy dla rowerzystów na skrzyżowaniu Obwodnicy z ul. Księżnej Anny z zapewnieniem powierzchni akumulacji przed przejazdami. Alternatywnie rozwiązać ruch pieszy i rowerowy bezkolizyjnie, patrz niżej.
4. Należy doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej. Jednostronna droga dla rowerów możliwa byłaby do zaakceptowania w przypadku bezkolizyjnego rozwiązania rowerowego z powiązaniem na obie strony Obwodnicy.
5. Należy doprojektować bezpośrednią pochylnię łączącą drogę dla rowerów na/pod estakadą nad torami kolejowymi z ulicą Rzeczną i Zabraniecką w kierunku Rembertowa.
6. Alternatywnie (A): rozwiązać ruch pieszy i rowerowy bez kolizji z ruchem samochodowym poprzez kładkę nad skrzyżowaniem wiążącą wszystkie kierunki ruchu (na wzór np. Hovenring w Eindhoven – por. <http://zm.org.pl/?a=hovenring-12b>). Należy zminimalizować różnice wysokości do pokonania w typowych relacjach (wzdłuż Obwodnicy, z Trasy Świętokrzyskiej w kierunku Rembertowa, z Wiatracznej w Rzeczną).
7. Alternatywnie (B): rozwiązać ruch pieszy i rowerowy bez kolizji z ruchem samochodowym z przejściem i przejazdem w poziomie torów przez łącznicę kolejową oraz przejściem i przejazdem pod nasypem Obwodnicy Śródmiejskiej między ks. Anny a torami do Rembertowa.
8. W obu wariantach alternatywnych przystanki autobusowe na Obwodnicy powinny być zlokalizowane w miejscu, w którym niweleta jezdni znajduje się ok. 1-1,5 m nad poziomem terenu, z dostępnością przez pochylnie i tunel w nasypie Obwodnicy.
9. Należy powiązać projektowany odcinek drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Rzecznej z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Zabranieckiej.
10. Na zieleniec znajdujący się na powiększonym pasie drogowym w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania Obwodnicy z ul. Księżnej Anny, należy przesunąć obiekt kultu religijnego z 1905 r. znajdujący się w obecnym pasie drogowym.



Przykładowe bezkolizyjne rozwiązanie ruchu pieszo-rowerowego w rejonie skrzyżowania z ul. ks. Anny – wariant w poziomie +1. Kładki pieszo-rowerowe łączące wiadukty nad torami krzyżują się nad skrzyżowaniem Obwodnicy z ul. ks. Anny, pochylnie łączą kładkę wschodnią z drogami dla rowerów w ul. Rzemnej i w kierunku Rembertowa.



Przykładowe bezkolizyjne rozwiązanie ruchu pieszo-rowerowego w rejonie skrzyżowania z ul. ks. Anny – wariant w poziomie 0. Wymaga zachowania przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów przez łącznicę kolejową w poziomie torów. Komplet relacji obsługiwany jest dzięki przejazdom pod estakadami Obwodnicy.



Hovenring w Eindhoven – przykład bezkolizyjnego rozwiązania ruchu pieszego i rowerowego w poziomie +1.

