

Nr ankiety	data	Zagadnienie	Treść uwagi/postulatu	Forma rozstrzygnięcia	Uzasadnienie
1	4.11	Komunikacja miejska	Co z przystankami na Chrzanowskiego 4? Nie ma info czy Chrzanowskiego będzie bez przystanków. Teraz jest 123.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Wskazana lokalizacja przystanku jest poza zakresem inwestycji.
1	4.11	Ruch pieszy	Tylko 1 przejście dla pieszych przy Kobielskiej? I na skrzyżowaniu Dwernickiego? MAŁO	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
1	4.11	Ruch rowerowy	A co z drogami dla pieszych? Po jednej i po drugiej stronie Wiatracznej?	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	W projekcie wzdłuż ul. Wiatracznej uwzględniono obustronne chodniki i ścieżkę rowerową.
1	4.11	Drogi dojazdowe	Chrzanowskiego odcięte od dzielnicy, mała przepustowość przy tym, że ta ulica ma mieć nowe inwestycje i już oddane Chrzanowskiego 2 i 4 i Przeworska.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	Ul. Chrzanowskiego będzie podłączona do ul. Wiatracznej w poziomie terenu.
1	4.11	Inne	Dlaczego jest to trasa naziemna? Co z emisją spalin/ hałasem. Dlaczego nie pod torami? Gdzie projekt alternatywny? Na jakiej podstawie projekt został zrobiony? Dlaczego miasto najpierw wydało 7 mln na projekt, który dopiero teraz konsultuje? Dlaczego ten projekt zmniejsza przepustowość mostu Łazienkowskiego, który już od 2008 go nie ma?	brak postulatu	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło 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. Lokalizacja inwestycji na terenie dzielnicy Praga-Południe jest zgodna z korytarzem wskazanym w Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy oraz w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu ronda Wiatraczna cz. I. Konsultacjom społecznym podlegała koncepcja drogi a nie projekt.
2	4.11	Komunikacja miejska	Przystanek autobusowy przy Wiatracznej (przed Grochowską) za blisko skrzyżowania. Powinien być przesunięty w kierunku Kobielskiej. Po co przystanek autobusowy na rondzie (dziś też)?	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
2	4.11	Ruch pieszy	Na odcinku rondo Wiatraczna - Szaserów za mało przejść. Niedaleko jest park, więc należałoby dodatkowe dodać co najmniej 1 przejście na wysokości Paca lub Prochowej.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
2	4.11	Ruch rowerowy	jw. - powinien być dodatkowy przejazd rowerowy na powyższym odcinku.	uwaga uwzględniona	Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.
2	4.11	Drogi dojazdowe	Odcinek rondo - Szaserów: lewoskręty zapewnione + możliwość przejazdów co najmniej wzdłuż Kobielskiej bez konieczności objeżdżania ronda. Wątpliwa konieczność aż 2 pasów w każdym kierunku.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską; możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy; Z uwagi na krótki (około 350 m) odcinek ul. Wiatracznej, na którym technicznie możliwe byłoby zawężenie drogi do przekroju jednojezdniowego, zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe, których liczba w ocenie mieszkańców jest w tym rejonie niewystarczająca
2	4.11	Przestrzeń	Odcinek jw.: jak najwięcej zieleni między jezdniami: trawa, drzewa, krzewy, zapewnione miejsca parkingowe na ulicach poprzecznych + wzdłuż trasy	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Lokalizacja miejsc postojowych w ulicach poprzecznych jest poza zakresem inwestycji
3	4.11	Ruch pieszy	Zapewnienie przejścia dla pieszych na wysokości ulicy Chrzanowskiego.	uwaga uwzględniona	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.

3	4.11	Inne	Poprowadzenie trasy tunelem pod torami kolejowymi pozwoli uniknąć nadmiernego hałasu dla istniejących i przyszłych budynków mieszkalnych.	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.
4	4.11	Komunikacja miejska	Przywrócić przystanek autobusowy przy ul. Prochowej.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
4	4.11	Ruch pieszy	Konieczność utrzymania dotychczasowych przejść dla pieszych i przejazd na dotychczasowych zasadach (ul. Nizinna, Prochowa, Paca).	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
4	4.11	Ruch rowerowy	Ok.	brak postulatu	
4	4.11	Drogi dojazdowe	Utrzymać dotychczasowe przejazdy po obu stronach Wiatracznej z ulicami poprzecznymi. Między rondem Wiatraczna a Dwernickiego utrzymać <u>po jednej</u> jezdni w każdym kierunku.	uwaga częściowo uwzględniona; uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca.
4	4.11	Przestrzeń	W rejonie jezdni obsadzić zielenią, a nie parkingi.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
5	4.11	Drogi dojazdowe	Konieczna przelotowość ulicy Paca przez Wiatraczną, gdyż w przeciwnym razie domy na ulicy Paca na odcinku od Wiatracznej w stronę Paca byłyby odcięte od świata.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
5	4.11	Inne	Proponuję przedłużenie tunelu do torów kolejowych lub nawet za tory kolejowe oraz żeby tunel zaczynał się przed ulicą 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); 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.
6	4.11	Komunikacja miejska	Nie mam uwag.	brak postulatu	
6	4.11	Ruch pieszy	Nie mam uwag.	brak postulatu	
6	4.11	Ruch rowerowy	Nie mam uwag.	brak postulatu	
6	4.11	Drogi dojazdowe	Obecne rozwiązanie proponowane w projekcie jest zadowalające (skręt z ulicy Kobielskiej w Wiatraczną w jedną stronę).	brak postulatu	
6	4.11	Przestrzeń	Jako wspólnota w lokalizacji ul. Wiatraczna 13 wnosimy o zainstalowanie ekranów niwelujących hałas oraz emisję spalin na odcinku od ul. Szaserów do ronda Wiatraczna. Ulica Wiatraczna z dwupasmowej zwiększy się do 4 pasów ruchu. W przyszłości natężenie ruchu zostanie zwiększone znacznie pogarszając obecny komfort mieszkańców naszej wspólnoty.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
7	4.11	Komunikacja miejska	Przedstawiony wariant drogi moim zdaniem znacznie utrudni ruch komunikacyjny oraz pieszych wzdłuż ulicy Wiatracznej. Utrudni także życie mieszkańcom dzielnicy Praga-Południe. Przystanki komunikacji miejskiej także są rozplanowane gorzej niż obecnie.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
7	4.11	Ruch pieszy	Zbyt mało chodników, zbyt wąskie w stosunku do tych, które są obecnie. Przejście dla pieszych na ulicy Chrzanowskiego, które jest obecnie także nie widnieje na planach drogi. Proszę o rozważenie przejścia przez ulicę Wiatraczną w miejscu skrzyżowania z ulicą Chrzanowskiego.	uwaga częściowo uwzględniona	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.

7	4.11	Ruch rowerowy	Brak przejazdu na drugą stronę ścieżki w okolicach ul. Chrzanowskiego (na tej wysokości kończy się ścieżka po obu stronach).	uwaga uwzględniona	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.
7	4.11	Drogi dojazdowe	Moją propozycją jest przedłużenie tunelu przez całą ulicę Wiatraczną aż za tory kolejowe, co także pozostawiłoby drogi dojazdowe w formie takiej, jakiej jest (dużo praktyczniejsze niż zaproponowane).	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	4.11	Przestrzeń	Konieczność! Jeśli w ogóle ma powstać ta droga to estetycznie zagospodarowany teren wokół na pewno uatrakcyjni trasę oraz ułatwi mieszkańcom ulicy Wiatracznej zaakceptowanie tej inwestycji; oczywiście najlepiej gdyby było to nad tunelem, który byłby na całej długości. Poprowadzenie trasy tunelem przez całą długość ul. Wiatracznej znacznie ułatwi ruch komunikacyjny oraz codzienne życie mieszkańcom przy ulicy Wiatracznej.	uwaga do dalszych analiz	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. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
8	4.11	Komunikacja miejska	Zlokalizowanie przystanku w kierunku Targówka bezpośrednio przy ulicy Wiatracznej (pomiędzy Zakolem a ul. Szaserów). Przystanek na żądanie.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Zostały zaprojektowane przystanki autobusowe na przedmiotowym odcinku ul. Wiatracznej.
8	4.11	Ruch pieszy	Propozycja dodatkowego przejścia dla pieszych przez ul. Wiatraczną na wysokości ul. Prochowej lub Paca.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
8	4.11	Ruch rowerowy	Nie mam uwag.	brak postulatu	
8	4.11	Drogi dojazdowe	Propozycja połączenia dwóch odcinków ul. Prochowej (możliwość przejazdu na wprost przez ul. Wiatraczną).	uwaga nieuwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca.
9	4.11	puste	skreślone	brak postulatu	
10	4.11	Komunikacja miejska	Nie mam uwag.	brak postulatu	
10	4.11	Ruch pieszy	Należy dodać możliwość przejścia pieszego w ciągu ul. Paca i Prochowej.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
10	4.11	Ruch rowerowy	Nie mam uwag.	brak postulatu	
10	4.11	Drogi dojazdowe	Należy rozważyć zmniejszenie parametrów ulicy nad tunelem na odcinku Kobielska - Szaserów oraz umożliwić relację drogową co najmniej w ul. Paca oraz Kobielskiej. Obecnie nie jest możliwe przejechanie na wprost ul. Kobielską i Paca, a to jest niezbędne dla lokalnego ruchu.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Zmniejszenie parametrów ulicy zostanie poddane dalszym analizom.
10	4.11	Przestrzeń	Potrzebne są stacje roweru miejskiego co najmniej w okolicy ul. Paca.	uwaga do dalszych analiz	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	4.11	Komunikacja miejska	Przystanki autobusowe nad stacją PKP Wiatraczna (która ma powstać) są obowiązkowe.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	W przedstawionej koncepcji zostały przewidziane przystanki autobusowe w rejonie planowanej stacji PKP.
11	4.11	Komunikacja miejska	Powinny powstać ekrany dźwiękochłonne przy stacji PKP Wiatraczna. Mieszkam przy ul. Wiatracznej 29, od strony północnej (okna na tory) i mieszkanie tam nie będzie możliwe bez ekranów od strony PKP	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

11	4.11	Ruch rowerowy	Drogi rowerowe powinny być usytuowane wzdłuż całego odcinka obwodnicy.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej została przewidziana droga dla rowerów.
11	4.11	Drogi dojazdowe	Tunel powinien kończyć się ZA TORAMI! a nie przy nowopowstałych blokach!	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.
11	4.11	Przestrzeń	Sugeruję, by posadzić drzewa wzdłuż obwodnicy, na odcinku przy ul. Chrzanowskiego 1 i Wiatraczna 29 (2 nowo powstałe bloki).	uwaga nieuwzględniona	Uwarunkowania terenowe uniemożliwiają wykonanie w tej lokalizacji nasadzeń zieleni wysokiej
11	4.11	Przestrzeń	Nie stawiać ławek pod wiaduktami w okolicy bloków.	uwaga do dalszych analiz	Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
11	4.11	Inne	Tunel, który ma się zaczynać przed rondem Wiatraczna powinien kończyć się <u>za torami</u> . Nie chcę mieć ze swoich okien widoku na wiadukty! Jeśli jest to nieuniknione, to ekrany powinny być <u>przezroczyste</u> ! i w okolicach bloków przy ul. Chrzanowskiego 1 i Wiatracznej 29, jak najwyższe, aby mieszkańcy 5-go piętra mogli normalnie funkcjonować.	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. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
12	4.11	Ruch rowerowy	Przerzucenie ścieżki rowerowej spod terenów szpitala na Szaserów na stronę ul. Chrzanowskiego.	uwaga częściowo uwzględniona	Lokalizacja ścieżki rowerowej po stronie zachodniej wiązałoby się z koniecznością likwidacji miejsc postojowych równoległych wzdłuż ul. Wiatraczna Zachodnia oraz przesunięcia tej ulicy w <u>stronę nowopowstałej zabudowy</u> .
12	4.11	Drogi dojazdowe	Przedłużenie tunelu - wjazd do tunelu bliżej torów kolejowych, ewentualnie wydłużenie ekranów akustycznych wzdłuż ulic Chrzanowskiego i Wiatracznej.	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; od strony technicznej 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.
13	4.11	Inne	Proszę rozważyć możliwość odsunięcia jezdni lokalnej od budynku Garibaldiiego 4. W propozycji jezdni lokalna zbliża się do budynku Garibaldiiego 4, a można to zbliżenie rozpocząć od wjazdu w Garibaldiiego. Prowadzenie ruchu pod samymi oknami będzie uciążliwe dla mieszkańców i <u>jest wolna przestrzeń do wykorzystania</u> .	uwaga uwzględniona	W związku z wydłużeniem ciągu głównego obwodnicy w poziomie -1 za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów zwiększy się odległość zachodniej jezdni lokalnej od budynku przy Garibaldiiego 4.
14	4.11	Komunikacja miejska	Wymuszenie na PKP szybszego przygotowania budowy stacji PKP Wiatraczna i zintegrowanie budowy z utworzeniem przystanków autobusowych i dogodnych zejść/ ramp na budowany <u>przystanek kolejowy</u> .	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Inwestycje będą skoordynowane.
14	4.11	Ruch pieszy	Bez zmian	brak postulatu	
14	4.11	Ruch rowerowy	Przejazdy rowerowe (ilość, miejsce) są ok. Uwaga tylko do montażu urządzeń spowalniających rowerzystów przed skrzyżowaniami (szczególnie ze względu na zjazdy z estakady oraz liczne <u>prawoskrety w ciągu ul. Wiatracznej</u>).	uwaga do dalszych analiz	Przyjęte rozwiązania projektowe będą wynikały z organizacji ruchu zatwierdzonej przez Biuro Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy.
14	4.11	Drogi dojazdowe	Postuluję rezygnację z dwukierunkowego odcinka ul. Wiatracznej prowadzącego do ul. Chrzanowskiego w stronę torów kolejowych i zastąpienie jej odcinkiem jednokierunkowym z wyznaczonymi miejscami postojowymi po obu stronach drogi. Autobusy do planowanej pętli pod torami mogą dojeżdżać od strony ul. Szaserów, wschodnią nitką (od strony szpitala).	uwaga nieuwzględniona	Przyjęte rozwiązania projektowe wynikają z konieczności zapewnienia skomunikowania terenów istniejących.

14	4.11	Przestrzeń	W świetle budowanych osiedli w kwadracie ulic Chrzanowskiego-Przeworska-Makowska-Wiatraczna należy rozważyć wydłużenie ekranu dźwiękochłonnego rozpoczynającego się przy ulicy Chrzanowskiego, co najmniej do wysokości torów kolejowych linii głównej, tj. do planowanych przystanków autobusowych zlokalizowanych na estakadzie nad torami.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
15	4.11	Ruch pieszy	Należy poprawić ruch pieszych wzdłuż ul. Wiatracznej. Jest zdecydowanie za mało przejść na odcinku między rondem Wiatraczna a ulicą Szaserów. Proponujemy dodać przejście na wysokości ul. Paca, które umożliwi dotarcie dzieciom na plac zabaw przy ul. Paca oraz do Parku Skaryszewskiego.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
15	4.11	Drogi dojazdowe	Należy przebudować skrzyżowanie ul. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów, aby było bezkolizyjne. Ruch w przyszłości na pewno będzie się jeszcze zwiększał i takie bezkolizyjne skrzyżowanie zwiększyłoby płynność ruchu w kierunku Targówka i Centrum.	uwaga 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).
16	4.11	Komunikacja miejska	Dobrze.	brak postulatu	
16	4.11	Ruch pieszy	Dobrze	brak postulatu	
16	4.11	Ruch rowerowy	Przeniósłbym ścieżkę rowerową na wiadukcie nad torami za strony szpitala na drugą stronę, aby był do niej łatwiejszy dostęp mieszkańców.	uwaga nieuwzględniona	Lokalizacja ścieżki rowerowej po stronie zachodniej wiązałaby się z koniecznością likwidacji miejsc postojowych równoległych do zachodniej jezdni ul. Wiatracznej oraz przesunięcia tej ulicy <u>w stronę nowopowstałej zabudowy.</u>
16	4.11	Drogi dojazdowe	Zrobić tunel zamiast wiaduktu lub wydłużyć ekrany akustyczne na wiadukcie w stronę torów.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	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; ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
16	4.11	Przestrzeń	Na pewno wszystko po trochu. Stacje roweru miejskiego widziałbym w głębi ul. Chrzanowskiego może pod urzędem. WIĘCEJ PARKINGÓW.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy; liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac <u>projektowych.</u>
17	4.11	Komunikacja miejska	Skomunikowanie ul. Wiatracznej z PKP to dobry pomysł. Przystanki pomyślane w sposób uwzględniający potrzeby mieszkańców. Niestety autostrada na odcinku od Szaserów do Koziej Górki to pomyłka. Jestem przeciw.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach; uwaga nieuwzględniona	Inwestycja nie polega na budowie autostrady tylko drogi o klasie G (ciąg główny obwodnicy), jezdnie ul. Wiatracznej w poziomie terenu o charakterze lokalnym.
17	4.11	Ruch pieszy	Brak jakichkolwiek przejść dla pieszych na drugą stronę ul. Wiatracznej - na wysokości ul. Chrzanowskiego i brak oznaczenia schodów na wiadukt i chodnik na wiadukcie - po obu stronach to zły pomysł. Trasa powinna być pod ziemią, a na górze - ruch lokalny.	uwaga uwzględniona; uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem. Zostaną doprojektowane zejścia po zachodniej stronie wiaduktu; ciąg główny obwodnicy do ul. Szaserów zlokalizowany jest w tunelu, obsługa terenów przyległych do ul. Wiatracznej odbywać się będzie poprzez jezdnie lokalne w poziomie terenu.

17	4.11	Ruch rowerowy	Nie jest zrozumiałe dlaczego ścieżka rowerowa jest zaprojektowana tylko po jednej stronie trasy - od ul. Szaserów. Brak przejazdu rowerem do ul. Chrzanowskiego i budynków szpitala - trzeba jechać naokoło.	uwaga częściowo uwzględniona	W przedstawionej koncepcji zostały przewidziane dwustronne ścieżki rowerowe wzdłuż ul. Wiatracznej do wysokości z ul. Chrzanowskiego; na pozostałym odcinku ruch rowerowy po stronie zachodniej odbywać się będzie na zasadach ogólnych; 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.
17	4.11	Drogi dojazdowe	Brak jakiegokolwiek ochrony akustycznej ul. Chrzanowskiego i budynków szpitala. Ruch tranzytowy powinien być odizolowany od budynków mieszkalnych - całkowicie.	uwaga do dalszych analiz	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. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
17	4.11	Przestrzeń	Ławki przy autostradzie? (Odcinek od Szaserów do Koziej Górki). Wszyscy zaczną chorować na astmę. Powinno być zdecydowanie więcej zieleni uwzględniającej potrzeby mieszkańców. Stacja rowerowa powinna być przy szpitalu i przy PKP. Najważniejsze: obecna koncepcja trasy na odcinku od Szaserów do Koziej Górki jest niedopuszczalna!!!	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
18	4.11	Drogi dojazdowe	Poprawa skomunikowania ul. Chrzanowskiego z jezdniami głównymi obwodnicy 1) Możliwość zjazdu z jezdni głównej (kierunek Radzyńska) w układ lokalny w rejonie wiaduktu PKP Wiatraczna. 2) Możliwość włączenia ulicy Chrzanowskiego w jezdnię główną obwodnicy w kierunku al. Stanów Zjednoczonych: wjazd w okolicy planowanego dworca Wiatraczna z jezdni lokalnych lub zjazd do tunelu za ulicą Szaserów.	uwaga nieuwzględniona	Ul. Chrzanowskiego została podłączona do jezdni lokalnych ul. Wiatracznej; nie przewiduje się włączenia ul. Chrzanowskiego do jezdni głównych obwodnicy z uwagi na uwarunkowania projektowe i terenowe (odcinek pomiędzy wylotem tunelu a wjazdem na wiadukt).
19	4.11	Komunikacja miejska	Proponuję zachować komunikację lokalną, uwzględnić budowę tunelu od Wiatracznej 25 pod torami - przystanek autobusowy na wysokości planowanej stacji PKP w podziemiach (w tunelu). Przystanek zewnętrzny przy zajezdni autobusowej.	uwaga nieuwzględniona	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.
19	4.11	Ruch pieszy	Brak uwag na etapie koncepcji.	brak postulatu	
19	4.11	Drogi dojazdowe	Zachowanie lokalnego ruchu drogowego. Budowa tunelu od Wiatracznej 25 pod torami.	uwaga nieuwzględniona	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.
19	4.11	Przestrzeń	Oddanie przestrzeni publicznej lokalnej, zachowanie lokalnego ruchu drogowego, doprowadzenie drogi do planowanej zajezdni z uwzględnieniem parkingów.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Zaprezentowane rozwiązania obwodnicy przewidują zachowanie ruchu lokalnego w poziomie terenu, urządzenie zieleni miejskiej, budowę chodników i ścieżek rowerowych, miejsc postojowych w rejonie szpitala.
20	4.11	Komunikacja miejska	Rozkład przystanków komunikacji miejskiej pozostaje w zasadzie bez zmian. Po dobudowaniu wielu osiedli przy ul. Chrzanowskiego będziemy potrzebować więcej autobusów. Ruch lokalny zostanie istotnie dociążony.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Liczba taboru autobusowego nie jest elementem dokumentacji projektowej budowy drogi. Zamierzeniem inwestora było wskazanie przez Mieszkańców lokalizacji przejść dla pieszych. Ul. Wiatraczna w poziomie terenu pozostanie ulicą lokalną; lokalizacja obwodnicy śródmiejskiej jest zgodna z obowiązującym od 2006 r. uchwalonym przez Radę m.st. Warszawy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy;
20	4.11	Ruch pieszy	2 (!) przejścia dla pieszych na tak długim odcinku jest nieporozumieniem.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
20	4.11	Ruch rowerowy	Ok.	brak postulatu	

20	4.11	Drogi dojazdowe	Ulica Wiatraczna jest drogą lokalną i taką powinna pozostać. Ta trasa bezsensownie zaburzy życie całego Grochowa. DODATKOWE ROZWIĄZANIE - TUNEL POD PKP, ALE MUSI WAM WSZYSTKIM SIĘ CHCIEĆ. NAJWIĘKSZĄ PRZESZKODĄ JEST NIECHĘĆ DO WSPÓŁPRACY Z PKP!!!	uwaga nieuwzględniona	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	4.11	Przestrzeń	W obliczu oczywistych niedoróbek koncepcyjnych tego projektu, dyskusja o ławkach jest bezcelowa.	brak postulatu	
20	4.11	Inne	Nie przewidziano wjazdu na teren wspólnoty mieszkaniowej Wiatraczna 29. Obecne rozwiązanie uczyni z osiedla Praha getto (!!) komunikacyjne.	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.
21	4.11	Komunikacja miejska	W obliczu powstania nowego przystanku kolejowego Wiatraczna, niezbędne jest stworzenie nowych linii autobusowych, którymi można by do niego dojechać (tak jak przy przystanku Olszyna Grochowska). Ponadto w związku z rozbudową mieszkalną na ul. Chrzanowskiego należałoby zwiększyć częstotliwość kursowania autobusu 123.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Liczba taboru autobusowego nie jest elementem dokumentacji projektowej budowy drogi.
21	4.11	Drogi dojazdowe	Zaproponowane rozwiązania będą uciążliwe dla mieszkańców Grochowa, nie uwzględniają ich potrzeb i nie mogą zostać wdrożone w obecnej formie. Na ulicy Chrzanowskiego powstały tysiące mieszkań, a projektowana "obwodnica" nie przyniesie ich mieszkańcom korzyści, a same uciążliwości: gorsza jakość powietrza, hałas, brak możliwości wjazdu do tunelu w stronę centrum z ul. Chrzanowskiego, przejeżdżające pojazdy na wysokości okien bloków pobudowanych wzdłuż ul. Wiatracznej. W bliskim sąsiedztwie obwodnicy znajduje się ponadto szpital. Ludzie o obniżonej odporności będą narażeni na negatywny wpływ nowej inwestycji. Mieszkanie w bliskim sąsiedztwie "obwodnicy" w obecnej formie jawi mi się jako koszmar. Mieszkańcy nie będą mogli nawet otworzyć okna, czy wywietrzyć pościeli na balkonie mieszkając przy takiej trasie. Jedynym akceptowalnym dla mnie rozwiązaniem byłoby wydłużenie tunelu i przeprowadzenie ruchu pod torami z ewentualnym wjazdem w stronę centrum przed rondem Wiatraczna oraz wjazdem w kierunku Targówka przed rondem. Zmniejszyłoby to uciążliwość dla mieszkańców znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie trasy. Projekt obwodnicy w obecnej formie jest korzystny chyba tylko dla mieszkańców ościennych miejscowości (Marki, Żąbki).	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. 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.
22	4.11	Drogi dojazdowe	Chciałbym zaproponować nieco dalsze (5m) umiejscowienie wylotu tunelu na Wiatracznej (za skrzyżowaniem z Dwernickiego). Mam okna od strony Dwernickiego i myślę, że takie rozwiązanie zmniejszyłoby hałas.	uwaga nieuwzględniona	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.
23	4.11	Komunikacja miejska	Zajmowałem się rejonem od wlotu do tunelu przy ul. Grenadierów aż do wiaduktu nad torami. Nie zgłaszam specjalnych obiekcji. Podobna mi się propozycja skomasowania przystanków na środku "ronda". Szkoda, że znika pętla autobusowa na pld-wsch narożniku "ronda".	uwaga zgodna z koncepcją	Przewiduje się zachowanie pętli autobusowej w dotychczasowej lokalizacji
23	4.11	Drogi dojazdowe	Postuluję przesunięcie wlotu tunelu przed ul. Grenadierów (licząc od strony Wisły), co wyeliminuje b. kłopotliwe skrzyżowanie ze światłami z ul. Grenadierów oraz umożliwi racjonalną organizację ruchu lokalnego na pld-zach stronie trasy (między "Rondem" a ul. Grenadierów). Pozwoli to zachować możliwość skrętu w lewo, w stronę ul. Ostrobramskiej. Obecna propozycja zupełnie pomija problem ruchu lokalnego w rejonie ul. Garibaldięgo, dramatycznie wydłużając dojazdy, komplikując ten ruch. Zaskoczony jestem pomysłem zablokowania ruchu w poprzek ul. Wiatracznej, zwł. w ciągu ulic Kobielskiej i Paca. Stwarza to bardzo istotne utrudnienie w ruchu lokalnym. A co więcej - nie widzę żadnego <u>LOGICZNEGO</u> uzasadnienia dla wprowadzenia takiego rozwiązania.	uwaga 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). Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca.
23	4.11	Drogi dojazdowe	Zaskoczony jestem pomysłem zablokowania ruchu w poprzek ul. Wiatracznej, zwł. w ciągu ulic Kobielskiej i Paca. Stwarza to bardzo istotne utrudnienie w ruchu lokalnym. A co więcej - nie widzę żadnego <u>LOGICZNEGO</u> uzasadnienia dla wprowadzenia takiego rozwiązania.	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.

23	4.11	Przestrzeń	Mam nadzieję na "zazielenienie" powierzchni między jezdniami nad tunelem na odcinku od "ronda" do Szaserów zwłaszcza, ale i przed "Rondem" od strony wlotu. Niewiele już widać miejsc parkingowych w rejonie "ronda" - a centra handlowe już tam są lub rosną. A ponadto - cieszy mnie, że odżywa nadzieja na rozwiązanie tego węzła (obiecywanego chyba od początku lat '50)	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy; liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
24	4.11	Komunikacja miejska	Ok.	brak postulatu	
24	4.11	Ruch pieszy	ok	brak postulatu	
24	4.11	Ruch rowerowy	Ok.	brak postulatu	
24	4.11	Drogi dojazdowe	Tunel powinien zostać wydłużony aż za skrzyżowanie z Grenadierów tak, aby można było zachować ruch lokalny na trasie rondo Wiatraczna - Grenadierów (kier. Ostrobramska). Wg aktualnego projektu "przebiecie się" np. z ul. Garibaldiego do Grenadierów w kier. Ostrobramskiej jest nierealne, a tym samym droga z ronda Wiatraczna na Gocław będzie 2 x dłuższa - trzeba będzie z Garibaldiego dojechać do Grenadierów (prawo), Waszyngtona, ronda Wiatraczna, Grochowskiej itd. Takie wydłużenie właśnie w ruchu lokalnym jest niedopuszczalne, podobnie jak uniemożliwienie ruchu lokalnego na ulicach przecinających ul. Wiatraczną (np. Kobielska).	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). Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca.
24	4.11	Przestrzeń	Tereny nad tunelem należy zagospodarować zielenią, warto również pomyśleć o dodatkowych miejscach postojowych w rejonie ronda Wiatraczna, ponieważ wciąż powstają nowe inwestycje mieszkaniowe i komercyjne, natomiast nie zwiększa się liczba miejsc parkingowych i ludzie zmuszeni są zostawiać samochody gdzie się da - tak dzieje się np. w okolicy tzw. Grzybków, gdzie chodnik zastawiony jest samochodami.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy; liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
25	4.11	Komunikacja miejska	Nie mam zastrzeżeń.	brak postulatu	
25	4.11	Ruch pieszy	Brak uwag	brak postulatu	
25	4.11	Ruch rowerowy	Brak uwag.	brak postulatu	
25	4.11	Drogi dojazdowe	Należy wydłużyć tunel za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów, w obecnym projekcie ruch obwodnicą odbywa się kosztem ruchu lokalnego, w którym, żeby gdziekolwiek dojechać, trzeba będzie mocno nadkładać drogi, jednocześnie brak dobrego skomunikowania autobusowego <u>ronda Wiatraczna z różnymi rejonami Gocławia</u> .	uwaga 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).
25	4.11	Przestrzeń	Tereny zielone i miejsca postojowe dla samochodów.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy; liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
26	4.11	Inne	Wg mnie kluczową zmianą jest wydłużenie tunelu w stronę Targówka pod torami kolejowymi (zamiast proponowanego wiaduktu) ze względu na istniejącą zabudowę przy ulicy Wiatracznej (kamienice oraz nowe budynki).	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.
28	4.11	Komunikacja miejska	Bardzo dobrze. Nic.	brak postulatu	
28	4.11	Ruch pieszy	Bardzo dobry	brak postulatu	
28	4.11	Ruch rowerowy	Bardzo dobry. Proponuję stację Veturilo przy wejściu do Galerii Grochów - skrzyżowanie ul. Grochowskiej i Zakole.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna; na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość <u>lokalizacji dodatkowych stacji</u> .
28	4.11	Drogi dojazdowe	Konieczność! Pełne skrzyżowanie ul. Wiatracznej z ul. Kobielską - brak spowoduje korki przy Szaserów - musi być możliwość lewoskrętu!	uwaga do dalszych analiz	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską; możliwość wykonania pełnego skrzyżowania ul. Wiatracznej z ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy.

28	4.11	Przestrzeń	Konieczne miejsca parkingowe w pasie ul. Wiatracznej od ronda Wiatraczna do ul. Szaserów po obu stronach.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
29	4.11	Inne	W mojej ocenie tunel powinien rozpoczynać się przed skrzyżowaniem ulicy Grenadierów i al. Stanów Zjednoczonych. Zapewni to płynny przejazd z trasy Łazienkowskiej. W obecnym wariancie na skrzyżowaniu Grenadierów i Stanów Zjednoczonych będą tworzyć się ogromne korki na ulicy Grenadierów.	uwaga 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).
30	4.11	Ruch pieszy	Brak przejścia dla pieszych (Paca, Kobielska) to wpadka projektantów trasy.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
30	4.11	Drogi dojazdowe	Mogłoby być lepiej. Czasami brak skrętu w lewo.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
30	4.11	Przestrzeń	Jak najczęściej (zieleni, ławki, miejsca postojowe, stacje roweru miejskiego).	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
31	4.11	Komunikacja miejska	Mimo pobudowania tak dużych osiedli na Chrzanowskiego komunikacja miejska będzie najślabszym ogniwem.	uwaga do dalszych analiz	W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie powiązań z planowaną stacją kolejową PKP Wiatraczna oraz przystanki autobusowe m.in. na jezdniach lokalnych ul. Wiatracznej.
31	4.11	Drogi dojazdowe	Ulica Chrzanowskiego nie będzie miała skrętu w lewo. Będą duże utrudnienia z wyjazdem z ul. Chrzanowskiego (będą korki przy Szaserów).	uwaga nieuwzględniona	Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wykonanie skrzyżowania na wysokości ul. Chrzanowskiego.
32	4.11	Komunikacja miejska	Tak jak w projekcie.	brak postulatu	
32	4.11	Ruch pieszy	Tak jak w projekcie.	brak postulatu	
32	4.11	Ruch rowerowy	Tak - dobre rozwiązanie.	brak postulatu	
32	4.11	Drogi dojazdowe	Zgodnie z projektem.	brak postulatu	ścieżka rowerowa poprowadzona wzdłuż łącznicy na węzle z ul. Radzywińskiej stanowi dowiązanie do układu ścieżek rowerowych w poziomie terenu prowadzących ruch rowerowy w kierunku węzła Żaba.
32	4.11	Przestrzeń	(Zieleń, ławki, miejsca postojowe, stacje roweru miejskiego) wzdłuż drogi lokalnej.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
33	4.11	Komunikacja miejska	Akceptuję lokalizację przystanków autobusowych.	brak postulatu	
33	4.11	Ruch pieszy	Brak przejścia dla pieszych przy ul. Paca/ Wiatraczna.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
33	4.11	Ruch rowerowy	Bez uwag.	brak postulatu	
33	4.11	Drogi dojazdowe	Brak lewoskrętów z Wiatracznej w ulice np.. Kobielską, Paca, dojazd z tunelu do szpitala MON (brak połączenia).	uwaga częściowo do dalszych analiz	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Inne relacje na tych skrzyżowaniach będą przedmiotem dalszych prac projektowych. Z uwagi na uwarunkowania wysokościowe (bliskość wylotu z tunelu i wjazd na wiadukt) oraz wymagania bezpieczeństwa ruchu (włączenie jezdni lokalnej wschodniej do jezdni głównych obwodnicy) nie przewiduje się zastosowania postulowanego zjazdu do szpitala MON.
33	4.11	Przestrzeń	Nie mam propozycji.	brak postulatu	
34	4.11	Ruch pieszy	Na odcinku pomiędzy rondem Wiatraczna a ul. Szaserów jest w koncepcji jedno przejście na wys. ul. Kobielskiej. Moim zdaniem niezbędne jest co najmniej jedno przejście np. na wysokości ul. Paca z sygnalizacją z czujnikami reagującymi na pieszych.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.

34	4.11	Drogi dojazdowe	Uważam, że jezdnie na poziomie terenu przy rondzie Wiatraczna powinny być zaprojektowane jak najbliższe sobie, najlepiej na tunelu. Obecnie otaczają zabudowę, która będzie wyburzona. Uważam też, że jeśli to możliwe, dobrze byłoby zaprojektować wjazd do tunelu z ul. Grochowskiej w rejonie ronda Wiatraczna, co pozwoli zmniejszyć ruch na jezdniach lokalnych. Uważam też, że powinno być zaprojektowane bezkolizyjne skrzyżowanie z ul. Grenadierów z umożliwieniem skrętu z jezdni lokalnych w ul. Grenadierów w lewą stronę.	uwaga częściowo uwzględniona	Jezdnie lokalne ul. Wiatracznej zostaną odsunięte od istniejącej zabudowy. Brak możliwości wykonania wjazdów i wyjazdów z tunelu na ul. Grochowskiej- kolidowałoby to z planowaną III linią metra. 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).
35	4.11	Inne	Dojazd TIR na ul. Zabraniecką/ Ks. Anny wzdłuż torów nie ma zawrotki dla TIR-ów, które pomyliły drogę. Procter&Gamble musiałby przepuścić takie TIR-y przez swój teren.	uwaga zgodna z wariantem konsultacyjnym	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.
36	4.11	Komunikacja miejska	Przeniesienie przystanków tramwajowych na środek ronda - b. dobrze.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	
36	4.11	Ruch pieszy	Zachować dotychczasowe przejścia przez ul. Wiatraczną (odcinek rondo Wiatraczna-Szaserów) - przejście i przejazd rowerowy przez Paca i Kobielską. Może przejście zagłębione pod wznoszącą się estakadą na wysokości ul. Chrzanowskiego?	uwaga uwzględniona; uwaga nieuwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
36	4.11	Ruch rowerowy	Przejazd rowerowy w poprzek ronda Wiatraczna, tak jak piesi, bez konieczności jechania naokoło. Przejścia razem z przejazdami rowerowymi w poprzek ul. Wiatracznej.	uwaga do dalszych analiz; uwaga uwzględniona	Ostateczne rozwiązania w zakresie ruchu rowerowego będą wynikały z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy; zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielska, Paca, Nizinna i Prochowa
36	4.11	Przestrzeń	Wszystkie i wszędzie gdzie się da. No, może nie za wiele miejsc postojowych. Zieleni wzdłuż Wiatracznej. Ekrany od wyjścia z tunelu przy Szaserów aż do torów kolejowych, może takie półokrągłe jak nad Trasą W-Z? Ekran obsadzony zielenią?	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy; projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy; liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych; ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
36	4.11	Inne	Postulat: zwężenie ul. Grochowskiej po wybudowaniu obwodnicy do max 2 pasów.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Zakres opracowania projektowego dotyczy wyłącznie skrzyżowania obwodnicy z ul. Grochowską.
37	4.11	Ruch pieszy	Zbyt mało przejść dla pieszych na odcinku rondo Wiatraczna - Dwernickiego. Ze względu na szkołę podstawową na ul. Paca, kościół parafialny na ul. Kobielskiej oraz park Polińskiego ruch pieszy pomiędzy dwiema stronami ul. Wiatracznej jest duży!!!	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
37	4.11	Drogi dojazdowe	PRZEDSTAWIONY PROJEKT MA DUŻO DO ŻYCZENIA W TYM WZGLĘDNIE! W SZCZEGÓLNOŚCI: 1. Brak możliwości wjazdu na trasę szybkiego ruchu w stronę centrum dla okolicznych osiedli zlokalizowanych przy ul. Wiatracznej.	uwaga nieuwzględniona	Planowana inwestycja ma znaczenie ogólnomiejskie. Konieczne jest zatem odseparowanie ruchu lokalnego od ruchu międzydzielnicowego. Pozwala to zmniejszyć negatywne oddziaływanie inwestycji na sąsiadujące z nią tereny.
37	4.11	Drogi dojazdowe	2. Brak możliwości przejazdu przez ul. Wiatraczną na odcinku rondo Wiatraczna - Szaserów.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca.
37	4.11	Drogi dojazdowe	3. <u>TUNEL POWINIEN BYĆ PRZEDŁUŻONY ZA TOROWISKO</u> . Nie daje on żadnych korzyści dla mieszkańców ul. Wiatracznej.	uwaga nieuwzględniona	Inwestycja ma znaczenie ogólnomiejskie w związku z powyższym przewidziane rozwiązania mają za zadanie obsługiwać zarówno ruch obwodowy (międzydzielnicowy) jak również ruch lokalny; 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.
37	4.11	Przestrzeń	Dodatkowe miejsca postojowe/parkingowe powinny się znaleźć przy ul. Wiatracznej w pobliżu sklepów: Simply oraz Biedronka	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
38	4.11	Ruch pieszy	Zdecydowanie za mało przejść dla pieszych, rozwiązań dla ludzi mieszkających w okolicy planowanej trasy.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.

38	4.11	Drogi dojazdowe	Rozważyć ekrany dźwiękochłonne w dłuższej części trasy. Rozważyć opcję tunelu aż za torowisko.	uwaga do dalszych analiz; uwaga nieuwzględniona	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; 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.
39	4.11	Komunikacja miejska	Przystanek na wiadukcie za daleko od ul. Chrzanowskiego.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
39	4.11	Ruch pieszy	Więcej przejść przez ul. Wiatraczną.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
39	4.11	Drogi dojazdowe	Należy przedłużyć tunel, by zamiast przy ul. Dwernickiego wychodził za torowiskiem. W obecnym kształcie droga będzie uciążliwa dla okolicznych mieszkańców, przy czym użyteczność trasy dla mieszkańców ul. Wiatracznej i okolic wydaje się być minimalna.	uwaga nieuwzględniona	Inwestycja ma znaczenie ogólnomiejskie w związku z powyższym przewidziane rozwiązania mają za zadanie obsługiwać zarówno ruch obwodowy (międzydzielnicowy) jak również ruch lokalny; 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.
40	4.11	Komunikacja miejska	Ok.	brak postulatu	
40	4.11	Ruch pieszy	Zwiększyć chodniki, ścieżki rowerowe i pasy zieleni, by ruch pieszy miał mniejszą ilość spalin (utrzymanie jednopasmowej dwukierunkowej nawierzchni).	uwaga częściowo do dalszych analiz	Zaprezentowany przekrój jezdni lokalnych wynika z prognozowanych natężeń ruchu lokalnego, zapewnienia optymalnej obsługi terenów przyległych oraz zapewnienia odpowiednich warunków dla komunikacji publicznej. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo pieszym i rowerzystom. Nie wyklucza się również na dalszym etapie prac projektowych korekty w zakresie zaprezentowanej szerokości chodników i dróg rowerowych.
40	4.11	Ruch rowerowy	Ruch rowerowy oddzielony (bezpiecznie) od jezdni przez zieleni (umożliwiającą oddychanie/ biorąc pod uwagę zdrowie/ płuca rowerzystów).	uwaga do dalszych analiz	Szczegółowe rozwiązania dotyczące lokalizacji ścieżki rowerowej i zieleni zostaną określone na dalszych etapach prac projektowych.
40	4.11	Drogi dojazdowe	Zmniejszenie ilości pasów ruchu ul. Wiatracznej z 2 pasów ruchu do jednego pasa ruchu w każdym kierunku pozwoli zbliżyć projektowane jezdnie ul. Wiatracznej (czyli stan/ liczba pasów obecna). Zwiększenie zieleni i chodników. Z uwagi na poziom hałasu - okna na jedną stronę ul. Wiatracznej.	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na krótki (około 350 m) odcinek ul. Wiatracznej, na którym technicznie możliwe byłoby zawężenie drogi do przekroju jednojezdniowego, zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe, których liczba – w ocenie mieszkańców – jest w tym rejonie niewystarczająca. Ulica Wiatraczna, znajdująca się nad tunelem, obsługiwała ruch lokalny w obrębie tunelu oraz komunikowała jezdnie obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grochowską (pojazdy skręcające w prawo z ul. Grochowskiej w kierunku Targówka oraz jadące od strony Targówka do ul. Grochowskiej).
40	4.11	Przestrzeń	Zieleń, ławki + stacja roweru miejskiego nad tunelem między Szaserów a rondem Wiatraczna	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
41	4.11	Komunikacja miejska	Bardzo kiepsko.	brak postulatu	
41	4.11	Ruch pieszy	Chodniki mikroskopijne.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
41	4.11	Ruch rowerowy	Tylko jedna ścieżka rowerowa.	uwaga niezrozumiała	Drogi rowerowe są przewidziane na całej długości projektowanej obwodnicy śródmiejskiej.

41	4.11	Drogi dojazdowe	Powinien powstać tunel przez całą ul. Wiatraczną do terenów PKP (od strony Targówka).	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.
41	4.11	Przestrzeń	Więcej zieleni	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
42	4.11	Komunikacja miejska	Jest ok i brak uwag.	brak postulatu	
42	4.11	Ruch pieszy	Na odcinku rondo Wiatraczna - Szaserów powinno być więcej przejść dla pieszych - oprócz Kobielskiej także przy Paca.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
42	4.11	Ruch rowerowy	Brak uwag, jest ok.	brak postulatu	
42	4.11	Drogi dojazdowe	Proponuję przedłużenie tunelu za ulicę Grenadierów oraz dodatkowy zjazd do tunelu za rondem Wiatraczna przed Kobielską; pozostawienie jednej jezdni ul. Wiatracznej lub w przypadku dwóch jezdni po dwa pasy ruchu na Wiatracznej przeznaczenie prawego pasa na miejsca parkingowe ew. przystanki autobusowe (bez zatok, na jezdni). Konieczne przejazdy ulic poprzecznych dla Wiatracznej - Kobielska, Paca. Jeśli nie przejazdy poprzeczne to możliwość zwracania np. na wysokości ul. Prochowej.	uwagi częściowo uwzględnione	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); Z uwagi na planowaną budowę trzeciej linii metra biegnącą równolegle po stronie wschodniej do tunelu obwodnicy śródmiejskiej, budowa łącznicy wjazdowej do tunelu przed ulicą Kobielską jest technicznie niemożliwa do zrealizowania. Z uwagi na krótki (około 350 m) odcinek ul. Wiatracznej, na którym technicznie możliwe byłoby zawężenie drogi do przekroju jednojezdniowego, zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe, których liczba w ocenie mieszkańców jest w tym rejonie niewystarczająca. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
42	4.11	Przestrzeń	Jak najwięcej zieleni. Na ul. Wiatracznej zachowanie jak największej ilości drzew i krzewów, miejsca postojowe na prawym pasie jezdni ul. Wiatracznej, zachowanie placu zabaw między Paca, Wiatraczną i Niziną w obecnych granicach oraz zasadzenie zieleni oddzielającej plac zabaw od ulicy, np. wysokie krzewy, pnącza na płocie okalającym plac zabaw; ew. dosadzenie drzew i krzewów na w/w placu zabaw. Stacje roweru miejskiego przy Wiatracznej oraz Szaserów/ Dwernickiego/ Wiatracznej.	uwaga do dalszych analiz	Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy; projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy; liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych; przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna; na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
43	4.11	Komunikacja miejska	Wspólny przystanek linii z Gocławka na r. Wiatraczna (skrajny lewy pas). Bus pas ul. Wiatraczna.	uwaga do dalszych analiz	Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych.
43	4.11	Ruch pieszy	Dodać przejście przez Wiatraczną na ul. Paca i ul. Prochowej.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
43	4.11	Ruch rowerowy	Stacja Veturilo Dwernickiego-Szaserów/ Wiatraczna.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna; na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
43	4.11	Drogi dojazdowe	Przecięcie Wiatracznej przez ul. Paca.	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
43	4.11	Przestrzeń	Regularna zieleń - DRZEWA - w ciągu ul. Wiatracznej.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
44	4.11	Ruch pieszy	Na wysokości ul. Paca, Prochowej przejście dla pieszych na drugą stronę.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
44	4.11	Ruch rowerowy	Ok.	brak postulatu	

44	4.11	Drogi dojazdowe	Ok. Nie jestem przekonany, że ruch lokalny na wysokości ulic Kobielskiej, Prochowa, Paca wymaga dwóch linii w obu kierunkach. Wydaje się, że wystarczy po jednej linii w obu kierunkach.	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na krótki (około 350 m) odcinek ul. Wiatracznej, na którym technicznie możliwe byłoby zawężenie drogi do przekroju jednojezdniowego, zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe, których liczba – w ocenie mieszkańców – jest w tym rejonie niewystarczająca. Ulica Wiatraczna, znajdująca się nad tunelem, obsługiwałaby ruch lokalny w obrębie tunelu oraz komunikowała jezdnie obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grochowską (pojazdy skręcające w prawo z ul. Grochowskiej w kierunku Targówka oraz jadące od strony Targówka do ul. Grochowskiej).
44	4.11	Przestrzeń	Miejsca postojowe, stacje rowerowe.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych; przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna; na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
45	4.11	Ruch pieszy	Konieczne są przejścia dla pieszych przez ul. Wiatraczną przy ul. Paca, Nizinna, Prochowa	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
46	4.11	Ruch pieszy	Utrzymać ruch pieszych na rondzie Wiatraczna.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Zaprezentowana koncepcja uwzględni chodniki i przejścia dla pieszych w rejonie ronda Wiatraczna.
46	4.11	Przestrzeń	Potrzebne miejsca parkingowe na rondzie Wiatraczna.	uwaga nieuwzględniona	Postulowane rozwiązanie powodowałoby zwiększeni zajętości terenu przez rozwiązania drogowe; lokalizowanie miejsc postojowych w strefie oddziaływania skrzyżowania wpływałoby negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
47	4.11	Komunikacja miejska	Bardzo dobrze.	brak postulatu	
47	4.11	Ruch pieszy	Bardzo dobrze	brak postulatu	
47	4.11	Ruch rowerowy	Bardzo dobrze.	brak postulatu	
47	4.11	Drogi dojazdowe	Uważam, że warto bliżej przyjrzeć się organizacji ruchu na rondzie Wiatraczna. Obecnie jest bardzo kiepsko skomunikowane, układ pasów prowadzi do kolizji, a cykle świetlne są źle zsynchronizowane.	uwaga do dalszych analiz	Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych.
47	4.11	Przestrzeń	Zieleń na fragmencie od ronda Wiatraczna do wylotu tunelu przy ul. Dwernickiego/ Szaserów.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
48	4.11	Komunikacja miejska	Nie miałem okazji się zapoznać.	brak postulatu	Na zaprezentowanych rozwiązaniach został przedstawiona lokalizacja przystanków komunikacji publicznej.
48	4.11	Ruch pieszy	(Brakuje) kilku przejść dla pieszych na odcinku rondo Wiatraczna - ul. Szaserów, m.in. na wysokości ul. Paca.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
48	4.11	Ruch rowerowy	Nie widziałem.	brak postulatu	W zaprezentowanej koncepcji została przedstawiona lokalizacja ścieżek rowerowych.
48	4.11	Drogi dojazdowe	Bezkolizyjne węzły ul. Grenadierów, Zabraniecka, Trasa Świętokrzyska, zjazd i wjazd na Kozią Górkę. Na skrzyżowaniu ul. Wiatracznej i Szaserów dodanie pasa do zawracania i pasa do skrętu w lewo w ul. Dwernickiego, na jezdni północnej ul. Grochowskiej w kierunku centrum dodanie pasa do skrętu w lewo w kierunku al. Waszyngtona i al. Stanów Zjednoczonych.	uwaga częściowo uwzględniona; uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach; uwaga do dalszych analiz	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); zostanie umożliwiona komunikacja piesza terenów Koziej Górki z wiaduktem w ciągu obwodnicy; rekomendacje m.st. Warszawy z 2015 r. nie przewidywały budowy obiektów inżynierskich na skrzyżowaniach obwodnicy z Zabraniecką, Trasą Świętokrzyską; przedstawione rozwiązania na skrzyżowaniu ul. Wiatracznej z ulicami Dwernickiego/ Szaserów umożliwi wszystkie relacje; projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych.
48	4.11	Przestrzeń	Nie analizowałem.		
49	4.11	Ruch pieszy	Przejście dla pieszych na wysokości ul. Paca jest naturalnym ciągiem komunikacyjnym do parku, z którego korzystają b. często dzieci, osoby starsze. Likwidacja pasów dla pieszych w tym miejscu spowoduje, że wiele osób będzie i tak przebiegać przez ul. Wiatraczną na tej wysokości - rzadko wypadków.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
50	4.11	Ruch pieszy	Więcej przejść w poprzek obwodnicy (pasy albo kładki).	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
50	4.11	Ruch rowerowy	W miarę ok, ale ścieżka rowerowa powinna być z obu stron wiaduktu.	uwaga nieuwzględniona	Zaprezentowane rozwiązanie jest wystarczające dla zapewnienia komunikacji rowerowej wzdłuż obwodnicy.