Odcinek Trasa Świętokrzyska – mała Radzymińska

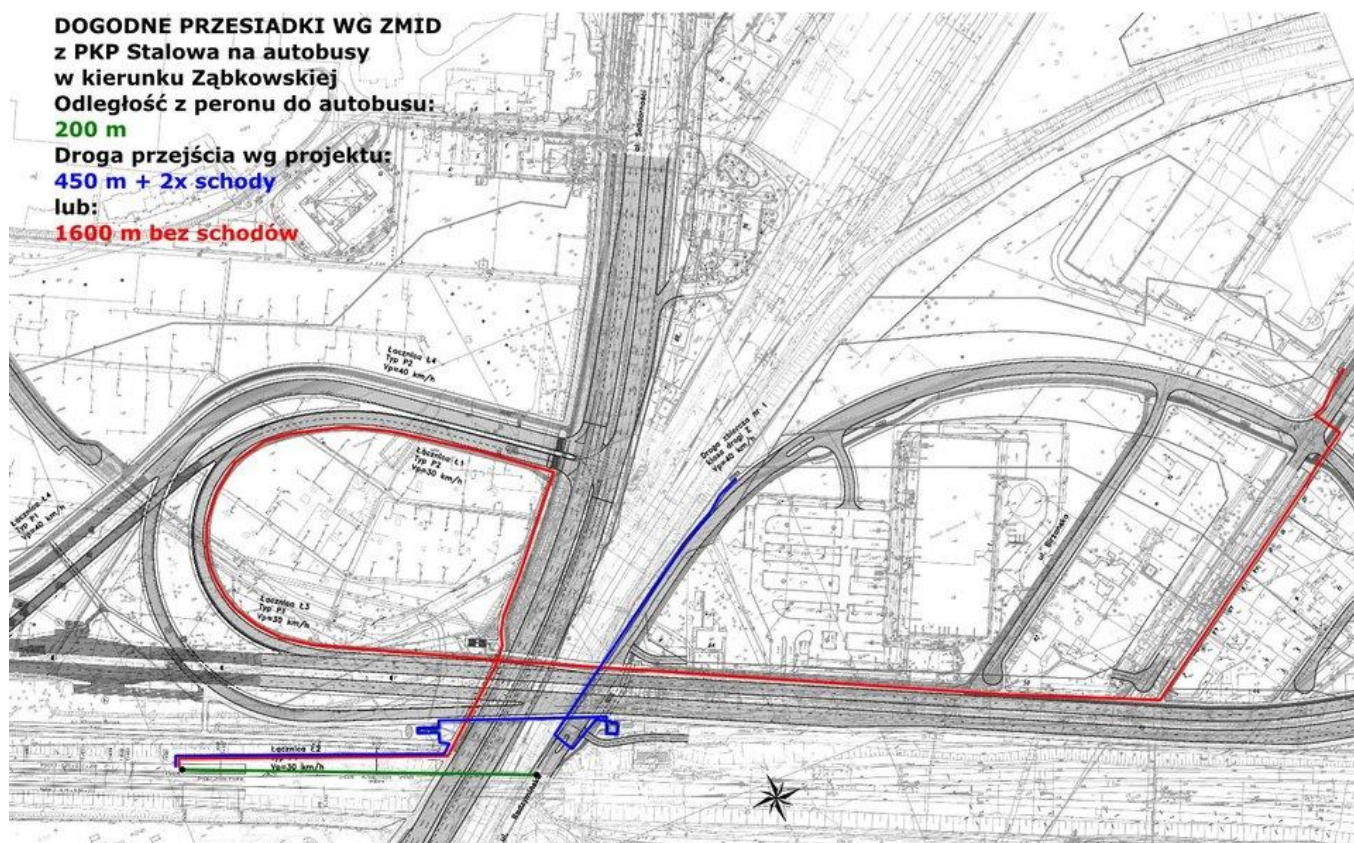
Lokalizacja skrzyżowania Obwodnicy z Trasą Świętokrzyską jest nieoptymalna i bez perspektyw kontynuacji, na co zwracano uwagę już w 2008 r. Warto rozważyć przebudowę końcowego odcinka Trasy Świętokrzyskiej, co będzie kosztowne, ale mniej niż konieczność późniejszej przebudowy zarówno Trasy jak i Obwodnicy.

1. Należy rozważyć zamknięcie wlotu Trasy Świętokrzyskiej w obecnej lokalizacji (z pozostawieniem tuneli pieszo-rowerowych i tramwajowego) i wykonanie końcowego odcinka Trasy Świętokrzyskiej (od ul. Objazdowej do Obwodnicy) w nowym przebiegu, tak by łączyła się z ul. Księżnej Anny.
2. Alternatywnie: przenieść jezdnię zachodnią Trasy Świętokrzyskiej do środkowego tunelu pod torami kolejowymi, tak by uniknąć ponownej przebudowy skrzyżowania podczas budowy trasy tramwajowej w przedłużeniu ul. Kawęczyńskiej.
3. Należy zaprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej.
4. Należy zaprojektować łącznik z ww. drogi dla rowerów do drogi serwisowej z wjazdem od „małej Radzymińskiej” (tworząc połączenie drogi dla rowerów wzdłuż obwodnicy z infrastrukturą rowerową w ul. Radzymińskiej).
5. Należy dowiązać infrastrukturę rowerową w „małej Radzymińskiej” do istniejących pasów ruchu

dla rowerów w tej ulicy.