50	4.11	Drogi dojazdowe	Nie wiem, nie mam samochodu.		Zaprezentowane rozwiązanie jest wystarczające dla zapewnienia komunikacji rowerowej wzdłuż obwodnicy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
50	4.11	Przestrzeń	Dużo zieleni! Drzewa, krzewy - obojętne, byle dużo i gęsto.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
51	4.11	Ruch pieszy	Brakuje mi pieszego połączenia obu części ul. Chrzanowskiego bez konieczności pokonywania trasy do tunelu i z powrotem. To problem dla wszelkich utrudnień ruchowych, których właściciele chcieliby udać się spacerem w kierunku Gocławka albo Olszyny Grochowskiej (wózki, osoby o kulach) - tzn. chodzi o przejście piesze w poprzek trasy na wys. ul. Chrzanowskiego.	uwaga uwzględniona	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.
51	4.11	Przestrzeń	Półokrągły tunel dźwiękochłonny zamiast ekranów! Proszę, bez miejsc postojowych dla aut! I tak jest tu wąsko. Stacja roweru miejskiego, najlepiej x2 (po "przekątnej" ronda)	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna; na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
52	4.11	Ruch pieszy	Potrzebne przejście dla pieszych z Paca przez Wiatraczną w kierunku parku. Niebezpieczne dla dzieci, obok szkoła i żłobek, instytucje dla niedowidzących, akademik.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
53	4.11	Komunikacja miejska	Zejszcie z przystanków na wiadukcie jest na peron kolejowy. Powinno być zejście bezpośrednio na zachodnią stronę ul. Wiatracznej, na istniejące tam rozwijające się osiedle.	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewnione zejście po zachodniej stronie wiaduktu w rejonie ul. Chrzanowskiego.
53	4.11	Ruch pieszy	Bardzo długie przebiegi między przystankami przesiadkowymi. Brak zaprojektowanych przejść przez ulice na północ od Chrzanowskiego. SKANDALICZNE PRZEJŚCIE Waszyngtona/ ronda W.	uwaga niezrozumiała	Zaprezentowane rozwiązania przedstawiały przejście dla pieszych na północ od ul. Chrzanowskiego.
53	4.11	Ruch rowerowy	Liczne kolizje z ciągami pieszymi. Trasa przewidziana dla samochodów w tranzycie, a nie dla ruchu lokalnego.	uwaga niezrozumiała	Droga jest projektowana na parametrach drogi klasy głównej i będzie fragmentem układu obwodowego stąd proponowane rozwiązania uwzględniają zarówno ruch lokalny jak i obwodowy.
53	4.11	Drogi dojazdowe	Bardzo źle. Ruch z Wiatracznej na obwodnicę Targówka zablokuje całą "naziemną" Wiatraczną. Jest miejsce na łącznicę z tunelem, trzeba to zrobić. Brak łącznic z tunelem w kierunku południowym z terenów Grochowa. Tunel jest za krótki. Powinien zaczynać się przed Grenadierów i kończyć za torami.	uwaga częściowo uwzględniona	Brak możliwości wykonania wjazdów i wyjazdów z tunelu na ul. Grochowskiej- kolidowałoby to z planowaną III linią metra. 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 wezła)
53	4.11	Przestrzeń	Obwodnica zabiera całą zieleni wzdłuż Wiatracznej. Konieczne jest schowanie drogi w tunelu i pozostawienie zieleni na powierzchni oraz istniejących dróg lokalnych.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	Inwestycja ma znaczenie ogólnomiejskie w związku z powyższym przewidziane rozwiązania mają za zadanie obsługiwać zarówno ruch obwodowy (dzielnicowy) jak również ruch lokalny; 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. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
54	4.11	inne	Oczekuję od projektanta rozwiązań eliminujących hałas przy ulicy Wiatracznej 27. Sprawdzić stan techniczny budynku Wiatracznej 27.	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 oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu zostaną dochowane.

55	4.11	Komunikacja miejska	Należy zaprojektować węzeł przesiadkowy dostępny dla wszystkich użytkowników z elementami dotykowymi dla niewidomych. Zminimalizować odległości między przystankami również poprzez wyznaczanie dodatkowych przejść dla pieszych.	uwaga do dalszych analiz	Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych.
55	4.11	Ruch pieszy	Należy doprowadzić infrastrukturę do zgodności z obowiązującymi w mieście standardami i wytycznymi projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury dla pieszych. Należy wykonać mapę dostępności terenów nad tunelem. Sygnalizacja świetlna z priorytetem dla pieszych.	uwaga do dalszych analiz; uwaga niezrozumiała; uwaga do dalszych analiz	Dokumentacja projektowa obwodnicy będzie zgodna z obowiązującymi w m.st. Warszawa standardami projektowymi.
55	4.11	Ruch rowerowy	Należy skonsultować zaproponowane rozwiązania ze środowiskiem organizacji pozarządowych i komórkami urzędu zajmującymi się ruchem rowerowym. Należy przewidzieć stacje z rowerem elektrycznym, tak aby ułatwić przejazd na drugą stronę Wisły.	uwaga do dalszych analiz; uwaga do dalszych analiz	W konsultacjach społecznych mogli uczestniczyć wszyscy mieszkańcy Warszawy w tym również przedstawiciele organizacji pozarządowych; rozwiązania projektowe w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej będą przedmiotem dalszych analiz i uzgodnień m.in. z Pełnomocnikiem ds. ruchu rowerowego oraz Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy.
55	4.11	Drogi dojazdowe	Należy przenieść wlot do tunelu przed ul. Grenadierów tak, aby ruch po obwodnicy był bezkolizyjny. Pozostawienie wlotu tunelu za ul. Grenadierów jest błędem, ponieważ będzie to generowało zbyt duży ruch na ulicy o parametrach drogi lokalnej.	uwaga 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).
55	4.11	Przestrzeń	Należy uwzględnić miejsca do odpoczynku dla pieszych, zwiększyć estetykę ronda Wiatraczna tak, aby pełniło rolę prawdziwego centrum lokalnego, zgodnie ze Studium m.st. Warszawy. Powinny powstać stacje Veturilo z rowerami elektrycznymi. Proszę o wzięcie pod uwagę moich uwag. Dziękuję.	uwaga do dalszych analiz	Estetyka przyjętych rozwiązań zostanie zaopiniowana przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy; przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna; na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
56	4.11	Przestrzeń	Proszę o miejsca parkingowe al. Stanów Zjednoczonych.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
57	4.11	Komunikacja miejska	Cieszy mnie bardzo uzupełnienie i skonsolidowanie Z.P. Dwernickiego. Cieszą dodatkowe przystanki bezpośrednio przed ul. Grochowską na Wiatracznej. Ten Z.P. był zdecydowanie za bardzo rozwleczony w przestrzeni.		
57	4.11	Ruch pieszy	W projekcie brakuje przejść dla pieszych w świetle ulic Paca i Prochowej. Taki układ jest nie do przyjęcia. W tunelu może być droga dowolnej szerokości, ale na górze powinny być ulice dla pieszych.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
57	4.11	Ruch rowerowy	W projekcie wstępnym były niepotrzebne skrzyżowania DDR z chodnikiem dwa razy po dwa. Raz przy Biedronce, dwa za Grzybkami. Zda się już to zostało skorygowane.		
57	4.11	Drogi dojazdowe	Należy zachować lewoskręty i przejazdy poprzeczne pomiędzy Grochowską a Szaserów. Po wierzchu powinien pozostać jedynie ruch lokalny. Potrzebne są zjazdy i wyjazdy z tunelu po północnej stronie ul. Szaserów. Te ostatnie mogą być zastąpione możliwością zawrotki pod wiaduktem, przed torami z Trasy i na Trasę.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; Od strony Targówka koncepcja przewiduje możliwość zjechania z obwodnicy śródmiejskiej na ulicę Szaserów oraz włączenia się na obwodnicę w stronę Targówka. Brak pełnych relacji skrajnych (np. z tunelu na ulicę Szaserów) wynika z ograniczeń terenowych a także wymagań technicznych, które muszą zostać zachowane w odniesieniu do węzłów drogowych. Dlatego przewidziano takie relacje, które mają większe uzasadnienie na podstawie wielkości potoków ruchu.
57	4.11	Przestrzeń	W ciągu obecnej ulicy Wiatracznej powinna być wąska jezdnia i zdecydowanie więcej miejsca na życie. Trawniki, miejsca postojowe, DDR.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowany przekrój jezdni lokalnych wynika z prognozowanych natężeń ruchu lokalnego, zapewnienia optymalnej obsługi terenów przyległych oraz zapewnienia odpowiednich warunków dla komunikacji publicznej; liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych; zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
58	4.11	Ruch pieszy	Konieczne jest wydłużenie czasu świecenia zielonego światła dla pieszych na przejściach przez ulicę Grochowską po obu stronach ronda Wiatraczna.	uwaga do dalszych analiz	Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych.
58	4.11	Drogi dojazdowe	Konieczne jest wyznaczenie nowych miejsc parkingowych wokół szpitala MON.	uwaga zgodna z zaprezentowaną koncepcją	w rejonie szpitala MON przewidziano miejsca postojowe

58	4.11	inne	Wylot z tunelu powinien być przesunięty bliżej torów kolejowych, poza rejon zabudowany budynkami mieszkalnymi, a wjazd do tunelu od strony Śródmieścia powinien być usytuowany przed skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów.	uwaga częściowo uwzględniona	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; 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).
59	4.11	Przestrzeń	Zdecydowanie powinna znaleźć się zieleni, nowe nasadzenia drzew, o ile to możliwe. MNIEJ INFRASTRUKTURY - WIĘCEJ ZIELENI!!	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
60	4.11	Komunikacja miejska	Jest ok.		
60	4.11	Ruch pieszy	Przydałoby się przejście dla pieszych w ciągu ulicy Paca ze światłami na żądanie.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
60	4.11	Ruch rowerowy	Ok.		
60	4.11	Drogi dojazdowe	Zamiast wyjazdu z obwodnicy w okolicy Chrzanowskiego, zrobiłbym wjazd do tunelu bezpośrednio z Chrzanowskiego, co uspokoiłoby ruch na ulicy Wiatracznej, a pas jezdni Wiatracznej mógłby służyć jako miejsca postojowe.	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na klasę drogi i uwarunkowania terenowe nie ma możliwości włączenia ul. Chrzanowskiego w jezdnie główne obwodnicy.
61	4.11	Komunikacja miejska	Przewidzieć w komunikacji miejskiej PKP Utrata oraz dobudowę zejść na planowany przystanek PKP.	uwaga do dalszych analiz	Zostanie umożliwiona komunikacja piesza terenów Koziej Górki z wiaduktem w ciągu obwodnicy; ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
61	4.11	Drogi dojazdowe	Połączenie obwodnicy śródmiejskiej z terenami pomiędzy torami PKP (Kozia Górka).	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
62	4.11	Komunikacja miejska	Zlokalizowanie przystanku (np. na żądanie) w kierunku Targówka bezpośrednio przy ul. Wiatracznej (okolice ul. Paca - Prochowej).	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
62	4.11	Ruch pieszy	Dodatkowe przejście dla pieszych przez ul. Wiatraczną na wysokości ul. Paca lub Prochowej - dojście do parku Polińskiego dla mieszkańców bloku przy Wiatracznej 15 i dalszych na tej wysokości.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
62	4.11	Ruch rowerowy	Bez uwag.	brak postulatu	
62	4.11	Drogi dojazdowe	Możliwość przejazdu na wprost przez ul. Wiatraczną z ul. Prochowej odcinek południowy w stronę ul. Prochowej - odc. północny.	uwaga nieuwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
62	4.11	Przestrzeń	Ze względu na ciągły brak miejsc postojowych w okolicach ul. Wiatracznej może warto byłoby zamiast dwóch pasów ruchu umożliwić parkowanie na jednym z nich do czasu, kiedy lokalny ruch będzie pozostawał na dotychczasowym poziomie. Ewentualne zlikwidowanie tych miejsc w przyszłości.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych; projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych.
63	4.11	Komunikacja miejska	Bardzo źle; przedłużyć tunel za tory.	uwaga nieuwzględniona	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.
63	4.11	Ruch pieszy	Bardzo źle; za mało przejść i powinien być tunel za tory kolejowe.	uwaga uwzględniona; uwaga nieuwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. 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.
63	4.11	Ruch rowerowy	Bardzo źle; powinien być tunel za tory kolejowe.	uwaga nieuwzględniona	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.

63	4.11	Drogi dojazdowe	Bardzo źle; powinien być tunel za tory kolejowe.	uwaga nieuwzględniona	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.
63	4.11	Ruch rowerowy	Powinien być tunel za tory kolejowe. Jako zarząd wspólnoty mieszkaniowej Chrzanowskiego 2 będziemy używać wszystkich dostępnych środków prawnych i proceduralnych, żeby odrzucić tę koncepcję projektu oraz sam projekt w takiej formie, prezentowaną na konsultacjach. Tunel za tory kolejowe to jedyna możliwa alternatywa dla tej inwestycji. Estakada nie wchodzi w grę	uwaga nieuwzględniona	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.
63	4.11	Przestrzeń	Powinien być tunel za tory kolejowe.	uwaga nieuwzględniona	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.
63	4.11	inne	Jako zarząd wspólnoty mieszkaniowej Chrzanowskiego 2 będziemy używać wszystkich dostępnych środków prawnych i proceduralnych, żeby odrzucić tę koncepcję projektu oraz sam projekt w takiej formie, prezentowaną na konsultacjach. Tunel za tory kolejowe to jedyna możliwa alternatywa dla tej inwestycji. Estakada nie wchodzi w grę	postulat nieuwzględniony	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
64	4.11	Komunikacja miejska	Ok.	brak postulatu	
64	4.11	Ruch pieszy	Absolutnie protestuję przeciwko brakowi przejść dla pieszych przez ul. Wiatraczną w ciągu ulicy Paca i Prochowej. To jest nasza codzienna droga do przedszkoli, żłobka, wkrótce do szkoły, sklepu - odcina nas to od znacznej części naszej dzielnicy.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
64	4.11	Ruch rowerowy	Ok.	brak postulatu	
64	4.11	Drogi dojazdowe	Optimalnie byłoby uniknąć 2-pasmowej ulicy Wiatracznej na powierzchni - skoro tranzyt jest w tunelu, budowanie tak szerokiej drogi lokalnej bardzo negatywnie wpłynie na komfort życia i podróży po dzielnicy. Ulice Paca, Nizinna, Prochowa i Kobielska zostaną upośledzone. Brak jest przejazdów na wprost z tych ulic - to jest bardzo duża niedogodność i zmusza mieszkańców do dużych zmian życia (przedszkole, żłobek, zakupy, CAL - zostajemy odcięci od obecnie wykorzystywanych miejsc). Optimum dla przebiegu drogi to wyjazd z tunelu przed Grenadierów i za torami przy Chrzanowskiego.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprezentowany przekrój jezdni lokalnych wynika z prognozowanych natężeń ruchu lokalnego, zapewnienia optymalnej obsługi terenów przyległych oraz zapewnienia odpowiednich warunków dla komunikacji publicznej; zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; 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; 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).
64	4.11	Drogi dojazdowe	Postuluję umożliwienie dojazdu w ramach połączeń lokalnych dzielnicowych z obszarami rekreacyjnymi na Olszynie Grochowskiej (w tej chwili można tam się dostać jedynie naokoło przez Marsa i Chełmżyńską).	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na charakter terenu i jego przeznaczenie - teren techniczny metra- nie jest uzasadnione zapewnienie łącznicy pomiędzy Kozią Gółą a obwodnicą śródmiejską. Przewiduje się natomiast zapewnienie połączenie pieszego i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie prac projektowych
64	4.11	Drogi dojazdowe	Cd. o ulicy Wiatracznej: Postuluję maksymalne uspokojenie ruchu lokalnego na powierzchni. Spowalniające, przejścia dla pieszych, esowanie przebiegu drogi, sygnalizacja świetlna.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną osygnalizowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
64	4.11	inne	UWAGA DO SPOSOBU REALIZACJI PROJEKTU: Na czas realizacji ew. wykopu pod ulicą Wiatraczną zostanie zamknięty wyjazd ze wschodniej części ul. Paca (ślepa ulica kończąca się przy parku Polińskiego). Ewentualna budowa ulicy łączącej Kobielską z Szaserów przy parku Polińskiego (o ile nie da się tego uniknąć, bo mocno obniży to komfort życia -korzystanie z parku) powinna być maksymalnie uspokojona, czyli nie być prosta - dzięki temu uda się oszczędzić część drzew w tym miejscu. Zostanie tylko tymczasowa ulica, która po zakończeniu inwestycji powinna być otwarta tylko dla mieszkańców, żeby nie tworzyć dodatkowego parkingu dla odwiedzających szpital na Szaserów.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Uwaga dotyczy czasowej organizacji ruchu w trakcie prowadzenia robót. Przedmiotem konsultacji była koncepcja drogi.

65	4.11	Komunikacja miejska	Nie dotyczy.	brak postulatu	
65	4.11	Ruch pieszy	Nie dotyczy	brak postulatu	
65	4.11	Ruch rowerowy	Nie dotyczy.	brak postulatu	
65	4.11	Drogi dojazdowe	Już teraz tworzą się na lokalnych drogach korki. Państwo proponują, że osoby z Targówka z łatwością wjadą również na nie - tworząc dodatkowy ruch do obsługi.	brak postulatu	
65	4.11	Przestrzeń	w okolicy od Dwernickiego do torów nie zarejestrowałem żadnych terenów zielonych oprócz już istniejących - które w Państwa propozycji zostaną jeszcze zredukowane. Co do zasady, budowa obwodnicy nie została dostosowana do obecnie panujących warunków na Grochowie i Trasy Łazienkowskiej. Być może 10-20 lat temu byłoby to uzasadnione. Przedstawiony projekt jest bardzo podobny do zaprezentowanego ostatnio, a nie było zgody dla jego realizacji. Projekt budowy obwodnicy nie uwzględnia olbrzymiego natężenia Trasy Łazienkowskiej, a wcześniej łącznika Ostrobramska. Tam nie ma możliwości rozbudowy. Cały ruch, który nadjedzie z Targówka zatrzyma się na wąskich gardłach Przyczółku Grochowskiego, a dalej na samym moście Łazienkowskim. Korek będzie do torów!!! W odcinku od ronda Wiatraczna do torów szczególnie od ul. Chrzanowskiego powstają tysiące nowych mieszkańców, które będą w odległości kilkunastu metrów od planowanej drogi. Szczególnie dotknięci będą mieszkańcy Wiatracznej w odcinku od Dwernickiego. Tam nie ma nawet ekranów. Do tego trzeba doliczyć spaliny wydobywające się z końca tunelu. Dla mieszkańców Grochowa nie ma żadnych zalet inwestycji. * Ruch do centrum będzie utrudniony, * Hałas * Spaliny - zanieczyszczenie * Ruch lokalny również będzie utrudniony ze względu na fakt, że ludzie z Targówka będą zjeżdżać w rejon ronda Jedyna zaleta - jak zostało przedstawione jest możliwość szybkiego dojazdu na Targówek. Pytanie: ile osób dojeżdża codziennie na Targówek (10% całego ruchu)? W praktyce zalet nie Utrzymać ruch pieszy na rondzie Wiatraczna.	postulat nieuwzględniony	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.
66	4.11	Ruch pieszy		uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	
66	4.11	Przestrzeń	Parking w rejonie ronda Wiatraczna przy budynku Garibaldiiego, propozycje składane od 2006 roku do zarządu Dróg Miejskich (Garibaldiiego 4 od strony Stanów Zjednoczonych i Waszyngtona)	uwaga do dalszych analiz	W przypadku realizacji wariantu z dwupoziomowym skrzyżowaniem na przecięciu z ul. Grenadierów, droga wzdłuż budynku Grenadierów 4 zostanie odsunięta od zabudowy. Liczba miejsc postojowych zależeć będzie od dostępnej przestrzeni.
67	4.11	Drogi dojazdowe	Nie dostatecznie rozwiązana kwestia ochrony przeciw wibracjom na odcinku Szaserów - Chrzanowskiego.	uwaga nieuwzględniona	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.
67	4.11	Przestrzeń	Brak rozwiązanych kwestii miejsc postojowych dla mieszkańców budynków z lat 50-tych. W tej chwili brakuje 250 miejsc parkingowych - budowa parkingów wielopoziomowych na nieużywanym terenie szpitala od strony ulicy Wiatracznej - wydzielenie terenu. Budowa miejsc postojowych pod estakadą. Wjazd od ulicy Chrzanowskiego do tunelu w stronę Śródmieścia.	uwagi do dalszej analizy	Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będą wynikać z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przewidziano miejsca postojowe wzdłuż zachodniej strony szpitala MON. Uwarunkowania wysokościowe (bliskość wylotu z tunelu i wjazd na wiadukt) oraz wymogi bezpieczeństwa ruchu uniemożliwiają bezpośrednie włączenie ul. Chrzanowskiego do jezdni głównych obwodnicy śródmiejskiej.
68	8.11.17	Komunikacja miejska	Prosimy o bezpośredni autobus z osiedla Wilno do Dworca Wschodniego przez Trasę Św.	uwaga do dalszych analiz	Trasy linii autobusowych zostaną ustalone niezależnie przez Zarząd Transportu Miejskiego; trasa obwodnicy zostanie zaprojektowana z zapewnieniem możliwości prowadzenia komunikacji autobusowej.
69	8.11.17	Drogi dojazdowe	Brak oszacowania średniego wydłużenia drogi dojazdowej dla mieszkańców osiedli w związku ze zmianą organizacji ruchu	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	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
69	8.11.17	inne	Należy zwrócić uwagę na mieszkańców w domach przy trasie (szczególnie w miejscach, gdzie trasa biegnie na nasypach)	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	

70	8.11.17	Komunikacja miejska	Przystanki na obwodnicy - przesunąć przystanek narysowany naprzeciw PKP Stalowa (ale bez dostępu na wprost) w lokalizację nad ulicą Solidarności/ Radzywińską - wtedy będzie możliwość przesiadki na autobus w ciągu starej Radzywińskiej, a do PKP Stalowa będzie można dojść <u>wzdłuż Solidarności</u> .	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
70	8.11.17	Ruch pieszy	Brakuje przejść dla pieszych przez ulicę Wiatraczną na skrzyżowaniach z ulicami: Prochową, Michała Pacy, Niziną (skoro tranzyt będzie w tunelu, to przez jezdnię górą można zostawić przejścia). Brak chodnika w ciągu ulicy Chrzanowskiego pod estakadami	uwaga uwzględniona; uwaga nieuwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Pacy, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem i będzie tam też prowadził chodnik. Dodatkowo analizowane będzie przesunięcie przejścia dla pieszych spod estakady w stronę ul. Chrzanowskiego.
70	8.11.17	Ruch rowerowy	Wniosek o rampę rowerową z estakady wschodniej do ulicy Zabranieckiej - umożliwi to skrócenie drogi dla rowerów w relacji Zabraniecka - Wiatraczna. Brak zejść z estakady na wschodnią stronę ulicy Radzywińskiej (Solidarności)	uwaga do dalszych analiz	Na kolejnym etapie prac projektowych (uzyskanie opinii do geometrii) zostanie przeanalizowana możliwość skrócenia drogi rowerowej zapewniającej skomunikowanie z ul. Zabraniecką w kierunku wschodnim. Brak zejścia wynika z bezpośredniej bliskości linii kolejowej biegnącej równoległe do ulicy Solidarności oraz szerokości wiaduktu kolejowego nad tą ulicą, która nie pozwalają na zaprojektowanie chodnika. Chodnik po stronie wschodniej ulicy Radzywińskiej zostanie natomiast zaprojektowany od skrzyżowania ulicy Radzywińskiej z obwodnicą śródmiejską w stronę stacji paliw. W przypadku zejścia z wiaduktu na tzw. Małą Radzywińską, w jego bezpośredniej bliskości przewidziano przejście dla pieszych na drugą stronę drogi.
70	8.11.17	Drogi dojazdowe	Czy będzie relacja lewoskrętu z ulicy Grochowskiej na rondzie Wiatraczna (dzisiaj jest tylko dla autobusów)? Jeżeli nie, wnoszę o nawrotek ze wschodniej na zachodnią jezdnię ulicy Wiatracznej (taka możliwość jest dzisiaj)	uwaga do dalszych analiz	Skręt w lewo będzie zapewniony. Wyznaczenie dodatkowego pasa ruchu będzie warunkowanego dalszymi ustaleniami dotyczącymi konieczności zapewnienia miejsca na inne elementy infrastruktury drogowej, w tym m.in. przystanki tramwajowe o odpowiedniej długości.
70	8.11.17	Przestrzeń	Północna strona ronda Wiatraczna -jezdnię zachodnią ulicy Wiatracznej proponuję odsunąć od budynku (czyli odsunąć na wschód), a jezdnię wschodnią ulicy Wiatracznej przesunąć na zachód. Wniosek o odsunięcie zachodniej jezdni ulicy Wiatracznej od budynku przy <u>skrzyżowaniu z ulicą Dwernickiego</u> .	uwaga częściowo uwzględniona	Zostaną dosunięte w kierunku osi trasy jezdnie ul. Wiatracznej; z uwagi na wylot lokalizacji tunelu bezpośrednio za skrzyżowaniem obwodnicy z ulicami Szaserów/ Dwernickiego nie jest możliwe odsunięcie jezdni zachodniej od budynku.
71	8.11.17	Komunikacja miejska	Brak zdania. Nie otrzymałem takiej informacji	brak postulatu	Na zaprezentowanych rozwiązaniach została przedstawiona lokalizacja przystanków komunikacji publicznej.
71	8.11.17	Drogi dojazdowe	Rozwiązanie zaproponowane w projekcie odetnie sklep Kaufland od komunikacji. Odetnie również ruch lokalny od obwodnicy - tzn. Małą Radzywińską. Proponujemy wykonanie zjazdu z obwodnicy w ulicę Ks. Ziemowita oraz włączenie Małej Radzywińskiej w obwodnicę - pas włączający przy nasypie - wiadukcie - w stronę ronda Wiatraczna. Jeszcze raz: prosimy, wnioskujemy o wykonanie zjazdu z obwodnicy w ulicę Ks. Ziemowita oraz umożliwienie włączenia Małej Radzywińskiej w obwodnicę	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewiduje się możliwości zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita; z uwagi na uwarunkowania terenowe i wysokościowe (konieczność ingerencji w nasypy linii kolejowej) oraz konieczność zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewiduje się włączenia tzw. Małej Radzywińskiej w obwodnicę.
72	8.11.17	Komunikacja miejska	Zbyt daleko są przystanki	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
72	8.11.17	Ruch pieszy	Brak zdania	brak postulatu	
72	8.11.17	Ruch rowerowy	brak zdania	brak postulatu	
72	8.11.17	Drogi dojazdowe	Dojazd do sklepu Kaufland. Bardzo negatywnie oceniam możliwość skomunikowania z obiektem Kaufland, gdzie robię zakupy. Proponuję połączenie obwodnicy z jedną z ulic, np. Ks. Ziemowita lub Birżańską. Ułatwi mi to również dojazd do domu z pracy od strony Traktu Lubelskiego. <u>Mieszkam przy ulicy Siedleckiej</u>	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewiduje się możliwości zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita lub ul. Birżańską.
72	8.11.17	Przestrzeń	brak zdania	brak postulatu	
73	8.11.17	puste	puste	brak postulatu	
74	8.11.17	Komunikacja miejska	Lokalizacja przystanków jest ok. Zalecam rozważenie wprowadzenia linii autobusowej z osiedla Wilno do dw. Wschodniego	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Trasy linii autobusowych zostaną ustalone niezależnie przez Zarząd Transportu Miejskiego; trasa obwodnicy zostanie zaprojektowana z zapewnieniem możliwości prowadzenia komunikacji autobusowej.
74	8.11.17	Ruch pieszy	ok	brak postulatu	
75	8.11.17	Komunikacja miejska	Zbyt mało na całym osiedlu	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Trasy linii autobusowych zostaną ustalone niezależnie przez Zarząd Transportu Miejskiego; trasa obwodnicy zostanie zaprojektowana z zapewnieniem możliwości prowadzenia komunikacji autobusowej.
75	8.11.17	Ruch pieszy	Brak zdania. Jestem zmotoryzowany, nie poruszam się pieszo, jedynie z psem	brak postulatu	

75	8.11.17	Ruch rowerowy	Brak zdania	brak postulatu	
75	8.11.17	Drugi dojazdowe	Nie, zdecydowanie jestem niezadowolony, gdyż przedstawione rozwiązania nie przewidują połączenia mojego osiedla z obwodnicą. Mieszkam na ulicy Chmielniczej i dojazd od pracy i z pracy będzie kosztowało mnie dodatkowe 20 minut bez korków	uwaga niezrozumiała	Brak w Warszawie ul. Chmielniczej
75	8.11.17	Przestrzeń	brak zdania	brak postulatu	
76	8.11.17	Komunikacja miejska	Odległości przystanków zbyt duże, uniemożliwiają dotarcie osobom starszym, stanowi realne zagrożenie w ruchu pieszych do przystanków	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
76	8.11.17	Ruch pieszy	Obwodnica oddziela terytorialnie obszary "po lewej" i "po prawej" stronie obecnej ulicy Naczelnikowskiej	uwaga niezrozumiała	Po zachodniej stronie ul. Naczelnikowskiej znajdują się tereny kolejowe. Sytuacja nie ulegnie zmianie po wybudowaniu obwodnicy śródmiejskiej.
76	8.11.17	Ruch rowerowy	Brak uwag. Trudności ruchu rowerowego są analogiczne do problemów ruchu pieszym.	uwaga nierozumiała	W zaprezentowanych rozwiązaniach przewidziano chodniki i ścieżkę rowerową wzdłuż projektowanych i istniejących ciągów komunikacyjnych.
76	8.11.17	Drugi dojazdowe	Połączenia istniejących ulic z obwodnicą nie mają miejsca w przedstawionej koncepcji. Połączenia zostały wykluczone, należy wprowadzić pasy włączeniowe komunikujące ul. Ziemowita bądź Birżańska z obwodnicą. Rozwiązanie skomunikuje osiedle Szmulowizna z obwodnicą	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewiduje się możliwości zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita lub ul. Birżańska.
77	8.11.17	Drugi dojazdowe	Największa wada projektu to odłączenie Ks. Ziemowita od dojazdu do trasy Świętokrzyskiej	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewiduje się zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita.
78	8.11.17	puste	puste	brak postulatu	
79	8.11.17	inne	1) Jeśli ma to być trasa to najlepiej by skrzyżowanie Al. Stanów Zjednoczonych i Grenadierów było bezkolizyjne (zrobić wiadukt)	uwaga 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).
79	8.11.17	inne	2) Tunel pod rondem Wiatraczna powinien mieć po 3 pasy w każdą stronę	uwaga nieuwzględniona	Liczba pasów ruchu została dostosowana do prognozowanych natężeń ruchu.
79	8.11.17	inne	3) Rondo Wiatraczna powinno być rondem turbinowym	uwaga do dalszych analiz	Szczegółowe rozwiązania dotyczące geometrii i organizacji ruchu zostaną opracowane na późniejszym etapie prac projektowych.
79	8.11.17	inne	4) Trasa ta ma być przedłużeniem trasy Łazienkowskiej, więc warto by było aby ta nowo wybudowana obwodnica miała podobny charakter, czyli bezkolizyjne skrzyżowania i po 3 pasy w każdym kierunku na całej trasie	uwaga nieuwzględniona	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. Trzeci pas w formie buspasa przewidziany został na odcinku od Szaserów/Dwernickiego do skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską. Na pozostałych odcinkach budowa dodatkowego pasa jest albo nieuzasadniona albo istniejące zagospodarowanie terenu ogranicza taką możliwość
80	8.11.17	puste	puste	brak postulatu	
81	8.11.17	Komunikacja miejska	Transport publiczny na obwodnicy śródmiejskiej w ok. Birżańskiej, Księcia Ziemowita, Rybińska. Proszę o uwzględnienie przyst. autobusowych w rejonie ulicy Ks. Ziemowita, Birżańska na trasie Świętokrzyskiej (obwodnicy śródmiejskiej)	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
81	8.11.17	Drugi dojazdowe	Brak możliwości skomunikowania ulicy Ziemowita z łatwym wjazdem na obwodnicę śródmiejską. Powinna być możliwość dojazdu publicznym (przystanki) ??? Dla mieszkańców przy ulicy Ziemowita. Prośba o urządzenie wjazdu bezpośredniego z ulicy Ziemowita - nie można zakorkować nam ulicy Ziemowita z uwagi na brak wjazdu na obwodnicę. Proszę dokonać weryfikacji powstających korków na ulicy Swojska, Janowiecka. Prosimy o rozważenie możliwości wysiedlenia mieszkańców z ulicy Ludwickiej 11, ponieważ jest to budynek w złym stanie technicznym, a nowopowstała droga całkowicie zniszczy stary budynek	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewiduje się możliwości zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita. Budynek zlokalizowany przy ul. Ludwickiej 11 znajduje się poza zakresem obszarem inwestycji.
82	8.11.17	puste	nie mam uwag	brak postulatu	
83	8.11.17	puste	puste	brak postulatu	
84	8.11.17	Ruch pieszy	Zamiast stacji PKP Stalowa - proponowałbym wybudować stację PKP Żaba (za dużą odległość stacji metra Szwedzka od stacji PKP Stalowa). Nie sądzę, aby ludzie przesiadali się na stacji Stalowa skoro mogą to zrobić na stacji Stadion Narodowy	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Inwestorem stacji PKP Stalowa jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

84	8.11.17	Ruch rowerowy	*Brak bezpośredniego połączenia ścieżki rowerowej w okolicach węzła z ulicą Solidarności z dalszą częścią planowanej obwodnicy w kierunku ronda Żaba (trzeba ślimakami zjechać do ulicy Solidarności i z powrotem wjeżdżać pod górę w kierunku ronda Żaba).	uwaga do dalszych analiz	W związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. zmiany rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego oraz zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA. Należy jednak mieć na uwadze, że poprowadzenie ścieżki rowerowej równoległe wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej przez węzeł Radzywińska przy zaprezentowanym w wariantie konsultacyjnym kształcie węzła nie jest technicznie możliwe z uwagi na układ wysokościowy łącznic węzła oraz wymagane normatywne spadki podłużne dla dróg rowerowych
84	8.11.17	Ruch rowerowy	* Brak ścieżki rowerowej wzdłuż obwodnicy od ulicy Siarczanej do ulicy Birżańskiej	uwaga do dalszych analiz	Droga rowerowa wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską do ul. Birżańskiej poprowadzona została wzdłuż ulic: Zabranieckiej, Chemicznej i Birżańskiej w celu zwiększenia dostępności ciągu poprzez jego przybliżenie do zwartej zabudowy mieszkaniowej. Na odcinku od ul. Księcia Ziemowita 2 do ul. Naczelnikowska 44 przewidziano ekran akustyczny pochłaniający i niezbędną do budowy ekranu rezerwę terenu. Ponadto istniejąca zabudowa w tym rejonie wymaga zapewnienia dojazdu od strony projektowanych w ramach inwestycji dróg lokalnych (garaże i wewnętrzny dziedziniec). Dalsze analizy i uzgodnienia z PKP PLK dotyczące odcinka drogi pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska będą miały na celu ustalenie możliwości zwiększenia ingerencji inwestycji drogowej w tereny kolejowe, co dałoby szansę uwzględnienia zgłoszonego postulatu. Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu oraz zapewnienie optymalnych warunków dla pojazdów komunikacji miejskiej nie przewiduje się zmniejszenia szerokości pasów ruchu jezdni głównych obwodnicy, która wynosi 3,5m.
84	8.11.17	Drogi dojazdowe	* Obwodnica za dużym łukiem łączy się z ulicą Radzywińską (niewykorzystany teren)	uwaga do dalszych analiz	W związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. zmiany rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego oraz zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA. Należy jednak mieć na uwadze, że poprowadzenie ścieżki rowerowej równoległe wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej przez węzeł Radzywińska przy zaprezentowanym w wariantie konsultacyjnym kształcie węzła nie jest technicznie możliwe z uwagi na układ wysokościowy łącznic węzła oraz wymagane normatywne spadki podłużne dla dróg rowerowych
84	8.11.17	Drogi dojazdowe	* Ruch od ulicy Solidarności do spalarni śmieci powinien być poprowadzony od skrzyżowania z ulicą Ks. Anny w dół torów kolejowych i pod obwodnicą wzdłuż torów łączyć się z ulicą Zabraniecką w kierunku przeciwnym z ul. Zabranieckiej bezpośredni wjazd na obwodnicę z ominięciem ronda z ul. Rzeczną	uwaga nieuwzględniona	Przeprowadzone analizy i prognozy ruchu oparte o udostępniony model ruchu miasta stołecznego Warszawy nie wskazują na konieczność wykonania przedmiotowej łącznicy. Ponadto przeprowadzona wyprzedzająco diagnoza nie wskazuje na konieczność wykonania łącznicy. Ze względu na geometrię estakady nad układami torowymi nad Kozią Górką wynikającą z zapewnienia skrajni kolejowej długość pochylni dla ścieżki rowerowej byłaby porównywalna z zaprojektowaną długością ścieżki rowerowej. W związku z powyższym budowa niezależnej pochylni jest nieuzasadniona.
84	8.11.17	Przestrzeń	Co się stanie z rodzinnymi ogrodami działkowymi przy ul. Pratulńskiej	brak postulatu	Teren zostanie częściowo przejęty pod budowę drogi
85	8.11.17	Komunikacja miejska	Odpowiednia	brak postulatu	
85	8.11.17	Ruch pieszy	Kładka przez ulicę Radzywińską powinna być w formie łagodnej pochylni (ponad ulicą osiedlową, torami i szeroką Radzywińską). Powinny być również windy dla niepełnosprawnych. Zejścia dla pieszych z wiaduktu obwodnicy po obydwu stronach ul. Radzywińskiej (nowej - szerokiej)	uwaga do dalszych analiz	Ruch pieszy i rowerowy poprowadzony jest wiaduktem nad ul. Radzywińską wzdłuż jezdni głównych obwodnicy; możliwość uwzględnienia zgłoszonego postulatu będzie przedmiotem dalszych uzgodnień m.in. z Pełnomocnikiem Prezydenta m.st. Warszawy ds. dostępności.
85	8.11.17	Ruch rowerowy	Wzdłuż chodników powinny być ścieżki rowerowe obowiązkowo	uwaga do dalszych analiz	Koncepcja zakłada budowę obustronnych ścieżek rowerowych od al. Stanów Zjednoczonych do rejonu ul. Chrzanowskiego oraz jednostronnej ścieżki rowerowej na pozostałym odcinku obwodnicy; przedstawione rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wyklucza się ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.
85	8.11.17	Drogi dojazdowe	odpowiednie	brak postulatu	

85	8.11.17	Przeźstrzeń	Od ulicy Rybieńskiej do ulicy Birżańskiej powinny być wybudowane wysokie ekrany zaoblone dodatkowo nad obwodnicą w celu dodatkowego wytłumienia hałasu. Najwyższa kamienica ma wysokość 10 metrów (3 wysokie piętra)	uwaga do dalszych analiz	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. Lokalizacja i rodzaj ewentualnych zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
86	8.11.17	Komunikacja miejska	Brak połączenia Dworzec Wschodni - Utrata	uwaga do dalszych analiz	Trasę linii autobusowych będzie wytyczał Zarząd Transportu Miejskiego.
86	8.11.17	Ruch pieszy	Sygnalizacje świetlne + pasy	uwaga niezrozumiała	brak wskazania lokalizacji
86	8.11.17	Ruch rowerowy	dobry	brak postulatu	
86	8.11.17	Drogi dojazdowe	Nie jestem zadowolona z drogi dojazdowej, ponieważ zagłusza spokój i mir domowy	uwaga niezrozumiała	brak wskazania lokalizacji
86	8.11.17	Przeźstrzeń	zieleni, ławki, stacje roweru miejskiego	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
87	8.11.17	Ruch pieszy	Ścieżki rowerowe wraz z chodnikami	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Koncepcja zakłada budowę chodników i ścieżek rowerowych.
87	8.11.17	Przeźstrzeń	Estakada mogłaby wznosić się ponad budynkami (dla dostępu światła i przestrzeni) lub niezbędne są ekrany nieprzepuszczające hałasu w kierunku górnym. Bardzo oczekiwane są spore obszary zieleni - trawniki, klomby kwiatowe, krzewy ozdobne, a nawet oczka wodne	uwaga do dalszych analiz	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. Lokalizacja i rodzaj ewentualnych zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zakres projektu zieleni będzie również wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
88	8.11.17	Komunikacja miejska	ok	brak postulatu	
88	8.11.17	Ruch pieszy	ok	brak postulatu	
88	8.11.17	Ruch rowerowy	Do przeanalizowania	brak postulatu	
88	8.11.17	Drogi dojazdowe	Czekam na projekt budowlany	brak postulatu	
88	8.11.17	Przeźstrzeń	Czekam na projekt budowlany	brak postulatu	
92	8.11.17	Komunikacja miejska	Brak połączenia Utraty z Dworcem Wschodnim	uwaga do dalszych analiz	Przebieg linii autobusowych będzie ustalany przez Zarząd Transportu Miejskiego
92	8.11.17	Ruch pieszy	Dobrze. Bezpieczne przejście dla pieszych włącznie z sygnalizacją świetlną :)	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	
92	8.11.17	Ruch rowerowy	Nie wypowiem się, ponieważ musiałabym użyć niecenzuralnego słownika	brak postulatu	
92	8.11.17	Drogi dojazdowe	Mam nadzieję, że w ulica Ludwicka będzie drogą utwardzoną	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Ul. Ludwicka nie zostanie przebudowana w ramach budowy obwodnicy; zostanie ona podłączona do przebudowanej ul. Niesulickiej.
92	8.11.17	Przeźstrzeń	Zieleni, ławki, park (rozbudowa) przestrzeni zielonej róg Ks. Anny z Ludwicką	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.

93	8.11.17	Drogi dojazdowe	Ulica Ks. Ziemowita powinna być skomunikowana z Trasą Świętokrzyską oraz projektowaną obwodnicą. Jej odcięcie od projektowanych tras jest bez sensu	uwaga do dalszych analiz	Na dalszym etapie prac projektowych analizowana będzie możliwość ewentualnego połączenia ul. Zabranieckiej z obwodnicą jako czwartego wlotu na skrzyżowaniu z Trasą Świętokrzyską; z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewiduje się skomunikowania bezpośredniego obwodnicy z ul. Ks. Ziemowita.
94	8.11.17	Komunikacja miejska	Zawsze były problemy z dojazdem w należytym opracowaniu - i wykonaniu (autobus 170, 176)	brak postulatu	
94	8.11.17	Ruch pieszy	Zostawiam dla fachowców, na pewno nie skrzywdzą pieszych	brak postulatu	
94	8.11.17	Ruch rowerowy	Nie wnikam, na rowerze nie jeżdżę, ale życzę dobrych rozwiązań	brak postulatu	
94	8.11.17	Przestrzeń	Oczywiście - miejsca dla wszystkich wymienionych (w pytaniu) - udogodnień	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	
95	8.11.17	puste	puste	brak postulatu	
96	8.11.17	Ruch pieszy	1) druga plansza: za Kauflandem brak jednego przejścia dla pieszych przy przystanku autobusowym ul. Ks. Ziemowita	uwaga uwzględniona	Zostanie zaprojektowane przejście dla pieszych.
96	8.11.17	Ruch pieszy	2) Utworzyć po południowej stronie ul. Radzywińskiej chodnik na wysokości dzisiejszych zakładów i stacji paliwowej Statoil	uwaga uwzględniona	Zostanie zaprojektowany chodnik.
96	8.11.17	Ruch pieszy	3) Umożliwić dogodne dojścia w uzgodnieniu z PKP do stacji Stalowa	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Zostało zapewnione skomunikowanie piesze obwodnicy z projektowaną przez PKP stacją Stalowa.
96	8.11.17	Drogi dojazdowe	Według mnie dosyć dużym utrudnieniem będzie dla mieszkańców z Targówka Fabrycznego jechanie naokoło aby wjechać w Trasę Świętokrzyską już istniejącą. Naokoło w porozumieniu przejechanie ulic Księcia Ziemowita, potem Księżnej Anny, na koniec ul. Naczelnikowskiej i skreślenia w lewo.	uwaga do dalszych analiz	Na dalszym etapie prac projektowych analizowana będzie możliwość ewentualnego połączenia ul. Zabranieckiej z obwodnicą jako czwartego wlotu na skrzyżowaniu z Trasą Świętokrzyską;
96	8.11.17	Przestrzeń	Stacja roweru miejskiego powinna zostać zlokalizowana przy planowanym Domu Kultury Siarczana/Centrum Aktywności Siarczana.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
97	8.11.17	Ruch pieszy	Windy przy kładce nad ul. Radzywińską dla osób starszych i matek z wózkami	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania będą opiniowane przez Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. dostępności na dalszym etapie prac nad projektem
98	8.11.17	Ruch pieszy	Łącznik północny ze stacji PKP Stadion na ul. Pratulińską	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna konieczność budowy północnego łącznika ze stacji Stalowa do ul. Paulińskiej zostanie przeanalizowana na dalszym etapie prac projektowych.
98	8.11.17	Ruch rowerowy	Dużo stacji Veturilo.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
99	8.11.17	Ruch rowerowy	Dużo stacji Veturilo.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
100	8.11.17	puste	puste	brak postulatu	
101	14.11	Komunikacja miejska	Jestem za pozostawieniem lokalizacji przystanków autobusowych na al. Stanów Zjednoczonych	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Zaprezentowane rozwiązania zachowują przystanki autobusowe w dotychczasowych lokalizacjach w al. Stanów Zjednoczonych.
101	14.11	Ruch pieszy	Bez zmian	brak postulatu	
101	14.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe powinny być bezkolizyjne (nie przecinały drogi dla pieszych)	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wyklucza się korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
101	14.11	Drogi dojazdowe	Wjazd do tunelu powinien zaczynać się za wiaduktem przy ul. Kinowej	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Uwaga poza zakresem obszary inwestycji.
101	14.11	Przestrzeń	Ławki, ławki, ławki	uwaga do dalszych analiz	Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
102	14.11	Komunikacja miejska	do przyjęcia	brak postulatu	

102	14.11	Ruch pieszy	Na odcinku drogi pomiędzy ul. Grenadierów a rondem Wiatraczna kładka dla pieszych	uwaga nieuwzględniona	Zostały zaprojektowane przejścia dla pieszych w rejonie Grenadierów i ronda Wiatraczna; lokalizacja kładki dla pieszych jest utrudniona z uwagi na istniejące zagospodarowanie.
102	14.11	Ruch rowerowy	Proponowane rozwiązania do przyjęcia	brak postulatu	
102	14.11	Drogi dojazdowe	Są zbyt wąskie, aby można je było przebudować.	uwaga niezrozumiała	
102	14.11	Przestrzeń	Wjazd do tunelu powinien być przed skrzyżowaniem Grenadierów z aleją Stanów Zjednoczonych.	uwaga 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).
103	14.11	Komunikacja miejska	Nie mam uwag do komunikacji miejskiej. B. dobry pomysł z przystankiem PKP Wiatraczna, ale uwaga przystanek PKP powinien pod względem architektury nawiązywać do przystanków PKP na linii otwockiej	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Inwestorem stacji PKP Wiatraczna jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
103	14.11	Ruch rowerowy	nie mam uwag	brak postulatu	
103	14.11	Drogi dojazdowe	W chwili obecnej na ul. Grenadierów w godz. szczytu są korki przy skrzyżowaniu z al. Stanów Zjednoczonych. Bardzo ważne jest, aby tunel - wjazd do tunelu w kierunku ronda Wiatraczna - znajdował się przed ul. Grenadierów w al. Stanów Zjednoczonych.	uwaga 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).
104	14.11	Inne	Moja propozycja zmian jest taka, że zakończenie tunelu powinno kończyć się za torami, a nie na wysokości ul. Szaserów. Dot. p.1,2,3,4 i 5	uwaga nieuwzględniona	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.
105	14.11	Komunikacja miejska	Ilość przystanków i lokalizacja wydaje się być wystarczająca i jest lepsza niż dotychczas	brak postulatu	
105	14.11	Ruch pieszy	Nie widziałem na przedstawionych wizualizacjach projektów zabezpieczenia chodników przed jezdniami, a takie by się przydały, szczególnie w rejonie ulicy Szaserów - Chrzanowskiego. Brak przejść przez ul. Wiatraczną na Prochowej i Paca.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową. Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
105	14.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe wydają się ok. Mam nadzieję, że nawierzchnia będzie asfaltowa, a skrzyżowania z ruchem pieszym i samochodowym będą bezkolizyjne	uwaga częściowo uwzględniona	przejazdy na skrzyżowaniach zostaną osygnalizowane a ścieżki rowerowe wykonane w nawierzchni asfaltowej. Nie przewiduje się wykonania dwupoziomowych skrzyżowań drogi ze ścieżka rowerowa.
105	14.11	Przestrzeń	Drogi dojazdowe są zachowane jak dotychczas. Na skrzyżowaniu ulic Kobielskiej i Wiatraczna oraz Dwernickiego, Szaserów i Wiatraczna musi być sygnalizacja świetlna	uwaga uwzględniona	Rozwiązania te będą ujęte w projekcie stałej organizacji ruchu, który powstanie na dalszym etapie prac projektowych.
106	14.11	Ruch pieszy	Moim zdaniem tunel pod ul. Wiatraczna powinien kończyć się za torami na terenie kolejowym - takie rozwiązanie odciąża ruch pieszych i pozostawia aktualną kameralną atmosferę na odcinku Szaserów - Chrzanowskiego -Makowska	uwaga nieuwzględniona	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.
106	14.11	Ruch rowerowy	Tunel pod torami zabezpiecza również ruch rowerowy - rekreację, która aktualnie jest możliwa na terenie, który znajduje się pomiędzy osiedlem Praha a szpitalem Szaserów.	uwaga nieuwzględniona	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.
106	14.11	Przestrzeń	Rozwiązanie z tunelem pod torami daje możliwość zachowania kameralnego charakteru okolicy - należy zauważyć, że aktualnie proponowane rozwiązanie z wylotem na Szaserów oddziałuje na otulinę szpitala na Szaserów, jak również pobliski Park Polińskiego.	uwaga nieuwzględniona	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.
107	14.11	Ruch pieszy	Jak najwięcej zieleni w okolicach obwodnicy. Tunel powinien się zaczynać przed ulicą Grenadierów.	uwaga uwzględniona	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 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).

107	14.11	Przestrzeń	Jak najwięcej zieleni w okolicach obwodnicy. Tunel powinien się zaczynać przed ulicą Grenadierów.	uwaga uwzględniona	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. 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).
108	14.11	Ruch pieszy	Ogólnie projekt oceniam pozytywnie	brak postulatu	
108	14.11	Ruch rowerowy	nie mam uwag	brak postulatu	
108	14.11	Drogi dojazdowe	nie mam uwag	brak postulatu	
108	14.11	Przestrzeń	nie mam uwag	brak postulatu	
109	14.11	Komunikacja miejska	Warto pomyśleć o trasie tramwaju wzdłuż planowanej obwodnicy od ronda Wiatraczna na północ	uwaga nieuwzględniona	Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy. Uwzględnienie jej w rozwiązaniach projektowych obwodnicy skutkowałoby zwiększeniem zajętości terenu na cele drogowe, co biorąc pod uwagę brak planów budowy trasy nie jest uzasadnione. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwia w przyszłości ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej
109	14.11	Ruch pieszy	ok	brak postulatu	
109	14.11	Ruch rowerowy	Ścieżka rowerowa np.. Waszyngtona jak najszybciej	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	
109	14.11	Drogi dojazdowe	* Skrzyżowanie Stanów Zjednoczonych z Grenadierów powinno być bezkolizyjne (obwodnica w wykopie) z utrzymaniem przejścia dla pieszych * Skrzyżowanie Wiatracznej z Kobielską należy utrzymać możliwość przejazdu Kobielską z jednej strony Wiatracznej na drugą	uwaga 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). Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
109	14.11	Przestrzeń	Rondo Wiatraczna - ulica Wiatraczna przed rondem rozdziela się na 2 pasy wyginając trójkąt między jezdniami - zrezygnować z zabudowy w "trójkącie" i połączyć jezdnie ze sobą, łącząc obecnie wycięta przestrzeń terenami przy Galerii Grochów.	uwaga uwzględniona	Jezdnie ul. Wiatracznej w rejonie ronda Wiatraczna zostaną do siebie zbliżone.
110	14.11	Ruch pieszy	Oceniam pozytywnie	brak postulatu	
110	14.11	Ruch rowerowy	ok	brak postulatu	
110	14.11	Drogi dojazdowe	Tunel zaczynający się od ulicy Grenadierów!!!	uwaga 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).
110	14.11	Przestrzeń	Więcej ławek! Ścieżki rowerowe niech nie kolidują z chodnikami. Tereny zielone - klomby. Więcej krótkoterminowych miejsc postojowych dla samochodów. Potrzebny parking podziemny lub naziemny.	uwaga przekaza do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UIM st. Warszawy.
111	14.11	Komunikacja miejska	Oceniam pozytywnie	brak postulatu	
111	14.11	Ruch pieszy	Oceniam pozytywnie	brak postulatu	
111	14.11	Ruch rowerowy	Żeby ścieżki rowerowe nie kolidowały z ruchem pieszych.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	rozwiązania dla ruchu rowerowego nie przewidują ciągów pieszo-rowerowych. Ruch pieszy i rowerowy jest rozdzielony na drogi rowerowe i chodniki.
111	14.11	Drogi dojazdowe	Tunel od ulicy Grenadierów, żeby się zaczynał! Parking podziemny, naziemny dla samochodów	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). Liczba i lokalizacja miejsc parkingowych będzie wynikała z dalszych prac nad projektem drogi.
111	14.11	Przestrzeń	Więcej ławek dla pieszych! Klomby na terenach zielonych!	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UIM st. Warszawy.
112	14.11	Ruch pieszy	Doprowadzić do porządku ulicę Grenadierów.	uwaga niezrozumiała	

112	14.11	Drogi dojazdowe	Proponowany przez mieszkańców inny początek, tzn. przy ulicy Grenadierów jest wg mnie korzystniejszy, bo nie doprowadzi do korków.	uwaga 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).
112	14.11	Przestrzeń	Potrzebne miejsca postojowe, należy wybudować konieczne parkingi podziemne!!! ławki, tereny zielone, klomby kwiatowe	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
113	14.11	Komunikacja miejska	Położenie przystanków jest ok. Niezbyt daleko od skrzyżowań. Jedyne minus - przystanki w okolicy ulicy Radzywińskiej (zupełnie nie rozumiem ich lokalizacji)	uwaga do dalszej analizy	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
113	14.11	Ruch pieszy	Więcej przejść dla pieszych na ulicy Wiatracznej. Nad tunelem, pod wiaduktami (nasypami) przejścia aktywne - brak sygnalizacji.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
113	14.11	Ruch rowerowy	Duży - "odklejenie" ścieżki od trasy między trasą Świętokrzyską a ulicą Birzańską. Jednostronna ścieżka zniechęci do jej używania.	uwaga do dalszych analiz	Droga rowerowa wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską do ul. Birżańskiej poprowadzona została wzdłuż ulic: Zabranieckiej, Chemicznej i Birżańskiej w celu zwiększenia dostępności ciągu poprzez jego przybliżenie do zwartej zabudowy mieszkaniowej. Na odcinku od ul. Księcia Ziemowita 2 do ul. Naczelnikowska 44 przewidziano ekran akustyczny pochłaniający i niezbędną do budowy ekranu rezerwę terenu. Ponadto istniejąca zabudowa w tym rejonie wymaga zapewnienia dojazdu od strony projektowanych w ramach inwestycji dróg lokalnych (garaże i wewnętrzny dziedziniec).. Dalsze analizy i uzgodnienia z PKP PLK dotyczące odcinka drogi pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska będą miały na celu ustalenie możliwości zwiększenia ingerencji inwestycji drogowej w tereny kolejowe, co dałoby szansę uwzględnienia zgłoszonego postulatu. Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu oraz zapewnienie optymalnych warunków dla pojazdów komunikacji miejskiej nie przewiduje się zmniejszenia szerokości pasów ruchu jezdni głównych obwodnicy, która wynosi 3,5m.
113	14.11	Drogi dojazdowe	Bezkolizyjny ciąg główny; należy kosztem mniejszej ilości połączeń, to jest docelowa obwodnica Śródmieścia oraz 1. i jedyne połączenie Pragi Półd. z Targówkiem	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).
113	14.11	Przestrzeń	Konstrukcja tunelu musi uwzględniać możliwość posadzenia drzew na górze; dużo zieleni i otwartej przestrzeni zniechęcająca bezdomnych do spędzania tam czasu.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UIM st. Warszawy.
114	14.11	Komunikacja miejska	Powinny być możliwie małe odległości przy przystankach.	uwaga niezrozumiała	
114	14.11	Ruch pieszy	Fatalnie - pomysł likwidacji przejść dla pieszych przez ulicę Wiatraczną to skandal.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
114	14.11	Ruch rowerowy	DDR po obu stronach nad torami kolejowym.	uwaga nieuwzględniona	Koncepcja zakłada budowę obustronnych ścieżek rowerowych od. al. Stanów Zjednoczonych do rejonu ul. Chrzanowskiego oraz jednostronnej ścieżki rowerowej na pozostałym odcinku obwodnicy; przedstawione rozwiązania umożliwiają poprowadzenia wzdłuż obwodnicy ruchu rowerowego; dalsza rozbudowa prowadziłaby do zwiększonej ingerencji w tereny sąsiednie i zbliżyła rozwiązania drogowe do istniejącej zabudowy.
114	14.11	Drogi dojazdowe	Konieczny skręt w prawo z Ostrobramskiej na OŚ.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Teren znajduje się poza granicami inwestycji, która była przedmiotem konsultacji.
114	14.11	Przestrzeń	Zapytajcie rad osiedli (samorządów mieszkańców)	uwaga niezrozumiała	Każdy mógł wziąć udział w konsultacjach społecznych.
115	14.11	Komunikacja miejska	Aby obwodnica nie zablokowała korkami Pragi Południe należałoby przed jej uruchomieniem poprowadzić linię metra z Targówka przez Wiatraczną do centrum. Otworzyłoby to ruch lokalny i zmniejszyło notoryczny ruch z Targówka.	uwaga nieuwzględniona	Obowiązująca Wieloletnia Prognoza Finansowa m.st. Warszawy nie przewiduje realizacji inwestycji w tym samym terminie.
115	14.11	Ruch pieszy	Po przeniesieniu ruchu lokalnego z Wiatracznej na mniejsze uliczki osiedlowe oraz zajęcie miejsc na chodnikach przez samochody, dla których będzie zbyt mało miejsc postojowych znacznie utrudni ruch pieszy, szczególnie w obrębie osiedli starych kamienic.	uwaga niezrozumiała	Przedstawiona koncepcja przewiduje zachowanie ul. Wiatracznej dla ruchu lokalnego oraz dodatkowo poszerzenie drogi do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu w każdym kierunku.

115	14.11	Ruch rowerowy	Ograniczone możliwości przejazdu wschód - zachód prostopadle do obwodnicy.	uwaga uwzględniona	Zakłada się maksymalne zapewnienie możliwości przejazdu rowerem z uwzględnieniem możliwości terenowych i bezpieczeństwa ruchu. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
115	14.11	Drogi dojazdowe	Kolizyjne połączenie przy ul. Grenadierów utrudni włączenie się do ruchu mieszkańcom Grochowa, Gocławia. Obecne rozwiązanie sprowadza 2 pasy obwodnicy + 2 pasy ruchu lokalnego do jednego pasa przy Przyczółku Grochowskim. Takie rozwiązanie spowoduje gigantyczne korki w godzinach szczytu (czy tylko?).	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). Rejon Przyczółka Grochowskiego znajduje się poza granicami opracowania projektowego dla obwodnicy <u>śródmiejskiej</u> .
116	14.11	Ruch pieszy	Rejon Rondo/Szaserów: przejść dla pieszych zdecydowanie za mało. Jedno przy Kobielskiej nie wystarczy. Powinno być przy Paca i innych przecznicach. W tej okolicy mieszka dużo starszych osób, dla których dochodzenie do przejścia jest sporym wysiłkiem. Przy Rondzie Wiatraczna jest dużo punktów usługowych, od których mieszkańcy będą odcięci. Przy tak znikomej ilości przejść dla pieszych część osób na pewno będzie przechodzić w niedozwolonym miejscu - to <u>stwarza zagrożenie</u> .	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
116	14.11	Drogi dojazdowe	Fatalne rozwiązanie. Jadąc od Siennickiej do Kwatery Głównej musiałbym jechać przez Rondo Wiatraczna. Droga powrotna jest jeszcze bardziej skomplikowana. To powoduje, że każdy będzie musiał jechać przez ul. Wiatraczną - to generuje niepotrzebny ruch. W tym układzie cały kwartał jest odcięty od reszty dzielnicy. Cały ruch lokalny będzie musiał przemieszczać się ul. Wiatraczną i Rondem Wiatraczna. To będzie generowało korki i niebezpieczeństwo wypadków. Szaserów też będzie zapchane.	uwaga uwzględniona	Zapewniona zostanie możliwość przejazdu na wprost ulicą Kobielską, przez co dojazd do ul. Kwatery Głównej odbywał się będzie tak jak obecnie
116	14.11	Przestrzeń	Jak najwięcej zieleni. Szczególnie przy Rondzie Wiatraczna i dużo ławek dla seniorów.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro <u>Architektury i Planowania Przestrzennego UJM st. Warszawy</u> .
117	14.11	Komunikacja miejska	Brak przystanków na żądanie między Paca a Prochową na ul. Wiatracznej. Teraz są i wiele osób z nich korzysta. <u>Brak przystanków na wysokości ul. Chrzanowskiego.</u>	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem <u>Transportu Miejskiego</u> .
117	14.11	Ruch pieszy	Brak przejścia dla pieszych przy Paca, Prochowej i Chrzanowskiego. Teraz są tam przejścia, a ulica służy dzielnicy, nie tranzytowi. Ludzie korzystają z infrastruktury po obu stronach Wiatracznej. Przy ul. Paca jest szkoła i centrum integracja lokalnej dla emerytów.	uwaga uwzględniona; uwaga nieuwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
117	14.11	Drogi dojazdowe	Przejazdy przez Wiatraczną należy utrzymać. Ta droga służy społeczności lokalnej. Grochów się zmienia w dzielnicę mieszkaniową. Coraz więcej mieszkań się buduje. Brak przejazdów robi <u>dwie dzielnice z jednej</u> .	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
118	14.11	Przestrzeń	Na projektach nie uwzględniono ogrodów działkowych przy węźle Radzywińska.	uwaga niezrozumiała	Ogrody działkowe nie są elementem koncepcji drogi. Część terenu ogrodów działkowych "Pratulińska" ma zająć <u>projektowany węzeł obwodnicy z ul. Radzywińska</u> .
119	14.11	Komunikacja miejska	Przed wszystkim brakuje uprzywilejowania transportu publicznego - czyli bus pasów oraz brak linii tramwajowej wzdłuż trasy i potem nad wiaduktem nad torami. Taka linia łączyłaby się z tramwajem przy Trasie Świętokrzyskiej i szła od Wiatracznej.	uwaga do dalszej analizy	Możliwość wyznaczenia buspasów będzie analizowana w ramach projektu stałej organizacji ruchu, czyli na dalszym etapie prac projektowych. Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.
119	14.11	Ruch pieszy	Potrzebne jest przejście na powierzchni pomiędzy Wiatraczną a Grenadierów. Potrzebne są 3 przejścia na wysokości Prochowej, Paca, Chrzanowskiego. Chodniki wzdłuż ul. Wiatracznej powinny być szerokie, tak samo przy St. Zjednoczonych.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
119	14.11	Ruch rowerowy	Na wysokości Chrzanowskiego powinno być przejście dla pieszych + ścieżka rowerowa umożliwiające przejście ulicy. Stacja roweru miejskiego przy r. Wiatraczna po stronie wschodniej i zachodniej.	uwaga częściowo uwzględniona	Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
119	14.11	Drogi dojazdowe	Powinna zostać zachowana ciągłość Kobielskiej i Paca. Przy Wiatracznej trzeba zbliżyć do siebie jezdnie ulicy Wiatracznej, tak aby nie tworzyły charakterystycznego trójkąta - wyspy. Na Stanów Zjednoczonych dobrze by było zważyć jezdnię na górze do jednego pasa	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Jezdnie ul. Wiatracznej po północnej stronie ronda Wiatraczna będą odsunięte od budynków i do siebie zbliżone. Uwaga dotycząca al. Stanów Zjednoczonych: niezrozumiała.

119	14.11	Przestrzeń	Zieleń wszędzie wzdłuż trasy ze szczególny uwzględnieniem ulicy Wiatracznej	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UJM st. Warszawy.
119	14.11	Inne	Przekrój trasy na wiadukcie powinien wyglądać tak: w zależności od szerokości 1-2 pasy dla samochodów, buspas, tramwaj	uwaga nieuwzględniona	Budowa trasy tramwajowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej nie jest uzasadniona. Niemniej jednak przyjęta konstrukcja tunelu drogowego umożliwia w przyszłości ewentualne zaprojektowanie nowej linii tramwajowej. st przewidziana w żadnych obowiązujących dokumentach planistycznych m.st. Warszawy.
120	14.11	Drogi dojazdowe	Tunel powinien zostać wydłużony do ul. Grenadierów, ponieważ będzie generował duże korki w okolicy. Już teraz to skrzyżowanie Stanów Zjednoczonych i Grenadierów jest trudno przejezdne w godzinach szczytu.	uwaga 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).
121	14.11	Komunikacja miejska	Pozytywnie, ale uwaga do PKP - bardzo dobry pomysł z przystankiem PKP przy ulicy Wiatracznej. Należy dopilnować, aby wystrój architektoniczny nawiązywał do wyglądu przystanków PKP linii otwockiej.	uwaga poza zakresem konsultacji	Inwestorem stacji PKP Wiatraczna jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
121	14.11	Ruch pieszzy	Bardzo ważne przejścia dla pieszych na rondzie Wiatraczna.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	
121	14.11	Drogi dojazdowe	Bardzo ważne, aby wjazd do tunelu w al. Stanów Zjednoczonych w kierunku ronda Wiatraczna był przed ul. Grenadierów - na tej ulicy już teraz są korki przy dojeździe do al. Stanów Zjednoczonych.	uwaga 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).
121	14.11	Przestrzeń	Na samym rondzie Wiatraczna potrzeba zaprojektowania ciekawej zieleni (<u>może fontanna</u>).	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UJM st. Warszawy.
122	14.11	Ruch rowerowy	Proponuję wyprostowanie drogi rowerowej przez zjazd w ul. Radzywińską tak, aby nie odchodziła łukiem od planowanej trasy obwodnicy	uwaga do dalszych analiz	Przedstawione rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
122	14.11	Drogi dojazdowe	* Tunel powinien zostać wydłużony przed ulicą Grenadierów, ponieważ będzie to pierwsze skrzyżowanie ze światłami od Pomnika Lotnika * Zjazd z obwodnicy w ulicę Radzywińską powinien być bezkolizyjny	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). Realizacja dodatkowych łącznic na węźle z ul. Radzywińską spowoduje znaczną ingerencję w istniejącą zabudowę oraz istniejący układ drogowy. Ze względu na wymogi obowiązujących przepisów, łącznice typu bezpośredniego nie powinny być stosowane na terenach miejskich.
123	14.11	Komunikacja miejska	Wszystko jest ok	brak postulatu	
123	14.11	Ruch pieszzy	W porządku. Ilość przejść wydaje się być wystarczająca.	brak postulatu	
123	14.11	Ruch rowerowy	Jest ok	brak postulatu	
123	14.11	Drogi dojazdowe	Chyba w porządku. Wyjazd z tunelu w okolicy Szaserów może być głośny :(	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; 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. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

123	14.11	Przestrzeń	Wszystkie wymienione (zielen, ławki, miejsca postojowe, stacje roweru miejskiego), w zależności od zbadanych potrzeb. Niestety, mieszkam w dalszej okolicy od obwodnicy i trudno mi wskazać odpowiednie miejsca.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
124	14.11	Drogi dojazdowe	Zaproponowałbym wjazd do tunelu usytuować przed ulicą Grenadierów - najlepiej w okolicy zjazdu z Trasy Łazienkowskiej w al. Stanów Zjednoczonych.	uwaga 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).
125	14.11	Drogi dojazdowe	Wjazd do tunelu pod rondem Wiatraczna powinien zaczynać się wcześniej, przed ul. Grenadierów.	uwaga 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).
126	14.11	Ruch pieszy	Warto pomyśleć o przejściu dla pieszych zlokalizowanym przy ul. Chrzanowskiego.	uwaga uwzględniona	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.
126	14.11	Przestrzeń	ławki, zielen, stacja rowerów	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
126	14.11	Inne	Tunel przy Grenadierów powinien zacząć się przed skrzyżowaniem Stanów Zjednoczonych z Grenadierów.	uwaga 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).
127	14.11	Komunikacja miejska	Myślę, że tak.	brak postulatu	
127	14.11	Ruch pieszy	Może być.	brak postulatu	
127	14.11	Ruch rowerowy	Nie mam uwag - nie jeżdżę na rowerze.	brak postulatu	
127	14.11	Drogi dojazdowe	Tunel zdecydowanie powinien rozpoczynać się przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów. Grenadierów w obecnym wariantcie stanie się ulicą zbyt obciążoną. Już w tej chwili przepustowość Grenadierów jest niedostateczna, a przy planowanym wariantcie wjazd od strony Majdańskiej stanie się praktycznie niemożliwy. Samochody oczekujące na wjazd do tunelu będą emitować spaliny, co dodatkowo spowoduje pogorszenie jakości powietrza w okolicach ulic Majdańska, Stocka, Kruszewskiego, Czapelska i Krypska, Białowieska. Dodatkowym obciążeniem z tytułu ruchu przez ul. Grenadierów będzie hałas emitowany przez oczekujące na światło samochody. Ul. Grenadierów jest za wąska na proponowane rozwiązanie. Należy myśleć przyszłościowo, a nie na <u>teraz i jak najtaniej</u> , a wiadomo że ilość samochodów przybywa. Podsumowując postuluję o zmianę koncepcji i zaprojektowanie tunelu przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów.	uwaga 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).
127	14.11	Przestrzeń	Jak najwięcej zieleni i różnych nasadzeń. Rondo Wiatraczna powinno być zagospodarowane zielenią, dużo drzew liściastych, aby pochłaniały dwutlenek węgla.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.

128	14.11	Komunikacja miejska	Należy zaprojektować zatoki autobusowe poprzez wydzielenie je z jezdni, odpowiednio w tym miejscu poszerzonych i wyprofilowaniu pasów ruchu. W szczególności dotyczy przystanków w ciągu Wiatracznej w kierunku ptd. Przed Grochowską i za Szaserów oraz al. Stanów Zjednoczonych w kierunku ronda. Projektować zatoki autobusowe na estakadzie nad koleją.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania w zakresie geometrii drogi dotyczące m.in. projektu przystanków autobusowych będą przedmiotem dalszych prac projektowych.
128	14.11	Ruch pieszy	Dodać przejście przy Kobielskiej, gdzie powinno być pełne skrzyżowanie o wszystkich relacjach.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
128	14.11	Ruch rowerowy	Jest w miarę ok.	brak postulatu	
128	14.11	Drogi dojazdowe	Rozbudować i zmodernizować skrzyżowanie z ul. Grenadierów, bo cały Gocław będzie nią jeździł; dodać na Szaserów/ Dwernickiego pasy do lewo i prawoskrętów, dodać pasy do lewoskrętu i prawoskrętu na Wiatracznej przy Szaserów, pas do lewoskrętu z Grochowskiej na południe - Waszyngtona/al. Stanów Zjednoczonych.	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). Dodatkowe pasy do skrętu na skrzyżowaniach będą analizowane na późniejszym etapie prac nad dokumentacją projektową
128	14.11	Przestrzeń	Przeanalizować i ew. przewidzieć możliwość lokalizacji miejsc postojowych na ul. Wiatracznej.	uwaga do dalszych analiz	Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będzie analizowana na późniejszym etapie prac projektowych.
128	14.11	Inne	Doprojektować węzeł bezkolizyjny z Grenadierów. Doprojektować węzeł bezkolizyjny w postaci estakad nad Zabraniecką i trasą Świętokrzyską. Dodać możliwość zjazdu na Kozią Górkę. Rozwinięcie postulatów na dodatkowej karcie.	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). Brak bezkolizyjnego skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską wynika z zabytkowego charakteru terenu sąsiadującego z projektowaną drogą. 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 połączenie pieszego i rowerowego w formie ustalonej na dalszym etapie pracc projektowych.
129	14.11	Inne	Obwodnica śródmiejska powinna się zaczynać wjazdem do tunelu, ale przed ulicą Grenadierów. Inaczej spowoduje to paraliż ruchu samochodowego oraz rowerowego mieszkańców Grochowa. Na ulicach między ul. Dwernickiego a Chrzanowskiego jezdnie obwodnicy powinny być oddzielone od istniejących bloków ekranami dźwiękochłonnymi. Powinno stać się to na etapie inwestycji, a nie po budowie po jakimś czasie użytkowania	uwaga uwzględniona; uwaga nieuwzględniona	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). Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
130	14.11	Inne	Postuluję o przeniesienie wjazdu do tunelu przed skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów (w pobliżu kościoła).	uwaga 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).
131	14.11	Komunikacja miejska	W projekcie budowy tunelu pod rondem Wiatraczna należy uwzględnić i projektować łącznie stację i wyjścia ze stacji metra!!!	uwaga nieuwzględniona	Rozwiązania projektowe dla budowy obwodnicy śródmiejskiej będą umożliwiały budowę w przyszłości III linii metra w rejonie ronda Wiatraczna jednak inwestycje te nie będą realizowane w tym samym terminie.
131	14.11	Ruch pieszy	W związku z koniecznością przedłużenia tunelu pod ulicę Grenadierów należy zaplanować wieloaspektowy plac miejski na górze z elementami parkowymi, sportowymi i kulturalnymi.	uwaga uwzględniona; uwaga do dalszych analiz	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). Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
131	14.11	Drogi dojazdowe	Należy zagwarantować przejazd na wprost ulicą Kobielską.	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
131	14.11	Przestrzeń	Nowe rondo Wiatraczna musi przybrać w większym stopniu charakter placu spotkań z niedużymi budynkami gastronomicznymi i kulturowymi. Należy zagospodarować przestrzeń nad tunelem w miejscu obecnych budynków na Zakolu.	uwaga do dalszych analiz	Ilość przestrzeni możliwej do zagospodarowania na inne cele niż komunikacyjny będzie wynikała z uzgodnień dotyczących przede wszystkim kształtu i zakresu rozwiązań tramwajowych na rondzie.

131	14.11	Inne	1. Konieczne jest przedłużenie tunelu pod skrzyżowaniem z ul. Grenadierów. 2. Konieczny jest zjazd na teren Koziej Górki. 3. Należy zrobić przejazd ulicą Kobielską na wprost. 4. Należy zbudować dodatkowe ekrany dźwiękochłonne na wysokości ulicy Chrzanowskiego. 5. Trzeba zbudować bezkolizyjny długi pracowskręt z Trasy Łazienkowskiej w ul. Grochowską. 6. Proszę nie zwracać uwagi na ulicę Grochowską do 2 pasów na wysokości obecnej ulicy Zakole.	uwagi częściowo uwzględnione	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. 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. Przewiduje się zapewnienie przejazdu na wprost ul. Kobielską przez ul. Wiatraczną. 4. Lokalizacja i rodzaj ekranów akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 5. Rozwiązanie takie kolidowałoby z planami budowy III linii metra 6. Docelowa szerokość ul. Grochowskiej będzie przedmiotem
132	14.11	Inne	1. Tunel przedłużony za 1 grupę torów kolejowych (do rozważenia rynek zamknięta z tunelem tylko pod torami)	postulat nieuwzględniony	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w <u>poziomie terenu na jezdniach lokalnych</u>
132	14.11	Inne	2. Zamiast miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Wiatracznej za ulicą Chrzanowskiego (w stronę torów) drzewa, które będą dodatkowym wyciszeniem i lepszym widokiem niż ekrany.	uwaga do dalszych analiz	Niezależnie od rozwiązań projektowych zachowane zostaną 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; lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
132	14.11	Inne	3. Zapewnienie niezależnego wjazdu na teren kolejnych budynków od ul. Chrzanowskiego w stronę torów.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	Wszystkie obecne dojazdy wzdłuż ulicy Wiatracznej do torów kolejowej zostaną zachowane a komunikacja będzie odbywać się nowoprojektowanymi drogami lokalnymi.
132	14.11	Inne	4. Zabezpieczenie osiedli w pobliżu wylotu tunelu przed smogiem w przypadku pewnych korków drogowych.	uwaga do dalszych analiz	Wszelkie analizowane rozwiązania projektowe muszą gwarantować dotrzymanie obowiązujących norm hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu; lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
133	14.lis	Komunikacja miejska	Przystanki autobusowe na ul. Grenadierów - wg mnie powinny być przystanki przy Stanów Zjednoczonych, gdyż spełniałyby wygodną funkcję przesiadkową, ew. można pozostawić też przystanki w rejonie ul. Majdańskiej - ze względu na wygodę mieszkańców.	uwaga do dalszej analizy	Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej będzie ustalana na dalszym etapie prac projektowych m.in. z Zarządem Transportu Miejskiego.
133	14.lis	Ruch pieszzy	Podoba mi się dodanie przejścia dla pieszych z rejonu przystanków tramwajowych na rondzie Wiatraczna, w stronę pld-zach (narożnik między al. Waszyngtona a al. Stanów Zjednoczonych).	brak postulatu	
133	14.lis	Ruch rowerowy	Nie mam zdania. Może trzeba by już zacząć budować progi zwalniające na ścieżkach rowerowych, zwłaszcza tam, gdzie ruch dzielony jest z pieszymi?	uwaga nieuwzględniona	Przedmiotowa koncepcja nie przewiduje wspólnego poruszania się pieszych i rowerzystów. Zaplanowane zostały oddzielne ścieżki rowerowe i chodniki.

133	14.lis	Drogi dojazdowe	Tutaj mam wiele zastrzeżeń, gdyż rozwiązując problemy "globalne" miasta zapomniano o poprawie, a co najmniej NIEPOGORSZENIU sytuacji mieszkańców Grochowa, zwłaszcza tych w bezpośrednim rejonie obwodnicy, na jej odcinku od ul. Grenadierów do końca Wiatracznej (przy torach). Generalnie wydaje mi się, że ruch lokalny w rejonie wokół obwodnicy na odcinku od ul. Grenadierów do końca ul. Wiatracznej (przy torach) pozostanie taki sam, jak obecnie lub, jak mi to wyjaśnili konsultanci, zmniejszy się nieco po oddaniu do użytku obu zewnętrznych obwodnic Warszawy. W tej chwili na większości jezdni w rejonie ronda Wiatraczna wyznaczone są co najmniej trzy pasy ruchu. Wyjątkiem jest fragment Wiatracznej i uliczki Zakole, gdzie dwa pasy wystarczają, a "korki" tworzą się tam sporadycznie i na krótko. Na oglądanych przeze mnie planach chyba wszędzie są przewidywane tylko dwa pasy! Tak jest np. na fragmentach jezdni od St. Zjednoczonych przed rondem, wzdłuż ul. Grochowskiej na odcinkach na rondzie i po północnej stronie po zjeździe z ronda. To raczej za mało, bo teraz te rejonu sprawiają sporo kłopotów. Konkretnie: * Zjazd z al. Stanów Zjednoczonych na rondo: = może dać podwójny i bezkolizyjny pas do skrętu na wschód w ul. Grochowską? Jest na to miejsce, bo obecna pętla ma być zlikwidowana, a zabudowy jej jeszcze nie ma. = przejazd przez tory po wschodniej stronie nadal ma b. niewielkie możliwości akumulacji pojazdów pod światłami, zwłaszcza na prawym skrajnym pasie. = Trzeba rozwiązać problem łatwiejszego włączenia się do kołowania po rondzie, zwłaszcza dla pojazdów zjeżdżających z al. Stanów Zjednoczonych oraz dla chętnych do przecinania ul. Grochowskiej przy wjeżdżaniu w ul. Wiatraczną; wjazd z ul. Waszyngtona może chyba pozostać taki, jaki jest, bo tam nie obserwuję korkowania się.	uwagi częściowo do dalszych analiz	Zgodnie z wytycznymi Zarządu Transportu Miejskiego 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. Akumulacja pojazdów może zostać zwiększona poprzez przesunięcie przejść dla pieszych, co zostanie przeanalizowane. W przypadku ronda Wiatraczna czynnikiem który wpływa na ograniczenie przepustowości ruchu są przejścia dla pieszych, dlatego ich lokalizacja zostanie dokładnie przeanalizowana. Ograniczenia terenowe oraz sąsiedztwo węzła drogowego na przecięciu z ulicą Szaserów/Dwernickiego uniemożliwiają wykonanie zjazdu z jezdni głównych do szpitala. Dojazd karetek do bocznej bramy szpitala został zapewniony z nowoprojektowanych dróg lokalnych. Skrzyżowanie obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grenadierów zostanie wykonane w dwóch poziomach w formie węzła drogowego o niepełnych relacjach, co wpłynie korzystnie na płynność ruchu, zarówno na odcinku tunelowym jak i na poziomie terenu. Na odcinku od ulicy Międzyborskiej do przedstawionego wlotu do tunelu trasa obwodnicy prowadzona będzie na poziomie -1 w otwartym wykopie w ścianach oporowych. Zakres projektu obejmuje jedynie połączenie ulicy Garibaldięgo z układem drogowym obwodnicy śródmiejskiej.
133	14.lis	Przestrzeń	Trudno to ocenić, ale warto. Obsadzić krzakami pasy zieleni rozdzielające pasy ruchu obok i nad tunelem w al. Stanów Zjednoczonych i wzdłuż ul. Wiatracznej (poprawi to komfort jazdy, zmniejszając ośnienie kierowców przez samochody jadące w przeciwnym kierunku). Dobrze, że ekrany ochronne posadowiono jedynie przy budynkach osiedla na terenie dawnej bazy MPT. Nie wiem, gdzie przewidziano ławki, ale powinno ich być więcej niż obecnie i to nie tylko na przystankach.	uwagi przekazane do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
134	14.11	Inne	Proszę o włączenie do konsultacji społecznych kwestii organizacji budowy, jej uciążliwości dla mieszkańców, tj. konsultacje w sprawie objazdów, dojazdów samochodów i in. pojazdów budowy, wyznaczenie zaplecza budowy tak, a by nie powtórzyły się problemy, jakie zaistniały na Woli przy budowie 2-giej linii metra.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Przedmiotem konsultacji są rozwiązania projektowe inwestycji a nie czasowa organizacja ruchu w trakcie prowadzenia robót budowlanych.
135	14.11	Inne	petycja Trasa w tunelu pod Grenadierów	postulat częściowo uwzględniony	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	18.11	Komunikacja miejska	Lokalizacja przystanków jest zadowalająca, natomiast burzące jest zamykanie ulic poprzecznych (Nizinna i Paca) i w zasadzie likwidacja ruchu lokalnego. Jak dojść do kościoła, przychodni, szkoły, przedszkola i żłobka.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ul. Kobielska, Paca, Nizinna i Prochowa.
136	18.11	Ruch pieszy	KOSZMARNIE. Uważam, że BEZWZGLĘDNE powinny być otwarte ulice poprzeczne (Kobielska, Paca, Nizinna, Chrzanowskiego). Aktualnie prezentowane rozwiązanie całkowicie ignoruje potrzeby lokalnych mieszkańców. Wymuszenie ruchu na rondzie Wiatraczna spowoduje większe korki, wzrost hałasu i ilości zanieczyszczeń.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
136	18.11	Ruch rowerowy	Zlikwidować ścieżki rowerowe. Rowerzyści i tak częściej jeżdżą po chodnikach. Zamiast tego lepsze byłyby miejsca parkingowe.	uwaga nieuwzględniona	Postulat niezgodny z obowiązującymi standardami projektowymi.
136	18.11	Drogi dojazdowe	Gorzej niż źle. Określenie FARSA to komplement. Należałoby puścić CAŁĄ drogę w tunelu (pod torami też), a NIE DOTYKAĆ i NIE MAJSTROWAĆ przy dotychczasowym układzie ulic (Kobielska, Paca, Nizinna, Chrzanowskiego)	uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową oraz możliwość przejazdu na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Paca i Kobielską.

136	18.11	Przestrzeń	Miejsca postojowe! Po co komu ławki? Żeby obserwować ruch uliczny, słuchać hałasu i wdychać spalinę? No proszę o litość...	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
137	18.11	Komunikacja miejska	Przystanki wystarczająco.	brak postulatu	
137	18.11	Drogi dojazdowe	Drogi dojazdowe nie ulegają zmianom, więc trudno oceniać. Te, które są aktualnie wystarczają.	brak postulatu	
137	18.11	Inne	Zdecydowanie przedłużenie tunelu pod torami i wylot za nimi. Skandaliczny fakt braku tub nad częścią drogi, która jest przewidziana nie w tunelu. Zbyt duże natężenie ruchu i spalinę spowoduje obniżenie komfortu mieszkańców i problemy zdrowotne spowodowane zwiększoną emisją spalin.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań projektowych dochowane zostaną 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. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
138	18.11	Drogi dojazdowe	CAŁKOWITE ZANIECHANIE INWESTYCJI! 1. Udrożnienie komunikacji/ sieci dróg lokalnych - powrót ciągu ul. Wiatracznej do jezdni dwupasmowej.	uwaga nieuwzględniona	Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej.
138	18.11	Drogi dojazdowe	2. Przedłużenie tunelu ul. Wiatracznej poza ul. Chrzanowskiego - tunel jezdni 3pasmowa w 1 kier.	uwaga nieuwzględniona	Szerokość jezdni w tunelu dostosowana jest do przewidywanych natężeń ruchu. 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.
138	18.11	Drogi dojazdowe	3. Likwidacja estakady nad torami kolejowymi - i wprowadzenie jezdni do tunelu.	uwaga nieuwzględniona	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.
138	18.11	Przestrzeń	1. Pozostawienie ciągu jezdni Wiatraczna jako drogi lokalnej dwukierunkowej jednopasmowej	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na krótki (około 350 m) odcinek ul. Wiatracznej, na którym technicznie możliwe byłoby zawężenie drogi do przekroju jednojezdniowego, zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe, których liczba w ocenie mieszkańców jest w tym rejonie niewystarczająca. Ulica Wiatraczna znajdująca się nad tunelem obsługiwałaby ruch lokalny w obrębie tunelu oraz komunikowała jezdnie obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grochowską (pojazdy skręcające w prawo z ul. Grochowskiej w kierunku Targówka oraz jadące od strony Targówka do ul. Grochowskiej). rzewiduje się zatem pozostawienie przekroju 2x2 pasy ruchu, przy czym, do obsługi ruchu indywidualnego przeznaczony będzie jeden z dwóch pasów każdej jezdni.
138	18.11	Przestrzeń	2. Powrót do trójpasowej jezdni w tunelach	uwaga nieuwzględniona	Szerokość jezdni w tunelu dostosowana jest do przewidywanych natężeń ruchu.
138	18.11	Przestrzeń	3. Likwidacja ścieżki rowerowej po jednej stronie ul. Wiatracznej i utworzenie w to miejsce ciągu parkingowego dla poj. sam.	uwaga do dalszej analizy	Zaprezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wyklucza się ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. Lokalizacja miejsc postojowych będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
139	18.11	Drogi dojazdowe	Wjazd do tunelu od strony Trasy Łazienkowskiej warto zrealizować przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów i al. Stanów Zjednoczonych. Dzięki temu nie będzie korków na Grochowie	uwaga 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).
140	18.11	Ruch rowerowy	Jest ok.	brak postulatu	
140	18.11	Drogi dojazdowe	Proponuję zamknięcie ul. Chrzanowskiego, żeby nie było wjazdu do ul. Wiatracznej.	uwaga nieuwzględniona	Prawoskręt z ul. Chrzanowskiego w ul. Wiatraczną zapewni skomunikowanie tych ulic bez konieczności wprowadzenia dodatkowego ruchu na istniejące jezdnie lokalne w rejonie planowanej inwestycji.
140	18.11	Przestrzeń	Stworzenie (a nawet utrzymanie) miejsc postojowych wzdłuż ul. Wiatracznej. Obecnie parkuje tam dużo samochodów.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.

141	18.11	Komunikacja miejska	Dobrze.	brak postulatu	
141	18.11	Ruch pieszy	Dobrze	brak postulatu	
141	18.11	Ruch rowerowy	Dobrze.	brak postulatu	
141	18.11	Drogi dojazdowe	B. zależy mi na ochronie mieszkańców budynków przy Wiatracznej 25, 27 przed hałasem. Moim zdaniem dobre byłoby ustawienie tunelu jak na trasie Toruńskiej.	uwaga do dalszych analiz	Niezależnie od rozwiązań projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
141	18.11	Przestrzeń	Stacja rowerowa i zieleni.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji
142	18.11	Komunikacja miejska	Zwiększyć wygodę dojścia do przystanków, zmniejszyć odległości między przystankami poprzez dodatkowe przejścia dla pieszych.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
142	18.11	Ruch pieszy	Zaproponować polepszenie warunków dla pieszych, szczególnie na r. Wiatraczna, które jest zgodne ze Studium i centrum lokalnym. Wykonać chodniki i przejścia zgodnie ze Standardami i wytycznymi infrastruktury dla pieszych wprowadzonych zarządzeniem P. Prezydent.	uwaga do dalszych analiz	Szczegółowe rozwiązania dotyczące ruchu pieszego w rejonie ronda Wiatraczna będą ustalane na etapie powstawania projektu geometrii drogi i będą zgodne z obowiązującymi przepisami oraz standardami projektowymi obowiązującymi w m.st. Warszawie.
142	18.11	Ruch rowerowy	Wykonać przejazdy rowerowe przez r. Wiatraczna i al. Stanów Zjednoczonych.	uwaga uwzględniona	Zapewnione będą przejazdy rowerowe przez rondo Wiatraczna oraz przez Al. Stanów Zjednoczonych, wiaduktem w ciągu ul. Grenadierów, nad jezdniami głównymi obwodnicy.
142	18.11	Drogi dojazdowe	Wlot tunelu powinien zostać przesunięty przed ul. Grenadierów tak, aby dojazd do tunelu był bezkolizyjny. Wykonanie tunelu zgodnie z założeniem przedstawionym w konsultacjach grozi paraliżem komunikacyjnym ul. Grenadierów i Grochowa.	uwaga 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).
142	18.11	Przestrzeń	Przy okazji budowy obwodnicy i tunelu należy poprawić warunki dla pieszych i rowerzystów oraz zagospodarować zieleni. Tak aby szczególnie obszar w rejonie ronda Wiatraczna będący centrum dzielnicy Praga Półd. był zagospodarowany adekwatnie do funkcji.	uwaga do dalszej analizy	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UJM st. Warszawy
143	18.11	Inne	Problemem będą miejsca postojowe. Bloki przy Wiatracznej nie mają garaży podziemnych, saochody parkują na ul. Wiatracznej. Po powstaniu stacji PKP problem się nasili. Fajne byłyby ekrany przy wylocie z tunelu.	uwaga do dalszej analizy	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
144	18.11	Komunikacja miejska	Średnio	brak postulatu	
144	18.11	Ruch pieszy	Średnio	brak postulatu	
144	18.11	Ruch rowerowy	Źle	brak postulatu	
145	18.11	Komunikacja miejska	Bardzo dobrze.	brak postulatu	
145	18.11	Ruch pieszy	Dobrze	brak postulatu	
145	18.11	Ruch rowerowy	Dobrze.	brak postulatu	

145	18.11	Ruch pieszy	Bardzo ważną kwestią jest zapewnienie względnej ciszy na ulicy Wiatracznej po wylocie z tunelu (Wiatraczna 25 i 27). Najlepszym rozwiązaniem byłby tunel (jak na trasie Toruńskiej).	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	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. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
145	18.11	Przestrzeń	Jak najwięcej zieleni i stacja rowerowa.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji
146	18.11	Ruch pieszy	Za mało przejść.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielska, Paca, Nizinna i Prochowa.
146	18.11	Inne	Odcinek Szaserów-Chrzanowskiego powinien być zadaszony zamkniętymi ekranami.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
147	18.11	Komunikacja miejska	Zrobić przystanek przy ul. Chrzanowskiego.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego
147	18.11	Ruch pieszy	Kładka przy Chrzanowskiego.	uwaga nieuwzględniona	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.
147	18.11	Drogi dojazdowe	Dodatkowa ulica do Chrzanowskiego.	uwaga uwzględniona	Ul. Chrzanowskiego została podłączona do jezdni lokalnych ul. Wiatracznej.
147	18.11	Przestrzeń	Miejsca postojowe Wiatraczna 27.	uwaga do dalszej analizy	Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
148	18.11	Inne	W czasie projektowania i wyboru wariantu budowy osiedle przy Chrzanowskiego nie istniało, w obecnym wariantcie północny wylot tunelu kieruje spaliny prosto na osiedle, więc uwzględniając pojawienie się osiedla tunel powinien być przedłużony poza osiedle, czyli na tereny PKP (pod tory).	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. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
149	18.11	Inne	Ruch powinien zostać poprowadzony tunelem.	uwaga niezrozumiała	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.
149	18.11	Ruch pieszy	Niebezpieczeństwo związane z przejściem na drugą stronę trasy.	uwaga niezrozumiała	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielska, Paca, Nizinna i Prochowa.