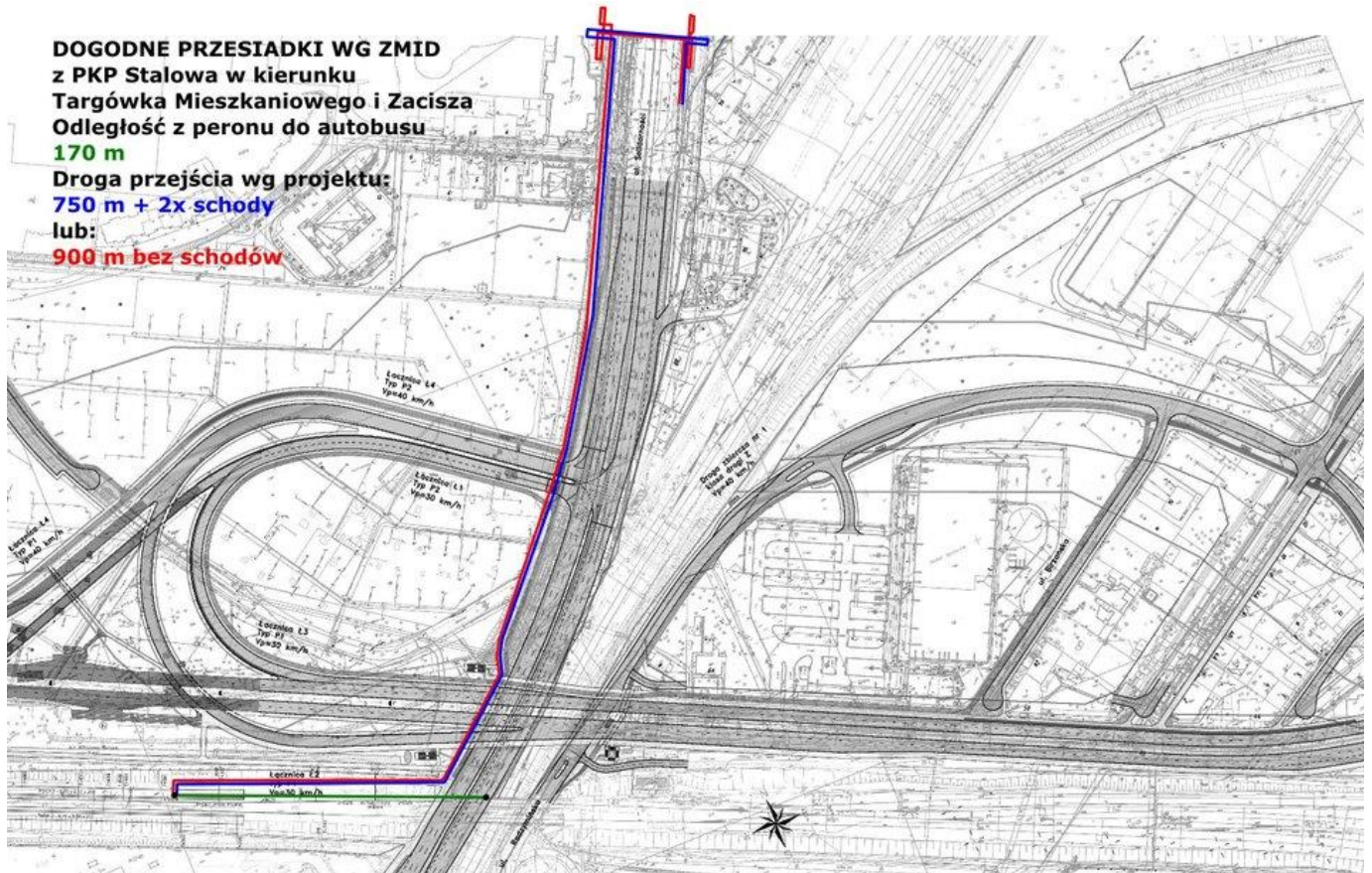
Węzeł Radzymińska

Projektant nie wywiązał się z zadania zaprojektowania dogodnych przesiadek pomiędzy różnymi środkami komunikacji w węźle. W niektórych przypadkach drogi przejścia między przystankami wynosić będą nawet 750 m i wymagać będą czterokrotnego pokonywania schodów. Osoby z ograniczeniami mobilności będą musiały pokonać nawet 1600 m! Jeden z projektowanych przystanków ma być całkowicie niedostępny dla „wózkówców”. Dodatkowo projektant przewiduje likwidację istniejącego chodnika po południowej stronie Radzymińskiej, co oznacza, że w wyniku realizacji inwestycji pokonanie torów kolejowych będzie utrudnione zamiast ułatwione.