149	18.11	Ruch rowerowy	Ruch rowerowy ulicą Wiatraczną (między Dwernickiego a Chrzanowskiego) powoduje zwężenie chodnika dla pieszych i likwiduje pas zieleni - nie zgadzam się.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wyklucza się korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
149	18.11	Drogi dojazdowe	Dojazd do ulicy Wiatracznej (róg Chrzanowskiego) utrudniony w sposób maksymalny.	uwaga niezrozumiała	Ul. Chrzanowskiego została podłączona do jezdni lokalnych ul. Wiatracznej.
149	18.11	Przestrzeń	Brak miejsc powstojowych (w tej chwili w okolicach Wiatracznej parkuje kilkadziesiąt samochodów). Gdzie państwo chcecie zabezpieczyć miejsca parkingowe dla mieszkańców?	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
150	18.11	Inne	Uważam, że stworzenie tak ruchliwej ulicy bezpośrednio przy budynkach jest szkodliwe dla ludzi tam mieszkających pod względem zdrowotnym, hałas/pyły. Przejście dla pieszych w skrzyżowaniu Chrzanowskiego/ Wiatracznej - niewystarczające. Powinno być bliżej przejście przez ulicę Wiatraczną przy skrzyżowaniu, a nie przy wiadukcie.	uwaga częściowo uwzględniona	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.
151	18.11	Inne	Proponuję przedłużenie tunelu w kierunku Wisły poza skrzyżowanie ulic Stanów Zjednoczonych i Grenadierów. Po otwarciu trasy znacznie zwiększy się ruch samochodów i przy jednopoziomowym skrzyżowaniu będą tworzyć się korki.	uwaga 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).
152	18.11	Inne	Proponuję zmienić projekt budowy trasy (obwodnica). Uważam, że zbyt duże koszty hałasu i zanieczyszczeń poniosą mieszkańcy bloków przy ul. Wiatracznej 25 i Wiatracznej 27. Proponuję budowę tunelu na całej długości tego odcinka - od ronda Wiatraczna aż do przejazdu kolejowego. Za przejazdem kolejowym mógłby być wyjazd z tunelu. To rozwiązanie jest do przyjęcia i żadne inne.	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. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
153	18.11	Komunikacja miejska	Co z komunikacją, która obecnie funkcjonuje?	brak postulatu	Po wybudowaniu nowej drogi wprowadzone zostaną zmiany w komunikacji miejskiej. <u>Szczegółowe rozwiązania będą opracowywane na dalszym etapie prac nad inwestycją.</u>
153	18.11	Ruch rowerowy	Droga rowerowa na ul. Wiatracznej po jednej stronie.	postulat nieuwzględniony	Rozwiązanie polegające na zapewnieniu dwustronnej drogi rowerowej wzdłuż jezdni ul. Wiatracznej jest optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego. W wyniku dalszych prac projektowych może nastąpić korekta zaprezentowanego przebiegu dróg rowerowych jednak nie przewiduje się rezygnacji z planów zapewnienia przejazdu rowerowego po obu stronach ul. Wiatracznej
153	18.11	Drogi dojazdowe	Brak parkingów.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie <u>prac projektowych.</u>
153	18.11	Inne	1. Tunel przedłużyć poza obręb torów lub zmienić lokalizację. 2. Co ze smogiem, który obecnie zatruwa mieszkańców. 3. Ekrany, które będą zamontowane spowoduje, że będziemy mieszkać w klatkach.	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 wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

154	18.11	Inne	Po pierwsze przedłużenie tunelu na Wiatracznej za tory kolejowe. Trasa musi być w tunelu, żebyśmy nie wdychali smrodu, spalin, hałas niszczy wszystko.	uwaga nieuwzględniona	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 <u>terenu na jezdniach lokalnych</u> .
154	18.11	Komunikacja miejska	BUS PASY na całej długości trasy. Dodatkowy autobus trasy Łazienkowskiej i dalej trasą na Targówek. Teraz są duże korki w szczycie i będą dużo większe patrząc na projekt.	uwaga do dalszej analizy	Odcinkiem na którym ma powstać buspas jest: skrzyżowanie Szaserów/Dwernickiego-skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską. Trasę linii autobusowych będzie ustalał Zarząd Transportu Miejskiego.
154	18.11	Ruch pieszy	Brak przejścia dla pieszych na Wiatracznej - za mało. Dłuższa ławka na przystankach - teraz są 4-6 osób, a to są żarty, bo teraz trzeba czekać długo.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
154	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe są potrzebne - ale muszą być dłuższe odcinki łączące się w całość; potrzebna jest przy nich zieleni.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	
154	18.11	Drogi dojazdowe	Trasa musi być w tunelu na całej Wiatracznej aż za tory kolejowe, bo nie przewidziano tego w projekcie. Trasa ta odcina ludzi od Wiatracznej. Brak miejsc parkingowych około 400.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
154	18.11	Przestrzeń	Zieleń, ławeczki, miejsca postojowe są bardzo ważne dla mieszkańców, a na projekcie trasa zajmuje całe miejsce.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
155	18.11	Komunikacja miejska	Brak przejazdu i przejścia na wysokości Wiatraczna 27 na drugą stronę jezdni.	uwaga do dalszych analiz	Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego niemniej jednak przeanalizowana zostanie możliwość wytyczenia przejścia w nasypie estakady bliżej ul. Chrzanowskiego. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
155	18.11	Ruch pieszy	Za bliska odległość jezdni od budynku Wiatraczna 27!!! Jezdnia lokalna pod samymi oknami!!! Przejście dla pieszych za daleko, bo przy Szaserów albo przy torach.	uwaga do dalszych analiz	Szerokości poszczególnych elementów drogi zostaną ograniczone do niezbędnego minimum wynikającego z obowiązujących przepisów oraz potrzeb komunikacyjnych. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego niemniej jednak przeanalizowana zostanie możliwość wytyczenia przejścia w nasypie estakady bliżej ul. Chrzanowskiego Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
155	18.11	Ruch rowerowy	Zabiera się chodnik dla pieszych (zwężenie) i wprowadza się dodatkowo trasę rowerową. Ruch pieszych jest przez cały rok, ruch rowerowy przez kilka miesięcy.	uwaga do dalszej analizy	Prezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wyklucza się korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
155	18.11	Przestrzeń	Nie ma miejsca na te rozwiązania, bo widzę na projekcie tylko same jezdnie! Trawka przy trasie obwodnicy! Chyba żeby powdychać spaliny!	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
156	18.11	Inne	Proponowane rozwiązania są dla mnie nie do przyjęcia. Mieszkam na ul. Wiatracznej 25. Nie rozumiem, dlaczego mieszkańcy kilku bloków mają być masowo tak poszkodowani. OBWODNICA POWINNA BYĆ W TUNELU!	uwaga nieuwzględniona	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.

157	18.11	Inne	Chcielibyśmy, aby został przeanalizowany wariant z tunelem pod torami kolejowymi.	uwaga nieuwzględniona	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
158	18.11	Inne	Przejazd podziemny całą wiatraczną aż za tory. Nie będzie miejsca na rowery i przejścia dla ludzi.	uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową oraz możliwość przejazdu na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Paca i Kobielską.
159	18.11	Inne	Proponuję przeanalizować tunel pod torami kolejowymi - przedłużenie planowanego tunelu.	uwaga nieuwzględniona	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
160	18.11	Komunikacja miejska	Bardzo źle - cała trasa od ronda Wiatraczna powinna przebiegać pod ziemią, jest zaplanowana zbyt blisko zamieszkałych budynków. Brak miejsc do parkowania. Ciągły hałas wyjeżdżających samochodów z tunelu niemożliwi normalne zamieszkanie.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
160	18.11	Ruch pieszy	Np. z ul. Wiatracznej, Chrzanowskiego - przejście do szpitala jest niemożliwe.	uwaga nieuwzględniona	Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
160	18.11	Ruch rowerowy	Chodnik na ul. Wiatracznej jest zaprojektowany b.wąski i jeszcze ma być ścieżka rowerowa?	uwaga niezrozumiała	Chodniki wzdłuż ulicy Wiatracznej mają 2,5 szerokości i są zlokalizowane po obydwu stronach drogi.
160	18.11	Drogi dojazdowe	Bardzo źle, brak dojazdów do bocznych ulic od Wiatracznej.	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
160	18.11	Przestrzeń	Brak przestrzeni w rejonie drogi, więc gdzie mają powstać miejsca zieleni.	uwaga do dalszej analizy	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
160	18.11	Inne	CAŁA TRASA OD ronda WIATRACZNA POWINNA BYĆ INACZEJ ZAPROJEKTOWANA - POD ZIEMIĄ.	uwaga nieuwzględniona	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
161	18.11	Inne	Nie zgadzam się na obwodnicę, gdyż przecina trasa ul. Wiatraczną bez możliwości przejścia na drugą stronę z ul. Paca, Nizinna, Prochowa. Budowa tunelu metodą odkrywkową spowoduje paraliż komunikacyjny Grochowa z innymi dzielnicami, bo wyłączone będą ul. Grochowska, Wiatraczna, al. Stanów Zjednoczonych. Utrudniony dojazd do ulic Paca, Nizinna, Prochowa od strony ulicy Szaserów. Konieczność objazdu do ronda Wiatraczna i powtórny wjazd w ul. Wiatraczną.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
162	18.11	Komunikacja miejska	Najlepiej zostawcie Wiatraczną w spokoju. Proponuję pomyśleć o innej opcji. Potrzebne jest przejście dla pieszych przy Paca (szkoła, Biedronka, przystanek autobusowy) tak, jak do tej pory. Tu jest zbiór starszych ludzi (zajęcia na Paca 40) i nie mogą o kulach iść kilometr do autobusu.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.

162	18.11	Ruch pieszy	Chodniki muszą być szerokie, żeby wózki mogły się mijać i nie tak jak teraz chodnik - samochód na pół chodnika, a matka z dzieckiem po ulicy.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo pieszym i rowerzystom. Nie wyklucza się również na dalszym etapie prac projektowych korekty w zakresie zaprezentowanej szerokości chodników i dróg rowerowych.
162	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe ok, ale starszym ludziom będzie trudno. Teraz przejścia na drugą stronę Wiatracznej są przy każdej ulicy, a potem b. daleko od siebie (za daleko).	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
162	18.11	Drogi dojazdowe	Muszą być połączenia z Paca, Niziną, bo jak będzie pogotowie lub straż pożarna, to przecież wydłuży czas oczekiwania na pomoc. Jak te pojazdy będą skręcać w te ulice, również Kobielską. Czarno to widzimy i stanowczo mówimy nie.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
162	18.11	Przestrzeń	Zieleń, ławki, gdzie tylko się da, bo Wiatraczna ma ławek 0 (tylko na przystankach MZK).	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UJM st. Warszawy.
162	18.11	Inne	Tunel powinien być na całej Wiatracznej, bo inaczej to głupota i oszczędność taka jest krótkowzroczna i tunel też pod torami.	uwaga nieuwzględniona	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
163	18.11	Komunikacja miejska	Pozostawić przystanki na ul. Wiatracznej w dotychczasowej lokalizacji.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
163	18.11	Ruch pieszy	Proszę o przejście zlokalizowane tak, aby osoby starsze mogły bez nadużycia drogi dostać się do sklepów i aptek.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
163	18.11	Ruch rowerowy	Jest ok.	brak postulatu	
163	18.11	Drogi dojazdowe	Absolutnie nie zgadzam się na wyjazd z ałych uliczek, np. Nizinna, Paca - wyłącznie w prawo. Nam, mieszkańcom niezbędny jest wyjazd w lewo, gdyż w 90% tam są zlokalizowane nasze sprawy i miejsca pracy. Również musi być np. na Wiatracznej zachowany ruch lokalny.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
163	18.11	Przestrzeń	Zależy mi wyłącznie na zachowaniu, a nawet powiększeniu istniejących stref zieleni. Jestem też bardzo na nie dla wysokich ekranów na Wiatracznej. Nie sądzę, aby ruch tak wzrósł, żeby ogrodzić nas szybko zasłanymi brudem i kurzem ekranami!	uwaga częściowo uwzględniona	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
164	18.11	Ruch pieszy	Więcej przejść dla ludzi starszych.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
164	18.11	Inne	Przesunąć wlot tunelu przed skrzyżowanie Grenadierów z al. Stanów Zjednoczonych.	uwaga 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).
165	18.11	Komunikacja miejska	Nie zgłaszam problemu.	brak postulatu	
165	18.11	Ruch pieszy	Lokalizacja chodników jest właściwa.	brak postulatu	
165	18.11	Ruch rowerowy	Czy musi być ruch rowerowy wokół ronda Wiatraczna? Środkiem ronda mogłyby jeździć rowery.	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na planowaną przebudowę pętli tamwajowej z dodatkowymi przystankami, warunki bezpieczeństwa nie pozwalają na poprowadzenie ścieżki rowerowej przez środek pętli tramwajowej.
165	18.11	Drogi dojazdowe	Dlaczego brak zjazdów i wjazdu w okolicy ul. Dwernickiego i Szaserów? Aktualnie po ul. Wiatracznej jeżdżą częstokaretki na sygnale do szpitala Szaserów od strony al. Stanów Zjednoczonych.	uwaga nieuwzględniona	Brak możliwości technicznych wykonania wjazdów i zjazdów z jezdni głównych obwodnicy w rejonie skrzyżowania ulicy Wiatracznej z ul. Szaserów/Dwernickiego. Z uwagi na uwarunkowania wysokościowe (bliskość wylotu z tunelu i wjazd na wiadukt) oraz wymogi bezpieczeństwa ruchu nie przewiduje się zastosowania postulowanego rozwiązania.

165	18.11	Przestrzeń	Nie zgłaszam problemu. Nie podoba mi się wylot z estakady (nad kolejją) skręcający do ronda Żaba. Brak wylotu z tunelu do Szpitala WAM przy ul. Szaserów	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na uwarunkowania wysokościowe (bliskość wylotu z tunelu i wjazd na wiadukt) oraz wymogi bezpieczeństwa ruchu nie przewiduje się zastosowania postulowanego rozwiązania.
166	18.11	Komunikacja miejska	Mój niepokój budzi rozwiązanie komunikacji miejskiej w stronę ul. Chrzanowskiego, ponieważ będą miały utrudniony wjazd na ul. Chrzanowskiego. Natomiast w kierunku centrum z ul. Chrzanowskiego powinno być w prawo bezkolizyjne włączenie się do ruchu na ul. Chrzanowskiego.	uwaga niezrozumiała	Komunikacja miejska na ul. Chrzanowskiego będzie prowadzona łącznie z wjazdem i dalej dodatkową drogą pod wiaduktem na ulicę Chrzanowskiego. Wjazd z ul. Chrzanowskiego będzie możliwy poprzez łącznie zjazdem i dalej na skrzyżowanie z ul. Szaserów
166	18.11	Ruch pieszy	Obwodnica jest tak zaprojektowana, że nie uwzględnia potrzeb pieszych, a jedynie osób poruszających się samochodami. Zwiększenie pasów na ul. Wiatracznej.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
166	18.11	Drogi dojazdowe	Mam obawy, że drogi lokalne będą w przyjętym rozwiązaniu zakorkowane.	uwaga niezrozumiała	Nie wskazano, o które drogi lokalne chodzi.
166	18.11	Inne	Postuluję o wydłużenie tunelu tak, aby wjazd kończył się za budynkami ul. Chrzanowskiego 2. Przyjęte rozwiązanie jest niedopuszczalne. Tunel powinien być skierowany pod tory kolejowe.	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.
167	18.11	Ruch pieszy	Przejście z ulicy Paca na park.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
167	18.11	Drogi dojazdowe	Należy uwzględnić wjazd z ulicy Paca na nowopowstałą trasę nad tunelem. Przy ul. Szaserów powinno powstać rondo zamiast świateł.	uwaga częściowo uwzględniona	Przewiduje się wykonanie skrzyżowania ul. Paca z ul. Wiatraczną z zapewnieniem skrótu w prawo i jazdy na wprost. W celu ograniczenia zajętości terenu przez inwestycję założono budowę skrzyżowania z ul. Szaserów w kształcie zaprezentowanym. Rozwiązanie w formie ronda spowodowałoby znacznie większą ingerencję w tereny przyległe.
168	18.11	Komunikacja miejska	Przystanek 123 powinien zostać tak, jak jest - obecnie do Dwernickiego dojeżdża się w 2 min, po zmianie będą wielkie korki. Projekt nie uwzględniający osób bez samochodów.	uwaga do dalszej analizy	ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
168	18.11	Ruch pieszy	Złe rozplanowanie bez myśli o pieszych i ich potrzebach.	uwaga niezrozumiała	Prezentowana koncepcja uwzględnia potrzeby wszystkich użytkowników drogi, w tym pieszych poprzez zapewnienie obustronnych chodników. W wyniku konsultacji społecznych, poza lokalizacjami przejść przedstawionymi w prezentowanej koncepcji zaprojektowane zostaną także przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową
168	18.11	Ruch rowerowy	Nie mam zdania	brak postulatu	
168	18.11	Drogi dojazdowe	Tunel powinien być dłuższy.	uwaga niezrozumiała	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.
168	18.11	Przestrzeń	Najpierw trzeba cały projekt przemyśleć raz jeszcze, aby myśleć o dodatkowych udogodnieniach.	uwaga niezrozumiała	
169	18.11	Komunikacja miejska	Zgadzam się.	brak postulatu	
169	18.11	Ruch pieszy	Ulice poprzeczne do ul. Wiatracznej powinny mieć przejścia dla pieszych oraz ulica Wiatraczna przy skrzyżowaniach.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.

169	18.11	Drogi dojazdowe	Drogi powinny mieć możliwość lewoskrętu.	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
169	18.11	Przestrzeń	Powinno być więcej miejsc postojowych na odcinku Grochowska - Szaserów.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
170	18.11	Komunikacja miejska	Zrobić przystanki przy Chrzanowskiego.	uwaga do dalszych analiz	Lokalizacja przystanków będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego na dalszym etapie prac projektowych.
170	18.11	Ruch pieszy	ok	brak postulatu	
170	18.11	Ruch rowerowy	ok	brak postulatu	
170	18.11	Drogi dojazdowe	Dodatkowa nitka do ul. Chrzanowskiego dla karetek np.	uwaga nieuwzględniona	W przedmiotowym rozwiązaniu występuje bezpośrednie połączenie do ul. Chrzanowskiego z bocznej bramy szpitala MON poprzez drogę pod wiaduktem
170	18.11	Przestrzeń	Miejsca postojowe, stacje roweru miejskiego Wiatraczna/Chrzanowskiego.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
171	18.11	Drogi dojazdowe	Powinna być możliwość wcześniejszego skrętu w lewo (lub zawrócenia) np. na ulicy Kobielskiej. Zdecydowanie dalej powinien być wylot z tunelu pod torami - przynajmniej za róg budynków Dwernickiego 16/ wiatraczna 25 (najlepiej jak najbliżej Chrzanowskiego). Za wylotem z tunelu niezbędne są ekrany dźwiękochłonne.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską i ul. Paca będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy. 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. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
172	18.11	Komunikacja miejska	Chcielibyśmy, aby przystanek autobusowy był zlokalizowany na wysokości skrzyżowania z ul. Chrzanowskiego. Można przesunąć przystanek znajdujący się przy krawędzi torów kolejowych, który znajduje się zbyt daleko od budynków mieszkalnych i w obecnej lokalizacji nikomu nie służy.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
173	18.11	Komunikacja miejska	Bus pas na całej długości trasy. Dodatkowy autobus trasą Łazienkowską i dalej na Targówek.	uwaga do dalszych analiz	Odcinkiem na którym ma powstać buspas jest: skrzyżowanie Szaserów/Dwernickiego-skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską. Trasę linii autobusowych będzie ustalał Zarząd Transportu Miejskiego.
173	18.11	Ruch pieszy	Brak przejścia dla pieszych na Wiatracznej. Dłuższe ławki na przystankach.	uwaga do dalszych analiz	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Projekt przystanków autobusowych będzie uzgadniany z Zarządem Transportu Miejskiego.
173	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe b. potrzebne dla bezpieczeństwa rowerzystów, a przy nich zieleni i ławeczki.	uwaga do dalszych analiz	W prezentowanej koncepcji zapewniono drogi dla rowerów wzdłuż całego projektowanego odcinka obwodnicy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
173	18.11	Drogi dojazdowe	Trasa powinna byćw tunelu na całej długości.	uwaga nieuwzględniona	Realizacja obwodnicy w tunelu na całej długości projektowanego odcinka wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność drogi.
173	18.11	Przestrzeń	Zieleni, ławeczki, miejsca postojowe.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
173	18.11	Inne	Przejazd tunelem Wiatraczną zniweluje hałas, spaliny nie będą wdychane przez ludzi.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	

174	18.11	Komunikacja miejska	Po pierwsze, przedłużenie tunelu na ul. Wiatracznej za tory kolejowe. BUS PAS na całej długości trasy. Dodatkowy autobus trasą Łazienkowską i dalej trasą na Targówek. Teraz są duże korki w szczycie. Patrząc na projekt, będą dużo większe.	uwaga częściowo do dalszych analiz	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Odcinkiem na którym przewidziano buspas jest: skrzyżowanie Szaserów/Dwernickiego- skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską. Niemniej jednak kwestia ta będzie ponownie analizowana na etapie projektu stałej organizacji ruchu. Trasę linii autobusowych będzie ustalał Zarząd Transportu Miejskiego.
174	18.11	Ruch pieszy	Brak przejść dla pieszych na ul. Wiatracznej - za mało. Potrzebne są dodatkowe rozwiązania projektowe w tym kierunku. Dłuższe ławki na przystankach - teraz są na 4-6 osób, a to są <u>kpiny, bo długo trzeba czekać na autobus.</u>	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
174	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe b.potrzebne - ale muszą być dłuższe odcinki łączące się łańcuchem. Potrzebna jest przy nich zielen i ławeczki.	uwaga do dalszej analizy	W prezentowanej koncepcji zapewniono drogi dla rowerów wzdłuż całego projektowanego odcinka obwodnicy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
174	18.11	Drogi dojazdowe	Trasa musi być w tunelu na całej długości ul. Wiatracznej aż za tory kolejowe, bo ten projekt nie przewidywał, że odcina ludzi od ul. Wiatracznej i blokuje wschód-zachód. Teraz na ul. Wiatracznej parkuje ok.350 samochodów, a proponuje się mieszkańcom kilka miejsc.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych; 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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
174	18.11	Przestrzeń	Zielen, ławeczki, miejsca postojowe są b.ważne dla mieszkańców. Jeżeli trasa wg projektu ma zająć całą przestrzeń ul. Wiatracznej, to nie ma n w/w miejsca. Trasa musi być cała w tunelu na ul. Wiatracznej, inaczej będziemy musieli wdychać spaliny, smród, hałas niszczy nasze życie. Nie wiadomo jeszcze, czy nasze budynki nie zawałają się od wstrząsów od trasy. Budynki mają po 60 lat.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. uduwa 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.
175	18.11	Komunikacja miejska	Przedłużenie tunelu za tory kolejowe. Bus pas na całej długości trasy. Dodatkowy autobus trasą Łazienkowską i dalej trasą na Targówek.	uwagi częściowo do dalszej analizy	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Zapewnienie bus pasa na całej długości trasy będzie przedmiotem dalszych analiz.Trasę linii autobusowych będzie ustalał Zarząd Transportu Miejskiego.
175	18.11	Ruch pieszy	Brak przejścia dla pieszych na Wiatracznej - za mało.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
175	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe b. potrzebne, przy nich zielen i ławki.	uwaga do dalszych analiz	W prezentowanej koncepcji zapewniono drogi dla rowerów wzdłuż całego projektowanego odcinka obwodnicy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.

175	18.11	Drogi dojazdowe	Trasa musi być w tunelu na całej Wiatracznej aż za tory. Teraz mam piękny widok na zieleni i śpiewają mi ptaki i tak chcę dalej żyć.	uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych; Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy.
175	18.11	Przestrzeń	Zieleni, ławki, miejsca postojowe są bardzo ważne.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
176	18.11	Komunikacja miejska	Po pierwsze, przedłużenie tunelu na ul. Wiatracznej za tory kolejowe. BUS PAS na całej długości trasy. Dodatkowy autobus trasą łazienkowską i dalej trasą na Targówek. Teraz są duże korki w szczycie. Patrząc na projekt, będą dużo większe.	uwagi częściowo do dalszej analizy	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Odcinkiem na którym ma powstać buspas jest: skrzyżowanie Szaserów/Dwernickiego- skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską. Zapewnienie bus pasa na całej długości trasy będzie przedmiotem dalszych analiz.
176	18.11	Ruch pieszy	Brak przejść dla pieszych na ul. Wiatracznej - za mało. Potrzebne są dodatkowe rozwiązania projektowe w tym kierunku. Dłuższe ławki na przystankach - teraz są na 4-6 osób, a to są kpinv. bo długo trzeba czekać na autobus.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
176	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe b.potrzebne - ale muszą być dłuższe odcinki łączące się całość. Potrzebna jest przy nich zieleni i ławeczki.	uwaga do dalszej analizy	W prezentowanej koncepcji zapewniono drogi dla rowerów wzdłuż całego projektowanego odcinka obwodnicy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
176	18.11	Drogi dojazdowe	Trasa musi być w tunelu na całej długości ul. Wiatracznej aż za tory kolejowe, bo ten projekt nie przewidział, że odcina ludzi od ul. Wiatracznej i blokuje wschód-zachód. Teraz na ul. Wiatracznej parkuje ok.350 samochodów, a proponuje się mieszkańcom kilka miejsc.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych; 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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
176	18.11	Przestrzeń	Zieleni, ławeczki, miejsca postojowe są b.ważne dla mieszkańców. Jeżeli trasa wg projektu ma zająć całą przestrzeń ul. Wiatracznej, to nie ma n w/w miejsca. Trasa musi być cała w tunelu na ul. Wiatracznej, inaczej będziemy musieli wdychać spaliny, smród, hałas zniszczy nasze życie. Nie wiadomo jeszcze, czy nasze budynki nie zawałają się od wstrząsów od trasy. Budynki mają po 60 lat.	uwaga częściowo do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządkiem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. 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. Na etapie powstawania projektu
177	18.11	puste	pomyłka w numeracji		

178	18.11	Komunikacja miejska	Po pierwsze, przedłużenie tunelu na ul. Wiatracznej za tory kolejowe. BUS PASY na całej długości trasy. Dodatkowy autobus trasą Łazienkowską i dalej trasą na Targówek. Teraz są duże korki w szczycie. Patrząc na projekt, będą dużo większe.	uwagi częściowo do dalszej analizy	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Odcinkiem na którym ma powstać buspas jest: skrzyżowanie Szaserów/Dwernickiego- skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską. Zapewnienie bus pasa na całej długości trasy będzie przedmiotem dalszych analiz.
178	18.11	Ruch pieszy	Brak przejść dla pieszych na ul. Wiatracznej - za mało. Potrzebne są dodatkowe rozwiązania projektowe w tym kierunku. Dłuższe ławki na przystankach - teraz są na 4-6 osób, a to są <u>kpiny, bo długo trzeba czekać na autobus.</u>	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
178	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe b.potrzebne - ale muszą być dłuższe odcinki łączące się w całość. Potrzebna jest przy nich zieleni i ławeczki.	uwaga do dalszych analiz	W prezentowanej koncepcji zapewniono drogi dla rowerów wzdłuż całego projektowanego odcinka obwodnicy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
178	18.11	Drogi dojazdowe	Trasa musi być w tunelu na całej długości ul. Wiatracznej aż za tory kolejowe, bo ten projekt nie przewidział, że odcina ludzi od ul. Wiatracznej i blokuje wschód-zachód. Teraz na ul. Wiatracznej parkuje ok.350 samochodów, a proponuje się mieszkańcom kilka miejsc.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych; 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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
178	18.11	Przestrzeń	Zieleni, ławeczki, miejsca postojowe są b.ważne dla mieszkańców. Jeżeli trasa wg projektu ma zająć całą przestrzeń ul. Wiatracznej, to nie ma n w/w miejsca. TRASA MUSI BYĆ CAŁA W TUNELU NA ul. Wiatracznej, INACZEJ BĘDZIEMY MUSIELI WDYCHAĆ SPALINY, SMRÓD, HAŁAS ZNISZCZY NASZE ŻYCIE. Nie wiadomo jeszcze, czy nasze budynki nie zaważą się od wstrząsów od trasy!!! Budynki mają po 60 lat.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. udowa 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.
179	18.11	Komunikacja miejska	Po pierwsze, przedłużenie tunelu na ul. Wiatracznej za tory kolejowe. BUS PASY na całej długości trasy. Dodatkowy autobus trasą Łazienkowską i dalej trasą na Targówek. Teraz są duże korki w szczycie. Patrząc na projekt, będą dużo większe.	uwagi częściowo do dalszej analizy	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Odcinkiem na którym ma powstać buspas jest: skrzyżowanie Szaserów/Dwernickiego- skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską. Zapewnienie bus pasa na całej długości trasy będzie przedmiotem dalszych analiz.
179	18.11	Ruch pieszy	Brak przejść dla pieszych na ul. Wiatracznej - za mało. Potrzebne są dodatkowe rozwiązania projektowe w tym kierunku. Dłuższe ławki na przystankach - teraz są na 4-6 osób, a to są <u>kpiny, bo długo trzeba czekać na autobus.</u>	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
179	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe b.potrzebne - ale muszą być dłuższe odcinki łączące się w całość. Potrzebna jest przy nich zieleni i ławeczki.	uwagi do dalszej analizy	W prezentowanej koncepcji zapewniono drogi dla rowerów wzdłuż całego projektowanego odcinka obwodnicy. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.

179	18.11	Drogi dojazdowe	Trasa musi być w tunelu na całej długości ul. Wiatracznej aż za tory kolejowe, bo ten projekt nie przewidział, że odcina ludzi od ul. Wiatracznej i blokuje wschód-zachód. Teraz na ul. Wiatracznej parkuje ok.350 samochodów, a proponuje się mieszkańcom kilka miejsc.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych; 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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
179	18.11	Przestrzeń	Zieleń, ławeczki, miejsca postojowe są b.ważne dla mieszkańców. Jeżeli trasa wg projektu ma zająć całą przestrzeń ul. Wiatracznej, to nie ma n w/w miejsca. TRASA MUSI BYĆ CAŁA W TUNELU NA ul. Wiatracznej, INACZEJ BĘDZIEMY MUSIELI WDYCHAĆ SPALINY, SMRÓD, HAŁAS ZNISZCZY NASZE ŻYCIE. Nie wiadomo jeszcze, czy nasze budynki nie zawalą się od wstrząsów od trasy!!! Budynki mają po 60 lat.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. 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 wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych; Na etapie powstawania projektu
180	18.11	Inne	Dot.ul. Wiatracznej: Proszę o wzięcie pod uwagę, że na Chrzanowskiego jest przedszkole! Trasa będzie truć nasze dzieci. Konieczny tunel z wyjściem za torami.	uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych; 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.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.
181	18.11	Ruch pieszy	Więcej przejść dla pieszych przez Wiatraczną.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.
181	18.11	Drogi dojazdowe	Możliwość lewoskrętu.	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską i ul. Paca będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy.
181	18.11	Przestrzeń	Dodatkowe miejsca postojowe.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych
182	18.11	Ruch pieszy	Brak przejścia przez obwodnicę w rejonie ulicy Chrzanowskiego - powinno być.	uwaga nieuwzględniona	Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
182	18.11	Przestrzeń	Brak ekranu wzdłuż budynku Wiatraczna 27 - powinien być. Miejsca parkingowe wzdłuż ulicy Wiatraczna (25 i 27) oraz wzdłuż osiedla Praha.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. iczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
183	18.11	Ruch rowerowy	Ruch rowerowy przebiega wzdłuż jezdni i trudno o inne rozwiązanie, ale jezdnie muszą przebiegać inaczej.	uwaga niezrozumiała	Brak określenia postulowanej zmiany.

183	18.11	Przestrzeń	Skwerek przy szpitalu na Szaserów pozostanie nietknięty, jeśli tunel będzie przedłużony do torów lub dalej.	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 wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
183	18.11	Inne	Stanowczo sprzeciwiam się usytuowaniu wylotu tunelu na wys.Szaserów! Tam tuż przy Wiatracznej są bloki mieszkalne i tak ruchliwa ulica pod oknami jest nie do przyjęcia. Proponuję przedłużenie tunelu do torów lub nawet dalej pod torami.	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 wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
184	18.11	Ruch pieszy	Brak przejścia na szczycie ul. Chrzanowskiego na drugą stronę ciągu komunikacyjnego.	uwaga uwzględniona	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.
184	18.11	Przestrzeń	Zbyt mało miejsc parkingowych w rejonie ulicy Chrzanowskiego, ekrany dźwiękowe nie osłaniają budynków ul. Wiatraczna 25 i 27. Nieostonięte ekranem mieszkania od strony ul. Chrzanowskiego w budynku Wiatraczna 27 - wystarczy przedłużyć ekran zaprojektowany wzdłuż budynku Chrzanowskiego 2.	uwaga do dalszych analiz	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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; 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 i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
185	18.11	Drogi dojazdowe	Zaproponowane rozwiązanie jednopoziomowego skrzyżowania al. St. Zjedn. spowoduje blokowanie ruchu tranzytowego i blokowanie ruchu lokalnego na tym skrzyżowaniu. Rozwiązaniem tego problemu jest przedłużenie tunelu poza to skrzyżowanie w kierunku centrum.	uwaga 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).
186	18.11	Komunikacja miejska	Przygotować wspólny przystanek tramwaj + autobusy jadące w danym kierunku.	uwaga do dalszych analiz	Lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej będzie na dalszym etapie prac projektowych uzgadniania z Zarządem Transportu Miejskiego.
186	18.11	Ruch pieszy	Brak ekranów separujących budynki na ul. Wiatracznej od ruchu lokalnego.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
186	18.11	Ruch rowerowy	Ruch rowerowy przeplata się z ruchem pieszym i dojściem do sklepów.	uwaga do dalszych analiz	Ruch rowerowy poprowadzony został drogami rowerowymi, odseparowanymi od chodników dla pieszych. Miejsca przecięcia się ciągu pieszego z rowerowym oznakowywane będą przejściem dla pieszych i odmienna konstrukcja chodnika.
186	18.11	Drogi dojazdowe	Ul .Prochowa jest jednokierunkowa, nie warto tu robić przelotówki/ zawsze zablokowana przez dostawy do Biedronki.	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
186	18.11	Przestrzeń	KONIECZNE EKRANY DŹWIĘKOCHŁONNE WZDŁUŻ ul. Wiatracznej SEPARUJĄCE OD 4 PASÓW RUCHU LOKALNEGO.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

187	18.11	Drogi dojazdowe	Pozostawienie jednopoziomowego skrzyżowania Grenadierów i al. St.Zjedn. (jak w projekcie) spowoduje zaburzenie płynności ruchu tranzytowego i utrudnienie w ruchu lokalnym. Przedłużenie tunelu poza skrzyżowanie udrażnia ruch tranzytowy i nie zaburza ruchu lokalnego.	uwaga 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).
188	18.11	Drogi dojazdowe	Skrzyżowania ulic prostopadłych do Wiatracznej powinny być przejezdne w pełni, nie jednokierunkowe.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
189	18.11	Komunikacja miejska	Dobrze rozplanowane, aczkolwiek przystanek przy piekarni powinien być usytuowany na rondzie, przystanek 521 między ul. Grochowską a ul. Waszyngtona.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
189	18.11	Ruch pieszy	Odcinek między rondem Wiatraczna a Chrzanowskiego - szersze chodniki, DDR z jednej strony (zachód), zawężone jezdnie do jednego pasa (jak obecnie) na rzecz większej ilości zieleni od bloków. Drogę umiejscowić od wschodniej strony (np. wzdłuż parkanu szpitala).	uwagi do dalszej analizy	Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej.
189	18.11	Ruch rowerowy	Wykonać DDR zachodniej stronie drogi, by nie kolidowała z biegami pieszymi i korespondowała z istniejącą infrastrukturą na ul. Stanów Zjednoczonych i ul. Chrzanowskiego.	uwaga do dalszej analizy	Prezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wyklucza się korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
189	18.11	Drogi dojazdowe	Ruch na odcinku rondo/ Chrzanowskiego - rezygnacja z drogi wzdłuż zabudowań (bloków mieszkaniowych Wiatraczna 29 do budynku piekarni), poprowadzenie drogi dwu lub trzypasmowej w bliskiej odległości od parkanu szpitala, budowa miejsc skośnego parkowania.	uwaga nieuwzględniona	Przewidziano miejsca postojowe wzdłuż zachodniej strony szpitala MON. Z uwagi na konieczność obsługi komunikacyjnej nieruchomości zlokalizowanych po obydwu stronach ul. Wiatracznej nie przewiduje się likwidacji zachodniej jezdni lokalnej.
189	18.11	Przestrzeń	Ruch na odcinku od ronda do Chrzanowskiego, patrząc od zachodu: 1) chodnik, 2) miejsca parkowania równoległego, 3) droga dwupasmowa - dwukierunkowa, 4) pas postojowy (parkowania skośnego), 5) chodnik 2m+ławki, 6) pas zieleni z drzewami i krzewami około 5m, 7) DDR, 8) pas zieleni wzdłuż bloków mieszkalnych.	uwaga do dalszych analiz	Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej.
189	18.11	Inne	Odcinek od wylotu tunelu (skrzyżowanie Dwernickiego/ Wiatraczna) do terenu PKP puścić w "kaftanie akustycznym". Przykład z trasy Toruńskiej (Bródno) + Żoliborz.	uwaga do dalszych analiz	Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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.
190	18.11	Komunikacja miejska	Po pierwsze przedłużenie tunelu <u>za tory kolejowe!!!</u> Za duże odległości do przystanków. Zaprojektowane rondo na ul. Szaserów jest za duże.	uwaga częściowo do dalszej analizy	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Wariant konsultacyjny nie przewidywał ronda na skrzyżowaniu ul. Wiatracznej z ul. Szaserów. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
190	18.11	Ruch pieszy	Za duże odległości do przystanków. Brak przejść dla pieszych.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
190	18.11	Ruch rowerowy	Za wąskie chodniki od ul. Wiatracznej 25. Koliduje to ze ścieżką rowerową i jest niebezpieczne.	uwaga do dalszej analizy	Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
190	18.11	Drogi dojazdowe	Narażenie mieszkańców na duży ruch między innymi ze względu na spalarnię śmieci rozbudowywaną na Targówku. Brak wjazdu na podwórko (Wiatraczna 25).	uwaga nieuwzględniona	Zgodnie z obowiązującymi przepisami, wszystkie nieruchomości będą miały zapewniony dostęp do drogi publicznej. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

190	18.11	Przestrzeń	Jeżeli powstanie tunel tylko do ul. Szaserów nie będzie miejsca na ławki i zieleni od ul. Wiatracznej 25 do Chrzanowskiego. Odcinek Wiatraczna 25 do Chrzanowskiego: mieszkańcy tych bloków będą narażeni na spaliny, hałas.	brak postulatu	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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.
191	18.11	Komunikacja miejska	Bez uwag.	brak postulatu	
191	18.11	Ruch pieszy	Za mało przejść przez ul. Wiatraczną. Jeżeli jest to ulica lokalna (tak konsultanci określają), to dlaczego jest tylko jedno przejście przy Kobielskiej? Co najmniej 1 dodatkowe przejście przy ul. Paca (szkoła, park, żłobek - po obu stronach Wiatracznej).	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
191	18.11	Ruch rowerowy	Brak zdania.	brak postulatu	
191	18.11	Drogi dojazdowe	Brak lewoskrętów (a to ma być ulica lokalna) zakorkuje lokalne ulice po obu stronach Wiatracznej. Wystarczy tylko jezdnie po 1 pasie w każdą stronę (dla ruchu lokalnego). Musi być wjazd do tunelu z ul. Grochowskiej po obu stronach ronda.	uwagi częściowo do dalszej analizy	Zaprezentowane rozwiązania dla ul. Wiatracznej będą przedmiotem analiz na kolejnych etapach prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Brak możliwości wykonania wjazdów i wyjazdów z tunelu na ul. Grochowskiej- kolidowałoby to z planowaną III linią metra.
191	18.11	Przestrzeń	Ulica wiatraczna nie będzie wg projektu ulicą lokalną. Ruch zwiększy się wg nie dwukrotnie, gdyż tunel nie przejmie ruchu tranzytowego na Targówek osób jadących z 1 i 2 strony Grochowskiej oraz Waszyngtona. Również osoby jadące do szpitala MON nie będą korzystać z tunelu. Zwiększy się hałas, dlatego potrzebne są tunele akustyczne na całej ul. Wiatracznej. Inne:	uwaga do dalszych analiz	Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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.
192	18.11	Komunikacja miejska	Po pierwsze przedłużenie tunelu na WIATRACZNEJ za tory kolejowe. BUS PASY na całej długości trasy. Dodatkowy autobus trasą Łazienkowską i dalej trasą na Targówek. Teraz są duże korki w szczycie, patrząc na projekt będą jeszcze większe.	uwagi częściowo do dalszych analiz	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Działania mające na celu ustalenie liczby i tras linii autobusowych będą prowadzone przez Zarząd Transportu Miejskiego. Możliwość wyznaczenia buspasów będzie analizowana na etapie opiniowania projektu stałej organizacji ruchu, czyli na dalszym etapie prac projektowych.
192	18.11	Ruch pieszy	Brak przejść dla pieszych na Wiatracznej - za mało. Potrzebne są dodatkowe rozwiązania projektantów w tym kierunku. Dłuższe ławki na przystankach - teraz są na 4-6 osób, a to są <u>bo długo trzeba czekać na autobus.</u>	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
192	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe b. potrzebne - ale muszą być dłuższe odcinki łączące się w całość. Potrzebna jest przy nich zieleni i ławeczki.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro <u>Architektury i Planowania Przestrzennego UJM st. Warszawy</u>
192	18.11	Drogi dojazdowe	Trasa musi być w tunelu na całej Wiatracznej aż za tory kolejowe, bo ten projekt nie przewidział, że odcina ludzi od Wiatracznej i blokuje wschód-zachód. Treas na wiatracznej parkuje ok.350 samochodów, a proponuje się mieszkańcom kilka miejsc.		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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.

192	18.11	Przestrzeń	Zieleń, ławeczki i miejsca postojowe są bardzo ważne dla mieszkańców. Jeżeli trasa wg projektu ma zająć całą przestrzeń wiatracznej to nie ma na w/w miejsca.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
192	18.11	Inne	TRASA MUSI BYĆ CAŁA W TUNELU NA WIATRACZNEJ, INACZEJ BĘDZIEMY MUSIELI WDYCHAĆ SPALINY, SMRÓD I HAŁAS ZNISZCZY NASZE ŻYCIE. Nie wiadomo jeszcze czy nasze budynki nie zawalą się od wstrząsów od trasy!!!! Budynki mają po 60 lat!!!	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 wiązałaby się natomiast ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie
193	18.11	Drogi dojazdowe	Trasa musi być w tunelu na całej Wiatracznej aż za tory kolejowe, bo ten projekt nie przewidywał, że odcina ludzi od Wiatracznej i blokuje wschód-zachód. Treas na wiatracznej parkuje ok.350 samochodów, a proponuje się mieszkańcom kilka miejsc.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
193	18.11	Przestrzeń	Zieleń, ławeczki i miejsca postojowe są bardzo ważne dla mieszkańców. Jeżeli trasa wg projektu ma zająć całą przestrzeń wiatracznej to nie ma na w/w miejsca.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
193	18.11	Drogi dojazdowe	TRASA MUSI BYĆ CAŁA W TUNELU NA WIATRACZNEJ, INACZEJ BĘDZIEMY MUSIELI WDYCHAĆ SPALINY, SMRÓD I HAŁAS ZNISZCZY NASZE ŻYCIE. Nie wiadomo jeszcze czy nasze budynki nie zawalą się od wstrząsów od trasy!!!! Budynki mają po 60 lat!!!	uwagi częściowo do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. 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. Na etapie powstawania projektu
194	18.11	Komunikacja miejska	W planie brak przystanku przy ul. Wiatracznej (Dwernickiego), k. Biedronki.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej będzie ustalana na dalszym etapie prac projektowych m.in. z Zarządem Transportu Miejskiego.
194	18.11	Ruch pieszy	Brak przejścia dla pieszych przez ul. Wiatraczną np. (dojście do Biedronki) od strony parku Polińskiego.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.

194	18.11	Ruch rowerowy	Brak uwag.	brak postulatu	
194	18.11	Drogi dojazdowe	Brak skrętu w lewo w ul. Paca w kierunku parku Polińskiego. Brak możliwości skrętu w lewo w kierunku ronda Wiatraczna (od ulicy Paca).	uwaga do dalszych analiz	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską i ul. Paca będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy.
195	18.11	Drogi dojazdowe	Skrzyżowanie Wiatraczna/ Szaserów/ Dwernickiego powinno być urządzone jako rondo!	uwaga nieuwzględniona	W celu ograniczenia zajętości terenu przez inwestycję założono budowę skrzyżowania w kształcie zaprezentowanym. Rozwiązanie w formie ronda spowodowałoby znacznie większą ingerencję w teren przyległe.
196	18.11	Drogi dojazdowe	Jako mieszkańiec bloku przy ul. Wiatracznej 27 protestuję przeciwko zaplanowaniu wylotu z tunelu na wysokości zamieszkanego od kilkudziesięciu lat budynku, ponieważ spowoduje to nieunikniony hałas oraz likwidację zieleni w okolicy zabudowy.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
196	18.11	Przestrzeń	Proponuję zachować obszary zieleni na wysokości bloku Wiatraczna 27, a planowany odcinek trasy poprowadzić w tunelu! Alternatywnym rozwiązaniem są pełne (zamknięte) ekrany dźwiękochłonne dla ochrony mieszkańców przed szkodliwym dla zdrowia hałasem.	uwaga nieuwzględniona	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
196	18.11	Inne	Brak miejsc parkingowych utrudni życie osobom zamieszkującym ulicę Wiatraczną, Chrzanowskiego i okolicznych ulic. Większość bloków nie posiada parkingów podziemnych.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
197	18.11	Ruch pieszy	Chodniki powinny być szersze.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
197	18.11	Ruch rowerowy	Zdecydowanie powinny być szersze.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wyklucza się korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
197	18.11	Drogi dojazdowe	Uważam, że wylot z tunelu na wysokości budynków mieszkaniowych jest bardzo złym rozwiązaniem. Wyrzucanie spalin i natężenie hałasu będzie bardzo duże. Rozwiązanie to nie przystaje do budów obwodnic w krajach europejskich - wysokorozwiniętych. Ta obwodnica powinna mieć wylot z tunelu poza budynkami mieszkalnymi. Brak zabezpieczeń przed hałasem oceniam bardzo negatywnie (są zamknięte ekrany dźwiękoszczelne, które powinny się bezwzględnie w tym miejscu znaleźć).	uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
197	18.11	Przestrzeń	Oczywiście, że zieleni i miejsca postojowe w okolicach budynków Wiatraczna 25-27 powinna być.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
198	18.11	Ruch pieszy	Brak rozwiązań dla bezkolizyjnych przejść w rej. ul. Chrzanowskiego, Prochowej, Paca.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.