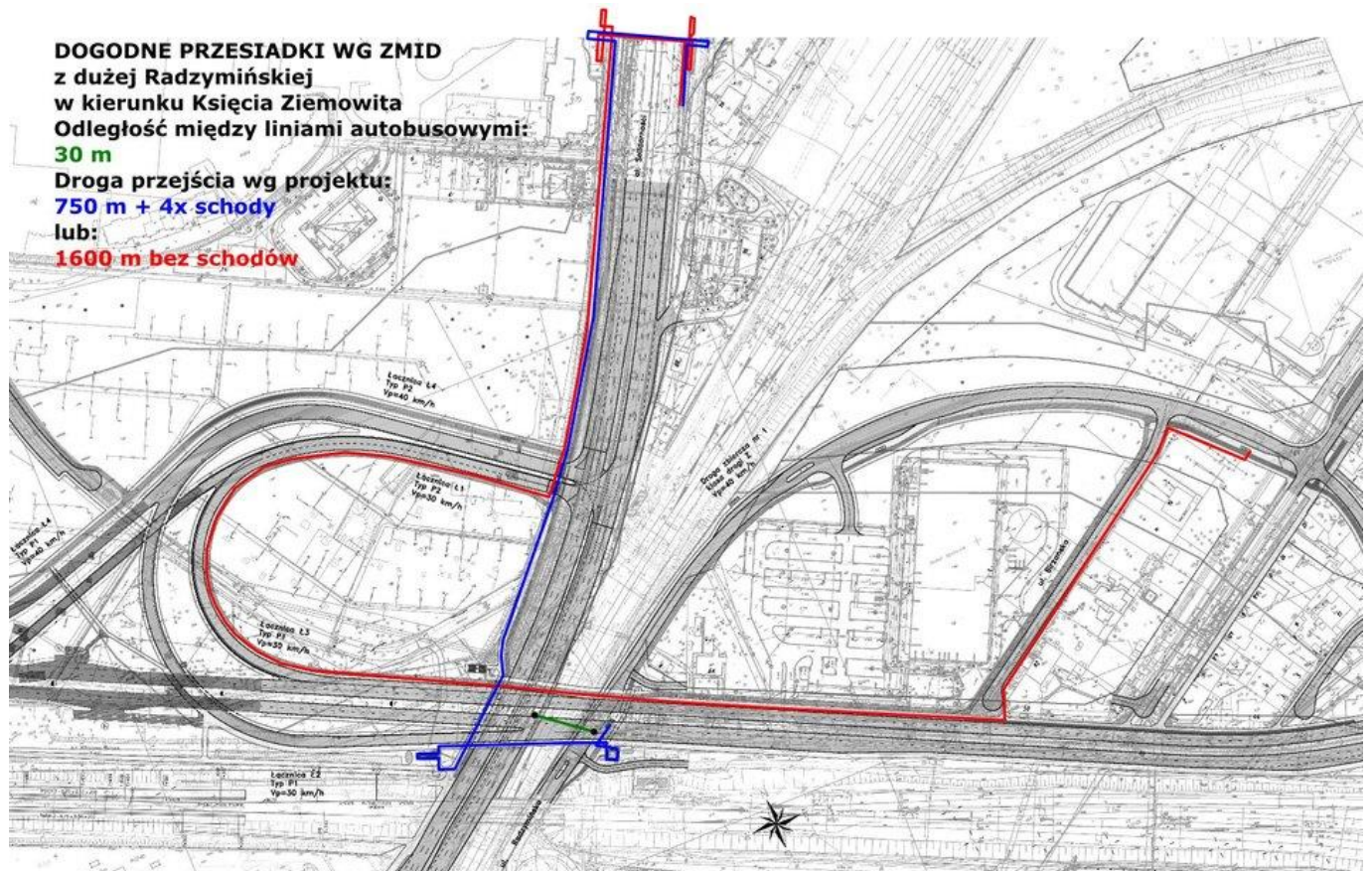
Przesiadka z PKP Stalowa na autobusy na "małej Radzymińskiej" w kierunku Ząbkowskiej:

- odległość w linii prostej: 200 m;
- droga przejścia wg projektu: 450 m + 2x schody lub 1600 m bez schodów.



Przesiadka z PKP Stalowa na autobusy na "dużej Radzymińskiej" w kierunku Targówka Mieszkaniowego i Zacisza:

- odległość w linii prostej: 170 m;
- droga przejścia wg projektu: 750 m + 2x schody lub 900 m bez schodów.