198	18.11	Drogi dojazdowe	Brak rozwiązań bezkolizyjnych wjazdów i możliwości włączenia się do ruchu z tzw. "rozbiegówki". Brak zjazdu i wjazdu na wiadukt w okolicy Koziej Górki umożliwiający okolicznym mieszkańcom lepszą komunikację niż dotychczas.	uwaga nieuwzględniona	Układ dróg lokalnych włączających i wyłączających się z trasy głównej obwodnicy odbywa się z zastosowaniem pasów włączeń i wyłączeń. Natomiast układ dróg przeznaczonych do skomunikowania terenów przyległych (odcinek drogowy nad tunelem) zachowujących charakter dróg miejskich połączony jest bez zastosowania pasów włączeń i wyłączeń zgodnie z charakterem skrzyżowań w mieście. Z uwagi na brak planów zagospodarowania terenów Koziej Górki na cele usługowe lub mieszkaniowe a także określony w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego ich techniczny charakter (teren metra) skomunikowanie drogowe Koziej Górki z obwodnicą jest nieuzasadnione. Zapewnione będą natomiast rozwiązania dla komunikacji pieszej i rowerowej.
199	18.11	Komunikacja miejska	Komunikacja miejska powinna pozostać w dotychczasowym miejscu na poziomie dotychczasowych ulic.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
199	18.11	Ruch pieszy	Nie do końca wyraziste są przejścia w poprzek ulicy al. Stanów Zjednoczonych na poziomie pawilon "Grzybki".	brak postulatu	Przejście przez al. Stanów Zjednoczonych będzie w rejonie ronda Wiatraczna oraz wiaduktem w ciągu ul. Grenadierów.
199	18.11	Ruch rowerowy	Poza moimi zainteresowaniami.	brak postulatu	
199	18.11	Drogi dojazdowe	Bezwzględnie konieczne jest przedłużenie tunelu zamkniętego lub chociażby obniżenie ulicy w taki sposób, by droga stała się NIEKOLIZYJNA pod ul. Grenadierów. Już obecnie jest to skrzyżowanie niebezpieczne i korkujące przejazd pojazdów skręcających w lewo.	uwaga 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).
199	18.11	Przestrzeń	Najważniejsze są miejsca postojowe dla samochodów osobowych i dostawczych z racji dużej ilości instytucji biurowych i handlowych. Obecnie osiedle Kirasjerów jest nadmiernie obciążone samochodami parkującymi i powoduje duże zagrożenie dla pojazdów uprzywilejowanych, takich jak straż pożarna, karetka pogotowia, a nawet duże samochody śmieciarek.	uwaga do dalszych analiz	Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
200	18.11	Drogi dojazdowe	Możliwość nawrotu przed rondem Wiatraczna jadąc od Szaserów (przy założeniu, że nie będzie pełnych skrzyżowań na Wiatracznej, pomiędzy Szaserów a Wiatraczną.	uwaga do dalszych analiz	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Możliwość wyznaczenia innych relacji skrotnych będzie analizowana na dalszym etapie prac projektowych.
201	18.11	Ruch pieszy	Pozostawienie dotychczasowych przejść dla pieszych - z sygnalizacją.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
201	18.11	Przestrzeń	Zieleń, ławki, stacje roweru miejskiego. Toalety.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
202	18.11	Komunikacja miejska	Nie widzę problemów.	brak postulatu	
202	18.11	Ruch pieszy	Chodniki ok. Brak parkingów.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych
202	18.11	Ruch rowerowy	Nie dotyczy.	brak postulatu	
202	18.11	Drogi dojazdowe	Objazdy, brak parkingów.	uwaga nierozumiała	
202	18.11	Inne	Bloki wiatracznej 25 to w większości starzy ludzie. Przy rozwiązaniu estakady pod oknami uniemożliwi się otwarcie okien, które często jest jedyną komunikacją ze światem zewnętrznym.	uwaga nierozumiała	Nie przewiduje się budowy estakady na wysokości budynku przy ul. Wiatracznej 25. Wjazd na estakadę został przewidziany za skrzyżowaniem z ul. Chrzanowskiego.
203	18.11	Komunikacja miejska	ok	brak postulatu	
203	18.11	Ruch pieszy	ok	brak postulatu	
203	18.11	Ruch rowerowy	ok	brak postulatu	
203	18.11	Inne	EKRANY!!! PARKINGI!!! To moje propozycje	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Przewidziana jest budowa ekranów akustycznych w rejonie ul. Chrzanowskiego oraz ul. Ks. Ziemowita. Ostatecznie jednak lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W koncepcji drogi przewidziano miejsca postojowe.

204	18.11	Drogi dojazdowe	Ekran również na odcinku od skrzyżowania ulic Dwernickiego i Szaserów: mimo cichej nawierzchni i zagłębienia hałas będzie się odbijał od ścian. Natężenie ruchu wzrośnie! Najlepiej przekopać tunel pod torami.	uwaga do dalszych analiz	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
204	18.11	Przestrzeń	Miejsca postojowe (ważne!) oraz zieleń i ławki	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
205	18.11	Komunikacja miejska	ok	brak postulatu	
205	18.11	Ruch pieszy	ok	brak postulatu	
205	18.11	Ruch rowerowy	ok	brak postulatu	
205	18.11	Drogi dojazdowe	Tunel powinien kończyć się za torami. Organizacja dróg lokalnych byłaby podobna do obecnej i ilość miejsc parkingowych nie uległaby zmniejszeniu.	uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową oraz możliwość przejazdu na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Paca i Kobielską.
205	18.11	Przestrzeń	Najważniejsze jest, by utrzymać/zwiększyć ilość miejsc parkingowych, bo samochodów teraz jest trudno zaparkować, a po inwestycji może to być w ogóle niemożliwe. Gdzie się da powinny być przynajmniej.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
206	18.11	Komunikacja miejska	Na ulicy Wiatracznej po stronie zachodniej (na odcinku Grochowska-Szaserów) należy utworzyć zatoczki przy przystankach autobusowych, aby autobusy nie blokowały całego pasa ruchu. Zatoka autobusowa na jezdni al. Stanów Zjednoczonych w kierunku ronda Wiatraczna.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania w zakresie geometrii drogi dotyczące m.in. projektu przystanków autobusowych będą przedmiotem dalszych prac projektowych.
206	18.11	Ruch pieszy	Należy utworzyć dodatkowe przejścia dla pieszych przez ul. Wiatraczną na odcinku Grochowska-Szaserów. Szczególnie ważne jest przejście przy ul. Paca.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
206	18.11	Drogi dojazdowe	Róg Wiatracznej i Kobielskiej - skrzyżowanie ze wszystkimi relacjami skrotnymi wraz z zawracaniem dla jadących do strony Szaserów. Bezkolizyjny węzeł z ul. Grenadierów. Rozbudowa skrzyżowania ul. Grenadierów - modernizacja odcinka od Ostrobramskiej. Możliwość zawracania na skrzyżowaniu Szaserów dla jadących od strony ronda Wiatraczna.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych. 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. Ostrobramska znajduje się poza zakresem przedmiotowej inwestycji.
206	18.11	Przestrzeń	Przestrzeń w rejonie drogi wykorzystać maksymalnie na miejsca parkingowe.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
207	18.11	Ruch pieszy	Brak przejścia dla pieszych na wysokości ul. Nizinnej.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
207	18.11	Drogi dojazdowe	Proszę o rozważenie możliwości skrętu z ulicy Nizinnej (numery 10, 12) w lewo w ulicę Wiatraczną.	uwaga nieuwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską i ul. Paca będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy.
208	18.11	Komunikacja miejska	Na ulicy Wiatracznej po stronie zachodniej (na odcinku Grochowska-Szaserów) należy utworzyć zatoki przy przystankach autobusowych, aby autobusy nie blokowały całego pasa ruchu. Utworzyć zatokę autobusową na jezdni al. Stanów Zjednoczonych w kierunku ronda Wiatraczna.	uwaga do dalszej analizy	Rozwiązania w zakresie geometrii drogi dotyczące m.in. projektu przystanków autobusowych będą przedmiotem dalszych prac projektowych.
209	18.11	Ruch pieszy	Brak uwag	brak postulatu	
209	18.11	Ruch rowerowy	Brak bezkolizyjnych skrzyżowań ze ścieżkami.	uwaga niezrozumiała	

209	18.11	Drogi dojazdowe	Poważny błąd projektowy - brak bezkolizyjnych skrzyżowań obwodnicy śródmiejskiej z ul. Radzywińską i trasą Świętokrzyską.	uwaga nieuwzględniona	Węzeł Radzywińska zaprojektowany został jako częściowo bezkolizyjny, gdzie dominująca relacja (w ciągu obwodnicy) prowadzona jest bezkolizyjnie. Na prezentowany zakres projektowanego węzła wpłynęły ograniczenia terenowe. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. zmiany rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego oraz zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA. Forma skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską wynika z zabytkowego charakteru terenu sąsiadującego z projektowaną drogą.
209	18.11	Przestrzeń	Należy infrastrukturę lokalizować w rejonie węzłów przesiadkowych komunikacji miejskiej.	uwaga niezrozumiała	
210	18.11	Komunikacja miejska	Nie należy likwidować przystanku autobusowego pomiędzy rondem Wiatraczna a Szaserów (obecny przyst. na wysokości Paca).	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
210	18.11	Ruch pieszy	Zdecydowanie za mało przejść dla pieszych na odcinku rondo Wiatraczna - ul. Chrzanowskiego przez ul. Wiatraczną.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
210	18.11	Ruch rowerowy	Należy przewidzieć ruch rowerowy na wprost ulicami Kobielską, Prochową, Paca i Niziną.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
210	18.11	Drogi dojazdowe	1. Powinna zostać utrzymana możliwość przejechania na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską, Prochową, Paca i Niziną.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
210	18.11	Drogi dojazdowe	2. Należy odsunąć nitkę al. St. Zjednoczonych od budynku przy Garibaldi 4 w okolicy wyjazdu z ul. Garibaldi. W tej okolicy należy zlokalizować również miejsca parkingowe.	uwaga uwzględniona	W przypadku realizacji wariantu z dwupoziomowym skrzyżowaniem na przecięciu z ul. Grenadierów, droga wzdłuż budynku Grenadierów 4 zostanie odsunięta od zabudowy. Liczba miejsc postojowych zależy będzie od dostępnej przestrzeni.
210	18.11	Przestrzeń	Jak najwięcej miejsca należy przeznaczyć na nasadzenia roślinne. Priorytetem powinno być być sadzenie drzew i krzewów oraz dobór roślinności zgodny z zasadami FITOREMEDIACJI. Projektowanie trawników powinno być zastąpione łąkami kwietnymi, które są tańsze w utrzymaniu i cenniejsze ekologicznie. Jednak najistotniejsze są duże rośliny drzewiaste, które zmniejszają zanieczyszczenie powietrza i redukują hałas.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
211	18.11	Komunikacja miejska	Szkoda, że pominięto przystanek autobusowy na ul. Wiatracznej przy Biedronce.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
211	18.11	Ruch pieszy	Za mało przejść dla pieszych przez ul. Wiatraczna na odcinku od ronda do ul. Chrzanowskiego.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
211	18.11	Ruch rowerowy	Powinna być możliwość pojechania rowerem przez ul. Wiatraczną ulicami Paca, Prochową, Kobielską.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
211	18.11	Drogi dojazdowe	Powinno się utrzymać możliwość przejechania przez ul. Wiatraczną ulicami Paca, Prochową i Kobielską. Zaproponowane w planach rozwiązanie bardzo źle wpływa na komfort mieszkańców.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
211	18.11	Przestrzeń	Jak najwięcej miejsca wykorzystać na nasadzenia, ze szczególnym uwzględnieniem drzew i krzewów. Dobór roślin oprzeć na zasadach FITOREMEDIACJI! Zamiast trawników założyć łąki kwietne.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
211	18.11	Inne	* Proponuję odsunąć wjazd do tunelu na al. Stanów Zjednoczonych jak najdalej od ronda (wydłużyć tunel) * Proponuję odsunąć nitkę al. Stanów Zjednoczonych od budynku przy Garibaldi 4 wokolicy wyjazdu ul. Garibaldi. W tej okolicy utworzyć miejsca parkingowe	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). W przypadku realizacji wariantu z dwupoziomowym skrzyżowaniem na przecięciu z ul. Grenadierów, droga wzdłuż budynku Grenadierów 4 zostanie odsunięta od zabudowy. Liczba miejsc postojowych zależy będzie od dostępnej przestrzeni.
212	18.11	Ruch pieszy	Dramatycznie. Brak przejścia między ul. Wiatraczną a wejściem do szpitala od strony ul. Wiatracznej.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Przejście dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego zostało wytyczone pod wiaduktem.
212	18.11	Ruch rowerowy	Brak uwag, nie jeżdżę rowerem.	brak postulatu	

212	18.11	Drogi dojazdowe	Brak skrętu z drogi lokalnej dla ul. Wiatracznej w lewo w ulicę Chrzanowskiego - obawiam się tym samym o likwidację lub korektę trasy autobusu 123, jedyne jeżdżącego ulicą Chrzanowskiego. Brak koniecznego zjazdu z ulicy Wiatracznej wprost w ulicę Chrzanowskiego w kierunku ulicy Przeworskiej/ Mrcielskiego.	uwaga nieuwzględniona	Projekt zakłada możliwość prowadzenia komunikacji autobusowej z ul. Wiatracznej do ul. Chrzanowskiego poprzez przejazd pod wiaduktem w pobliżu boczny kolejowej MON. Wyjazd z ul. Chrzanowskiego na ul. Wiatraczną także jest możliwy z wykorzystaniem <u>nowoprojektowanych dróg</u> .
212	18.11	Przestrzeń	Co z przestrzenią zieloną po drugiej stronie ulicy Wiatracznej między jezdnią a terenem szpitala. Postuluję o wybudowanie tunelu akustycznego dla wiaduktu na wysokości bloków na ulicy Wiatracznej (25 i 27 i dalej w kierunku torów) takiego, jak przy Trasie Toruńskiej.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o <u>środowiskowych uwarunkowaniach</u> .
213	18.11	Inne	Brak informacji na temat hałasu dla nowego osiedla "Mała Praga". Powinny zostać zainstalowane tunele nad trasą od ul. Dwernickiego do Koziej Górki.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć <u>zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach</u> .
213	18.11	Ruch pieszy	Powinny zostać obecne przejścia dla pieszych dla ruchu pieszego.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Przejście dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego zostało wytyczone pod wiaduktem.
213	18.11	Drogi dojazdowe	Pozostawić dotychczasowy skręt w lewo ulic: Kobielskiej, Prochowej, Paca i Nizinnej.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską i ul. Paca będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy.
214	18.11	Komunikacja miejska	Żle - nie przyjmuję do wiadomości, jestem przeciwna powstaniu obwodnicy w tym miejscu.	uwaga poza zakresem konsultacji	Przedmiotem konsultacji były rozwiązania projektowe ujęte w koncepcji drogi. Lokalizacja drogi wynika natomiast z obowiązującego od 2006 roku Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz miejscowych planów <u>zagospodarowania przestrzennego</u> .
214	18.11	Ruch rowerowy	Nie potrzebne, żeby wdychać spaliny	uwaga nieuwzględniona	Konieczność zapewnienia rozwiązań dla ruchu rowerowego wynika m.in. ze standardów projektowych obowiązujących w m.st. Warszawie. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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.
214	18.11	Drogi dojazdowe	Zmienić w przejazd podziemny, w tunelu podziemnym. Inne rozwiązanie jest nie do przyjęcia.	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 wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
214	18.11	Przestrzeń	Zieleń to jest teraz, później będzie hałas i zanieczyszczone powietrze.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
215	18.11	Komunikacja miejska	Lokalizacja przystanków obecnie jest znacznie lepsza. Połączenie dwóch dzielnic znacznie zwiększy ruch oraz ilość przejeżdżających autobusów, a co za tym idzie, więcej spalin pod naszymi oknami.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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.
215	18.11	Ruch pieszy	Uważam, że zbudowanie obwodnicy znacznie utrudni ruch pieszych, którzy obecnie nie mają problemów, by szybko się przemieścić do swoich domów. Większy ruch, więcej światła, a jeżeli nie światła to wypadków. Nie zapominajmy o czworonogach!	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Przejście dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego zostało wytyczone pod wiaduktem.
215	18.11	Ruch rowerowy	Warto rozbudować ścieżki rowerowe od ul. Wiatracznej do Stanów Zjednoczonych i dalej trasą.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	Wzdłuż al.Stanów Zjednoczonych oraz ul. Wiatracznej przewidziano obustronne drogi dla <u>rowerów</u> .

215	18.11	Drogi dojazdowe	Drogi dojazdowe są zlokalizowane zdecydowanie za blisko domów. Zdecydowanie się nie zgadzam. Uważam, że ruch który będzie się odbywał pomiędzy tymi dzielnicami będzie stwarzał zbyt duży hałas oraz zanieczyszczenie. Połączenie dwóch dzielnic przyczyni się do jeszcze większych korków na Trasie Łazienkowskiej. Wszyscy pamiętamy o rozbudowie i połączeniu dwóch dzielnic, ale sama budowa może przynieść wiele złego - popękane budynki itp.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Budowę obwodnicy przewidziano w obowiązującym od 2006 r. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Na etapie powstawania projektu budowlanego zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która umożliwi zaprojektowanie, budowę oraz eksploatację drogi w sposób zapewniający bezpieczeństwo sąsiedniej zabudowy.
215	18.11	Przestrzeń	Uważam, że obecnie jest skwer przy ul. Wiatracznej i można bardziej o niego zadbać, a nie pozbywać się w celu zapewnienia połączeń.	uwaga nieuwzględniona	Niezabudowane tereny w rejonie istniejącej ulicy Wiatracznej można było czasowo zazielenić gdyż stanowiły i nadal stanowią rezerwę terenu pod budowę obwodnicy śródmiejskiej oraz metra.
216	18.11	Komunikacja miejska	Uważam, że przystanki autobusowe będą jak najbardziej źle położone, będą uniemożliwiać ludziom starszym dalekie dojeżdżanie. Z tego co się zorientowałam nie będzie pasu zieleni. Uważam to za utrudnienie dla wszystkich mieszkańców, daleko przystanek.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
216	18.11	Ruch pieszy	Moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem byłoby, aby ruch odbywał się tunelem. Wielu mieszkańców skorzystałoby, a by wtedy był pas zieleni, normalne przejście dla pieszych oraz mało hałasu pod oknami.	uwaga nieuwzględniona	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. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Przejście dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego zostało wytyczone pod wiaduktem.
216	18.11	Ruch rowerowy	Myślę, że ruch rowerowy obecnie nie uwłacza niczemu, ale można porobić również ciekawe drogi rowerowe po obu stronach pasa zieleni i będzie pięknie i zdrowiej.	uwaga niezrozumiała	
216	18.11	Drogi dojazdowe	Tylko tunel! Tylko takie rozwiązanie wchodzi w grę.	uwaga nieuwzględniona	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 wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
217	18.11	Komunikacja miejska	Pomimo budowy nowych osiedli przy ulicy Chrzanowskiego komunikacja miejska będzie wymagała jedynie dodatkowej linii autobusowej. Wiele osób skorzysta ze stacji kolejowej Wiatraczna, która ma powstać w związku z modernizacją linii kolejowej. Wobec powyższego nie ma potrzeby zbyt dużej ingerencji w układzie ulic Wiatraczna - Chrzanowskiego.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	
217	18.11	Ruch pieszy	Chodniki powinny być w takich miejscach i wykonane w taki sposób, żeby również osoby niepełnosprawne i matki z wózkami mogły bez problemu dotrzeć do przystanku, sklepu, apteki itp. Przy łączeniu chodnika z jezdnią nie mogą być wykonywane tzw. rynienki. Przejeżdżając przez taką rynienkę wózkiem inwalidzkim można z niego wypaść lub urwać kółko. Oczywiście nie może też być krawężnika przy przejściach.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania projektowe muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami, w tym ze standardami projektowymi wydanymi w formie zarządzeń Prezydenta m. st. Warszawy. Projekt będzie też złożony do zaopiniowania przez Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. Dostępności.
217	18.11	Ruch rowerowy	Drogi rowerowe powinny powstawać jak najbardziej w naszej okolicy też, ale muszą być wyraźnie oddzielone od ruchu pieszego i kołowego. Nie mogą powstawać pasy rowerowe, gdyż są bardzo niebezpieczne, szczególnie dla rowerzystów. Przejazdy dla rowerów muszą być czytelnie oznakowane i zlokalizowane w takich miejscach, żeby kierowcy mieli duże pole widzenia	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	Przewidziano wydzielone drogi rowerowe. Zapewnione będą także przejazdy rowerowe na każdym skrzyżowaniu.

217	18.11	Drogi dojazdowe	W rejonie ulic Szaserów, Wiatraczna, Chrzanowskiego nie powinno być żadnych połączeń z obwodnicą, gdyż tunel powinien też przebiegać pod torami. Obecny układ ulic dla ruchu lokalnego ma wystarczającą przepustowość. Obwodnica w proponowanej koncepcji w żaden sposób nie poprawi poruszania się, a wręcz przeciwnie. Natomiast osoby, które chcą sprawnie przejechać np. z Ochoty, Ujazdowa na Targówek czy Bródno będą zadowolone z dogodnego połączenia tunelem	uwaga nieuwzględniona	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.
217	18.11	Przestrzeń	Po powstaniu obwodnicy w rejonie przeze mnie wymienionym nie będzie już miejsca na żadną zieleni, ławki, miejsca postojowe. Będzie natomiast duży ruch śmieciowozów do rozbudowywanej spalarni śmieci na Targówku i ciężarówkek toksycznym pyłem. Ruch aut ciężarowych na Targówek Fabryczny też nie będzie mały. Wobec tego tunel musi być na całej długości od ulicy Międzyborskiej przynajmniej do ulicy Zabranieckiej budowany w odległości minimum 40 metrów od starych bloków po zachodniej stronie ulicy Wiatracznej. Kamienice po wschodniej stronie i tak są przeznaczone do rozbiórki, z czego przynajmniej część mieszkańców jest zadowolona w nadziei na lepsze mieszkania. Nowe bloki za ulicą Chrzanowskiego są budowane wg technologii, która gwarantuje większą wytrzymałość i są odsunięte bardziej od projektowanej obwodnicy.stare bloki natomiast nie wytrzymają ani bliskiej budowy tunelu, ani eksploatacji obwodnicy w założonym planie. Podsumowując, obwodnica powstanie na całej długości w tunelu oddalonym o min. 40metrów do starych bloków przy ulicy Wiatracznej albo nie powstanie wcale.	uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
218	18.11	Drogi dojazdowe	Tunel powinien być zakończony za ulicą Grenadierów (w stronę Śródmieścia). Ulica Nizinna, Prochowa, Paca powinny być przejezdne nad tunelem. Wyjazd z tunelu w stronę Targówka bliżej torów kolejowych.	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). Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych. 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.
219	18.11	Komunikacja miejska	bez uwag	brak postulatu	
219	18.11	Ruch pieszy	Konieczne utrzymanie przejść przez wszystkie przecznice Wiatracznej na odcinku Dwernickiego - Grochowska.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
219	18.11	Ruch rowerowy	Wzdłuż Wiatracznej wystarczy jednostronna ścieżka rowerowa, po stronie lewej Wiatracznej (patrząc w stronę Targówka), zostawić miejsca parkingowe	postulat zgodny z koncepcją	Rozwiązanie polegające na zapewnieniu dwustronnej drogi rowerowej wzdłuż jezdni ul. Wiatracznej umożliwia obsługę przewidywanego ruchu rowerowego. W wyniku dalszych prac projektowych może nastąpić korekta zaprezentowanego przebiegu dróg rowerowych jednak nie przewiduje się rezygnacji z planów zapewnienia przejazdu rowerowego po obydwu stronach ul. Wiatracznej. Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będą ustalane na dalszym etapie prac projektowych
219	18.11	Drogi dojazdowe	Bezwzględnie trzeba utrzymać przejazdy i skręty w lewo w ulicach poprzecznych Wiatraczna od Dwernickiego do Grochowskiej.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską i ul. Paca będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy.
219	18.11	Przestrzeń	Miejsca postojowe po lewej stronie Wiatracznej, droga rowerowa po drugiej stronie. Stacje Veturilo ok.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązanie polegające na zapewnieniu dwustronnej drogi rowerowej wzdłuż jezdni ul. Wiatracznej jest optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego. W wyniku dalszych prac projektowych może nastąpić korekta zaprezentowanego przebiegu dróg rowerowych jednak nie przewiduje się rezygnacji z planów zapewnienia przejazdu rowerowego po obydwu stronach ul. Wiatracznej.Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
220	18.11	Ruch pieszy	Powinny zostać zachowane przejścia dla pieszych, skrzyżowania dla samochodów przy ulicach Paca/ Prochowa/ Kobielska.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.

220	18.11	Drogi dojazdowe	Warto byłoby zbudować wjazd do tunelu z ronda Wiatraczna. Przy ulicy Wiatracznej nie ma potrzeby czterech pasów, w zupełności wystarczy dwa.	uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się wjazdu do tunelu w rejonie ronda Wiatraczna z uwagi na przewidywaną budowę III linii metra. Przewidywane natężenie ruchu oraz konieczność zapewnienia płynności ruchu (czynnik wpływający na stan jakości powietrza), powodują konieczność zapewnienia <u>zaprezentowanego przekroju ulicznego</u> .
220	18.11	Inne	Trzeba rozważyć czy nie ma możliwości wyjazdu z tunelu z Wiatracznej za torami, a nie przy Szaserów. To znacznie ograniczyłoby uciążliwość mieszkańców okolicy Wiatracznej	uwaga nieuwzględniona	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 <u>terenu na jezdniach lokalnych</u>
221	18.11	Inne	Z projektu wynika, że z czterech pasów trasa będzie się zwać do dwóch, spowoduje to korkowanie się ulic, większą emisję spalin oraz hałsu w czasie dnia. al. Stanów Zjednoczonych i tak codziennie jest zakorkowana, dodatkowy ruch z trasy obwodnicy spowoduje całkowite zablokowanie poczynając od Wiatracznej przez Stanów Zjedn. aż na Trasę Łazienkowską. Ruch pieszy będzie właściwie wyeliminowany. Ja mieszkam na Wiatracznej 27 i mój blok będzie najbardziej narażony na zwiększony ruch samochodowy oraz utrudnione będzie nawet przedostanie się do przystanku na Dwernickiego. W projekcie przewidziane są ścieżki rowerowe, natomiast znikną w ogóle skwery z zielenią przy szpitalu. Osobiście nie widzę, żeby było miejsce na ścieżkę, skoro ma to być kosztem skweru. Zresztą zanieczyszczenia ze spalin, które powstaną skutecznie odstraszą rowerzystów od korzystania ze ścieżek. Blok Wiatraczna 27 zostanie właściwie odcięty od dogodnych dróg dojazdu. Od strony ronda Wiatraczna trzeba jechać aż za tory, przejechać obok bloku i dopiero wjechać na podwórkę. Zajęłoby to 3 razy więcej czasu niż zajmuje obecnie. Na zieleni i łwki nie będzie już miejsca, zniknie skwer przy szpitalu, za to w odległości kilku metrów od okien powstaną estakady, hałas i zanieczyszczenie, nie pozwolą nawet na	brak postulatu	Połączenie jezdni lokalnych (wschodniej i zachodniej) zapewnione jest pod obiektem przed torami kolejowymi. Projekt zakłada możliwość prowadzenia komunikacji autobusowej z ul. Wiatracznej do ul. Chrzanowskiego poprzez przejazd pod wiaduktem w pobliżu bocznicy kolejowej MON. Wyjazd z ul. Chrzanowskiego na ul. Wiatraczną także jest możliwy z wykorzystaniem nowoprojektowanych dróg. 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 dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
222	18.11	Komunikacja miejska	Odpowiada mi rozmieszczenie przystanków	uwaga zgodna z koncepcją	
222	18.11	Ruch pieszy	Zdecydowanie za mało przejść dla pieszych na odcinku rondo Wiatraczna - Szaserów, powinny być przy każdym skrzyżowaniu jak dotychczas	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
222	18.11	Ruch rowerowy	Ogólnie oceniam pozytywnie rozwiązanie dot. rowerowego	brak postulatu	
222	18.11	Drogi dojazdowe	Skrzyżowania na odcinku Rondo - Szaserów powinny być przelotowe, by była możliwość przejazdu przez ul. Wiatraczną wzdłuż ulic Kobielska, Prochowa, Paca, Nizinna. Na skrzyżowaniach tych, w miejscu planowanego pasu zieleni powinny być dodatkowe pasy do skrętu w lewo w celu nieblokowania ruchu wzdłuż ul. Wiatracznej. Konieczne zapewnienie ruchu bezkolizyjnego na skrzyżowaniu al. Stanów/ Grenadierów - tunel powinien zacząć się przed skrzyżowaniem lub ewentualnie wiadukt nad al. Stanów w ciągu ulicy Grenadierów.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji skrajnych na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych. 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).
222	18.11	Przestrzeń	Stacja roweru miejskiego powinna być również przy skrzyżowaniu ul. Wiatraczna/Szaserów	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość <u>lokalizacji dodatkowych stacji</u> .
223	18.11	Komunikacja miejska	Część przystanków powinna być "na żądanie", aby nie wydłużać przejazdu autobusów. Powinna być zorganizowana lepsza komunikacja (najlepiej bezpośrednia) do kompleksu City Point na ul. Matuszewskiej.	uwaga poza zakresem konsultacji	Przedmiotem konsultacji były rozwiązania projektowe ujęte w koncepcji drogi. Trasy linii autobusowych ustalane będą przez Zarząd Transportu Miejskiego.
223	18.11	Drogi dojazdowe	Z wiaduktu nad torami powinien być jazd na ulicę Zabraniecką w stronę spalarni śmieci dla komunikacji miejskiej i samochodów wraz ze ścieżką rowerową.	uwaga nieuwzględniona	Przeprowadzone analizy i prognozy ruchu oparte o udostępniony model ruchu miasta stołecznego Warszawy nie wskazują na konieczność wykonania przedmiotowej łącznicy. Ze względu na geometrię estakady nad układami torowymi nad Kozią Górką wynikającą z konieczności zapewnienia skrajni kolejowej długość pochylni dla ścieżki rowerowej byłaby porównywalna z zaprojektowaną długością ścieżki rowerowej. W związku z powyższym budowa <u>niezależnej pochylni jest nieuzasadniona</u>
223	18.11	Przestrzeń	W okolicach zabudowań mieszkaniowych wzdłuż trasy powinny być ekrany dźwiękowe w celu ograniczenia hałasu	uwaga do dalszych analiz	Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
224	18.11	Komunikacja miejska	Nie mam uwag, wygląda to sensownie	brak postulatu	
224	18.11	Ruch pieszy	Za mało przejść dla pieszych	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.

224	18.11	Ruch rowerowy	Od wylotu z tunelem przy skrzyżowaniu Szaserów/ Wiatraczna/ Dwernickiego ścieżki rowerowe są bez sensu, bo zabiorą miejsce na chodnik i ewentualny wąski pas zieleni pod blokami Wiatraczna 25 i 27, 29.	uwaga nieuwzględniona	Konieczne jest zapewnienie ciągłości infrastruktury rowerowej i skomunikowanie projektowanych dróg rowerowych z drogami lokalnymi. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
224	18.11	Przestrzeń	Jeśli w ogóle możliwe jest powstanie terenów zielonych na autostradzie, to mieszkańcy Wiatracznej się polecają. Projekt zapowiada powstanie betonowej pustyni.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
224	18.11	Inne	Obwodnica na ul. Wiatracznej TYLKO w tunelu. Generalnie obwodnica na ul. Wiatracznej powinna przebiegać w tunelu na całej długości. Inaczej zniszczymy życie ludziom mieszkającym na ul. Wiatracznej 25,27, 29, spowoduje spadek wartości nieruchomości, a drgania doprowadzą do ich zawalenia.	uwaga nieuwzględniona	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. Na etapie powstawania projektu budowlanego zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która umożliwi zaprojektowanie, budowę oraz eksploatację drogi w sposób zapewniający bezpieczeństwo sąsiedniej zabudowy.
225	18.11	Ruch pieszy	Drugie przejście dla pieszych przy Biedronce na Wiatracznej.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
225	18.11	Drogi dojazdowe	Nie może być tak, że ruch lokalny z ulic Nizinnej, Kobielskiej, Paca i Prochowej nie będzie miał możliwości przejechania przez ulicę Wiatraczną inaczej niż przez rondo Wiatraczna. Rondo będzie wtedy nieprzejezdne, będzie ciągle stało, bo miejsce dla pojazdów, które z ronda skręcają w Wiatraczną będzie bardzo dużo. Z tego pasa skręcającego korzystają również autobusy i będą momenty, kiedy cały wewnętrzny pas będzie stał, bo nie będzie możliwości zjazdu z ronda. Powinno być jak najwięcej skrzyżowań na odcinku Szaserów - Grochowska. Ludzie będą wjeżdżać na rondo, choć wcale by nie musieli	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
226	18.11	Drogi dojazdowe	Kiepski skręt w ulicę Chrzanowskiego od strony Wiatracznej. Brak miejsc parkingowych.	uwaga do dalszej analizy	Połączenie jezdni lokalnych (wschodniej i zachodniej) zapewnione jest pod obiektem przed torami kolejowymi. Projekt zakłada możliwość prowadzenia komunikacji autobusowej z ul. Wiatracznej do ul. Chrzanowskiego poprzez przejazd pod wiaduktem w pobliżu boczny kolejowej MON. Wyjazd z ul. Chrzanowskiego na ul. Wiatraczną także jest możliwy z wykorzystaniem nowoprojektowanych dróg. Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będą przedmiotem dalszych prac projektowych
226	18.11	Inne	Brak informacji o powstaniu zabudowanych ekranów dźwiękowych, wyciszających ruch samochodów. Półokrągłe dźwiękoszczelne ekrany to minimum wyciszenia takiego hałasu.	uwaga do dalszej analizy	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
227	18.11	Komunikacja miejska	W proponowanym wariantcie jest przystanek autobusowy na ul. Dwernickiego tuż za skrzyżowaniem Szaserów - Wiatraczna. Czy to oznacza, że zniknie przystanek Mycielskiego?	Uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej będzie ustalana na dalszym etapie prac projektowych m.in. z Zarządem Transportu Miejskiego.
227	18.11	Drogi dojazdowe	Zabrakło wariantu przeprowadzenia drogi tunelem, który wychodziłby za torami kolejowymi, chodź o odcinek od skrzyżowania ul. Szaserów - Dwernickiego - Wiatraczna. Brak ekranów przy budynkach Wiatraczna 25 i 27.	uwaga nieuwzględniona	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
228	18.11	Komunikacja miejska	Trudno ocenić na tym etapie.	brak postulatu	
228	18.11	Inne	Inwestycja spowoduje dewastację środowiska, a cicha i spokojna dzielnica zmieni się w teren tranzytowy dla innych dzielnic. Ekrany nie pomogą w wyciszeniu hałasu. Budowanie tej drogi to koszmar dla mieszkańców.	brak postulatu	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
229	18.11	Ruch pieszy	Muszą być przejścia dla pieszych na każdym skrzyżowaniu na ulicy Wiatracznej od Kobielskiej do Szaserów, ponieważ musi być zapewniona komunikacja ze szkołą, przedszkolami i Parkiem Północnym.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
229	18.11	Drogi dojazdowe	Warto zrobić przejazdy dla samochodów w przypadku ulic Kobielskiej, Paca, Nizinna, Prochowej tak, aby były skomunikowane obie strony Wiatracznej.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.

229	18.11	Przestrzeń	Mam nadzieję, że place zabaw zostaną i będą zmodernizowane, miejsca z ławkami też są potrzebne. JAK NAJWIĘCEJ ZIELENI WYSOKIEJ.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro <u>Architektury i Planowania Przestrzennego UIM st. Warszawy</u> .
229	18.11	Inne	TUNEL POWINIEN BYĆ PODPROWADZONY AŻ ZA TORY W ZWIĄZKU Z MIESZKAŃCAMI OSIEDLA NA ul. Chrzanowskiego.	uwaga nieuwzględniona	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
230	18.11	Komunikacja miejska	Zwiększyć częstotliwość kursowania linii 123.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Liczba taboru autobusowego nie jest elementem dokumentacji projektowej budowy drogi.
230	18.11	Ruch pieszy	A. Zbyt wąski chodnik przy blokach mieszkalnych ul. Wiatracznej 25 i 27 B. KONIECZNIE zabudować drogę wychodzącą z tunelu na wysokości ul. Wiatracznej 27 i 25 do wysokości ul. Chrzanowskiego. Smród spalin i hałas będą nie do zniesienia. C. Zachowanie umiejscowienia obecnych przejść dla pieszych Wiatraczna/ Kickiego	Uwagi częściowo uwzględnione	Zaprezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu pieszego niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
230	18.11	Ruch rowerowy	Chciałabym, aby miejsce na ścieżki rowerowe nie zabrało zbyt wiele miejsca dla ruchu pieszego (budowa ścieżek jest dobrym pomysłem, ale nie kosztem ruchu pieszego - miejsca na chodniki).	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
230	18.11	Drogi dojazdowe	Nikt nie pomyślał, że ul. Mycielskiego - pierwsza równoległa do ul. Wiatracznej jest JEDNOKIERUNKOWA i dojazd do bloków przy ul. Wiatracznej będzie bardzo utrudniony. Warto, dobrze byłoby poszerzyć ul. Mycielskiego (jest miejsce) i zrobić z niej ul. dwukierunkową.	uwaga poza zakresem konsultacji	Przedmiotem konsultacji były rozwiązania projektowe ujęte w koncepcji drogi. Ul. Mycielskiego znajduje się poza zakresem opracowania projektowego.
230	18.11	Inne	Bardzo proszę wziąć pod uwagę zdrowie i spokój mieszkańców. Droga biegnąca "w rowie" po wyjeździe z tunelu musi być zabudowana ekranami pochłaniającymi hałas i spaliny. Nowoczesne ekrany można pokryć zielenią, projektant na pewno ma zdolności, aby zaprojektować takie ekrany, które będą funkcjonalne i estetyczne. Nikt nie chce wyglądając przez okno podziwiać sześciopasmówki. Można też wykonać wyjazd z tunelu od ul. Chrzanowskiego. Przede wszystkim zabudować (ekranami) ulice wychodzące z tunelu przy <u>Wiatracznej/ Dwernickiego</u> .	uwaga do dalszych analiz	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
231	18.11	Komunikacja miejska	Brak przystanku autobusowego na wysokości Paca.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem <u>Transportu Miejskiego</u> .
231	18.11	Ruch pieszy	Brak przejścia przez Wiatraczną na wysokości Paca - w pobliżu szkoły na Paca!	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. <u>Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową</u> .
231	18.11	Ruch rowerowy	wystarczające	brak postulatu	
231	18.11	Drogi dojazdowe	Może warto rondo na skrzyżowaniu Wiatraczna/ Szaserów	uwaga nieuwzględniona	W celu ograniczenia zajętości terenu przez inwestycję założono budowę skrzyżowania w kształcie prezentowanym. Rozwiązanie w formie ronda spowodowałoby znacznie większą ingerencję w tereny przyległe.
231	18.11	Przestrzeń	Na prezentacji multimedialnej widoczne trawniki, warto pomyśleć o drzewach	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.

232	18.11	Komunikacja miejska	Proponowałbym zmianę przystanku autobusowego na ulicy Wiatraczna na aktualnie funkcjonujący tj. przy ulicy Prochowej.	uwaga przekazana do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
232	18.11	Ruch pieszy	Na odcinku od ronda Wiatraczna do Szaserów powinno być zdecydowanie więcej przejść dla pieszych - praktycznie przy każdej poprzecznej ulicy, gdyż w chwili obecnej w taki sposób przebiega pieszki ciąg komunikacyjny.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
232	18.11	Drogi dojazdowe	Na odcinku od rond Wiatraczna do Szaserów powinny funkcjonować drogi poprzeczne (Kobielska, Prochowa, Wiatraczna), gdyż w wielu przypadkach mieszkańcy poruszają się między prawą i lewą stroną ulicy Wiatraczna. W mojej opinii z uwagi na fakt, że obwodnica będzie drogą "szybką", co odciąży ruch na ulicy Wiatracznej nie ma potrzeby tworzenia tak rozbudowanej ulicy Wiatracznej - zdecydowanie wystarczą dwa pasy, jak jest teraz.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
233	18.11	Drogi dojazdowe	Rozwiązanie z wyjazdem z tunelu na wysokości bloków przy ul. Wiatracznej 27 jest niedopuszczalne. Jest tylko jedno słuszne rozwiązanie, które mówiłoby, że cała obwodnica pójdzie pod torami, zamiast górą. W innym wypadku mieszkanie w tych blokach zmieni się w horror.	uwaga nieuwzględniona	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.
233	18.11	Przestrzeń	Na pewno parkingi, których obecnie i tak jest już bardzo mało.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
234	18.11	Ruch pieszy	Konieczne przejście dla pieszych w okolicy ul. Paca lub ul. Prochowa.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
234	18.11	Drogi dojazdowe	Powinna być możliwość przecięcia samochodem ul. Wiatracznej, np. ul. Kobielska powinna przecinać ul. Wiatraczną. Jadąc ul. Wiatraczną do ronda Wiatraczna powinna być możliwość skretu w lewo np. w ul. Kobielska.	uwaga do dalszych analiz	Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
234	18.11	Inne	Ul. Wiatraczna powinna pozostać jednopasmowa. Na drugim przewidzianym w każdym kierunku pasie powinny być miejsca postojowe.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania dla ul. Wiatracznej będą przedmiotem dalszych analiz na kolejnych etapach prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej.
235	18.11	Inne	Ul. Wiatraczna powinna zostać jednopasmowa. Proponuję wyjazd z ul. Wiatracznej w prawo w ul. Grochowską wypuścić z tunelu, który idzie pod Rondem.	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na krótki (około 350 m) odcinek ul. Wiatracznej, na którym technicznie możliwe byłoby zawężenie drogi do przekroju jednojezdniowego, zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe, których liczba – w ocenie mieszkańców – jest w tym rejonie niewystarczająca. Ulica Wiatraczna, znajdująca się nad tunelem, obsługiwałaby ruch lokalny w obrębie tunelu oraz komunikowała jezdnie obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grochowską (pojazdy skręcające w prawo z ul. Grochowskiej w kierunku Targówka oraz jadące od strony Targówka do ul. Grochowskiej). Prognozowane natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wynosi w granicach 1200 – 1400 poj/h w godzinie szczytu. Przewiduje się zatem pozostawienie przekroju 2x2 pasy ruchu, przy czym, do obsługi ruchu indywidualnego przeznaczony będzie jeden z dwóch pasów każdej jezdni. Rozwiązanie takie kolidowałoby z budową III linii metra w rejonie ronda Wiatraczna.
236	18.11	Komunikacja miejska	Trudno powiedzieć, ogólnie ok na nowe. Na pewno warto się zastanowić, jak to rozwiązanie będzie można kiedyś pogodzić z metrem, które ma przebiegać przy Wiatracznej.	uwaga zgodna z prezentowaną koncepcją	Rozwiązania zaprezentowane w koncepcji uwzględniają plany budowy III linii metra
236	18.11	Ruch pieszy	Nie podoba mi się, że na wysokości ul. Prochowej nie ma przejścia pieszego przez Wiatraczną. Przecież nad tunelem ruch nie będzie na tyle duży, żeby nie można było przechodzić wszędzie tam, gdzie obecnie.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
236	18.11	Ruch rowerowy	Względnie ok.	brak postulatu	
236	18.11	Drogi dojazdowe	Nie podoba mi się, że Wiatraczna ma być utworzona jako podwójna dwupasmówka. Czy jest taka konieczność? Po co rozdzielać pasy ruchu w obie strony? Dobrze byłoby zachować bardziej kameralny charakter tej drogi - pojedyncza jezdnia, nie dwie. Wtedy też byłaby możliwość zawracania, np. na wysokości Prochowej. Teraz wygląda to tak, jakby samochody miały tam pędzić i jakby miało ich być dużo więcej, a przecież ruch będzie w tunelu. Ponadto dobrze byłoby, gdyby ulice poprzeczne przez Wiatraczną były "przelotowe".	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Jezdnie zostały rozdzieloną w związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. Szerokość jezdni wynika z przewidywanych natężeń ruchu.

236	18.11	Przestrzeń	Na Wiatracznej, nad tunelem powinno być najwięcej drzew po obu stronach, to powinna być nadal osiedlowa ulica, przyjazna mieszkańcom - przecież po to chyba jest też ten tunel pod Wiatraczną, aby rozwiązanie było jak najbardziej przyjazne dla mieszkańców. Jeśli ulica byłaby "pojedynczą" jezdnią, bez rozdzielania pasów ruchu (patrz: drogi dojazdowe), to po obu stronach byłoby więcej miejsca na drzewa. I byłoby super.	uwaga do dalszej analizy	Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej.
237	18.11	Komunikacja miejska	brak zdania, raczej ok	brak postulatu	
237	18.11	Ruch pieszy	Brak zdania	brak postulatu	
237	18.11	Ruch rowerowy	ok	brak postulatu	
237	18.11	Drogi dojazdowe	ok	brak postulatu	
238	18.11	Inne	Proszę o wydłużenie tunelu w okolicę torów kolejowych. Mieszkam na wiatracznej 25 i chcę, aby został zachowany spokój i natężenie ruchu taki jak obecnie. Obwodnica nie gwarantuje tego stanu. Tunel należy zakończyć poza zabudowaniami.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał 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 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.
239	18.11	Drogi dojazdowe	Obwodnica biegnąca w pobliżu obiektów mieszkalnych <u>musi</u> biec w tunelu!	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał 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 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 wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla
239	18.11	Przestrzeń	Uważam, że część obwodnicy przy bloku Wiatraczna 25 i dalej w stronę torów powinna przebiec w tunelu, jest to niedopuszczalne, aby droga o takim natężeniu ruchu przebiegała pod oknami ludzi, którzy nie będą mogli otworzyć normalnie okna i będą żyć wśród spalin i hałasu!!!		Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał 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 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 wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla

240	18.11	Komunikacja miejska	W jakim celu przystanki przy torach kolejowych?	brak postulatu	Celem jest zapewnienie wygodnych przesiadek pomiędzy różnymi środkami komunikacji.
240	18.11	Ruch pieszy	Niewygodne zlokalizowanie przejść dla pieszych.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
240	18.11	Ruch rowerowy	Drogi rowerowe zabierają więcej miejsca niż chodniki. Na rogu Chrzanowskiego i Wiatracznej nie miną się bez problemu dwie matki z wózkami, nie licząc już rowerzystów.	uwaga do dalszej analizy	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
240	18.11	Drogi dojazdowe	Tragedia. Budynki przy ul. Wiatracznej 25 i 27 będą narażone na utrudniony dojazd karetek pogotowia i straży pożarnej.	uwaga nieuwzględniona	Przyjęte rozwiązania nie utrudniają dojazdu służbom ratunkowym.
240	18.11	Przestrzeń	Brakuje miejsca na zieleni i ławki. Kto by jednak chciał siedzieć na ławce przy trasie szybkiego ruchu.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UIM st. Warszawy.
241	18.11	Komunikacja miejska	ODCINEK DWERNICKIEGO - CHRZANOWSKIEGO Nieprzemyślana lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej - zbyt wielkie odległości od miejsc zamieszkania.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
241	18.11	Ruch pieszy	ODCINEK DWERNICKIEGO - CHRZANOWSKIEGO Za wąskie chodniki - usytuowanie przy ścianie budynku powoduje możliwość zranienia głowy o parapet okienny. Ścieżka rowerowa powinna być także traktem pieszym.	uwaga do dalszej analizy	Ze względu na bezpieczeństwo ruch pieszy i rowerowy zostaną od siebie odseparowane. Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
241	18.11	Ruch rowerowy	ODCINEK DWERNICKIEGO - CHRZANOWSKIEGO Generalnie lepszym rozwiązaniem jest lokalizacja ścieżki po wschodniej stronie.	uwaga do dalszej analizy	Przedstawione rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
241	18.11	Drogi dojazdowe	ODCINEK DWERNICKIEGO - CHRZANOWSKIEGO Fatalne rozwiązanie możliwości wjazdu i wyjazdu na teren między blokami. Czy karetka czy wozy strażypoż. czy policji będą zmuszone do krążenia uliczkami według fantazji projektodawcy.	Uwaga nieuwzględniona	Prezentowane rozwiązania nie utrudniają dojazdu służbom ratunkowym.
241	18.11	Przestrzeń	ODCINEK DWERNICKIEGO - CHRZANOWSKIEGO Nie widzę takich możliwości. Gdzie!!	brak postulatu	
242	18.11	Komunikacja miejska	WIATRACZNA/CHRZANOWSKIEGO Układ przystanków należy pozostawić takim, jaki jest obecnie. W projekcie są zbyt duże odległości, a mieszkają tu starzy ludzie, młode małżeństwa z dziećmi, jest przedszkole, do którego trzeba będzie od przystanku daleko iść.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
242	18.11	Ruch pieszy	WIATRACZNA/CHRZANOWSKIEGO Chodniki są za wąskie, nie muszą sąsiadować ze ścieżkami rowerowymi (szczególnie te pod samymi murami stojących budynków). Za mało przejść przez ulicę Wiatraczną - utrudni to dostęp do przychodni i placówek edukacyjnych	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową. Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.

242	18.11	Ruch rowerowy	WIATRACZNA/CHYZANOWSKIEGO Ścieżek jest aż nadto, nawet za dużo.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
242	18.11	Drogi dojazdowe	WIATRACZNA/CHYZANOWSKIEGO Totalny paraliż ruch lokalnego!!! Nie ma możliwości wygodnego skręcania w ulice prostopadłe do Wiatracznej.	uwaga uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
242	18.11	Przestrzeń	WIATRACZNA/CHYZANOWSKIEGO Nowa droga to zagłada zieleni... ławki trzeba mieć gdzie postawić - w projekcie taka opcja nie jest przewidziana. Miejsce parkingowe - tragedia!!! Wprowadza się masa nowych mieszkańców, przybywa aut. W projekcie miejsca parkingowe są potraktowane marginalnie. ODCINEK OD SZASERÓW DO TORÓW! TUNEL!	uwaga częściowo uwzględniona	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 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.
243	18.11	Komunikacja miejska	Przystanki zlokalizowane są daleko - trzeba będzie długo do ich iść.	uwaga uwzględniona	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinna i Prochowa.
243	18.11	Ruch pieszy	Ciasne chodniki, bardzo blisko murów. Bardzo blisko do ruchliwej ulicy.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
243	18.11	Ruch rowerowy	Za dużo ścieżek zabierają chodniki.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
243	18.11	Drogi dojazdowe	Brak lewo skrętów - znaczne utrudnienie życia mieszkańców. Zły dojazd dla karetek i straży.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.

243	18.11	Przestrzeń	Zielona trawka przy samej jezdni to zdecydowanie za mało. Należy przemyśleć odcinek Szaserów - tory PKP - tam będzie smród i smog bo będzie BRAK PARKINGÓW!!! REMONT WIATRACZNEJ, NASADZENIE DRZEW, TUNEL ZA TORY!	uwaga do dalszych analiz;	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 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.
244	18.11	Komunikacja miejska	Dobrze	brak postulatu	
244	18.11	Ruch pieszy	Dobrze	brak postulatu	
244	18.11	Ruch rowerowy	Dobrze	brak postulatu	
244	18.11	Przestrzeń	Zieleń - np. dodatkowy ochronny pas drzew osłanianie ulicy Chrzanowskiego i Szpitala MON	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
245	18.11	Komunikacja miejska	Wiatraczna 25/27 Usytuowanie przystanków niewygodne dla mieszkańców - za duże odległości do pokonania, niewygodne, duże przejścia (dla osób starszych i rodziców z dziećmi)	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
245	18.11	Ruch pieszy	Zwężenie chodników generuje niebezpieczeństwo zawadzania się mieszkańców; ścieżki rowerowe są zbyt blisko chodnika.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
245	18.11	Ruch rowerowy	Nie ma potrzeby budowania takiej ilości ścieżek - wystarczy po jednej stronie ulicy (nie pod oknami bloków).	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
245	18.11	Drogi dojazdowe	Brak dostatecznej ilości lewo - i prawoskrętów na Wiatracznej spowoduje podział Grochowa, utrudnienia komunikacyjne dla mieszkańców. Wydłuży czas dotarcia karet i innych służb.	uwaga do dalszych analiz	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską i ul. Paca będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy.
245	18.11	Przestrzeń	Projekt (odcinek wzdłuż Wiatracznej 25 i 27) <u>nie uwzględnia zieleni</u> . Trudno mówić, że mały trawnik to dobra zielen w otoczeniu budynków zamieszkałych przez tak dużo rodzin. Ilość miejsc parkingowych - skandal !!! Czy jest w planie budowa parkingów dla mieszkańców? A co w sytuacji, kiedy będzie stacja PKP? Gdzie będzie można zaparkować i przesiąść się do pociągu???	uwaga do dalszej analizy	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
246	18.11	Komunikacja miejska	Lokalizacja przystanków przy torach kolejowych nie ma węzłów i połączenia z przystankami autobusów lokalnych przysunąć bliżej Chrzanowskiego.	uwaga do dalszej analizy	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.

246	18.11	Ruch pieszy	Przejścia dla pieszych w dużej odległości, brak możliwości przejścia na drugą stronę ulicy w sposób komfortowy z tego względu może dojść do niebezpiecznych sytuacji na jezdni, piesi będą przebiegać przez jezdnię w miejscach niedozwolonych.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
246	18.11	Ruch rowerowy	Wystarczy jedna ścieżka rowerowa.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
246	18.11	Drogi dojazdowe	Drogi dojazdowe są lokalne i nieprzystosowane do ruchu zjeżdżającego z trasy szybkiego ruchu. Nie można wprowadzać tranzytu na drogi dojazdowe.	uwaga niezrozumiała	Projektowana droga nie jest trasą szybkiego ruchu. Nie przewiduje się także wprowadzenia tranzytu na drogi dojazdowe.
246	18.11	Przestrzeń	Czy fundamenty starych budynków wytrzymają drganie od trasy szybkiego ruchu? Trasę trzeba puścić w tunelu, z uwagi na duży ruch w bliskiej odległości od budynków mieszkalnych - ok. 5 m. od okien, z czym wiąże się duży hałas i duże zanieczyszczenie powietrza od spalin i pyłów. TRASA W TUNELU!	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikał z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
247	18.11	Komunikacja miejska	Przystanek zlokalizowany przy torach kolejowych przesunąć w kierunku ul. Chrzanowskiego - zbyt duża odległość od budynków mieszkalnych, niewygodne w stosunku do przejść dla pieszych.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
247	18.11	Ruch pieszy	Chodnik na rogu ul Chrzanowskiego i Wiatracznej 27 jest zbyt wąski, zwłaszcza, jeśli ma sasiadować ze ścieżką rowerową. Usytuowanie chodnika nie przy samym murze - z uwagi na możliwość uderzania twarzą w parapety.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
247	18.11	Ruch rowerowy	Wystarczy ścieżka rowerowa po wschodniej stronie planowanej trasy. Po stronie zachodniej możliwość wystąpienia kolizji z ruchem pieszym.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
247	18.11	Drogi dojazdowe	Dwie osobne jezdnie lokalne, właściwie na całym odcinku stwarzają wiele niedogodności - utrudnione przejście na drugą stronę ulicy lokalnej.	uwaga częściowo uwzględniona	Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
247	18.11	Przestrzeń	Brak miejsc parkingowych, brak propozycji rozwiązania problemu parkowania samochodów prywatnych.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
248	18.11	Komunikacja miejska	Brak przejść dla pieszych na odcinku Chrzanowskiego - Szaserów, zbyt duża odległość przystanków przy torach względem budynków mieszkalnych .	uwaga częściowo uwzględniona	Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.

248	18.11	Ruch pieszy	Na rogu ulicy Wiatracznej i Chrzanowskiego szerokość chodnika jest zdecydowanie za wąska, szczególnie, że po drugiej stronie już zaplanowano ścieżkę rowerową.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
248	18.11	Ruch rowerowy	Obecność ścieżki po stronie budynków uważam za zbędną szczególnie w wąskim gardle, gdzie może dochodzić do kolizji.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
248	18.11	Drogi dojazdowe	Obecny plan to porażka. Brak skrzyżowań na odcinku Zakole - Szaserów, oraz tragiczne rozwiązanie skreśtu z Wiatracznej w Chrzanowskiego, brak możliwości przejścia na drugą stronę Wiatracznej oraz brak miejsc parkingowych w dogodnym i bezpiecznym miejscu. Zlikwidowanie skreśtu na ul. Zakole.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
248	18.11	Przestrzeń	Brak miejsc parkingowych, brak propozycji rozwiązania problemów. Planowane miejsca są niewystarczające i oddalone od okien.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
249	18.11	Komunikacja miejska	Przystanki powinny pozostać wg stanu obecnego	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
249	18.11	Ruch pieszy	Wg stanu obecnego w tych samych lokalizacjach i ilościach.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
249	18.11	Ruch rowerowy	Nie powinny kolidować z ruchem pieszym, przede wszystkim w/b uwzględniany ruch pieszy.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	Ruch pieszy i rowerowy są oddzielone - nie stosuje się ciągów pieszo-rowerowych
249	18.11	Drogi dojazdowe	Brak miejsc parkingowych. Przestrzeń w rejonie drogi: Zieleni powinno być jak najwięcej.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieloni m.st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
249	18.11	Przestrzeń	Zieleni powinno być jak najwięcej.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieloni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UIM st. Warszawy.
250	18.11	Komunikacja miejska	Bardzo dobrze rozplanowane przystanki - nic nie zmieniać.	postulat zgodny z koncepcją	
250	18.11	Ruch pieszy	Bardzo dobry	brak postulatu	
250	18.11	Ruch rowerowy	Dobry	brak postulatu	
250	18.11	Drogi dojazdowe	dobrze	brak postulatu	
250	18.11	Przestrzeń	Na odcinku Kobielska - Chrzanowskiego należy wyznaczyć miejsce postojowe dla samochodów	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.

251	18.11	Komunikacja miejska	1) przystanki ZTM Warszawa Wiatraczna PKP są zupełnie niepotrzebne, ponieważ to jest pustkowiu (ogromne tereny kolejowe - mnóstwo torów, duży obszar zamknięty, Szpital Wojskowy). Czy ktoś przeprowadził konsultacje społeczne komu potrzebny byłby ten przystanek(ZTM i kolejowy W-wa Wiatraczna)? Dosłownie 2 minuty od tego miejsca - tyle czasu zajmuje obecnie przejazd pociągiem do Dw. Wschodniego skąd jest świetnie rozprowadzona komunikacja ZTM i 1 minuta jazdy pociągiem do przyst. PKP W-wa Olszynka Grochowska - skąd również jest świetnie skomunikowanie ZTM z różnymi częściami W-wy. Poza tym przyst. PKP W-wa Olszynka Grochowska ma mały potok podróźnych. Potok podróźnych kształtuje się tak, że pasażerowie linii otwockiej dojeżdżają do Dw. Wsch. i na następne przystanki w stronę Dw. Zach. Na Olszynie podróż kończą przeważnie pracownicy kolei, którzy dojeżdżają ze wsi od Pilawy po Dęblin. Rodzimych pasażerów z okolic przyst. PKP Olszynka Grochowska jest bardzo mało. Mieszkają oni w okolicy przyst. kolejowego Olszynka Groch, więc po co budować przystanek kolejowy, z którego nikt nie będzie korzystał? Pociąg jadący do i z Warszawy niepotrzebnie będzie się zatrzymywał na pustkowiu, co wydłuży o kilka minut czas jazdy, który i tak jest na	1. Uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji 2. uwaga nieuwzględniona 3. uwaga do dalszej analizy	1. Konsultacje dotyczyły rozwiązań drogowych. Informacjami dotyczącymi planów rozbudowy infrastruktury kolejowej i uzasadnieniem dla planowanych w tym zakresie działań dysponuje PKP PLK. 2. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. 3. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
252	18.11	Komunikacja miejska	Przystanki OK	brak postulatu	
252	18.11	Ruch pieszy	ok	brak postulatu	
252	18.11	Ruch rowerowy	ok	brak postulatu	
252	18.11	Drogi dojazdowe	Skrzyżowanie ze światłami ul. Kobielska. Wyjazd z tunelu za ul. Szaserów/Dwernickiego, zadaszyć do najazdu za ul. Chrzanowskiego.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
253	18.11	Drogi dojazdowe	Wjazd do tunelu na al. St. Zjedn. powinien znajdować się przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów, obawiam się o zwiększony ruch i zakorkowania skrzyżowania oraz wzrost poziomu głośności dla okolicznych mieszkańców. Proponuję zwężenie ul. Wiatracznej, by zachęcić do korzystania z tunelu oraz by ograniczyć jazd przez rondo w al. St., Waszyngtona lub Grochowską.	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). Zaprezentowane rozwiązania dla ul. Wiatracznej będą przedmiotem analiz na kolejnych etapach prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
254	18.11	Komunikacja miejska	Lokalizacja przystanków powinna być w pobliżu skrzyżowania z ulicą Chrzanowskiego.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
254	18.11	Ruch rowerowy	Droga rowerowa powinna być jeszcze na ulicy Dwernickiego.	uwaga poza zakresem konsultacji	Zakres inwestycji nie obejmuje przebudowy ul. Dwernickiego
254	18.11	Drogi dojazdowe	uważam że powinna być możliwość włączenia się do ruchu z ulicy Paca, Prochowa	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
254	18.11	Przestrzeń	Należałoby uwzględnić zieleni i ławki, które są teraz wzdłuż szpitala na Szaserów, postoje dla rowerów również powinny być zrobione	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji
255	18.11	Drogi dojazdowe	Proponuję zwężyć jezdnię przy ul. Wiatracznej by zmniejszyć ruch i by nie korkować ulic Grochowskiej i al. Grenadierów, by ludzie jadący nową trasą rezygnowali z dalszej trasy tunelem i zaczęli korkować ul. Wiatraczną, Rondo Wiatraczna i wyżej wymienione ulice. Skrzyżowanie przy ulicy Wiatracznej żeby można było skręcać w każdym kierunku.	uwaga niezrozumiała	
256	18.11	Ruch rowerowy	W mojej ocenie wystarczy jedna ścieżka rowerowa od strony szpitala.	uwaga do dalszej analizy	Zaprezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.

256	18.11	Przestrzeń	Miejsca postojowe w miejsce ścieżki rowerowej przy blokach Wiatraczna 27 i 25.	uwaga do dalszej analizy	Zaprezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych. Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
257	18.11	Komunikacja miejska	Proponuję zgrupowanie tramwajowych przystanków na (wewnątrz) wysepki na rondzie Wiatraczna. Proponuję połączenie przystanku tramwajowego z przystankiem autobusowym w kierunku Centrum.	uwaga do dalszej analizy	Ostateczna lokalizacja i charakter przystanków komunikacji miejskiej będą uzgadniane z Zarządem Transportu Miejskiego.
257	18.11	Ruch pieszy	Wnoszę utrzymanie przejść pieszych w obecnych miejscach i obecnej liczbie - 6 od ronda Wiatraczna do Chrzanowskiego	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
257	18.11	Drogi dojazdowe	Wnoszę o utworzenie możliwości zawracania na krzyżówce ul. Wiatraczna z ul. Dwernickiego	uwaga zgodna z zaprezentowaną koncepcją	Zaprezentowane rozwiązanie zakłada możliwość zawracania na skrzyżowaniu ul. Wiatracznej/Szaserów/Dwernickiego
258	18.11	Komunikacja miejska	Myślę że w obecnym stadium projektu nie można jeszcze ostatecznie zlokalizować przystanków. Moim zdaniem są to tylko bardzo ogólne.	brak postulatu	
258	18.11	Ruch pieszy	Ponieważ wiele ulic bocznych w rejonie ul. Wiatracznej nie będzie przejezdna w poprzek tej ulicy trzeba ułatwić pieszym przechodzenie na drugą stronę. Może kładki, oczywiście ze sprawnymi windami.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
258	18.11	Drogi dojazdowe	Jestem zainteresowana skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów i mam sugestię, aby zastanowić się nad skrzyżowaniem dwupoziomym w tym rejonie (dla pojazdów), bo inaczej będą się tutaj tworzyły potężne korki.	uwaga 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).
258	18.11	Przestrzeń	Wszystkie rozwiązania dotyczące pieszych (ich wygoda i komfort przebywania) powinny być priorytetowe.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	Rozwiązania dotyczące ruchu pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo pieszym i rowerzystom. Nie wyklucza się również na dalszym etapie prac projektowych korekty w zakresie zaprezentowanej szerokości chodników i dróg rowerowych.
259	18.11	Komunikacja miejska	Przystanki komunikacyjne powinny zostać w/g stanu obecnego	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
259	18.11	Ruch pieszy	Przejście dla pieszych wg stanu na dzień dzisiejszy w obecnych miejscach i ilości	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
259	18.11	Ruch rowerowy	uważam że powinna być możliwość włączenia się do ruchu z ulicy Paca, Prochowa	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
259	18.11	Drogi dojazdowe	Brak miejsc parkingowych.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
259	18.11	Przestrzeń	Zieleni powinno być jak najwięcej.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego URM st. Warszawy.
260	18.11	Ruch pieszy	Należy koniecznie rozważyć <u>bezpieczne</u> przejście dla pieszych ulicą Paca przez ulicę Wiatraczną - ośmioklasowa szkoła pPodstawowa przy ul. Paca 44 - na pewno nie wystarczy tylko tzw. "zebra" bez sygnalizacji świetlnej jako przejście dla dzieci	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
260	18.11	Ruch rowerowy	Może wystarczyło by zorganizowanie ruchu rowerowego po jednej stronie ulicy Wiatracznej - 1 "ścieżka" ale trochę szersza?	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
261	18.11	Komunikacja miejska	nie mam uwag	brak postulatu	
261	18.11	Ruch pieszy	Więcej przejść.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.

261	18.11	Ruch rowerowy	Nie mam zdania	brak postulatu	
261	18.11	Drogi dojazdowe	Zbyt blisko okien budynku przy ul. Wiatracznej 27.	uwaga do dalszych analiz	Szerokości poszczególnych elementów drogi zostaną ograniczone do niezbędnego minimum wynikającego z obowiązujących przepisów oraz potrzeb komunikacyjnych.
261	18.11	Przestrzeń	Zieleń między pasami ruchu.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
261	18.11	Inne	Ruch lokalny za blisko budynków Wiatraczna 27 i Wiatraczna 25 (4,5 m od okna)	uwaga do dalszych analiz	Szerokości poszczególnych elementów drogi zostaną ograniczone do niezbędnego minimum wynikającego z obowiązujących przepisów oraz potrzeb komunikacyjnych.
262	18.11	Komunikacja miejska	Układ przystanków odpowiada ogólnej zasadzie zachowania węzła w rejonie Wiatracznej, natomiast sądzę, że warto rozważyć przeniesienie węzła komunikacyjnego w rejon Ostrobramskiej i Płowieckiej.	uwaga poza zakresem konsultacji	Konsultacje dotyczyły koncepcji obwodnicy śródmiejskiej. Wskazana lokalizacja znajduje się poza granicami opracowania.
262	18.11	Ruch pieszy	Pożyteczne byłoby najkrótsze przejście od Uniwersamu do pętli tramwajowej. Za mało przejść przez Wiatraczną między Kobielską i Szaserów	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
262	18.11	Ruch rowerowy	Pozytywnie	brak postulatu	
262	18.11	Drogi dojazdowe	Absurdalne skrzyżowanie jednopoziomowe z Grenadierów. Są już w Warszawie węzły, gdzie takie rozwiązanie nie zdało egzaminu	uwaga 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).
262	18.11	Przestrzeń	nie mam propozycji	brak postulatu	
263	18.11	Komunikacja miejska	bardzo dobre przystanki - nic nie zmieniać.	postulat zgodny z koncepcją	
263	18.11	Ruch pieszy	wszystko ok	brak postulatu	
263	18.11	Ruch rowerowy	bardzo dobrze	brak postulatu	
263	18.11	Drogi dojazdowe	bardzo dobrze	brak postulatu	
263	18.11	Przestrzeń	Prosimy o pas postojowy na odcinku od ronda wiatraczna do ulicy Chrzanowskiego.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
264	18.11	Komunikacja miejska	Przystanki są w zbyt dużych odległościach, bez możliwości przejścia.	uwaga uwzględniona; uwaga do dalszych analiz	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
264	18.11	Ruch pieszy	Za małe odległości od ulicy, brak dźwiękoszczelnych ekranów, brak światła, przejście dla pieszych przy ul. Chrzanowskiego bez możliwości przejścia na drugą stronę.	uwaga częściowo uwzględniona	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. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
264	18.11	Ruch rowerowy	Niebezpieczna ścieżka rowerowa bezpośrednio połączona z trasą wysokiego ruchu, szczególnie w odcinku 8 pasmówek na wys. Wiatraczna, Chrzanowskiego	uwaga do dalszych analiz	Przedstawione rozwiązania spełniają warunki bezpieczeństwa ruchu. Niemniej jednak rozwiązania rowerowe będą przedmiotem dalszych analiz i uzgodnień, m.in. z Pełnomocnikiem Prezydenta m.st. Warszawy ds. ruchu rowerowego oraz z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UIM st. Warszawy.
264	18.11	Drogi dojazdowe	Uczestnicy ruchu będą mogli parkować na prywatnych przestrzeniach mieszkańców: Chrzanowskiego, Wiatracznej, Dwernickiego, Szaserów.	brak postulatu	

264	18.11	Przestrzeń	Pragnę więcej zieleni, przedłużenia tunelu pod torami! i stworzenia bezpiecznej drogi dla dzieci, ludzi starszych i rodzin lokalnych społeczności, którzy chcą iść np. do parku, kościoła, sklepu, a mieszkają tuż przy przewidywanej 8pasmowej obwodnicy 8-pasmowa autostrada biegnąca estakadą pod blokami mieszkańców. Protest przeciwko estakadzie na wysokości torów, Chrzanowskiego, Wiatracznej - zagrożenie zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców	Uwaga do dalszej analizy	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
265	18.11	Komunikacja miejska	1) Należy opracować koncepcję poprowadzenia obwodnicy linią autobusową. Ona nie może służyć tylko transportowi samochodowemu 2) Nie jest jasne, jak będzie skomunikowana stacja PKP z pętlą autobusową	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej będzie ustalana na dalszym etapie prac projektowych m.in. z Zarządem Transportu Miejskiego. Rozwiązania dotyczące skomunikowania układu drogowego ze stacją PKP będą przedmiotem dalszych uzgodnień z PKP PLK.
265	18.11	Ruch pieszy	Pozostawienie przejść dla pieszych na ul. Wiatracznej między Kobielską a Szaserów dla niepełnosprawnych, starszych i osób z dziećmi - obecny wariant to +G885+E887:E+E887:E899	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
265	18.11	Ruch rowerowy	Przebieg ścieżek - ok. Trzeba rozplanować stacje Veturilo (PKP, szpital)	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
265	18.11	Drogi dojazdowe	1) maksymalne przesunięcie wylotu tunelu w kierunku torów 2) przykrycie wylotu tunelu półkolistym dachem w celu redukcji hałasu 3) ograniczenie szerokości ul. Wiatracznej z 4 pasów do 2 (tak jak jest teraz) - to powinna być droga lokalna!!! 4) umożliwienie przejazdu na wprost Kobielską i innymi przecznicami 5) Przesunięcie drugiego wylotu tunelu za skrzyżowanie z Grenadierów	uwaga częściowo uwzględniona	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. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przyjęta liczba pasów ruchu na ul. Wiatracznej wynika z prognoz natężenia ruchu. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych. 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
265	18.11	Inne	Generalne: całkowicie niezrozumiała jest koncepcja, w której lokalna Wiatraczna ma taki sam przekrój co tranzytowa obwodnica. Tak naprawdę w tunelu należałoby schować cały odcinek pod Wiatraczną oraz pod torami, żeby w największym stopniu ograniczyć jego szkodliwość/uciążliwość dla mieszkańców i tkanki miejskiej.	uwaga nieuwzględniona	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.
266	18.11	Komunikacja miejska	Rozmieszczenie przystanków na drogach lokalnych (czyli na górze nad tunelem) jest w porządku, natomiast powinna zostać zapewniona szybka linia autobusowa, jadąca obwodnicą Targówka. Opracowanie rozmieszczenia i skomunikowania pętli autobusowej na Wiatracznej z planowaną stacją PKP Wiatraczna tak, by pasażerowie byli zabezpieczeni przez hałasem i nie musieli pokonywać barier architektonicznych	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego. Również Zarządem Transportu Miejskiego będzie ustalał trasy linii autobusowych dla nowej drogi.
266	18.11	Ruch pieszy	Na Wiatracznej powinny znaleźć się przejścia dla pieszych na wysokości Prochowej i Paca. Dla osób starszych i niepełnosprawnych oraz osób z dziećmi obecny projekt to koszmar.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
266	18.11	Ruch rowerowy	Od razu powinny zostać rozmieszczone stacje rowerów miejskich: jedna w okolicach pętli autobusowej, druga blisko szpitala na Szaserów.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.

266	18.11	Drogi dojazdowe	* Przesunięcie wylotu tunelu maksymalnie w stronę torów kolejowych. * Przesunięcie wlotu tunelu za skrzyżowania Grenadierów i zapewnienie skrzyżowania bezkolizyjnego * Przykrycie wylotu tunelu dachem wyciszającym hałas * Umożliwienie przejazdu na wprost Kobielską, Prochową i Paca * Wiatraczna powinna zostać dwupasmowa jako droga lokalna * Obwodnica powinna być ukryta w tunelu na całej długości Wiatracznej	uwaga częściowo uwzględniona	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. 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). Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z
266	18.11	Przestrzeń	* Na ulicy Wiatracznej powinna zostać zaplanowana wysokopienna zieleń oddzielająca drogę od ruchu pieszego * Powinno zostać opracowane zagospodarowanie zieleni na rondzie Wiatraczna -klomby z kwiatami i krzewy * Zaplanowanie miejsc parkingowych na górnej Wiatracznej jest koniecznością	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
266	18.11	Inne	Wiatraczna w kształcie proponowanym w projekcie dzieli dzielnicę na kilka osobnych części, co zabije życie dzielnicy i rozwój społeczności lokalnej.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową oraz przejazd na wprost ul. Kobielską i Paca.
267	18.11	Komunikacja miejska	Lokalizacja przystanku na ul. Wiatracznej przy ul. Dwernickiego w stronę centrum powinien zostać przeniesiona między ul. Niziną, a ul. Paca lub powinien zostać w tym samym miejscu przy sklepie wielobranżowym. Zaproponowana lokalizacja przystanku będzie utrudniać skręt z ul. Dwernickiego na prawo w ul. Wiatraczną, gdyż od razu po skręcie będzie przystanek.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
267	18.11	Ruch pieszy	Brak przejścia przy ul. Michała Paca powoduje, że do najbliższego przejścia trzeba dojść 170m!!! Czyli by przejść do sklepu wielobranżowego Biedronk trzeba pokonać prawie 500m!!! Nie jestem pewny czy na takiej drodze lokalnej oddalone przejście o 170m jest zgodne z <u>kodeksem ruchu drogowego</u>	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
267	18.11	Ruch rowerowy	Bardzo dobre rozwiązania	brak postulatu	
267	18.11	Drogi dojazdowe	Wyjazd do tunelu powinien znajdować się przed ul. Grenadierów. Jest to jedyne skrzyżowanie ze światłami od Politechniki na Trasie Łazienkowskiej w stronę ronda Wiatraczna. Takie rozwiązanie spowoduje płynniejszy ruch i brak skrzyżowania ze światłami w całym ciągu Trasy Łazienkowskiej. Brak takiego rozwiązania spowoduje ogromne korki na skrzyżowaniu ul. Grenadierów z ul. Stanów Zjednoczonych. Skrzyżowanie światła ul. Michała Paca z ul. Wiatraczną spowoduje możliwość wyjazdu w dwie strony. Ulica Paca od strony parku jest ulicą zamkniętą, bez możliwości wyjazdu w drugą stronę. Obecne rozwiązanie będzie niesamowicie utrudniające dojazd mieszkańcom z ul. Paca do domu. Na drodze lokalnej sygnalizacja nie będzie utrudniać ruchu, a pomoże mieszkańcom.	uwaga uwzględniona	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. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
267	18.11	Przestrzeń	Stacja rowerów na skrzyżowaniu ul. Wiatracznej i ul. Szaserów	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość <u>lokalizacji dodatkowych stacji</u> .
268	18.11	Drogi dojazdowe	Skrzyżowanie z ul. Grenadierów powinno być bezkolizyjne (przed Grenadierów wlot tunelu lub zejście do wykopu). Inaczej będą tu ogromne korki, które spaliżą zarówno ruch lokalny, jak i ruch na obwodnicy)	uwaga uwzględniona	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 <u>terenu na jezdniach lokalnych</u> .
268	18.11	Drogi dojazdowe	Zjazd z obwodnicy w ul. Radzywińskiej w kierunku Marek. Projektowane skrzyżowania z ul. Radzywińskiej w poziomie spowoduje także paraliż z uwagi na duże natężenie ruchu i korki. zamiast zaprojektowanego zjazdu w kier.Marek proponuję znacznie prostsze i bezkolizyjne rozwiązanie jak na rys. (nad trakcją elektr.). W obu przypadkach projektanci na pytanie czy były jakieś istotne powody przyjęcia ich rozwiązań,odpowiadali, że nie było.	uwaga nieuwzględniona	Budowa łącznicy w kierunku Marek poza zwiększeniem zajętości terenu na potrzeby drogowe wiązałaby się m.in., z odcięciem dostępu istniejącym w tym rejonie nieruchomościom do drogi publicznej – nieruchomościom zlokalizowane wzdłuż ul. Radzywińskiej, dlatego to rozwiązanie nie jest brane pod uwagę.

269	18.11	Komunikacja miejska	Pozostawić przystanek autobusowy przy Biedronce.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
269	18.11	Drogi dojazdowe	Od ulicy Paca, strona wschodnia, wyjazd również w lewo.	uwaga do dalszych analiz	Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Paca będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
270	18.11	Komunikacja miejska	Warto dobudować zatoki autobusowe w ciągu obwodnicy.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania w zakresie geometrii drogi dotyczące m.in. projektu przystanków autobusowych będą przedmiotem dalszych prac projektowych.
270	18.11	Ruch pieszy	Zbyt mało jest przejść dla pieszych na Wiatracznej na odcinku nad tunelem.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
270	18.11	Ruch rowerowy	Przydałaby się droga rowerowa w dwu kierunkach, co korespondowałoby z dwustronnym przebiegiem za ulicą Ostrobramską w ciągu al. Stanów Zjednoczonych.	uwaga poza zakresem konsultacji	Wskazana lokalizacja znajduje się poza granicami inwestycji.
270	18.11	Drogi dojazdowe	Warto zrealizować tunel pod ul. Grenadierów, ale koniecznie z możliwością wprowadzenia ruchu z Grenadierów do głównego tunelu. Wedle rozmowy z projektantem jest to możliwe i mogłoby wyglądać podobnie jak skrzyżownie przy GUS-ie tj. al. Stanów Zjednoczonych z al. Nienodległości.	uwaga uwzględniona	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.
270	18.11	Przestrzeń	Zdecydowanie przeskalowano górną (lokalną) ul. Wiatraczną. Jeśli będą dwie dwupasmowe jezdnie to zachęcimy kierowców z Targówka do jazdy górą, a nie tunelem. Przykładowo jadąc na plac Trzech Krzyży z Targówka ruch może pójść al. Waszyngtona i Mostem Poniatowskiego zamiast pociągnąć go obwodnicą - po obwodzie - Mostem Łazienkowskim. <u>Górna Wiatraczna musi być taka, jaka jest! Każde jej poszerzenie zablokuje Grochowską i Al. Waszyngtona oraz kieruje ruch bezpośrednio do centrum miasta!!</u>	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na krótki (około 350 m) odcinek ul. Wiatracznej, na którym technicznie możliwe byłoby zawężenie drogi do przekroju jednojezdniowego, zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe, których liczba – w ocenie mieszkańców – jest w tym rejonie niewystarczająca. Ulica Wiatraczna, znajdująca się nad tunelem, obsługiwałaby ruch lokalny w obrębie tunelu oraz komunikowała jezdnie obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grochowską (pojazdy skręcające w prawo z ul. Grochowskiej w kierunku Targówka oraz jadące od strony Targówka do ul. Grochowskiej). Przewiduje się zatem pozostawienie przekroju 2x2 pasy ruchu, przy czym, do obsługi ruchu indywidualnego przeznaczony będzie jeden z dwóch pasów każdej jezdni.
271	18.11	Ruch pieszy	Ze względu na zwiększony ruch samochodowy wszystkie przejścia dla pieszych na całej długości proponowanego ruchu lokalnego powinny być zaopatrzone w sygnalizację świetlną.	uwaga do dalszych analiz	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
271	18.11	Drogi dojazdowe	a) Ruch pojazdów w ciągu ul. Kobielskiej powinien być zachowany i utrzymana możliwość lewoskrętów z ulic Wiatracznej i Kobielskiej. b) Ekrany dźwiękochłonne powinny być ustawione nad wyjazdem z tunelu już od ulicy Dwernickiego	uwaga uwzględniona; uwaga do dalszych analiz	Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
272	18.11	Komunikacja miejska	Nic nie zmieniać	postulat zgodny z koncepcją	
272	18.11	Ruch pieszy	Nic nie zmieniać	postulat zgodny z koncepcją	
272	18.11	Drogi dojazdowe	Ok	brak postulatu	
272	18.11	Przestrzeń	Ławki, kosze na śmiecie, poprawić dojście z ulicy Paca do parku.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową
273	18.11	Komunikacja miejska	Lokalizacja przystanku na rondzie (wzdłuż ul. Grochowskiej) będzie powodował powstanie korków ulicznych.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
273	18.11	Ruch pieszy	Brak przejść dla pieszych na ul. Wiatraczna. W projekcie nie uwzględniono lokalnego życia mieszkańców, np. dzieci do szkoły, ludzie do kościoła, sklepów itp. Brak sygnalizacji świetlnej na ul. Wiatracznej; przejście na drugą stronę ulicy to objechanie ronda.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
273	18.11	Drogi dojazdowe	Brak trzech pasów ruchu na rondzie wzdłuż ul. Grochowskiej przy dwupasmowej ulicy, skret z ronda w lewą stronę (np. na al. Waszyngtona) będzie powodował korki uliczne. Nie uwzględniono dotychczasowego ruchu ulicznego na tym odcinku drogi ul. Zakole powinna zostać uwzględniona w planach do nawrotu na rondo.	uwaga do dalszych analiz	W wyniku budowy obwodnicy ul. Zakole znajdzie się w liniach rozgraniczających nowo wybudowanej drogi. Skręt w lewo będzie zapewniony. Wyznaczenie dodatkowego pasa ruchu będzie warunkowane dalszymi ustaleniami dotyczącymi konieczności zapewnienia miejsca na inne elementy infrastruktury drogowej, w tym m.in. przystanki tramwajowe o odpowiedniej długości
273	18.11	Przestrzeń	Istniejąca stacja roweru miejskiego znajduje się w odpowiednim miejscu	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.

274	18.11	Komunikacja miejska	Trudno ocenić coś, czego nie ma na mapie. Przystanki naniesione są takie, jak obecnie. Praktycznie brak propozycji, gdzie będą przystanki tych linii, które mają jechać z Targówka.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
274	18.11	Ruch pieszy	Jakie rozwiązania? Żeby przejść na drugą stronę ulicy trzeba odbyć wycieczkę!	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
274	18.11	Ruch rowerowy	Ścieżka rowerowa po jednej stronie ulicy w zupełności wystarczy!	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
274	18.11	Drogi dojazdowe	Tam przecież nie ma połączenia! Budynek przy ul. Wiatracznej 27 zostanie odcięty od świata! Jak przejedzie Straż Pożarna, karetka pogotowia lub chociażby samochód z meblami? Żeby podać rozwiązania trzeba mieć wiedzę czy jest to wykonalne. Nie jestem projektantem, tylko księgową!	brak postulatu	Dojazd do każdej nieruchomości będzie zapewniony
274	18.11	Przestrzeń	Miejsca postojowe oraz ochronę przed hałasem - to konieczność uwzględnienia w projekcie.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
274	18.11	Inne	<u>W projekcie powinny być uwzględnione:</u> * ochrona mieszkańców przed hałasem i kurzem, np. w takiej formie, jak na trasie Toruńskiej * Miejsca parkingowe, gdyż stare budynki nie mają miejsc parkingowych ani garaży podziemnych, to co jest pokazane na mapie to za mało!!! Potrzeba 3 razy więcej * W budynku przy Wiatracznej 27 były poprawione stropy, czy ten fakt został wzięty pod uwagę? Przy takim ruchu będą duże drgania, co dodatkowo osłabi budynek. Proponuję przeprowadzenie wizji lokalnej, a nie tylko opieranie się na mapach i dokumentacji. Wierzę, że można zrobić to w taki sposób, żeby inwestycja powstała, ale ludzie mogli normalnie funkcjonować we własnych mieszkaniach.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Na etapie powstawania projektu budowlanego zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która umożliwi zaprojektowanie, budowę oraz eksploatację drogi w sposób zapewniający bezpieczeństwo sąsiedniej zabudowy. Na etapie powstawania projektu budowlanego zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która umożliwi zaprojektowanie, budowę oraz eksploatację drogi w sposób zapewniający bezpieczeństwo sąsiedniej zabudowy.
275	18.11	Komunikacja miejska	Odcinek od wylotu tunelu do estakady nad torami PKP - Wiatraczna 27. Przystanki usytuowane przy tak szerokich jezdniach będą stanowić problem dla osób starszych - daleka droga do przejścia.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
275	18.11	Ruch pieszy	Zlokalizowanie dwóch ścieżek rowerowych (po obydwu stronach ulicy) jest zbyt ciężkie - zabierze możliwość swobodnego mijania się pieszych pod ścianą budynków Wiatraczna 27 i 25. Przejścia w całym ciągu ulicy Wiatracznej są rozmieszczone zbyt rzadko - zaburza to swobodną lokalną komunikację - do przejść jest właściwie wszędzie daleko.	uwaga częściowo uwzględniona	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
275	18.11	Ruch rowerowy	Jedna ścieżka rowerowa - nie przy budynkach.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
275	18.11	Drogi dojazdowe	Proponowane rozwiązania bardzo utrudniają ruch lokalny (a jest naprawdę <u>duży</u> !). W istotny sposób utrudnią (i na etapie budowy i potem) dojazd pojazdom uprzywilejowanym (karetka, straż pożarna - <u>duże wozy</u> !) i służbom miejskim (<u>duże wozy</u> !).	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
275	18.11	Przestrzeń	Dlaczego nam mieszkańcom, którym proponuje się wylot z tunelu, proponuje się <u>zabranie</u> tego niewielkiego skrawka zieleni przy płocie szpitala WIM? Do najbliższego parku nie jest blisko, a mieszkańcy nie są młodzi. <u>Zabieracie właściwie wszystkie miejsca parkingowe!</u> Czy wybudujecie nam nowoczesny parking podziemny/ piętrowy? Tunel powinien być długi - kończyć się za torami! Dla nas obwodnica za oknem = koniec normalnego życia.	uwaga do dalszych analiz/ uwaga nieuwzględniona	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych

275	18.11	Inne	Szanowni Państwo, w moim bloku (Wiatraczna 27) mieszka sporo ludzi starszych i sporo młodych rodzin - następuje wymiana pokoleń. Z punktu widzenia seniorów, proponowane rozwiązanie (4 nitki jezdni - każda po 2 pasy + pasy włączające) będzie praktycznie uwięzieniem ich w domach. Osoby poruszające się o lasce lub samodzielnie (z trudem) wychodzą na spacer na skwer wzdłuż szpitalnego płotu. Likwidacja tego niewielkiego terenu zielonego spowoduje, że będą musieli iść do parku na Szaserów, <u>a to dla nich daleko</u>. Matki z wózkami dziecięcymi będą miały dokładnie <u>ten sam problem</u>. Dla młodych problemem będzie dalece niewystarczająca <u>ilość miejsc parkingowych</u>. Już teraz jest problem z zaparkowaniem, a proponowane rozwiązanie tylko drastycznie go pogłębi. Wszystkim nam będzie dokuczał <u>hałas i drgania spowodowane dużo wyższym natężeniem ruchu</u>. Proszę nie mówić, że zastosowanie nowych technologii (cichy asfalt, itp.) nie spowoduje zwiększenia natężenia hałasu - przy planowanym natężeniu ruchu i szybkości pojazdów, które pojechałyby tunelem/ estakadą, to <u>nieosiągalne</u> - tym bardziej że trasą pojadą śmieciarki i inne ciężkie pojazdy! To samo dotyczy emosji spalin - nie będzie ich mniej, a wylot z tunelu zatrują nas w krótkim czasie! Mój blok jest stary, miejscami mury są popękane. Kto mi zagwarantuje, że sufit mi nie spadnie na głowę??? Czy zostały zrobione ekspertyzy stanu technicznego starych bloków? - z tego, co mi wiadomo - <u>nie były podjęte takie działania</u>. <i>Kolejna sprawa: karetki wozy straży pożarnej itp. już nie mają łatwego dojazdu (mamy wąskie</i>	uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową oraz możliwość przejazdu na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Paca i Kobielską. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z uwagi na krótki (około 350 m) odcinek ul. Wiatracznej, na którym technicznie możliwe byłoby zawężenie drogi do przekroju jednojezdniowego, zasadne jest zachowanie przekroju 2x2 z przeznaczeniem drugiego pasa na potrzeby komunikacji miejskiej oraz miejsca postojowe, których liczba – w ocenie mieszkańców – jest w tym rejonie niewystarczająca. Ulica Wiatraczna, znajdująca się nad tunelem, obsługiwałaby ruch lokalny w obrębie tunelu oraz komunikowała jezdnie obwodnicy śródmiejskiej z ul. Grochowską (pojazdy skręcające w prawo z ul. Grochowskiej w kierunku Targówka oraz jadące od strony Targówka do ul. Grochowskiej). Przewiduje się zatem pozostawienie przekroju 2x2 pasy ruchu, przy czym, do obsługi ruchu indywidualnego <u>przeznaczony będzie jeden z dwóch pasów każdej jezdni</u>.
276	18.11	Ruch pieszy	Powinny pozostać przejścia przy ulicy Chrzanowskiego tak, jak dotychczas (nowa droga powinna iść tunelem pod ul. Wiatraczną CAŁOŚCIOWO!	uwaga częściowo uwzględniona	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. 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.
276	18.11	Drogi dojazdowe	Projekt jest nierzetelny pod tym względem. Nie ma zrobionych dobrych wjazdów oraz zjazdów z drogi głównej. Na ulicy Wiatracznej szczególnie, gdzie te ulice są połączone w sposób beznadziejny. Powinno przyjąć się jedno słuszne rozwiązanie - pozostawienie ulicy Wiatracznej tak, jak jest i puszczenie drogi nowej tunelem aż za tory.	uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową oraz możliwość przejazdu na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Paca i Kobielską.

276	18.11	Przestrzeń	Powinna zostać nienaruszona zieleni na ul. Wiatracznej. Można tylko, przy okazji budowy, zadbać o nią bardziej (o nowe ławki, stacje rowerową i porządnny parking) Pomysł obwodnicy poprowadzonej DE FACTO W CENTRUM MIASTA jest dla mnie pomysłem abstrakcyjnym i zwyczajnie głupim. NIE ZGADZAMY SIĘ na to, by droga szła pod oknami naszych mieszkań, gdzie będzie smród, brud i hałas. Jeżeli droga musi koniecznie powstać (najlepiej, gdyby w ogóle nie powstała) to jedyną opcją na ulicy Wiatracznej jest całościowe poprowadzenie jej w tunelu. To jakiś absurd, że droga nagle ma wychodzić z tunelu na ul. Szaserów i nam smrodzić pod oknami!!! NIE ZGADZAMY SIĘ NA TAKIE ROZWIĄZANIE I GWARANTUJEMY, ŻE ODBĘDĄ SIĘ PROTESTY W ZWIĄZKU Z ABSURDALNYM ROZWIĄZANIEM POPROWADZENIA TEJ DROGI GÓRĄ. Nie gwarantujemy nam nic w zamian. NIE ZGADZAM SIĘ na to, aby codziennie patrzeć z okna na pędzące samochody, kiedy teraz widok za oknem to zieleni. Jedynym rozsądnym rozwiązaniem jest poprowadzenie obwodnicy w tunelu i nienaruszanie ulicy Wiatracznej. Najlepiej w ogóle by było, gdyby obwodnica nigdy nie powstała, bo nikomu nie jest potrzebna do szczęścia	uwaga częściowo uwzględniona	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 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. 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
277	18.11	Inne	1) Konieczność przesunięcia wylotu z tunelu w kierunku torów - w obecnym projekcie wylot jeszcze przed rogim budynku Dwernickiego 16/Wiatraczna 25 jest nie do przyjęcia przez mieszkańców (hałas, spaliny).	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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
277	18.11	Inne	2) Umieszczenie ekranów akustycznych od poziomu wylotu z tunelu wzdłuż ul. Wiatracznej	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
277	18.11	Inne	3) Konieczność lewoskrętu z ul. Kobielskiej w kierunku ronda Wiatraczna	uwaga do dalszych analiz	Możliwość wykonania lewoskrętów z ul. Wiatracznej w ul. Kobielską będzie wynikała z uzgodnień z Biurem Polityki Mobilności i Transportu UM st. Warszawy
277	18.11	Inne	4) Do rozważenia wlot tunelu przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów (będą tworzyć się korki na światłach w przeciwnym układzie)	uwaga 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).
278	18.11	puste	ulotka mieszkańców	postulaty częściowo uwzględnione	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). Budowa skrzyżowania dwupoziomowego Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów wpłynie korzystnie na zachowanie płynności ruchu, zarówno na odcinku tunelowym jak i jezdniach znajdujących się na poziomie terenu, czyli obsługujących rondo Wiatraczna. Przeprowadzone analizy ruchu wskazują na deficyt relacji na węźle Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Ostrobramską. Brak relacji pomiędzy Al. Stanów Zjednoczonych a ul. Ostrobramską w kierunku Trasy Siekierskiej zwiększa obciążenie skrzyżowania Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów na kierunku rondo Wiatraczna – ul. Grenadierów (wylot południowo-wschodni). Dzięki budowie bezkolizyjnego skrzyżowania ruch tranzytowy zmierzający w kierunku południowym (do ul. Ostrobramskiej) w sposób bezkolizyjny prowadzony byłby w tunelu, z zapewnieniem możliwości wyjazdu w rejonie skrzyżowania. Rozwiązanie takie oznacza zwiększenie płynności ruchu i przepustowości drogi, co przekłada się na zmniejszenie negatywnego oddziaływania inwestycji
279	18.11	Komunikacja miejska	Utrzymanie linii 123 bez zmiany trasy na odcinku rondo Wiatraczna - Chrzanowskiego	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
279	18.11	Ruch pieszy	Na odcinku rondo Wiatraczna - ul. Chrzanowskiego powinny zostać zachowane wszystkie obecne przejścia dla pieszych. Na powyższym odcinku powinny znaleźć się stałe elementy powodujące uspokojenie ruchu samochodowego - w szczególności przed przejściami dla pieszych.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.