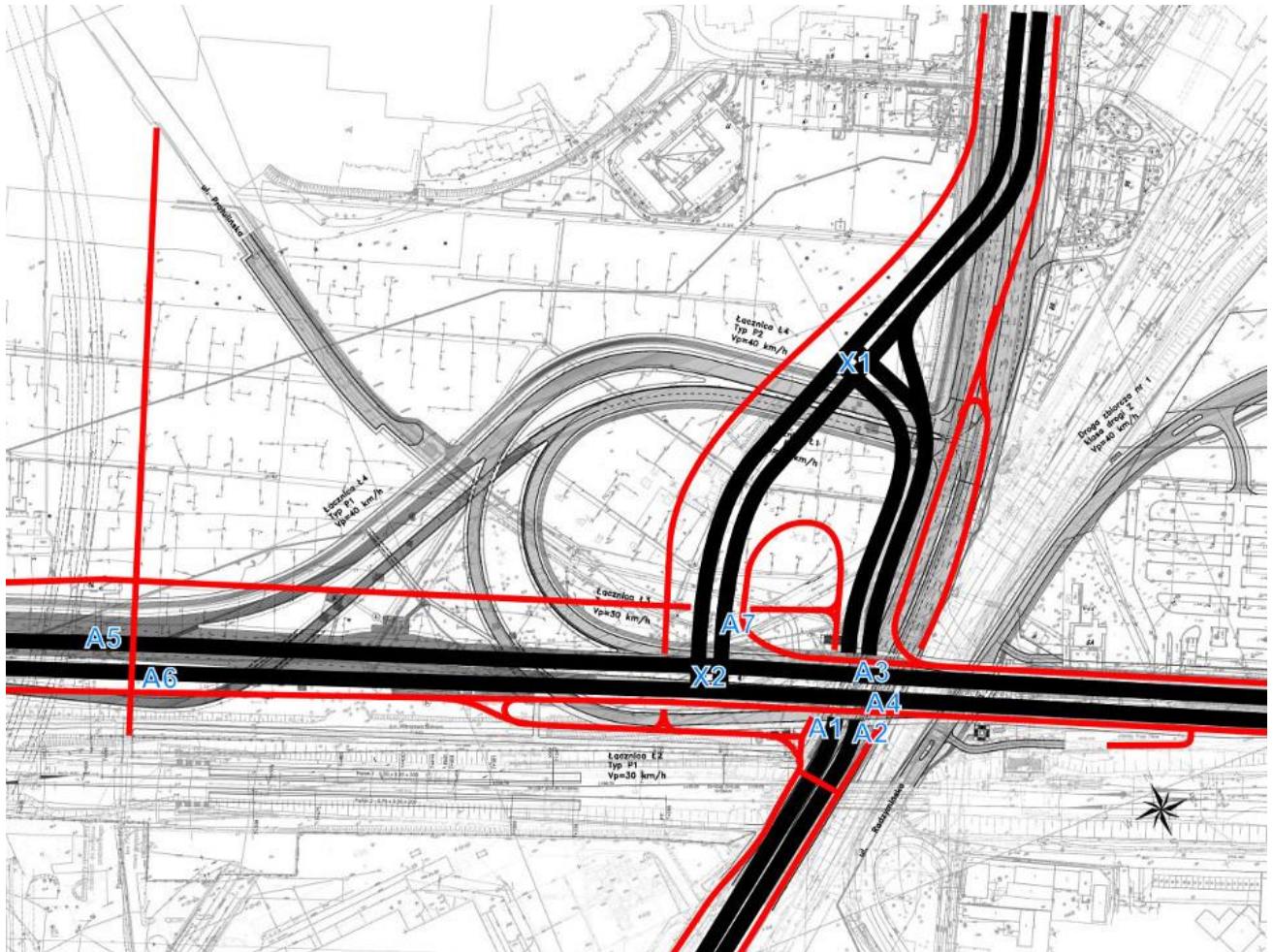
Przesiadka z autobusów w "dużej Radzymińskiej" na autobusy na "małej Radzymińskiej" w kierunku ul. Księcia Ziemowita:

- odległość w linii prostej: 30 m;
- droga przejścia wg projektu: 750 m + 4x schody lub 1600 m bez schodów.

Konieczne jest całkowite przeprojektowanie węzła, w tym:

1. Należy doprojektować parę przystanków autobusowych w al. Solidarności pod wiaduktem kolejowym lub pod wiaduktem obwodnicy (obsługujące przesiadkę na przystanek kolejowy PKP Stalowa oraz na autobusy jadące obwodnicą). [A1, A2]
2. Należy zaprojektować naziemne przejście dla pieszych przez al. Solidarności w rejonie wiaduktu kolejowego, tak by umożliwić przejście między peronami przystanku kolejowego PKP Stalowa i przystankiem autobusowym w kierunku Zacisza [A2] bez konieczności trzykrotnego pokonywania różnicy wysokości.
3. Zamiast likwidować chodnik po południowej stronie „dużej Radzymińskiej”, należy go przedłużyć do ww. przystanku autobusowego [A2]. Obok chodnika doprojektować drogę dla rowerów po południowej stronie ciągu „duża Radzymińska” – al. Solidarności w zakresie objętym projektem.
4. Należy doprojektować bezpośrednią pochylnię pieszo-rowerową łączącą południową stronę „dużej Radzymińskiej” z wiaduktem Obwodnicy.
5. Zamiast pary przystanków autobusowych na Obwodnicy „w szczerym polu” i nieobsługiwanych przez autobusy kursujące w relacjach skrzyżnych należy zaprojektować dwie pary:

- a) Jedną na wiadukcie nad ul. Radzywińską i torami kolejowymi (z 4 zejściami z każdego przystanku – na obie strony „małej Radzywińskiej” i „dużej Radzywińskiej”), obsługującą przesiadki na autobusy m.in. w al. Solidarności czy w „małej Radzywińskiej” – Księcia Ziemowita. [A3, A4]
- b) Drugą w rejonie północnego wyjścia ze przystanku PKP Stalowa, obsługującą przesiadki na pociąg i znajdującą się w strefie dojścia z osiedli mieszkaniowych po obu stronach torów. [A5, A6]
6. Należy zaprojektować przejście dla pieszych przez Obwodnicę w rejonie północnego wyjścia z przystanku PKP Stalowa [A5-A6]. Przejście można wykonać jako bezkolizyjne w poziomie gruntu w przypadku prowadzenia Obwodnicy na nasypie.
7. Należy doprojektować tunel pieszo-rowerowy pod łącznicami Obwodnicy z Radzywińską, tak by zachować ciągłość trasy rowerowej po północnej stronie Obwodnicy.
8. Należy przeprojektować skrzyżowanie ul. Radzywińskiej z łącznicami do Obwodnicy, tak by w większym stopniu kierowało ruch na Obwodnicę. Wg projektu do skrzyżowania na Obwodnicę przewidziany został jedynie jeden pas (i to w relacji skrzyżowanej), podczas gdy do placu Wileńskiego kierują trzy pasy ruchu na wprost. Należy odgiąć ul. Radzywińską i odwrócić skrzyżowanie typu „T”, tak by na Obwodnicę prowadziły pasy na wprost, a do placu Wileńskiego potrzeba było skrócić w lewo.
9. Należy rozdzielić ruch pieszy i rowerowy po północnej stronie al. Solidarności pod wiaduktem kolejowym. Obecne rozwiązanie – wspólny ciąg pieszo-rowerowy – będzie niewystarczające i bardzo konfliktowe, gdy na ten ciąg prowadzi będą wyjścia z przystanku kolejowego PKP Stalowa.



Przykładowe rozwiązanie węzła Radzymińska. X1 – skrzyżowanie w poziomie terenu; X2 – skrzyżowanie na nasypie z bezkolizyjnymi przejściami dla pieszych i przejazdami dla rowerzystów w poziomie terenu; A1-A7 – przystanki autobusowe.



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Region Centralny
Zespół projektu unijnego Nr 1/8/1
ul. Minerska 16, 04-506 Warszawa
tel. +48 22 473 21 51
fax +48 22 473 21 55
ire.centralny@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

Nr pisma IRR1/8-071-POLIŚ 5.1-18-72/17

Warszawa, 15.12.2017 r.

Dot.: Realizacja projektu POLIŚ 5.1-18 "Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I"

Zarząd Miejskich Inwestycji Drog.



ZMID-KO-K/7241/17
2017-12-21 Ciechwierz



Pani Anna Piotrowska
Dyrektor
Zarząd Miejskich Inwestycji
Drogowych
ul. Sokratesa 15
01-909 Warszawa

Dotyczy: Konsultacje na temat proponowanego projektu budowy obwodnicy śródmiejskiej.

W nawiązaniu do wcześniejszej korespondencji (pismo IZDK1h-505-197/2017 z dnia 18.07.2017 w zał.) i w związku z trwającymi konsultacjami społecznymi oraz zamieszczonymi na Państwa stronie internetowej materiałami koncepcyjnymi dot. proponowanego projektu obwodnicy śródmiejskiej od ronda Wiatraczna do ul. Radzymińskiej, Zespół Projektu Unijnego IRR1/8 Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A., odpowiedzialny za realizację projektu pn. „Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I”), przypomina o potrzebie zachowania odpowiedniej rezerwy terenu po wschodniej stronie istniejącego układu torowego linii kolejowej nr 9 w rejonie projektowanego przystanku Warszawa Stalowa (wzdłuż ul. Naczelnikowskiej do ronda Żaba), umożliwiającą w przyszłości jego rozbudowę o dodatkowe tory szlakowe wraz z rozbudową układu peronów przystankowych. Przedstawiona na Państwa stronie internetowej koncepcja nie uwzględnia powyższego.

DYREKTOR PROJEKTU

[Signature]
Tomasz Dziuba

Do wiadomości:

1. Pan Mariusz Sobieraj - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych
2. Pan Piotr Szumski - Biuro koordynacji inwestycji i remontów w pasie drogowym
3. Pan Paweł Wyrzykowski - Biuro koordynacji inwestycji i remontów w pasie drogowym

Opracował:
Przemysław Adamczyk

[Signature]

Pl. 2181. MSt

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Warszawie
Dział Nawierzchni i Obiektów Inżynierskich
Ul. Jagiellońska 78, 03-301 Warszawa
tel. + 48 22 473 33 00
fax + 48 22 473 35 11
iz.warszawa@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

*IREPI + IR R 1/3 + IR R 1/4
DW IRV*

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Region Centralny

Otrzy 2017 -08- 08

Nr

Załączników

Nr IZDK1h-505-197/2017

INWESTYCJI DROGOWYCH

2017 -12- 18

SEKRETARIAT

*SPÓŁKA DYPLOMACY
REGIONU
Wierzbowska*

Warszawa, dn. 18.07.2017r.