279	18.11	Drogi dojazdowe	Zaproponowane rozwiązanie nie posiada wjazdu na obwodnicę z ul. Chrzanowskiego w kierunku trasy Świętokrzyskiej.	uwaga nieuwzględniona	Zapewnienie bezpośredniego wjazdu z ul. Chrzanowskiego na jezdnię główne obwodnicy śródmiejskiej nie jest możliwe. Wynika to z rozwiązań wysokościowych projektowanej drogi (rejon wjazdu/wjazdu do tunelu oraz zjazdu/wjazdu na wiadukt nad terenami kolejowymi) oraz konieczności zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
279	18.11	Przestrzeń	W obszarze inwestycji powinny pojawić się stacje wypożyczania rowerów, zieleń, drzewa, ławki na całej długości ul. Wiatracznej.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
279	18.11	Inne	Dodatkowe uwagi do projektu Obwodnicy Śródmiejskiej 1) Przedłużenie tunelu od ulicy Dwernickiego do torów kolejowych lub dalej pod torami kolejowymi 2) Na odcinku rondo Wiatraczna - Dwernickiego zachowanie istniejących połączeń (skrzyżowań) ulic poprzecznych: Kobielska, Prochowa, Paca i Nizinna oraz zastosowanie stałych elementów w jezdni do uspokojenia ruchu rowerowego 3) Przedłużenie wlotu do tunelu od strony Alei Stanów Zjednoczonych, tak aby tunel zaczynał się jeszcze przed skrzyżowaniem z ulicą Grenadierów 4) Przedłużenie tunelu od ulicy Dwernickiego do torów kolejowych lub dalej pod torami kolejowymi 5) Połączenie ulic Kobielska, Prochowa, Paca, Nizinna w rejonie Parku Polnińskiego	uwaga częściowo uwzględniona	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. 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). Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach
280	18.11	Komunikacja miejska	Utrzymać przystanki komunikacji miejskiej w dotychczasowym miejscu. Przywrócić w tunelu po 3 pasy ruchu w każdą stronę, by nie generować ruchu nad tunelem! Zachować lokalny charakter ul. Wiatracznej nad tunelem! Istnieje bezwzględna konieczność przemieszczania się w poprzek ul. Wiatracznej - szkoły, przedszkole, kościół, Biedronka.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego. Przyjęty przekrój tunelu jest odpowiedni dla prognozowanych natężeń ruchu.
280	18.11	Ruch pieszy	Powinien być zachowany charakter drogi lokalnej z przywróceniem po wykonaniu tunelu ruchu nad tunelem w dotychczasowym charakterze z bezwzględnym zapewnieniem przejść dla pieszych na całym odcinku od ronda Wiatraczna do ul. Szaserów (przejścia przy wszystkich dotychczasowych miejscach oraz ruchem samochodowym po jednym pasie w każdą stronę z zapewnieniem lewoskrętów z bocznych ulic.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
280	18.11	Ruch rowerowy	Ruch rowerowy nie musi się koniecznie odbywać wzdłuż ciągów jezdni przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości parkowania samochodów przez mieszkańców okolicznych budynków na odcinku od ronda Wiatraczna do ul. Szaserów - Dwernickiego. Obecnie parkują wzdłuż ul. Wiatracznej znaczne ilości aut i zapewnion jest wystarczająca ilość miejsc do parkowania. Projekt eliminuje bardzo dużo miejsc parkingowych.	uwaga do dalszej analizy	Ostateczna liczba i lokalizacja miejsc postojowych będzie wynikiem dalszych prac projektowych.
280	18.11	Drogi dojazdowe	<u>Była zgoda na budowę tunelu z zachowaniem charakteru lokalnego w dotychczasowym zakresie nad tunelem. Obecny projekt na pewno nie zapewnia lokalnego charakteru jezdni wzdłuż ul. Wiatracznej. Zmniejszono liczbę pasów w tunelu, a nad tunelem stworzono jezdnię o charakterze dróg przelotowych głównych. Jest to nie do zaakceptowania!</u>	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
280	18.11	Przestrzeń	Konieczne jest zapewnienie możliwości parkowania aut wzdłuż ulicy Wiatracznej! Wielu mieszkańców nie ma miejsc parkingowych pod budynkami i konieczne jest parkowanie przy jezdni wzdłuż ul. Wiatracznej - i po dwa pasy ruchu w każdą stronę. Powinien być przywrócony dotychczasowy charakter ul. Wiatracznej z jednym pasem ruchu w każdą stronę w obecnej organizacji ruchu! Taka ilość pasów ruchu wymusi ponownie charakter drogi lokalnej dla ul. Wiatracznej. <u>Proszę przedłużyć tunel za torami kolejowymi!</u>	uwaga do dalszej analizy; uwaga nieuwzględniona	Ostateczna liczba i lokalizacja miejsc postojowych będzie wynikiem dalszych prac projektowych. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukuje funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych

281	18.11	Inne	Przedłużyć tunel do torów	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.
282	18.11	Komunikacja miejska	W zasadzie dobrze.	brak postulatu	
282	18.11	Ruch pieszy	W porządku	brak postulatu	
282	18.11	Ruch rowerowy	Spowalniać ruch na ścieżkach współdzielonych z pieszymi.	uwaga niezrozumiała	Nie przewiduje się ciągów pieszo-rowerowych.
282	18.11	Przestrzeń	Postuluję więcej ławek dla relaksu (nie tylko na przystankach).	uwaga do dalszych analiz	Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
282	18.11	Drogi dojazdowe	Generalnie, nowe rozwiązanie nie może pogarszać istniejącej obecnie sytuacji w rejonie ronda Wiatraczna i ulicy Wiatracznej, a wręcz odwrotnie - sytuacja ta powinna ulec znaczącej poprawie! Wg mnie w tym celu należy: * nowopowstały strumień ruchu przelotowego obwodnicy przepuścić bezkolizyjnie przez rondo i dalej na północ; * poprawić warunki ruchu lokalnego w tym rejonie. Aby to osiągnąć, należy m.in: - wlot do tunelu oddzielić od skrzyżowania z ul. Grenadierów i zlokalizować go wcześniej (od strony Wisły), bezkolizyjnie i bez sygnalizacji świetlnej, przed skrzyżowaniem; - skrzyżowanie z ul. Grenadierów pozostawić wyłącznie dla ruchu lokalnego; praktycznie można pozostawić sytuację taką, jaka jest obecnie lub jaka jest pokazana na planie, z sygnalizacją świetlną, ale już całkowicie bez bezpośredniego kontaktu z trasą w tunelu; - należy zadbać o bezkonfliktowe przepuszczenie obrzeżem ronda, ruchu wylotowego z al. Stanów Zjednoczonych przy skrócie w prawo, w ul. Grochowską; może to wymagać zwiększenia liczby pasów na jezdni; - należy wygospodarować więcej miejsca dla samochodów oczekujących pod światłami przed przejazdem tory po wschodniej stronie ronda; - należy kategorycznie zachować przejezdność ulic Kobielskiej i Paca przez ul. Wiatraczną; - powinno się znaleźć dogodne rozwiązanie wyjazdu z tunelu szybkiego ruchu w rejon skrzyżowania z ul. Dwernickiego/ Szaserów uwzględniające potrzeby dojazdu do szpitala	Uwagi częściowo uwzględnione	Ruch obwodowy w kierunku północnym ma być poprowadzony bezkolizyjnie, tunelem pod rondem Wiatraczna. 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). Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Lokalizacja i liczba miejsc postojowych będzie wynikiem dalszych prac projektowych. Możliwość wyznaczenia dodatkowego pasa ruchu na rondzie Wiatraczna będzie warunkowana dalszymi ustaleniami dotyczącymi konieczności zapewnienia miejsca na inne elementy infrastruktury drogowej, w tym m.in. przystanków tramwajowych o odpowiedniej długości a także dalszymi ustaleniami dotyczącymi funkcjonowania w tym miejscu pętli autobusowej. Dojazd do szpitala MON jest zapewniony w poziomie terenu. Uwarunkowania wysokościowe (bliskość wylotu z tunelu i wjazdu na wiadukt) oraz względy bezpieczeństwa ruchu uniemożliwiają zapewnienie bezpośredniego zjazdu z jezdni głównych obwodnicy do szpitala MON.
283	18.11	Inne	Wnioskuję o przesunięcie estakady w kierunku torów kolejowych. Najazd na estakadę powinien być jak najbardziej oddalony od budynków ul. Chrzanowskiego 2 lub budowę tunelupod torami kolejowymi. Obydwie propozycje chronią mieszkańców przed dużym hałasem	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 zredukuję funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększy ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.

284	18.11	Inne	Obecny projekt, w którym wyjazd z tunelu jest zaplanowany za skrzyżowaniem z ul. Szaserów jest nie do przyjęcia. Tunel powinien kończyć się za torami. Obecne proponowane rozwiązanie zabierze mieszkańcom tereny zielone i miejsca postojowe. W zamian zwiększy się poziom zanieczyszczenia i hałasu dla mieszkańców bloków Wiatracznej 25 i Wiatracznej 27 oraz Chrzanowskiego	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
285	18.11	Przestrzeń	Brak miejsc postojowych dla mieszkańców bloków Wiatraczna 25, Wiatraczna 27 oraz nowych bloków.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
285	18.11	Inne	Proponowane rozwiązanie wyjazdu tunelu za skrzyżowaniem z ul. Szaserów jest nie do przyjęcia. TUNEL POWINIEN KOŃCZYĆ SIĘ ZA TORAMI!!!! Obecne rozwiązanie będzie uciążliwe dla osób mieszkających przy ul. Wiatracznej 25, 27 oraz nowych budynków przy ul. Chrzanowskiego. Zwiększy się poziom hałasu i zanieczyszczeń, zostaną zabrane miejsca postojowe oraz tereny zielone mieszkaniac Wiatraczna 27.	uwaga częściowo do dalszych analiz	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych; 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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z
286	18.11	Przestrzeń	Konieczne miejsca parkingowe dla mieszkańców przy budowanej trasie. W nowych inwestycjach proponowane rozwiązanie jest nie do przyjęcia. Nowe inwestycje powinny spełniać rolę użytkową i jednocześnie nie przeszkadzać mieszkańcom zajmującym lokale najbliższej trasy. Znikną tereny zielone, miejsca postojowe, dodatkowo wzrośnie poziom hałasu, a w powietrzu pojawi się więcej spalin. Obecnie proponowane rozwiązanie powinno zostać zmodyfikowane. TUNEL POWINNO SIĘ PRZEDŁUŻYĆ i poprowadzić przez cały odcinek łączący Pragę i Targówek. TYLKO w ten sposób można połączyć interesy obu stron.	uwaga częściowo do dalszych analiz	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. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st.
287	18.11	Komunikacja miejska	Jeżeli to była wstępna konsultacja - to dobrze. Dalsze konsultacje powinny być bardziej szczegółowe.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Konsultacje dotyczyły koncepcji obwodnicy śródmiejskiej.
287	18.11	Ruch pieszy	Przy ogólnych konsultacjach to wszystko w porządku.	brak postulatu	
287	18.11	Ruch rowerowy	Dróg rowerowych w tym rejonie prawie brak	uwaga nierozumiąta	Koncepcja przewiduje drogi rowerowe wzdłuż całego projektowanego odcinka obwodnicy.
287	18.11	Drogi dojazdowe	Przy tak ogólnych propozycjach to wystarczy, ale już należy pamiętać o korkach przy węźle Ostrobramska/ Kinowa/ Trasa, Wiatraczna/ szpital, wjazd na lokalną Wiatraczną wzdłuż Wiatraczna 25-27	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	

287	18.11	Inne	Przy tej propozycji będą ostre protesty dotyczące odcinka Wiatraczna/ Szaserów w wykopie. Mieszkańcy Wiatracznej proponują tunel do ulicy Zabranieckiej. To rozwiąże problem parkingów/miejsc postojowych, dojazdów z ulic prostopadłych do Wiatracznej.	uwaga nieuwzględniona	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.
288	18.11	Inne	Proponowany wyjazd z tunelu jest za krótki, ponieważ powinien kończyć się przy ulicy Chrzanowskiego lub za torami. Obecne rozwiązanie jest niekorzystne dla mieszkańców ul. Wiatraczna 25, 27 oraz nowych domów mieszkalnych przy u. Chrzanowskiego.	uwaga nieuwzględniona	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. 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.
289	18.11	Inne	Moim zdaniem proponowany projekt jest niedopuszczalny, ponieważ jest krzywdzący dla lokatorów budynku przy ul. Wiatraczna 27, krzywdy są wszelakie: 1) Ciągły stres związany z nieprzerwalnym hałasem, który z pewnością przebiję się przez okna 2) Ryzyko chorób związane z ciągłym wdychaniem spalin, które będą bez wątpienia dostawać się do mieszkań (smog to mało?) (kto pokryje koszty leczenia płuc?) 3) Proponowany projekt godzi również w portfele lokatorów w/w budynku, ponieważ każdy jeden lokal straci na wartości dobre kilkadziesiąt tysięcy (kto pokryje te straty mieszkańcom) 4) Przy tym projekcie niedopuszczalne jest również skasowanie skweru zieleni, gdzie ludzie spędzają wolny czas 5) Całkowita zmiana ruchu - pieszy, rowerowy, drogi dojazdowe są zaplanowane absurdalnie, jak dla mnie niedopuszczalne	Uwagi częściowo uwzględnione	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
289	18.11	Ruch pieszy	Za wąskie chodniki i kolidowanie z zaplanowaną ścieżką rowerową, poruszanie się w tym przypadku może być niebezpieczne.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych
289	18.11	Drogi dojazdowe	Wydłużona droga dla służb bezpieczeństwa, karetki, straży pożarnej i inne co naraża lokatorów w/w budynku na utratę zdrowia lub życia!!! Projekt naraża mieszkańców przy ul. Wiatraczna 27 na straty materialne i uszczerbki na zdrowiu lub życiu. Jestem na NIE!!! Wyjście z tunelu za torami załatwi całą sprawę!	Uwaga nieuwzględniona	Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie
290	18.11	Komunikacja miejska	Ok	brak postulatu	
290	18.11	Ruch pieszy	Niewielka!!! Liczba przejść dla pieszych na odcinku R. Wiatraczna - Dwernickiego. Miał być zachowany ruch lokalny, tymczasem są tu 4 pasy.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
290	18.11	Drogi dojazdowe	Nie zgadzam się na ignorowanie mieszkańców ulic od R. Wiatraczna do Dwernickiego. Miał być zachowany ruch lokalny, a w projekcie są 4 pasy! Gdzie przejście dla pieszych!	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
290	18.11	Przestrzeń	Ławki koło 4 pasmówek? Oszałećcie! Chyba tylko pijacy na nich siadają i staruszki zmęczone koniecznością znalezienia jedynego przejścia dla pieszych w okolicy.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.

291	18.11	Inne	Mieszkam w bloku przy ul. Paca 40. Obawiam się budowy tunelu, gdyż wiem już z autopsji jak pękały ściany w budynku, gdy budowano budynek, gdzie dziś mieści się Biedronka. Kto mi zagwarantuje, że znów nie będą u mnie w domu pękały ściany przez budowę. Jestem przeciwna tej budowie trasy. Będzie duże zanieczyszczenie środowiska przez wzmożony ruch pojazdów, nie wspomnę o zniszczeniu zieleni.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Na etapie powstawania projektu budowlanego zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która umożliwi zaprojektowanie, budowę oraz eksploatację drogi w sposób zapewniający bezpieczeństwo sąsiedniej zabudowy.
292	18.11	Komunikacja miejska	Przystanki autobusowe są zbyt dużo oddalone od siebie, w okolicy Chrzanowskiego nie ma w ogóle, a tam mamy b. duże osiedle	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
292	18.11	Ruch pieszy	Jeśli chodzi o chodniki, to są one zbyt wąskie. Nie może być tak, żeby osoba prowadząca wózek na przeciwko przeciskała się i miała problemy z wymijaniem. Rozwiązanie chodników - wąskich - niedopuszczalne.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych
292	18.11	Drogi dojazdowe	Jak można zrobić nieprzejezdne drogi skracając w prawą stronę. Chodzi o takie ulice jak Prochowa, Paca.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
292	18.11	Przestrzeń	Warto uwzględnić tereny zielone, na przeciwko Wiatracznej 25 i 27 cała zielen przy szpitalu na Szaserów będzie zajęta przez pasy. To jest niedopuszczalne.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania środowiskowe będą wynikały z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
292	18.11	Inne	Zaproponowane przez Państwa plany budowy obwodnicy od ronda Wiatraczna do ul. Radzyńskiej na odcinku od ronda Wiatraczna do ul. Chrzanowskiego są nie do przyjęcia. Tunel powinien kończyć się za ul. Chrzanowskiego. Planowane trasy przejazdu i wyjazdu z tunelu na wysokości ul. Szaserów to wielka pomyłka, jak można narażać na tak duży hałas, smród spalin. Taki tunel powinien być pociągnięty aż do ul. Chrzanowskiego, aby ograniczyć wspomniane uciążliwości. Nic Państwo nie wspomina o rozbudowie spalarni na Targówku: przecież tą trasą będą jeździć auta wywożące zanieczyszczenia ze spalarni. Zgłaszam sprzeciw. Wg mnie tunel powinien być wyrzucony aż za ul. Chrzanowskiego.	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 wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną obowiązujące normy hałasu oraz poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w
293	18.11	Inne	Zatoka parkingowa przy budynku Garibaldiiego 4 od strony al. Stanów Zjednoczonych. Jako mieszkańcy staramy się o to od 2006 r. Korespondencja w ZDM.	uwaga poza zakresem konsultacji	Teren znajduje się poza granicami inwestycji, która była przedmiotem konsultacji
294	8.11	Komunikacja miejska	Autobusy powinny mieć możliwość dojazdu z Elsnerowa do Dworca Wschodniego trasą Świętokrzyską.	uwaga poza zakresem konsultacji	Konsultacje dotyczyły koncepcji obwodnicy śródmiejskiej.
294	8.11	Ruch pieszy	Przejścia dla pieszych/ rowerzystów powinny być bezkolizyjne "podziemne" (poprzez lekkie uniesienie drogi i stworzenie płaskiego (bez schodów) tunelu dla pieszych/ rowerzystów. Muszą to być rozwiązania przyjazne dla niepełnosprawnych, ale nie spowalniające ruchu samochodowego (światła i tradycyjne przejścia powodowałyby korki).	uwaga nieuwzględniona	Ze względów przestrzenno-urbanistycznych korzystniejsze jest ukształtowanie drogi w taki sposób aby wysokość jezdni często się nie zmieniała. Planowane, osygnalizowane przejścia dla pieszych oraz przejazdu rowerowe będą bezpieczne dla użytkowników i korzystnie wpłyną na uspokojenie ruchu w rejonie ul. Wiatracznej.
294	8.11	Ruch rowerowy	Konieczne jest rozdzielenie tras rowerowych od chodników małym (wąskim) pasem zieleni - w innym przypadku jedni użytkownicy będą drugim stale przeszkadzać, zajmować pas.	uwaga do dalszych analiz	Zakłada się separację ruchu pieszego i rowerowego. Forma separacji będzie przedmiotem dalszych analiz.
294	8.11	Drogi dojazdowe	Obwodnica miała na celu połączyć Pragę-Południe z Targówkiem, a w praktyce odcina Targówek Przemysłowy i Elsnerów. Konieczne jest doprojektowanie wjazdu z Księcia Ziemowita (np. tym dziwnym "ślepy" łącznikiem do Trasy Świętokrzyskiej - w miejscu skrzyżowania (ze światłami) Trasy Świętokrzyskiej z obecną Zabraniecką. ZMID nie zauważa dynamicznego rozwoju rejonu Targówka Przemysłowego i Elsnerowa, a zaproponowane rozwiązanie w okolicy ul. Naczelnikowskiej zamiast zdzywersyfikować ruch, to zwiększy korki na Radzyńskiej i przy Rondzie Rozwadowskiego/ Ks. Ziemowita/ Rzeczna. Warto wziąć pod uwagę natężenie ruchu z kierunku Żąbki/ Zielonka.	uwaga przekazana do dalszych analiz	Na dalszym etapie prac projektowych analizowana będzie możliwość ewentualnego połączenia ul. Zabranieckiej z obwodnicą jako czwartego wlotu na skrzyżowaniu z Trasą Świętokrzyską; uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewidujemy możliwości zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita.

294	8.11	Przestrzeń	Jeżeli ma to być obwodnica, to powinny zostać wydzielone miejsca postoju "technicznego", by w razie awarii nie blokować drogi, tylko zepchnąć auto na "wysepkę"	uwaga nieuwzględniona	W przypadku klasy drogi głównej (G) nie ma konieczności budowy pasa awaryjnego. Jego wyznaczenie wymagałoby pozyskania dodatkowego terenu pod budowę drogi, co nie jest wskazane w warunkach miejskich.
295	8.11	Komunikacja miejska	Na pogładowej mapce nie widać dokładnie lokalizacji przystanków oraz planowanych zmian tras autobusowych. Bez informacji o planowanym przebiegu poszczególnych linii po zakończeniu budowy trudno powiedzieć czy rozwiązanie ułatwi czy utrudni np. wyjazd z osiedla.	brak postulatu	Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej będzie ustalana na dalszym etapie prac projektowych m.in. z Zarządem Transportu Miejskiego.
295	8.11	Ruch pieszy	Sugeruję jak najwięcej "bezkolizyjnych" przejść dla pieszych, gdzie ulica jest delikatnie wyniesiona, a przejście jest poprowadzone dołem bez schodów - widziane w Sztokholmie.	uwaga nieuwzględniona	Ze względów przestrzenno-urbanistycznych korzystniejsze jest ukształtowanie drogi w taki sposób aby wysokość jezdni często się nie zmieniała. Planowane, osygnalizowane przejścia dla pieszych oraz przejazdy rowerowe będą bezpieczne dla użytkowników i korzystnie wpłyną na uspokojenie ruchu w rejonie ul. Wiatracznej.
295	8.11	Ruch rowerowy	Warto rozdzielić ścieżki rowerowe zarówno od ulicy, jak i chodnika nawet kilkunastocentymetrowym, ale pasem zieleni. Pozwoli to na bezpieczne poruszanie się zarówno pieszych, jak i rowerzystów. Poza tym drogi rowerowe powinny być wyasfaltowane.	uwaga do dalszych analiz	Zakłada się separację ruchu pieszego i rowerowego. Forma separacji będzie przedmiotem dalszych analiz. Drogi rowerowe będą w nawierzchni asfaltowej.
295	8.11	Drogi dojazdowe	Brakuje połączenia z ulicą Księcia Ziemowita, mogłoby ono znaleźć się na wysokości wjazdu na "trasę świętokrzyską" - i tak w tej chwili są tam światła. Można także to miejsce przekształcić w rondo, a górą poprowadzić bezkolizyjny wiadukt na wprost.	uwaga do dalszych analiz	Na dalszym etapie prac projektowych analizowana będzie możliwość ewentualnego połączenia ul. Zabranieckiej z obwodnicą jako czwartego wlotu na skrzyżowaniu z Trasą Świętokrzyską; uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewidujemy możliwości zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita.
295	8.11	Przestrzeń	Warto zaplanować "zjazdy techniczne" (być może są, ale nie widać ich na planie), które pozwolą na nie blokowanie pasa ruchu w razie "awarii"	uwaga nieuwzględniona	W przypadku klasy drogi głównej (G) nie ma konieczności budowy pasa awaryjnego. Jego wyznaczenie wymagałoby pozyskania dodatkowego terenu pod budowę drogi, co nie jest wskazane w warunkach miejskich.
296	25.11	Inne	Wjazd do tunelu pod rondem Wiatraczna powinien zaczynać się wcześniej, przed ul. Grenadierów	uwaga 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).
297	25.11	puste	puste		
298	25.11	puste	puste		
299	25.11	Komunikacja miejska	Cieężko powiedzieć, bo rozkład przystanków nie jest ustalony. Zgadzam się z przedstawicielami ZTM, że skrzyżowanie obwodnicy z Radzywińską może zakorkować ruch autobusowy, co zmusi uruchomienie tras ul. Rzeczna.	brak postulatu	
299	25.11	Ruch pieszy	Póki dojście do stacji PKP Stalowa od ul.Pratulińskiej będzie niezakłócone przez ruch samochodowy, to jest ok.	postulat zgodny z koncepcją	
299	25.11	Ruch rowerowy	Fatalny przebieg drogi rowerowej na łuku zjazdowym z obwodnicy do ul.Radzywińskiej. Rowerzysta musi nadkładać kilkaset metrów i jechać z góry i pod górę, żeby tylko kontynuować jazdę prosto (do ronda Żaba).	uwaga do dalszej analizy	Przebieg dróg rowerowych będzie przedmiotem dalszych analiz.
299	25.11	Drogi dojazdowe	To najgorszy aspekt tego projektu. Połączenie z Radzywińską powinno być bezkolizyjne. Podobnie z trasą Świętokrzyską. Jeśli ta trasa ma rozładować ruch na Targówku, to nie może się korkować w miejscach, gdzie już są korki.	Uwaga nieuwzględniona	Ze względu na ograniczenia terenowe tj. konieczność uniknięcia ingerencji w zabudowy teren przy ul. Siarczanej zaprojektowano skrzyżowanie w poziomie terenu. Skrzyżowanie projektowane jest jako skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną za pomocą której możliwe jest regulowanie przepustowości poszczególnych wlotów w zależności od ich obciążenia. Węzeł Radzywińska zaprojektowany został jako częściowobezkolizyjny gdzie dominująca relacja(w ciągu obwodnicy) prowadzona jest bezkolizyjnie. Budowa dodatkowych łącznic poza zwiększeniem zajętości terenu na potrzeby drogowe wiązałyby się m.in., z odcięciem dostępu istniejącym w tym rejonie nieruchomościom do drogi publicznej – nieruchomości zlokalizowane wzdłuż ul. Radzywińskiej, dlatego to rozwiązanie nie jest brane pod
299	25.11	Przestrzeń	Obowiązkowa stacja rowerowa przy PKP Stalowa. Ładny ciąg zieleni i małej architektury od Pratulińskiej do stacji PKP.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
300	25.11	Inne	W rejonie węzła Radzywińska powinny być zaprojektowane ekrany akustyczne od strony "ROD" Pratulińska.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
301	25.11	Inne	Postawienie ekranów akustycznych na odcinku pozostawionych działek ROD Pratulińska.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

302	25.11	Komunikacja miejska	Bardzo dobre rozmieszczenie, nic nie trzeba zmieniać.	brak postulatu	
302	25.11	Ruch pieszy	Powinny być dalej od drogi, mniej wypadków będzie.	uwagi do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych
302	25.11	Ruch rowerowy	Więcej stacji naprawczych.	uwaga do dalszych analiz	Lokalizacja stacji roweru miejskiego oraz ewntualnie innych elementów infrastruktury rowerowej będzie wynikała z uzgodnień na dalszych etapach prac projektowych.
302	25.11	Drogi dojazdowe	Bardzo dobry pomysł.	brak postulatu	
302	25.11	Przestrzeń	ławki w parkach, żeby można było spędzać czas ze znajomymi.	uwaga poza zakresem konsultacji	Konsultacje dotyczyły koncepcji obwodnicy śródmiejskiej.
303	25.11	Komunikacja miejska	Wszystko dobre.	brak postulatu	
303	25.11	Ruch pieszy	W miarę, powinny być szersze.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych
303	25.11	Ruch rowerowy	Bardzo dobre.	brak postulatu	
303	25.11	Drogi dojazdowe	Podoba mi się pomysł.	brak postulatu	
303	25.11	Przestrzeń	Pomysł jest bardzo dobry, uwzględnienie zieleni jako wielki plus.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
304	25.11	Drogi dojazdowe	1) Wiadukt nad ul.Księżnej Anny dla jadących prosto,	uwaga nieuwzględniona	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.
304	25.11	Drogi dojazdowe	2) Zjazd w ul.Księcia Ziemowita dla jadących do Radzywińskiej,	uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewiduje się możliwości zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita.
304	25.11	Drogi dojazdowe	3) Kontynuacja trasy Świętokrzyskiej, skrzyżowanie bezkolizyjne dla jadących prosto.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Budowa przedłużenia Trasy Świętokrzyskiej nie jest objęta zakresem obszarowym obwodnicy śródmiejskiej.
304	25.11	Inne	NAJWAŻNIEJSZE Budowa obwodnicy śródmiejskiej od ul.Radzywińskiej do ronda Żaba wraz z węzłem dla ronda Żaba. Ponieważ rondo Żaba już obecnie jest "zakorkowane" w godzinach szczytu i wyjazd z Targówka jest mocno utrudniony. W najbliższych kilku latach będą wybudowane osiedla na ponad 10 tys. mieszkańców, co pogłębi problem komunikacji.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Przedmiotem konsultacji był odcinek obwodnicy śródmiejskiej do ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej.
305	25.11	Komunikacja miejska	Będzie dobrze, jeśli komunikacja miejska będzie dobrze skomunikowana z pociągami podmiejskimi i z 2 linią metra.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Rozwiązania zawarte w projekcie obwodnicy śródmiejskiej będą uwzględniały skomunikowanie z inwestycjami PKP oraz budową II linii metra.
305	25.11	Ruch pieszy	Żeby ruch pieszy był spokojniejszy , dla osób niepełnosprawnych, przyjazny, ze światłami sygnalizacyjnymi.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo pieszym i rowerzystom. Nie wyklucza się również na dalszym etapie prac projektowych korekty w zakresie zaprezentowanej szerokości chodników i dróg rowerowych.

305	25.11	Ruch rowerowy	Żeby były dalej od chodników i lepiej oznakowane.	uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy.
305	25.11	Drogi dojazdowe	Żeby były lepiej skomunikowane.	uwaga niezrozumiała	Nie wskazano lokalizacji, których dotyczy postulat.
305	25.11	Przestrzeń	Żeby było więcej zieleni, traw, drzew przy skrzyżowaniach drogi i nie tylko. I ławki też na wypoczynek.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UJM st. Warszawy.
306	25.11	puste	puste		
307	25.11	Komunikacja miejska	Brak zdania.	brak postulatu	
307	25.11	Ruch pieszy	Trasa rozdzieli miasto. Mało przejść dla pieszych po lub nad trasą np. przy ul. Dwernickiego.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
307	25.11	Drogi dojazdowe	Złe rozwiązanie połączenie z ul.Radzywińską. Obecnie jest już zakorkowana, dodatkowe połączenie kolizyjne z budowaną obwodnicą całkowicie zablokuje ten ruch. Dlaczego nie zrealizowano połączenia z Radzywińską w pobliżu Obi?	uwaga nieuwzględniona	Prezentowana lokalizacja węzła obwodnicy z ul. Radzywińską zmniejsza oddziaływanie inwestycji na tereny sąsiednie.
308	25.11	Drogi dojazdowe	Kolizyjność skrzyżowania z ul.Radzywińską będą powodowały jeszcze większe problemy w komunikacji.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane w wariantie konsultacyjnym rozwiązania dla odcinka obwodnicy śródmiejskiej pomiędzy Trasą Świętokrzyską a węzłem Radzywińska (wraz z węzłem) wynikały z analizy prognoz natężenia ruchu. Niemniej jednak w związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. zmiany rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego oraz zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA. Należy jednak mieć na uwadze, że poprowadzenie ścieżki rowerowej równoległe wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej przez węzeł Radzywińska przy zaprezentowanym w wariantie konsultacyjnym kształcie węzła nie jest technicznie możliwe z uwagi na układ wysokościowy łącznic węzła oraz wymagane normatywne spadki podłużne dla dróg rowerowych.
308	25.11	Przestrzeń	Wymagana jest większa ilość miejsc postojowych w miejscach zjazdowych połączeń z istniejącą infrastrukturą. Powinno się starać przy projektowaniu o jak największe poszanowanie istniejącej zieleni - ogródków działkowych.	uwaga do dalszych analiz	Kształt węzła z ul. Radzywińska wynika z prognozowanych natężeń ruchu i został zaprojektowany przy założeniu maksymalnego ograniczenia ingerencji rozwiązań drogowych w teren ogrodów działkowych. Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
309	25.11	Komunikacja miejska	Lokalizacje przystanków prawidłowe - nie są potrzebne zmiany.	brak postulatu	
309	25.11	Ruch pieszy	Przejścia są usytuowane we wszystkich potrzebnych miejscach - nie są potrzebne zmiany.	brak postulatu	
309	25.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe zaplanowane są prawidłowo - nie ma potrzeby dodawania nowych ścieżek w tym rejonie.	brak postulatu	
309	25.11	Drogi dojazdowe	Dojazd do okolicznych małych ulic jest zagwarantowany w projekcie obwodnicy śródmiejskiej - dojazd jest możliwy ze wszystkich możliwych kierunków, zarówno od strony centrum, jak i od strony Marek i Żabek. W tym względzie projekt obwodnicy jest prawidłowy i nie wymaga zmian.	brak postulatu	
309	25.11	Przestrzeń	Potrzebne są miejsca postojowe dla samochodów osobowych dla mieszkańców z okolic ul. Rybieńskiej, Ziemowita, Birżańskiej, ponieważ w chwili obecnej parkują oni pojazdy na wysokości budynku NACZELNIKOWSKA 44 na terenie kolejowym podnasympem torowiska. Potrzebna może okazać się stacja wypożyczania rowerów oraz zagospodarowanie terenu wokół zabytkowej willi, gdzie planowany jest dom kultury. Tam powinien powstać zadbane park z kawiarenkami, kwietnikami itp.	uwaga do dalszych analiz	Liczba i lokalizacja miejsc postojowych będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.

309	25.11	Inne	Sugestie dotyczące komfortu akustycznego dla mieszkańców na odcinku ul. Rybierska - ul. Birżańska: Budynki mieszkalne na powyższym odcinku (3 szt) usytuowane są b. blisko jezdni (6,2 - 8,4 m). Najwyższy z nich, 3-piętrowy, przy ul. Ziemowita. Z tego powodu mieszkańcy obawiają się o zwiększony hałas, jeżeli ilość pasów drogowych podwoi się. Z informacji projektanta wynika, że ekrany wyciszające zaprojektowane mogą mieć do 5,5m z ewentualnymi zaobleniem od strony budynków mieszkalnych. Mieszkańcy sugerują ustawienie na tym odcinku drogi tzn. od budynku Naczelnikowska 44 do budynku Naczelnikowska 50 ekranu tunelowego. Uważają, że takie zabezpieczenie akustyczne uchroni ich przed stresem hukowym ze strony samochodów. Zdajemy sobie sprawę, że koszty z tytułu takiego rozwiązania mogą być znaczne. Ufamy jednak, że Urząd Ochrony Środowiska dołoży wszelkich starań, aby zadbać o mieszkańców oraz przeprowadzić rzetelne pomiary hałasu z uwzględnieniem prognoz nasilenia ruchu tranzytowego na przynajmniej 20-30 na przyszłość. Ponieważ mieszkamy na Targówku Przemysłowym do tej okolicy przyjeżdża dużo pojazdów TIR. Z uwagi na dużo terenów	uwaga do dalszych analiz	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
310	25.11	Ruch rowerowy	Ścieżki rowerowe tylko po jednej stronie ulicy są zasadne, na okres zimy na niektórych odcinkach ruch rowerowy zamykany.	uwaga do dalszych analiz	Przyjęte rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
310	25.11	Drogi dojazdowe	1. Budowa obwodnicy nie powinna pogorszyć dojazdu z Targówka i Białoleki do Centrum. Niestety obecnie projekt to gwarantuje (!). Do rosnącej liczby mieszkańców Targówka i Białoleki jadących do Centrum dojadą z innych dzielnic liczne samochody na obwodnicy, a część skrzyżowań Księżnej Anny, trasa Świętokrzyska jest w jednym poziomie. Koniecznie wiadukt lub tunel dodatkowy.	uwaga nieuwzględniona	Budowa obwodnicy nie pogarsza dojazdu z Targówka i Białoleki do centrum. Rozwiązanie jednopoziomowe obwodnicy z Trasą Świętokrzyską w minimalnym stopniu ingeruje w teren objęty ochroną konserwatora zabytków znajdujący się przy ul. Siarczanej 6; ponadto skrzyżowania będą wyposażane w akomodacyjną sygnalizację świetlną z programem sterowania dostosowanym do zmieniającego się natężenia ruchu pojazdów.
310	25.11	Drogi dojazdowe	2. Potrzebne wykonanie ulicy Samarytanki - odcinek od Wincentego. Nie jest utwardzona, odciążałoby to Wincentego/ Gilarską.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Wskazana lokalizacja znajduje się poza granicami inwestycji.
310	25.11	Drogi dojazdowe	3. skrętu w prawo w Gilarską z ul. Wincentego.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	konsultacje dotyczyły koncepcji obwodnicy śródmiejskiej
310	25.11	Drogi dojazdowe	4. skrętu w prawo w Radzywińską z ulicy Jórskiego.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	konsultacje dotyczyły koncepcji obwodnicy śródmiejskiej
310	25.11	Drogi dojazdowe	5. Konieczna przebudowa drogi Radzywińskiej pod wiaduktem kolejowym, tak aby zmniejszyć pas dla ruchu lokalnego od parkingu Tesco do Targówka.	uwagi do dalszych analiz	Geometria drogi będzie przedmiotem dalszych analiz.
310	25.11	Drogi dojazdowe	6. Aby poprawić połączenia Praga Płn. - Targówek pod torami w związku z planowaną budową przejścia pod torami dla pieszych konieczne zaprojektowane przejazdu dla samochodów, aby odciążać rondo Żaba.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Tunel dla ruchu pieszego jest projektowany przez PKP i znajduje się poza zakresem opracowania projektowego dla obwodnicy.
310	25.11	Drogi dojazdowe	7. Realizacja pkt 5 i 6 pozwala na likwidację światła i skrętu w lewo do Tesco (jadąc od Centrum).	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Konsultacje dotyczyły koncepcji obwodnicy śródmiejskiej.
310	25.11	Drogi dojazdowe	8. Ponadto należy zlikwidować światła i skręt w lewo do OBI (jadąc od Centrum). Podjęcie pkt. 7 i 8 b. potrzebne - obecnie stale są tam korki zarówno na wjazd, jak wyjazd do centrum.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	konsultacje dotyczyły koncepcji obwodnicy śródmiejskiej.

311	25.11	Inne	(Zmienić) wszystko na odcinku od Szaserów do torów. Proponowana AUTOSTRADA (4 jezdnie) jest nie do przyjęcia. Nie akceptuję tego z wielu powodów. 1. 4 jezdnie to 4 x więcej spalin i dużo więcej samochodów ciężarowych, a więc ekspozycja mieszkańców na czynniki rakotwórcze i szkodliwe dla zdrowia. 2. Poziom zatrucia środowiska będzie bardzo wysoki, znacznie przekraczający normy - skutki jak wyżej. 3. Poziom hałasu!!! b. wysoki. Inwestor chyba w ogóle nie myślał o ludziach mieszkających przy tym odcinku Wiatracznej, ich zdrowiu i ich jakości życia, tylko o właścicielach samochodów. Trzeba podkreślić, że większość mieszkań to mieszkania małe z oknami od ulicy! AUTOSTRADA pod oknami w XXI wieku to anachronizm i skandal. A przede wszystkim rozwiązanie to jest szkodliwe dla ludzi, jest niehumanitarne. Obecnie zabiega się prawnie o dobrostan zwierząt, a jak się traktuje ludzi? Gdy ktoś chce - gdy Miasto chce - inwestować w drogi, powinno o wiele staranniej przeprowadzić wstępne badania. (Zabrakło mi stanowiska inwestora, wyjaśnienia dlaczego wraca się do raz odrzuconego projektu - Unia Europejska nie chciała go sfinansować w poprzedniej dekadzie z powodu nieskiej efektywności przy dużych kosztach oraz z powodu braku TUNELU na całej długości Wiatracznej. 1) Błędne wytyczne, założenia organizacji ruchu, które spowodują pogorszenie dojazdu do centrum!! 2) <u>Specjalne utrudnienia (!) dla ruchu samochodowego</u>	uwaga nieuwzględniona	Projektowana droga ma klasę G (droga główna)- nie jest to zatem autostrada. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałyby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych. 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.
312	3.12	Komunikacja miejska	Rozważenie poprawy komfortu przesiadek (np. na rondzie Wiatraczna) - przystanki mogłyby być bliżej siebie, wspólne przystanki autobusowo-tramwajowe.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej będzie ustalana na dalszym etapie prac projektowych m.in. z Zarządem Transportu Miejskiego.
312	3.12	Ruch pieszy	Projekt jest w tej chwili dedykowany ruchowi samochodowemu, tranzytowemu - w rejonie ronda Wiatraczna jezdnie na powierzchni powinny mieć po jednym pasie (po obu stronach); obwodnica powinna być bardziej miejską ulicą, z większą ilością przejść dla pieszych; nie powinna zachęcać do nowych podróży samochodem.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową. Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej.
312	3.12	Drogi dojazdowe	Obwodnica nie powinna być tak bardzo tranzytowa - to jest nadal centrum miasta, powinna być bardziej kolizyjna i przez to bardziej miejska, nie rozcinająca miasta.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
312	3.12	Przestrzeń	Na terenach Pragi obwodnica powinna mieć szpalery drzew, łagodzące wpływ zanieczyszczeń i hałasu.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
313	3.12	Komunikacja miejska	Lokalizacja jest odpowiednia; warto uwzględnić rowery miejskie + car sharing.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
313	3.12	Ruch pieszy	Warto pomyśleć o bezpiecznych przejściach dla pieszych.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Wytyczne przejścia dla pieszych będą zgodne z obowiązującymi przepisami i bezpieczne.
313	3.12	Ruch rowerowy	Moim zdaniem sieć przebieg DDR jest odpowiednia - brak uwag.	brak postulatu	
313	3.12	Drogi dojazdowe	Warto uwzględnić istotny fakt działalności wielu firm na obszarze projektowanej trasy. Dojazd dla pojazdów o DMC 40 ton i zestawów pojazdów pow.20 m jest kluczowy dla ich funkcjonowania i rozwoju.	uwaga uwzględniona	Nawierzchnia obwodnicy zostanie dostosowana do ruchu pojazdów ciężkich (autobusy, samochody ciężarowe); ewentualne regulacje dotyczące prowadzenia ruchu ciężarowego zostaną określone w projekcie stałej organizacji ruchu.
313	3.12	Przestrzeń	Na drogach klasy lokalnej warto uwzględnić zatoki parkingowe dla samochodów, stacje rowerów miejskich.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
314	3.12	Komunikacja miejska	Przystanek przy ślimaku.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.

314	3.12	Ruch rowerowy	Dołem pod ślimakami w linii prostej przy trasie.	uwaga do dalszych analiz	W związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. zmiany rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego oraz zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA. Należy jednak mieć na uwadze, że poprowadzenie ścieżki rowerowej równoległe wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej przez węzeł Radzywińska przy zaprezentowanym w wariantie konsultacyjnym kształcie węzła nie jest technicznie możliwe z uwagi na układ wysokościowy łącznic węzła oraz wymagane normatywne spadki podłużne dla dróg rowerowych.
314	3.12	Drogi dojazdowe	Ślimaki za bardzo wchodzą w ogrody działkowe.	uwaga do dalszych analiz	W związku z licznymi postulatami dotyczącymi m.in. zmiany rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego oraz zmniejszenia zajętości terenu przez projektowany węzeł, konieczne są dalsze analizy możliwości zmiany przedstawionych rozwiązań i uzgodnienia z PKP PLK SA. Należy jednak mieć na uwadze, że poprowadzenie ścieżki rowerowej równoległe wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej przez węzeł Radzywińska przy zaprezentowanym w wariantie konsultacyjnym kształcie węzła nie jest technicznie możliwe z uwagi na układ wysokościowy łącznic węzła oraz wymagane normatywne spadki podłużne dla dróg rowerowych.
314	3.12	Przestrzeń	Rowery miejskie i przystanek przy ślimaku.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
315	3.12	Komunikacja miejska	Obecne propozycje są dobre.	brak postulatu	
315	3.12	Ruch pieszy	Obecne propozycje są satysfakcjonujące.	brak postulatu	
315	3.12	Ruch rowerowy	Obecne propozycje są zadowalające.	brak postulatu	
315	3.12	Drogi dojazdowe	Uwzględnić działalność istniejących firm - dojazd transportu TIR oraz transportów nienormatywnych.	uwaga uwzględniona	Nawierzchnia obwodnicy zostanie dostosowana do ruchu pojazdów ciężkich (autobusy, samochody ciężarowe); ewentualne regulacje dotyczące prowadzenia ruchu ciężarowego zostaną określone w projekcie stałej organizacji ruchu.
315	3.12	Przestrzeń	Dużo miejsca poświęcić na parkingi dla smochodów osobowych.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
316	3.12	puste	puste		
317	3.12	Komunikacja miejska	Brak przystanku autobusowego obsługującego ruch pracowników P&G. Dzisiaj wszyscy korzystają z przystanku Zabraniecka "Bocznica" - w godzinach szczytu (które pokrywają się z godzinami zmian w fabryce i wg pracy biura) naprawdę autobusy są przeładowane.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej będzie ustalana na dalszym etapie prac projektowych m.in. z Zarządem Transportu Miejskiego.
317	3.12	Ruch pieszy	Kosze na śmieci.	uwaga do dalszych analiz	Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
317	3.12	Ruch rowerowy	Ok. Plus ogromny, że ścieżki rowerowe są już teraz częścią każdego planu/ każdej przebudowy.	brak postulatu	
317	3.12	Drogi dojazdowe	Ok.	brak postulatu	
317	3.12	Przestrzeń	Veturilo, zieleni, kosze na śmieci.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
318	3.12	Ruch rowerowy	Ogólnie popieram pomysł rozbudowy ścieżek rowerowych.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	
318	3.12	Przestrzeń	Proponuję przewidzieć jak najwięcej miejsc parkingowych. Zieleni i ławki mile widziane.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
319	3.12	Ruch pieszy	Przeście dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Radzywińskiej i obwodnicy.	uwaga uwzględniona	Rozwiązanie zostanie wprowadzone do dokumentacji projektowej

319	3.12	Przestrzeń	Jak największa ochrona istniejących ogródków działkowych, pozostawienie zieleni. Dosadzenie wyższych drzew przy obwodnicy.	uwaga do dalszych analiz	Węzeł Radzywińska zaprojektowany został przy założeniu maksymalnego ograniczenia terenu ogrodów działkowych. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
320	3.12	Komunikacja miejska	Należy przybliżyć lokalizację przystanku w rejonie skrzyżowania obwodnicy z Radzywińską oraz zapewnić wszystkie relacje w możliwie wygodny sposób. Brak przystanku w stronę Marek na ulicy Radzywińskiej (przedłużenie Solidarności).	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
320	3.12	Ruch pieszy	Dodać chodnik po południowej stronie ciągu ulicy Radzywińskiej i Solidarności wraz z zejściem. Rozważyć nie tylko windy, ale również pochylnie. Dbać o minimalne różnice wysokości.	uwaga uwzględniona	Doprojektowany zostanie chodnik po wschodniej stronie ul. Radzywińskiej z zakończeniem w rejonie skrzyżowania z obwodnicą śródmiejską. Dostęp do chodnika na wiadukcie przecinającym ul. Radzywińską możliwy będzie poprzez pochylnie lub schody po stronie zachodniej, oraz schody i windy na stronie wschodniej
320	3.12	Ruch rowerowy	Druga droga rowerowa bądź ciąg pieszo-rowerowy w miejscach, gdzie rowerzyści i tak jeżdżiliby po chodniku. Rozważyć ruch rowerowy pod estakadami (właściwie w przekroju) podobnie jak na moście Łazienkowskim.	uwaga zgodna z prezentowaną koncepcją	Wzdłuż całego odcinka obwodnicy śródmiejskiej przewidziano budowę ścieżek rowerowych dwukierunkowych. Zostały one zlokalizowane po jednej lub obu stronach trasy obwodnicy. Na projektowanych drogach lokalnych także przewidziano ścieżki rowerowe lub ruch rowerowy odbywał się będzie na zasadach ogólnych po jezdni.
320	3.12	Drogi dojazdowe	Rozważyć dowiązanie rejonu ulicy Siarczanej z eliminacją ruchu poprzez przecięcie możliwości przejazdu do ulicy Ziemowita (odwrócenie dojazdu, nie od strony Ziemowita, a obwodnicy).	uwaga do dalszej analizy	Włączenie ulicy Siarczanej w nowy ślad ulicy Zabranieckiej zostanie przeanalizowane, natomiast nie ma możliwości odcięcia ul. Zabranieckiej od ul. Ziemowita.
320	3.12	Przestrzeń	Rondo Wiatraczna powinno zostać potraktowane jako plac miejski z wysokiej klasy przestrzeni (mała architektura). W obrębie ronda powinien być zlokalizowany zintegrowany węzeł przesiadkowy. Należy zadbać o jakość zieleni.	uwaga do dalszych analiz	Szczegółowe rozwiązania dotyczące ronda Wiatraczna będą ustalane po wykonaniu projektu przystanków tramwajowych na rondzie. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
321	5.12	puste	puste		
322	5.12	puste	puste		
323	5.12	Przestrzeń	Uważamy, że nie ma potrzeby projektowania miejsc postojowych na ul.Pratulińskiej wzdłuż działek. Miejsca postojowe i chodnik uszczuplają powierzchnię skrajnych działek.	uwaga nieuwzględniona	Miejsca postojowe wzdłuż ul. Pratulińskiej stanowią część węzła przesiadkowego mającego powstać w rejonie węzła Radzywińska
324	5.12	puste	puste		
325	5.12	Drogi dojazdowe	Moja działka nr 82 z obrębu 4-11-23 zostanie odcięta od ul.Zabranieckiej. Tracimy dojazd do ulicy w wyniku zbudowania obwodnicy śródmiejskiej na odcinku ul.Zabranieckiej.	uwaga uwzględniona	Działka będzie miała zapewniony dostęp do drogi publicznej
326	5.12	Komunikacja miejska	Możliwość skorzystania z aktualnej linii 156 w ciągu Dw.Wschodni - Ziemowita.	uwaga do dalszych analiz	O przebiegu linii autobusowych po wybudowaniu drogi będzie decydował Zarząd Transportu Miejskiego.
326	5.12	Ruch pieszy	Poprawa skorzystania z przystanku W-wa Stalowa poprzez dobudowanie/ przekonstruowanie wiaduktu kolejowego w celu umożliwienia skorzystania z przejścia przez Solidarności za pomocą jednego wejścia na wiadukt od strony "małej" Radzywińskiej i (bez potrzeby zejścia oraz ponownego wejścia) przejścia na poziom peronu stacji W-wa Stalowa.	uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji	Wiadukt kolejowy nad ul. Radzywińską jest poza zakresem opracowania.
327	13.12	Komunikacja miejska	Bus pas na całej długości obwodnicy, od Trasy Łazienkowskiej do ulicy Radzywińskiej.	uwagi do dalszych analiz	Odcinkiem przewidzianym do powstania BUSPASA jest skrzyżowanie Szaserów/Dwernickiego-skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską, niemniej jednak kwestia ta będzie szczegółowo analizowana na etapie projektu stałej organizacji ruchu
327	13.12	Ruch pieszy	Ilość i lokalizacja przejść dla pieszych powinny być zachowane w takiej ilości i formie w jakiej obecnie.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
327	13.12	Drogi dojazdowe	Ulice Kobielska, Prochowa, Paca powinny być przelotowe przez ulicę Wiatraczną.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
327	13.12	Przestrzeń	Zorganizowanie miejsc postojowych między ulicami Dwernickiego i Chrzanowskiego. Należy na całej długości "nowej" ulicy Wiatracznej wykonać maksymalne nasadzenia drzew.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
328	13.12	Komunikacja miejska	Nie mam uwag.	brak postulatu	
328	13.12	Przestrzeń	Za mało zieleni uwzględniono. Brak informacji co z miejscami do parkowania samochodów.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.