Mosty Katowice Sp. z o.o.
ul. Rolna 12
40-555 Katowice

Dotyczy: Projektu budowlanego i wykonawczego oraz uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn. Budowa obwodnicy śródmiejskiej na odc. od Ronda Wiatraczna do ronda „Żaba”, w tym a. etap I - odc. od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej.

W odpowiedzi na pismo L. Dz. Mosty 2017/06/00318 z dnia 08.06.2017 r. dotyczące planowanej inwestycji Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie pn. „Budowa obwodnicy śródmiejskiej na odc. od Ronda Wiatraczna do Ronda „Żaba”, w tym etap I – odc. od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej (inwestycja na etapie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego oraz uzyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację).

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie po uzyskaniu opinii PKP PLK S.A. Biuro Strategii i Rozwoju oraz po analizie zamierzeń inwestycyjnych, przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Centralny informuje, że w rejonie/w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka obwodnicy śródmiejskiej aktualnie prowadzi następujące projekty inwestycyjne :

- A. projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin - Lublin”,
- B. projekt pn. „Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I”.

Ad. A.

Została opracowana koncepcja programowo – przestrzenna, zaś w dniu 05.06.2017 Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisała z firmą MGGP S.A. umowę na opracowanie dokumentacji projektowej i materiałów przetargowych w ramach której wykonawca opracuje m.in. powiązanie umożliwiające połączenie za pomocą schodów i windy nowego przystanku osobowego Warszawa Wiatraczna z wiaduktem obwodnicy śródmiejskiej. Winda i schody mają zostać połączone bezpośrednio z peronem w taki sposób aby nie było konieczności przekraczania torów. W związku z powyższym w ramach realizacji etapu I ww. umowy tj. aktualizacji Koncepcji Programowo – Przestrzennej wykonawca dokumentacji projektowej dokona wstępnych uzgodnień z inwestorem budowy wiaduktu drogowego. Nadmieniamy, że pierwsze rozmowy pomiędzy firmą MGGP S.A. a firmą Mosty Katowice Sp. z o.o. zostały zapoczątkowane i mają one na celu skoordynowanie obu projektów zgodnie z oczekiwaniami Miasta st. Warszawy.

Planowane terminy realizacji projektu:

- opracowanie dokumentacji projektowej (terminy umowne): 05.06.2017 r. (początek) – 29.09.2019 r. (zakończenie);
- realizacja robót: pierwszy kwartał 2020 (planowane rozpoczęcie) – czwarty kwartał 2022 (planowane zakończenie).

W załączeniu przekazujemy – na nośniku CD: plan sytuacyjno – wysokościowy - rys. 2.2

(opracowany w ramach koncepcji), plan zagospodarowania terenu - rys.1.2 (opracowany w ramach koncepcji) + rys.1.0 - Legenda.

Ad. B.

W ramach projektu przewiduje się prace w następujących lokalizacjach:

- a. stacja Warszawa Wschodnia Towarowa i posterunek odgałęźny Antoninów - przebudowa układów torowych, wraz z pozostałą infrastrukturą (system odwodnienia, sieć trakcyjna, zasilanie, srk). Projektowany układ torowy został przestawiony na planie sytuacyjnym na rysunku T2.4 oraz schematycznie na rysunku T3.4 (w załączeniu - na nośniku CD),
- b. zachodnia głowica stacji Warszawa Rembertów - prace będą polegały głównie na wymianie istniejących rozjazdów. Projektowana geometria w planie przedstawiona została na planie sytuacyjnym, na rysunku T2.4 oraz schematycznie na rysunku T3.4. (w załączeniu - na nośniku CD),
- c. linia kolejowa nr 501, tor nr 3J i 4J i linia kolejowa nr 9. Na linii kolejowej nr 9 w obrębie odcinka objętego zakresem prac przewiduje się: dostosowanie układu torowego do nowoprojektowanego przystanku osobowego Warszawa Stalowa, budowę nowych torów nr 1 i 2 wraz z pozostałą infrastrukturą (system odwodnienia, sieć trakcyjna, zasilanie, srk), demontaż rozjazdów nr 11, 12, 13 i 14 i zabudowę w tych miejscach wstawek prostych Rozjazdy nr 11, 12, 13 i 14 zostaną zabudowane w nowej lokalizacji. Projektowana geometria w planie przedstawiona została na planie sytuacyjnym, na rysunku T2.3; T2.2; T2.4 oraz schematycznie na rysunku: T3.2; T3.3 (rysunki w załączeniu – na nośniku CD). Ponadto planowana jest budowa przejścia podziemnego, które będzie służyć skomunikowaniu terenów położonych w rozwidleniu linii kolejowej nr 9 (w tym Cmentarza Cholerycznego) z ul. St. Starzyńskiego (rysunek T2.3; M1.3 w załączeniu – na nośniku CD).

Zaplanowany zakres rzeczowy przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Centralny został uzgodniony przez zainteresowane podmioty w tym również Miasto Warszawa. Realizacja ww. zadania planowana jest w latach 2018-2020. Inwestycja będzie realizowana systemem „projektuj i buduj”. W chwili obecnej trwa procedura przetargowa na wybór wykonawcy przedmiotowej inwestycji. Termin zawarcia umowy z wykonawcą przewidziany jest w trzecim kwartale 2017 r. Opracowanie dokumentacji projektowej przewidywane jest na przełomie roku 2017/2018.

Ponadto zgodnie z opinią Biura Strategii i Rozwoju trwają przygotowania do opracowania listy projektów, które będą realizowane w perspektywie 2021-2027 i kolejnych. Planowane są dalsze prace na obszarze Warszawskiego Węzła Kolejowego, w tym m.in.:

• **Linia nr 9** - w rejonie obecnie projektowanego przystanku Stalowa oraz wzdłuż ul. Naczelnikowskiej rozważa się rozbudowę projektowanego układu torowego - peronowego do układu czterotorowego (po stronie wschodniej) i dobudowę peronów przystankowych.

W związku z tym prosimy o zachowanie rezerwy o szerokości 12-13m dla zabudowy w przyszłości:

- wariant A - dwóch peronów jednokrawędziowych i dwóch torów,

- wariant B - przebudowy obecnie projektowanego peronu wschodniego do peronu dwukrawędziowego, budowy peronu jednokrawędziowego i dwóch torów.

Zwracamy uwagę, że w tym miejscu zachodzą przesłanki do stworzenia węzła przesiadkowego (stacja metra, przystanek kolejowy), w związku z tym prosimy o zaprojektowanie przystanków autobusowych w taki sposób by w jak największym stopniu ułatwić możliwość przesiadania się z autobusów jadących ciągiem „Obwodnicy śródmiejskiej” jak i ciągiem al. „Solidarności”/Radzywińskiej.

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568, NIP 113-23-16-427, REGON 017319027. Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 15 838 553 000,00 zł

Jednocześnie prosimy o umożliwienie dojścia do planowanego przystanku Warszawa Stalowa od strony osiedla Targówek (od ul. Pratulińskiej).

• **Linia 21** - w rejonie wiaduktu kolejowego linii nr 9 (nad ul. Radzymińską /al. „Solidarność”), rozważa się budowę przystanku kolejowego w celu stworzenia węzła przesiadkowego z projektowanym przystankiem Warszawa Stalowa. W związku z tym zwracamy się z prośbą (jak poprzednio) o takie zaprojektowanie przystanków autobusowych by stworzyć możliwie najdogodniejsze przesiadki.

• **Linia nr 2/448** - rozważa się budowę przystanku Warszawa Utrata w miejscu przecięcia tych linii z planowaną inwestycją drogową (widoczne poszerzenie układu torowego w tym miejscu). Inwestycja ta będzie miała na celu stworzenie węzła przesiadkowego służącego do obsłużenia komunikacyjnego w przyszłości ul. Wiatracznej, Dudziarskiej i Koziej Górki w przypadku zmiany charakteru tego obszaru. Prosimy o zachowanie rezerwy na przystanki autobusowe w rejonie tego przystanku kolejowego.

• Rozważa się budowę nowej linii kolejowej łączącej stację Warszawa Wschodnia ze stacją Zielonka m.in. wzdłuż istniejącej linii 503 i 21, w wariantcie „podziemnym”.

W związku z tym prosimy o zachowanie rezerwy dla dwutorowej linii między przyczółkami wiaduktu nad linią 503. Obecnie rozważa się by ww. linia przechodziła na poziomie ok. -9m poniżej toru linii 503. Zachowanie takiej rezerwy umożliwi i ułatwi w przyszłości budowę nowej linii kolejowej metodą odkrywkową.

Celem uniknięcia kolizji z uwagi na planowane zamierzenia inwestycyjne przez PKP PLK S.A. dokumentacja projektowa planowanej budowy obwodnicy śródmiejskiej powinna być w pierwszej kolejności opiniowana przez PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji - IRE1 oraz PKP PLK S.A. Biuro Strategii i Rozwoju a następnie uzgadniana z Zakładem Linii Kolejowych w Warszawie.

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Technicznych

Piotr Szwedził

Załączniki :

- rysunki dot. projektu „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin - Lublin” i dot. projektu „Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I” – na nośniku CD

Do wiadomości:

PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Centralny (dot. IREPI1c-505-6/43/17 z dn. 27.06.2017)

Sporządziła:
Hanna Siudalska
tel. 22 4732 814