328	13.12	Inne	Jestem przeciwko realizowaniu tej inwestycji. Boję się hałasu i pogorszenia jakości powietrza w okolicy. Mieszkając przy Wiatracznej 27 będę narażona na najgorsze skutki tej inwestycji.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
329	13.12	Inne	TUNEL PRZED GRENADIERÓW jadąc w kierunku ronda Wiatraczna! Konieczne należy zmienić miejsce wlotu tunelu. Absolutnie nie powinien być w zaproponowanym miejscu na wysokości Grzybków, tylko przed skrzyżowaniem z Grenadierów, a nawet jeszcze wcześniej, o ile można rozważyć też tę lokalizację. Absolutna niezgoda na tunel między Grenadierów a rondem Wiatraczna (Zieleń, ławki, miejsca postojowe, stacje roweru miejskiego) - wszystkie są konieczne.	uwaga 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).
329	13.12	Przestrzeń		uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
330	13.12	Komunikacja miejska	Nie mam uwag do przystanków.	brak postulatu	
330	13.12	Ruch pieszy	Obawiam się, że przy chodnikach staną paskudne ekrany, które utrudnią chodzenie i zasłonią widok (nie chcę mieszkać za murem).	uwagi do dalszych analiz	Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
330	13.12	Ruch rowerowy	Dobrze, że przedłużone zostaną ścieżki rowerowe.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	
330	13.12	Drogi dojazdowe	Fatalnie! Aktualnie brak koncepcji zmiany ulic dojazdowych, nie jest w planach dodanie pasów ruchu na Grenadierów. Tunel przed skrzyżowaniem (między rondem Wiatraczna a Grenadierów) to pomyłka. Zakorkuje całe skrzyżowanie, które jest głównym problemem komunikacyjnym. Tunel należy przesunąć za skrzyżowanie, za kładkę (optymalnie przy peródkach działkowych)	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).
330	13.12	Przestrzeń	Jak najwięcej drzew, bo emisja spalin będzie tragiczna (już jest tragiczna jakość powietrza).	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
331	13.12	Ruch pieszy	Dobre rozwiązania - komunikacja piesza w rejonie ronda Wiatraczna.	brak postulatu	
332	13.12	Komunikacja miejska	Nie mam zdania	brak postulatu	
332	13.12	Ruch pieszy	W momencie, gdy tunel będzie zaczynał się na wysokości "Grzybków" - przed Grenadierów - przedzielicie zintegrowane osiedle na pół - gdzie ludzie chodzą do sklepów, sąsiadów, z psami na spacer - trzeba będzie pokonać 4-pasmową drogę. Koszmar - przedzielicie osiedle na pół.	uwaga 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).
332	13.12	Ruch rowerowy	Nie mam zdania	brak postulatu	
332	13.12	Drogi dojazdowe	TUNEL ZACZYNAJĄCY SIĘ POMIĘDZY WATRACZNĄ A GRENADIERÓW TO ZŁ OPCJA - samochody wyjeżdżające z tunelu w stronę centrum będą uciekać z korka w Grenadierów i okoliczne uliczki osiedlowe do Al.Waszyngtona, wszystko będzie zakorkowane, smog +hałas z trasy stanie się koszmarem dla osiedla przy Kirasjerów/ Garibaldiiego - to jest cicha okolica - nagle stanie się peryferią wielkiej trasy. Proszę o rozważenie wylotu tunelu za Grenadierów, nie przed!!!!	uwaga 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).
333	13.12	Drogi dojazdowe	Tunel powinien rozpoczynać się przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów. Drogi poprzeczne do wiatracznej - Kobielska, Prochowa, Paca - aby był skręt w lewo/ przejazd przez ul. Wiatraczną - uspokojenie ruchu przez podniesienie skrzyżowań.	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). Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
333	13.12	Przestrzeń	Jeżeli nad torami będzie przeprowadzony wiadukt, postuluję o przedłużenie ekranów dźwiękoszczelnych albo żeby były poprowadzone na całej długości (półtunele) wiaduktu - dużo nowych osiedli powstaje przy Chrzanowskiego b. blisko torów.	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

334	13.12	Komunikacja miejska	Brak pasów na ulicy Wiatracznej, brak informacji czy będzie bus ps (który ograniczyłby wjazd samochodów do centrum). Duża odległość do przejścia na drugą stronę obwodnicy z osiedli na Chrzanowskiego. Mam nadzieję, że połączenie Chrzanowskiego z Dw.Wschodnim (autobusowe) zostanie zachowane.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zgodnie z prognozą ruchu oraz uzgodnieniami z Zarząd Transportu Miejskiego, odcinkiem przewidzianym do powstania BUSPASA jest skrzyżowanie Szaserów/Dwernickiego- skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską, niemniej jednak kwestia ta będzie szczegółowo analizowana na etapie projektu stałej organizacji ruchu. Trasy linii autobusowych po wybudowaniu drogi będzie ustalał Zarząd Transportu Miejskiego.
334	13.12	Ruch pieszy	Jak wyżej, zbyt mało przejść dla pieszych na odcinku od Szaserów do torów. Na Chrzanowskiego tuż przy rogu z Wiatraczną jest przedszkole, więc 300-400m do przejścia z dzieckiem to dużo.	uwaga nieuwzględniona	Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
334	13.12	Drogi dojazdowe	Odcinek Szaserów - tory przecina Grochów na pół. Brak informacji o filtrze u wylotu tunelu, brak planów zaokrąglonych ekranów wzdłuż budynków, brak informacji na temat cichego asfaltu (ażeby zachować właściwości trzeba go wymieniać co kilka lat), brak zapytania do PKP o możliwość wydłużenia tunelu za tory.	uwaga nieuwzględniona	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Droga, poza odcinkami znajdującymi się w tunelu, zostanie wykonana w tzw. cichej nawierzchni. Realizacja ciągu głównego obwodnicy w tunelu od ronda Wiatraczna do ul. Zabranieckiej wiązałaby się ze znacznym ograniczeniem dostępności trasy dla przyległych terenów; takie rozwiązanie poważnie zredukowałoby funkcjonalność obwodnicy oraz zwiększyło ruch w poziomie terenu na jezdniach lokalnych.
334	13.12	Przestrzeń	Drastyczne zmniejszenie miejsc postojowych (już teraz ich brakuje, a ma być ich znacznie więcej). Droga ma z dużo pasów (odcinek Szaserów - tory) - brak miejsca na zielen przy wzmożonej emisji spalin. Czy planowana jest stacja kontroli jakości powietrza? Dlaczego ograniczenie prędkości planowane jest tylko w tunelu? Będą znacząco przekroczone normy głośności, których nie zniweluje nawet cichy asfalt. Droga "wciśnięta" między bardzo ścisłą zabudową, niespotykane jest to na skalę Polski, powinna mieć status miejski, a nie obwodnicy, która wygląda jak autostrada.	uwaga częściowo do dalszych analiz	Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Prędkość na poszczególnych odcinkach będzie ustalana w projekcie stałej organizacji ruchu na dalszym etapie prac projektowych. Droga jest projektowana na parametrach drogi klasy głównej a nie autostrady.
335	13.12	Inne	Na razie jest kilka projektów (konceptja) i proszę o wyjaśnienie, uzasadnienie, dlaczego tunel ma być zbudowany w bardzo gęstej zabudowie Grochowa!!! Hałas, zanieczyszczenie, korki tak duże lewobrzeżna W-wa.	brak postulatu	Rozwiązanie tunelowe umożliwia zmniejszenie oddziaływania drogi na okoliczną zabudowę oraz separację ruchu międzydzielnicowego od ruchu lokalnego. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
335	13.12	Ruch rowerowy	Fatalne rozwiązanie.	brak postulatu	
335	13.12	Przestrzeń	A gdzie będzie odsalnia smogu!? z tunelu i kto zapłaci za odszkodowania budynków powstałe w trakcie budowy (np. budynek przy rondzie Wiatraczna)?	brak postulatu	Odszkodowania za nieruchomości przejęte pod budowę drogi będzie wypłacał inwestor, czyli Miasto st. Warszawa-Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną obowiązujące normy poziomów substancji w powietrzu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu. Szczegółowe ustalenia w tej sprawie będą określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
336	13.12	Komunikacja miejska	Jakakolwiek organizacja komunikacji miejskiej przy obecnym planowanym usytuowaniu wjazdów i wyjazdów z tunelu będzie nieskuteczna - a autobusy utkną w gigantycznym korku na ul. Grenadierów oraz Stanów Zjednoczonych.	brak postulatu	Zaprezentowana koncepcja przewiduje rozwiązania dla komunikacji miejskiej, w tym powiązania komunikacji autobusowej z planowanymi stacjami kolejowymi. 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).

336	13.12	Ruch pieszy	Zaproponowana organizacja ruchu pieszych naraża życie i zdrowie pieszych.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych
336	13.12	Ruch rowerowy	Zaproponowana organizacja ruchu, w szczególności usytuowanie wjazdu do tunelu i wyjazdu z tunelu zagraża zdrowiu i życiu rowerzystów.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania są 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
336	13.12	Drogi dojazdowe	Obecne usytuowanie wjazdu i wyjazdu z tunelu na al. Stanów Zjednoczonych skutkować będzie paraliżem komunikacyjnym części Grochowa zamkniętej ul.Ostrobramską, Al.St.Zjednoczonych, ul.Waszyngtona, ul.Grochowską.	uwaga 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).
336	13.12	Przestrzeń	Nie ma miejsca, aby powstały takie urządzenia.	brak postulatu	
337	13.12	Komunikacja miejska	Zachować przystanki tramwajowe w obu kierunkach w starym miejscu na ulicy Grochowskiej. Zamiast 2 pasów ruchu na odcinku Dwernickiego - Grochowska jeden pas ruchu + 1 bus pas w każdą stronę.	uwaga do dalszych analiz	Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej. Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej będzie ustalana na dalszym etapie prac projektowych m.in. z Zarządem Transportu Miejskiego.
337	13.12	Ruch pieszy	Przejdzie piesze na wysokości Kobielskiej - konieczne sygnalizacja świetlna.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
337	13.12	Ruch rowerowy	Ciesz się, że projekt uwzględni ścieżki rowerowe, najlepiej aby były asfaltowe no i może z barierką.	uwaga do dalszych analiz	Drogi rowerowe będą wykonane w nawierzchni asfaltowej. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Forma separacji będzie przedmiotem dalszych analiz.
337	13.12	Drogi dojazdowe	* Zjazd z obwodnicy w ulicę Radzywińską bezkolizyjny - w jednym kierunku prawoskręt, w drugim ślimak. * Wjazd do tunelu wykonany wcześniej przed ulica Grenadierów. * Możliwie jak najlepsze zabezpieczenie przed hałasem wylotów tunelu.	uwaga częściowo uwzględniona	Realizacja dodatkowej łącznicy na węźle z ul. Radzywińską spowoduje znaczną ingerencję w istniejącą zabudowę oraz istniejący układ drogowy. Ze względu na wymogi obowiązujących przepisów, postulowana łącznica typu bezpośredniego nie powinna być stosowana na terenach miejskich.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). Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
337	13.12	Przestrzeń	* Wzdłuż całej Wiatracznej nowe nasadzenia drzew, w miarę możliwości skwerki (mini) z ławkami. * Miejsc parkingowych nigdy za dużo, może udałoby się wygospodarować nowe, nie wiem gdzie. * Stacja rowerów - dotychczasowe miejsce.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji
338	13.12	Komunikacja miejska	Najważniejsze: jak najmniejsze natężenie ruchu samochodowego na ul. Wiatracznej, zwł. na odcinku Grochowska - Dwernickiego - nie robić z Wiatracznej dwupasmówki, dla jadących samochodów zostawić po jednym pasie ruchu. Komunikacja miejska: * Zachować przystanki tramwajowe 26 etc. na ul.Grochowskiej (w stronę Targowej oraz w przeciwną), w starym miejscu, * Zamiast 2 przystanków na Wiatracznej - na końcu od Dwernickiego i obok ronda, przystanki autobusowe (188 etc.) pośrodku ul. Wiatracznej, niedaleko Biedronki, * Zamiast dwóch pasów ruchu w każdą stronę na Wiatracznej na odcinku rondo (Grochowska) - Dwernickiego/ Szaserów - jeden pas ruchu plus jeden bus pas w każdą stronę.	uwaga do dalszych analiz	Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej. Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacji publicznej będzie ustalana na dalszym etapie prac projektowych m.in. z Zarządem Transportu Miejskiego. Zgodnie z prognozą ruchu oraz uzgodnieniami z Zarządem Transportu Miejskiego, odcinkiem przewidzianym do powstania BUSPASA jest skrzyżowanie Szaserów/Dwernickiego- skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską, niemniej jednak kwestia ta będzie szczegółowo analizowana na etapie projektu stałej organizacji ruchu

338	13.12	Ruch pieszy	Jak najszersze chodniki. Jeśli Wiatraczna będzie dwupasmówką - sygnalizacja świetlna na przejściu przy ul. Kobielskiej.	uwaga uwzględniona	Zaprezentowane rozwiązania są 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 pieszego na terenie m.st. Warszawy, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Zaprojektowane zostaną osygnalizowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
338	13.12	Ruch rowerowy	* Dużo ścieżek rowerowych i przejazdów - na plus, * ALE: na Wiatracznej na odcinku Grochowska - Chrzanowskiego wystarczy ścieżka po jednej stronie jezdni, byle szeroka (by mogły minąć się naraz więcej niż dwa rowery), * Ścieżki NIE z kostki, tylko gładkie, asfaltowe, * Poprowadzić od razu ścieżkę na Waszyngtona.	uwaga częściowo do dalszych analiz	Przedstawione rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Drogi rowerowe będą wykonane w nawierzchni asfaltowej. Zakres opracowania projektowego obwodnicy śródmiejskiej nie obejmuje przebudowy ul. Waszyngtona.
338	13.12	Drogi dojazdowe	1. Płynniejszy zjazd z obwodnicy w ulicę Radzymską - od razu w obu kierunkach; nie zjazd w postaci skrzyżowania pod kątem prostym ze światłami, bo będą korki, tylko tak (poczwórny ślimak) 2. Wjazd do tunelu południowy - przesunięty jeszcze bardziej na południe, czyli przed skrzyżowaniem z ul. Grenadierów. 3. Jak najlepsze zabezpieczenie przed hałasem na wylocie tunelu przy ul. Dwernickiego (głęboki wykop, ekrany etc. - co tylko potrzeba).	1. Uwaga nieuwzględniona 2. uwaga uwzględniona 3. uwaga do dalszych analiz	1. Węzeł Radzymska zaprojektowany został przy założeniu minimalnej ingerencji w teren ogrodów działkowych Realizacja dodatkowych łącznic na węźle z ul. Radzymską spowoduje znaczną ingerencję w istniejące tereny, w tym w zabudowę oraz istniejący układ drogowy. Ze względu na wymogi obowiązujących przepisów, postulowane, bezpośrednie łącznice nie powinny być stosowana na terenach miejskich. 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
338	13.12	Przestrzeń	* Stacja Veturilo w dotychczasowym miejscu, przy rondzie Wiatraczna, * Alternatywnie dla buspasów: na ul. Wiatracznej między Grochowską a Dwernickiego: po jednym pasie ruchu w każdą stronę, a także po jednym przeznaczonym na miejsca parkingowe, * DUŻO ZIELENI - jakieś nasadzenia drzewek i/lub krzewów, trawników przy chodnikach i między pasami ruchu na w/w odcinku.	uwagi do dalszej analizy	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
339	13.12	puste	puste		
340	13.12	Komunikacja miejska	Likwidacja przy Biedronce (Wiatraczna) zmusi mieszkańców do podróży z przystanków przy RONDZIE LUB SZASERÓW. Nie można likwidować tych przystanków.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
340	13.12	Ruch pieszy	Brak w obecnej wizualizacji przejść dla pieszych przy ulicach Paca, Nizinnej, Prochowej przez ulicę Wiatraczną. Konieczne jest umożliwienie przejścia przez ulicę Wiatraczną. Po zachodniej części Wiatracznej są szkoła, przedszkola, sklepy, do których powinno się bezpiecznie dojść ze strony wschodniej. Przy wzmożonym ruchu	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
340	13.12	Drogi dojazdowe	W obecnym projekcie brak możliwości wyjazdu z ulic Paca, Nizinnej, Prochowej w kierunku ronda Wiatraczna, brak możliwości DOJAZDU do tych ulic z ulicy Szaserów. Jako mieszkaniec "ślepej" części Paca nie będę w stanie dotrzeć do ronda inaczej niż przez zawrócenie na skrzyżowaniu z Szaserów. Konieczne jest zaprojektowanie możliwości wyjazdu/ wjazdu w obu kierunkach. Możliwość zawrócenia w ciągu ulicy Wiatracznej PRZED SKRZYŻOWANIEM z Szaserów/ RONDZIE	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
340	13.12	Przestrzeń	W wyniku poszerzenia ulicy Wiatracznej znikną wysokie drzewa i skwery. Po zakończeniu prac przy Wiatracznej nie ma miejsca na zielen. Należałoby nasadzić nową zielen.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
341	13.12	puste	puste		
342	13.12	Inne	Nie zgadzamy się z propozycją wlotu tunelu na wysokości budynków mieszkalnych przy ul. Fundamentowej. Są to stare budynki narażone na uszkodzenia, zarówno w trakcie budowy, jak i już po, gdzie będzie stały ruch. Proponuję wlot tunelu rozpocząć wcześniej za skrzyżowaniem z Ostrobramską lub zachować proponowany plan tj. wlot tunelu za skrzyżowaniem Grenadierów/ St. Zjednoczonych. Wartość mieszkań drastycznie spadnie, a blok Fundamentowa 49/51 był już narażony na drgania podczas budowy 7piętrowego budynku przez firmę Totalbud. Mieszkańcy z ul. Fundamentowej.	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 Kruszkowskiego.

343	13.12	Komunikacja miejska	Lokalizacja przystanków autobusowych dobra. Zachowałabym przejście pod estakadą na wysokości ul. Chrzanowskiego. Na pewno nie dodawałabym tramwaju. Tramwaj spowoduje jeszcze większy wzrost hałasu kosztem przepustowości drogi i doprowadzi do zwiększenia zanieczyszczeń.	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	
343	13.12	Ruch pieszy	Chodniki powinny być jak najbardziej oddalone i odgródzone od drogi - w pobliżu jest dużo szkół, przedszkoli i nowych budynków - bezpieczeństwo pieszych powinno być priorytetem.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo pieszym i rowerzystom. Nie wyklucza się również na dalszym etapie prac projektowych korekty w zakresie zaprezentowanej szerokości chodników i dróg rowerowych.
343	13.12	Ruch rowerowy	Warto byłoby dodać ścieżkę rowerową po drugiej stronie estakady. Dodatkowo powinny być przewidziane stacje roweru miejskiego.	uwagi do dalszej analizy	Przedstawione rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
343	13.12	Drogi dojazdowe	Bardzo problematyczny jest zjazd z ul. Chrzanowskiego w stronę Targówka - wymaga zmiany pasów na bardzo krótkim i ruchliwym odcinku.	uwaga niezrozumiała	W przedstawionej koncepcji nie przewidziano zjazdu z ul. Chrzanowskiego w kierunku Targówka.
343	13.12	Przestrzeń	Obecny projekt powoduje likwidację wielu miejsc parkingowych przy ul. Wiatracznej (tych oficjalnych i nie) - spowoduje to zatkanie już przepelnionych i nieprzejezdnych dróg dojazdowych.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
343	13.12	Inne	Brak jest rozwiązań mających na celu zmniejszenie poziomu hałasu i zanieczyszczeń, których wzrost będzie gwałtowny i spowoduje spadek jakości życia i wartości nieruchomości - <u>należałoby wprowadzić tunele jak na Trasie Toruńskiej!</u>	uwaga do dalszych analiz	Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
344	13.12	Inne	Tunel powinien rozpocząć się wcześniej, mniej więcej na wysokości Kinowej. Zabezpieczyć to możliwość komunikacji na ulicy Grenadierów oraz bezpieczeństwo na małych ulicach między Grenadierów a rondem Wiatraczna. Domagamy się zmian organizacji na ulicach w okolicach ronda Wiatraczna (Czapelska, Majdańska, Stocka). Są to małe ulice, gdzie trzeba zabezpieczyć interesy mieszkańców. Bezpieczeństwo dzieci jest na tym terenie zagrożone. Proszę zwrócić uwagę, jak będziemy korzystać ze skweru przy Majdańskiej. Domagamy się zmiany w organizacji ruchu drogowego na ulicach wokół Grenadierów. Są to małe ulice, które obecnie są trudne do używania. Zostały zaprojektowane przy minimalnym ruchu drogowym. Już obecnie wykorzystywane są do omijania ronda Wiatraczna. Teraz będą prowadzić do wjazdu na obwodnicę. Będzie tam hałas, brud oraz korki.	uwagi poza zakresem konsultacji	Postulowana lokalizacja wjazdu do tunelu znajduje się poza granicami planowanej inwestycji. Ulice Czapelska, Stocka Majdańska znajdują się poza zakresem obszarem projektowanej obwodnicy śródmiejskiej.
345	13.12	Komunikacja miejska	Lokalizacja przystanków wydaje się ok, chociaż mógłby być dodatkowy przystanek przy Chrzanowskiego.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
345	13.12	Ruch pieszy	Mogłoby być przejście dla pieszych od szpitala w ulicę Chrzanowskiego. Chodnik dla pieszych powinien przebiegać także po wiadukcie po lewej stronie patrząc w stronę Targówka.	uwaga uwzględniona	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. Chodnik dla pieszych został przewidziany po obydwu stronach wiaduktu.
345	13.12	Ruch rowerowy	Po wiadukcie powinna przebiegać ścieżka rowerowa po lewej stronie patrząc w stronę Targówka, czyli od strony osiedli na Chrzanowskiego.	uwaga nieuwzględniona	Lokalizacja ścieżki rowerowej po stronie wschodniej obwodnicy śródmiejskiej wynika z ograniczeń terenowych pomiędzy drogą łączącą ulice Chrzanowskiego i Makowską a terenem nowopowstałych osiedli mieszkaniowych. Wykonanie ścieżki rowerowej może odbyć się jedynie <u>kosztem planowanych miejsc postojowych</u>
345	13.12	Drogi dojazdowe	Mógłby być wjazd do tunelu od strony Chrzanowskiego.	uwaga nieuwzględniona	Uwarunkowania wysokościowe (bliskość wylotu z tunelu i wjazd na wiadukt) oraz wymogi bezpieczeństwa ruchu uniemożliwiają bezpośrednie włączenie ul. Chrzanowskiego w jezdnię główne obwodnicy.

345	13.12	Przestrzeń	Stacja roweru miejskiego powinna powstać przy Chrzanowskiego 2. Ekrany akustyczne od wyjazdu z tunelu na całej długości wiaduktu, najlepiej w kształcie tunelu tak, jak nad Trasą Toruńską. Jestem zdania, że ta obwodnica w ogóle nie powinna w tym miejscu powstać.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. Ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
346	13.12	Inne	Należy rozszerzyć projekt o przebudowę węzła Kinowa o dobudowanie łącznicy z ul.Ostrobramskiej do al. Stanów Zjednoczonych w stronę ronda Wiatraczna, pozwoli to na bezkolizyjny przejazd do obwodnicy pod warunkiem wydłużenia tunelu przed ul. Grenadierów.	uwaga poza zakresem konsultacji; uwaga 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).
346	13.12	Ruch pieszy	Uzupełnić przejścia dla pieszych w ul. Wiatracznej wzdłuż ulic lokalnych. Zaproponować koncepcję zagospodarowania ronda Wiatraczna.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
346	13.12	Ruch rowerowy	Na węźle z ul. Radzywińską należy zaprojektować inaczej przebieg dróg rowerowych, tak aby nie wydłużały niepotrzebnie drogi. Przy przejściach dla pieszych w całym projekcie należy przenieść przejazdy rowerowe na lewą stronę "zebr" tak, aby piesi mieli więcej miejsca na oczekiwanie na zielone światło.	uwaga do dalszej analizy	Przebieg dróg rowerowych będzie przedmiotem dalszych analiz.
346	13.12	Drogi dojazdowe	Należy zapewnić przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną dla ulic Prochowej, Paca i pozostałych lokalnych ulic wzdłuż ulicy Wiatracznej. Ulica Grenadierów powinna mieć skrzyżowanie dwupoziomowe z al. Stanów Zjednoczonych tak, jak jest zapisane w "mpzp dla ronda Wiatraczna cz.1".	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. 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).
346	13.12	Przestrzeń	Należy zaprojektować kompleksową koncepcję zagospodarowania ronda Wiatraczna jako centrum Pragi_półd. i węzeł przesiadkowy. Należy użyć wysokiej jakości materiałów na posadzki i małą architekturę, zapewnić miejsca odpoczynku i system prowadzenia osób niewidomych, zgodnie ze standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury dla pieszych w m.st. Warszawie i standardami dostępności.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
347	13.12	Inne	Wjazd do tunelu od strony południowej powinien być zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Grenadierów i al. Stanów Zjednoczonych, dzięki takiemu rozwiązaniu unikniemy "korków" na ul. Grenadierów, która jest drogą zbiorczą. Dodatkowo proponuję przebudowę węzła Ostrobramska - Stanów Zjednoczonych, tak aby był umożliwiony skręt z Ostrobramskiej do al. Stanów Zjednoczonych. W związku z tym mieszkańcy Gocławia będą mogli wjechać w obwodnicę z węzła Ostrobramska - Stanów Zjednoczonych, a nie z ul. Grenadierów.	uwaga uwzględniona; uwaga 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). Rejon ul. Ostrobramskiej znajduje się poza granicami opracowania projektowego.
348	13.12	Komunikacja miejska	Proponuję pozostawienie "na górze" ul. Wiatracznej w dotychczasowej formie jako drogi lokalnej z zachowanymi przejściami dla pieszych i możliwością wyjazdu z bocznych uliczek zarówno prawo, jak i w lewo.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
348	13.12	Ruch pieszy	Proponuję pozostawienie "na górze" ul. Wiatracznej w dotychczasowej formie jako drogi lokalnej z zachowanymi przejściami dla pieszych i możliwością wyjazdu z bocznych uliczek zarówno prawo, jak i w lewo.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
348	13.12	Ruch rowerowy	Nie mam uwag do planowanych ścieżek rowerowych, ale powinny być oddzielone od chodnika żywopłotem.	uwaga do dalszych analiz	Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Forma separacji będzie przedmiotem dalszych analiz.
348	13.12	Drogi dojazdowe	Zachowanie wyjazdów z bocznych ulic w obu kierunkach. Wjazd do tunelu od strony Centrum powinien być przed ul. Grenadierów. Przy dołączeniu się do ruchu po Moście Łazienkowskim kilku tysięcy samochodów z Targówka, przejazd przez most w godzinach szczytu stanie się niemożliwy.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca. Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. 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).

348	13.12	Przestrzeń	Zachowanie drzewostanu przy ul. Wiatracznej na wysokości ulic Paca i Nizinnej + nasadzenie nowych w celu częściowego wytłumienia hałasu. Ścieżka rowerowa oddzielona od chodnika żywopłotem.	uwagi do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Forma separacji będzie przedmiotem dalszych analiz.
349	13.12	Komunikacja miejska	Powinny być w potrzebnych miejscach, jak dotąd.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
349	13.12	Ruch pieszy	? Tylko plany, mało konkretów.	brak postulatu	
349	13.12	Ruch rowerowy	? Trasa rowerowa na Grochowskiej, przejazdu przez Grenadierów i al. Stanów Zjednoczonych.	uwagi częściowo do dalszej analizy	Ul. Grochowska, nie jest (poza rejonem ronda Wiatraczna) objęta projektem obwodnicy śródmiejskiej. Budowa skrzyżowania dwupoziomowego Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów wpłynie także na poprawę w tym rejonie warunków dla ruchu rowerowego.
349	13.12	Drogi dojazdowe	Należy umożliwić bezkolizyjny ruch w kierunku Grochowska - Centrum - Stocka - trasa Łazienkowska, zapewnić bezkolizyjną zastępczą komunikację z centrum i trasą Łazienkowską na czas budowy inwestycji. Dobre połączenie ze szpitalami i dojazdy do szkół.	uwaga uwzględniona; uwaga 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). Komunikacja w trakcie prowadzenia budowy nie była przedmiotem konsultacji. Będzie ona wynikała z projektów czasowych organizacji ruchu
349	13.12	Przestrzeń	Zieleń, ławki, stacje roweru miejskiego - przy Wiatracznej.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dotychczas stacji
350	13.12	Komunikacja miejska	Większość przystanków jest bardzo dobrze zlokalizowanych. Według mnie warto zastanowić się nad przystankiem autobusowym dla autobusów jadących w relacji od szpitala na Szaserów w al. Stanów Zjednoczonych, jak np. 188, 523. Przystanek mógłby znajdować się na poziomie -1 pod rondem Wiatraczna, analogicznie do przystanku koło Centrum Nauki Kopernik oraz częściowo koło GUS. Wyeleminuje to stanie autobusów w permanentnych korkach w godzinach szczytu.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
350	13.12	Ruch pieszy	Ogólnie rozwiązania dla pieszych są dobrze zaprojektowane. Do rozważy - instalacja światła z czujnikami na wysokości ul. Kobielskiej.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną osygnalizowane przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową.
350	13.12	Ruch rowerowy	Nowe drogi rowerowe będą wielką korzyścią dla rejonu Grochowa, ronda Wiatraczna oraz ich połączenia z Targówkiem. Proszę zwrócić uwagę na jak największe możliwe odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego (np. poprzez niskie płotki, żywopłoty lub kostki brukowe). Drogi dojazdowe: Proszę o rozważenie odnośnie zrobienia nowego wyjazdu z tunelu w stronę Grenadierów na odcinku między Kobielską a rondem Wiatraczna. Duża część ruchu do strony Targówka będzie chciała zjechać w stronę ronda np. na Grochowską lub Waszyngtona. W obecnym założeniu wszystkie pojazdy będą musiały zjechać na góry poziom wzdłuż obecnej ulicy Wiatracznej. Droga główna: Kolejnym istotnym mankamentem w obecnej koncepcji jest pominięcie projektowania skrzyżowania Grenadierów/ al. Stanów Zjednoczonych jako skrzyżowania w dwóch poziomach z wykopem dla drogi głównej (tak jak koło Politechniki). Proszę nie popełnić błędów tak jak w latach 80-tych zaniechano budowy bezkolizyjnych skrzyżowań na Trasie Łazienkowskiej między Pomnikiem Lotnika a Dworcem Zachodnim. Przestrzeń: Miejsca postojowe: Proszę o uwzględnienie w projekcie miejsc postojowych wzdłuż obecnej ul. Wiatracznej (między Szaserów a rondem). Lokalizacyjnie powinny być zaprojektowane w 50% powierzchni zarezerwowanej na zieleni, równoległe do drogi.	uwaga do dalszych analiz uwaga uwzględniona uwaga do dalszych analiz	Prezentowane rozwiązania umożliwiają obsługę przewidywanego ruchu rowerowego i pieszego, niemniej jednak nie wykluczona jest ich korekta na dalszym etapie prac projektowych. Wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego zapewniająca bezpieczeństwo użytkownikom drogi. Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego i pieszego będą zgodne m.in. z wytycznymi zawartymi w Zarządzeniach Prezydenta m.st. Warszawy: w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy oraz w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m. st. Warszawy. Nie przewiduje się wyjazdów z tunelu na odcinku pomiędzy ul. Kobielską a rondem Wiatraczna. Takie rozwiązanie oznaczałoby zwiększenie zajętości terenu na cele drogowe oraz zwiększenie negatywnego oddziaływania drogi na tereny sąsiadujące z planowaną inwestycją. 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 i lokalizacja miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
350	13.12	Drogi dojazdowe	Proszę o rozważenie odnośnie zrobienia nowego wyjazdu z tunelu w stronę Grenadierów na odcinku między Kobielską a rondem Wiatraczna. Duża część ruchu do strony Targówka będzie chciała zjechać w stronę ronda np. na Grochowską lub Waszyngtona. W obecnym założeniu wszystkie pojazdy będą musiały zjechać na góry poziom wzdłuż obecnej ulicy Wiatracznej.	uwaga nieuwzględniona	Odległość pomiędzy planowaną trzecią linią metra a zabudową mieszkaniową ulicy Wiatracznej nie pozwala na zapewnienie wyjazdu z tunelu na rondo Wiatraczna.

350	13.12	Inne	Droga główna. Kolejnym istotnym mankamentem w obecnej koncepcji jest pominięcie projektowania skrzyżowania Grenadierów/al. Stanów Zjednoczonych jako skrzyżowania w dwóch poziomach z wykopem dla drogi głównej (tak jak koło Politechniki). Proszę nie popełnić błędu tak jak w latach 80-tych zaniechano budowy bezkolizyjnych skrzyżowań na Trasie Łazienkowskiej między Pomnikiem Lotnika a Dworcem Zachodnim. Przestrzeń: Miejsca postojowe: Proszę o uwzględnienie w projekcie miejsc postojowych wzdłuż obecnej ul. Wiatracznej (pomiędzy Szaserów a rondem). Lokalizacyjnie powinny być zaprojektowane w 50% powierzchni zarezerwowanej na zielen, równolegle do drogi.	uwaga uwzględniona; uwaga do dalszych analiz	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.
350	13.12	Przestrzeń	Proszę o uwzględnienie w projekcie miejsc postojowych wzdłuż obecnej ul. Wiatracznej (pomiędzy Szaserów a rondem). Lokalizacyjnie powinny być zaprojektowane w 50% powierzchni zarezerwowanej na zielen, równolegle do drogi.	uwaga do dalszych analiz	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
351	13.12	Ruch pieszy	W okolicy Grochowa trzeba zadbać o chodniki i przejścia dla pieszych oraz ścieżki rowerowe.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
351	13.12	Ruch rowerowy	Rozwiązanie połączenia do ronda Wiatraczna.	uwaga niezrozumiała	w rejonie ul. Wiatraczej i ronda Wiatraczna przewidziano obustronne drogi rowerowe
351	13.12	Przestrzeń	Na pewno w miejscu gdzie będzie przebiegał tunel na wierzchu należy zaadaptować przestrzeń dla mieszkańców, może miejsca piknikowe, tak aby w przyszłości można było np. zamknąć ulicę i zrobić większą imprezę np. święto Grochowa.	uwaga do dalszych analiz	Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej.
352	13.12	Drogi dojazdowe	W tej chwili trasa Łazienkowska w stronę centrum stoi w korkach już na wysokości Przyczółka. JAK BĘDZIE WYGLĄDAŁ RUCH NA TEJ TRASIE, KIEDY DOŁĄCZĄ KOLEJNE POJAZDY? CZY KTOŚ TO PRZEWIDZIAŁ??? CZY KTOŚ O TYM POMYŚLAŁ? Postuluję o przesunięcie wlotu do tunelu na wysokości rozwidlenia z Ostrobramską! Gdzie jest dużo przestrzeni. Podsumowując! Pomysł obwodnicy w aktualnym miejscu jest nieprzemyślany. To kompletny paraliż Grochowa!!!	uwaga nieuwzględniona	Postulowana lokalizacja wjazdu do tunelu znajduje się poza granicami planowanej inwestycji.
353	13.12	Inne	Wyburzenie pawilonu handlowego, w którym od 1958 roku prowadzona jest sprzedaż rurek z bitą śmietaną byłoby niepowetowaną stratą dla całego Grochowa.	uwaga uwzględniona	Przewiduje się zmianę przebiegu jezdni ul. Wiatracznej po północnej stronie ronda poprzez przybliżenie ich do siebie. Oznacza to możliwość zmiany zaprezentowanych rozwiązań w rejonie pawilonów handlowych i zachowanie ich w dotychczasowej lokalizacji.
354	13.12	Komunikacja miejska	Jest ok.	brak postulatu	
354	13.12	Ruch pieszy	Jest ok	brak postulatu	
354	13.12	Ruch rowerowy	Zaproponowany ruch rowerowy jest ok. Niemniej przy takim natężeniu ruchu może być mało "zdrowy"!!!!	brak postulatu	
354	13.12	Drogi dojazdowe	Wdrożenie tunelu w proponowanym projekcie budzi wątpliwości. Mój pomysł jest na to, by przedłużyć go do miejsca rozwidlenia al. Stanów Zjednoczonych i Ostrobramskiej, tzw. Przyczółek Grochowski. To jest najlepsze rozwiązanie! Ruch z takich tras powinien mieć jak najmniej takich węzłów, jak w projekcie.	uwaga nieuwzględniona	Postulowana lokalizacja wjazdu do tunelu znajduje się poza granicami planowanej inwestycji.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)
354	13.12	Przestrzeń	Przy zorganizowaniu tunelu wcześniej jw. pozwoli na zdrową zieleni wspianą Grochowa i zdrowej infrastruktury planowanych ścieżek rowerowych. Zdecydowanie polecam rozważenie jw.	uwaga nieuwzględniona	Postulowana lokalizacja wjazdu do tunelu znajduje się poza granicami planowanej inwestycji.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)
355	13.12	Inne	Moje uwagi dotyczą przede wszystkim koncepcji tunelu, wlotu tunelu pod rondem Wiatraczna. Uważam, że jego wlot należy przesunąć w kierunku południowym przed ul. Grenadierów. Zatrzymanie ruchu samochodowego kumulującego się na światłach przy skrzyżowaniu z ul. Grenadierów uważam za rozwiązanie bardzo niefortunne, które w dalszej perspektywie wciąż rozwijającego się miasta, a co za tym idzie wzmagającego się ruchu, będzie bardzo niekorzystnie odbijać się na ruchu nie tylko w tym rejonie, ale i okolicznych ulicach.	uwaga 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).
356	13.12	Komunikacja miejska	Brak uwag.	brak postulatu	

356	13.12	Ruch pieszy	Warto przesunąć lokalizację tunelu poza skrzyżowanie Grenadierów/al. Stanów Zjednoczonych. Wg mojej opinii powinno zaczynać się w rejonie wiaduktu przy ul. Ostrobramskiej. Nie będzie ograniczać ruchu pojazdów.	uwaga częściowo uwzględniona	Postulowana lokalizacja wjazdu do tunelu znajduje się poza granicami planowanej inwestycji. 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)
356	13.12	Ruch rowerowy	Jestem zwolennikiem wygospodarowania jak największej ilości ścieżek rowerowych i terenów zielonych, dlatego uważam jw., że trasa w rejonie al. Stanów Zjednoczonych powinna być schowana "pod ziemią" - zwłaszcza że pozwalają na to uwarunkowania.	uwaga nieuwzględniona	Postulat nie zostanie uwzględniony w dalszych pracach projektowych. Przedłużenie tunelu za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów oznaczałoby budowę obiektu o łącznej długości 1172m. Poza wzrostem kosztów budowy (o ok. 60 mln zł) zwiększyłyby się również koszty użytkowania obiektu. Koncepcja bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów zakłada lokalizację portalu tunelu w miejscu wnioskowanym przez mieszkańców przyległych zabudowań, zgodnie z wykonaną na zlecenie spółdzielni mieszkaniowej PAX opinią techniczno-budowlaną. Ponadto na odcinku od projektowanego południowego wylotu tunelu do skrzyżowania z ulicą Grenadierów występuje jedynie zabudowa biurowo-usługowa, która nie wymaga ochrony przed negatywnym oddziaływaniem drogi w postaci wydłużonego tunelu. Portal tunelu obejmujący także ulicę Grenadierów znajdował się będzie w tym samym miejscu gdzie przewidziano zakończenie wiaduktu na tymże skrzyżowaniu.
356	13.12	Drogi dojazdowe	Brak uwag.	brak postulatu	
356	13.12	Przestrzeń	Temu obszarowi brakuje zieleni (zdecydowanie). Dlatego jestem zwolennikiem schowania trasy w rejonie Stanów Zjednoczonych. Pozwoli to na wygospodarowanie nowego miejsca na teren zielony itp.	uwaga nieuwzględniona	Przedłużenie tunelu za skrzyżowanie z ulicą Grenadierów oznaczałoby budowę obiektu o łącznej długości 1172m. Poza wzrostem kosztów budowy (o ok. 60 mln zł) zwiększyłyby się również koszty użytkowania obiektu. Koncepcja bezkolizyjnego skrzyżowania z ul. Grenadierów zakłada lokalizację portalu tunelu w miejscu wnioskowanym przez mieszkańców przyległych zabudowań, zgodnie z wykonaną na zlecenie spółdzielni mieszkaniowej PAX opinią techniczno-budowlaną. Ponadto na odcinku od projektowanego południowego wylotu tunelu do skrzyżowania z ulicą Grenadierów występuje jedynie zabudowa biurowo-usługowa, która nie wymaga ochrony przed negatywnym oddziaływaniem drogi w postaci wydłużonego tunelu. Portal tunelu obejmujący także ulicę Grenadierów znajdował się będzie w tym samym miejscu gdzie przewidziano zakończenie wiaduktu na tymże skrzyżowaniu.
357	13.12	Ruch pieszy	Zachowanie przejść dla pieszych na ulicy Wiatracznej nad tunelem, możliwość skrętu w drogi poprzeczne.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i Paca.
357	13.12	Drogi dojazdowe	Możliwe oddalenie drogi od zabudowań mieszkaniowych, możliwość skrętu w drogi poprzeczne z ulicy Wiatracznej, bezkolizyjne skrzyżowanie z Grenadierów, zwężenie pasów ulicy Wiatracznej nad tunelem - w celu spowolnienia ruchu i zachowania charakteru drogi lokalnej.	uwaga do dalszych analiz; uwaga uwzględniona;	Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej. Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami: Kobielską i 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).
357	13.12	Przestrzeń	Jak największe oddalenie drogi od zabudowy mieszkaniowej, np. ul. Wiatraczna nad tunelem, umożliwiająca zagospodarowanie terenu możliwie jak największą ilością zieleni.	uwaga do dalszych analiz	Szerokości poszczególnych elementów drogi zostaną ograniczone do niezbędnego minimum wynikającego z obowiązujących przepisów oraz potrzeb komunikacyjnych. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
358	13.12	Drogi dojazdowe	1. Rozważyć drugą estakadę na ul. Radzywińska w stronę Marek (wydzielić niezależne estakady dla każdego kierunku ruchu ul. Radzywińskiej). 2. Utworzyć dedykowane pasy do skrętu na skrzyżowaniach z a) Księżnej Anny, b) Trasa Świętokrzyska (dot. sytuacji potencjalnie kolizyjnych)	1. uwaga nieuwzględniona; 2. uwaga do dalszych analiz	Realizacja dodatkowej łącznicy na węźle z ul. Radzywińską spowoduje znaczną ingerencję w istniejącą zabudowę oraz istniejący układ drogowy. Ze względu na wymogi obowiązujących przepisów, postulowana łącznica typu bezpośredniego nie powinna być stosowana na terenach miejskich. 2. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych
358	13.12	Przestrzeń	Wykorzystanie jak największej ilości miejsc dla zieleni.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
359	13.12	puste	puste		
360	13.12	Komunikacja miejska	Pozytywnie.	brak postulatu	

360	13.12	Drogi dojazdowe	Brak zgody na wykonanie tunelu pod ul. Grenadierów.	uwaga nieuwzględniona	Budowa skrzyżowania dwupoziomowego Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów wpłynie korzystnie na zachowanie płynności ruchu, zarówno na odcinku tunelowym jak i jezdniach znajdujących się na poziomie terenu, czyli obsługujących rondo Wiatraczna. Przeprowadzone analizy ruchu wskazują na deficyt relacji na węźle Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Ostrobramską. Brak relacji pomiędzy Al. Stanów Zjednoczonych a ul. Ostrobramskiej w kierunku Trasy Siekierkowskiej zwiększa obciążenie skrzyżowania Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów na kierunku rondo Wiatraczna – ul. Grenadierów (wylot południowo-wschodni). Dzięki budowie bezkolizyjnego skrzyżowania ruch tranzytowy zmierzający w kierunku południowym (do ul. Ostrobramskiej) w sposób bezkolizyjny prowadzony byłby w tunelu, z zapewnieniem możliwości wyjazdu w rejonie skrzyżowania. Rozwiązanie takie oznacza zwiększenie płynności ruchu i przepustowości drogi, co przekłada się na zmniejszenie negatywnego oddziaływania inwestycji na przyległy obszar.
361	13.12	Komunikacja miejska	Pozytywnie.	brak postulatu	
361	13.12	Drogi dojazdowe	Brak zgody na wykonanie tunelu pod ul. Grenadierów.	uwaga nieuwzględniona	Budowa skrzyżowania dwupoziomowego Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów wpłynie korzystnie na zachowanie płynności ruchu, zarówno na odcinku tunelowym jak i jezdniach znajdujących się na poziomie terenu, czyli obsługujących rondo Wiatraczna. Przeprowadzone analizy ruchu wskazują na deficyt relacji na węźle Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Ostrobramską. Brak relacji pomiędzy Al. Stanów Zjednoczonych a ul. Ostrobramskiej w kierunku Trasy Siekierkowskiej zwiększa obciążenie skrzyżowania Al. Stanów Zjednoczonych z ul. Grenadierów na kierunku rondo Wiatraczna – ul. Grenadierów (wylot południowo-wschodni). Dzięki budowie bezkolizyjnego skrzyżowania ruch tranzytowy zmierzający w kierunku południowym (do ul. Ostrobramskiej) w sposób bezkolizyjny prowadzony byłby w tunelu, z zapewnieniem możliwości wyjazdu w rejonie skrzyżowania. Rozwiązanie takie oznacza zwiększenie płynności ruchu i przepustowości drogi, co przekłada się na zmniejszenie negatywnego oddziaływania inwestycji na przyległy obszar.
362	13.12	Inne	Nie zgadzam się na wlot i wylot obwodnicy w miejscu skrzyżowania al. Stanów Zjednoczonych i ul. Grenadierów. Propozycja, aby wjazd do tunelu znajdował się miejscu kładki przy ul. Stanów Zjednoczonych i ul. Ostrobramskiej. Problem z przemieszczaniem się dzieci do szkoły podstawowej i liceum przy ul. Międzyborskiej. Ograniczone znacznie bezpieczeństwo poruszania się dzieci do szkół i przedszkoli - ul. Świętosławska, osób starszych. Poważne utrudnienie, brak komfortu życia, spadek wartości mieszkań, utrata zdrowia. Propozycja: przebudowa wylotu - wlotu na obwodnicę w rejonie ogródków działkowych przy ul. Kinowej, zamknięcie ulicy St. Zjednoczonych na odcinku od ronda Wiatraczna poprzez skrzyżowanie z ul. Grenadierów aż do kładki przy ulicy Ostrobramskiej. W miejscu kładki przy zbiegu ulicy Stanów Zjednoczonych i ulicy Ostrobramskiej zbudować wlot na obwodnicę. Przy ulicy Stanów Zjednoczonych rejonie skrzyżowania z ulicą Grenadierów znajduje się dużo budynków mieszkalnych, które będą pękać przy tak dużym natężeniu ruchu 24/h spowodowanego wybudowaniem naziemnego docinka obwodnicy. Smród spalin, huk, pękające budynki, zagrożenie budowlane. Ograniczony poważnie ruch za skrzyżowaniem St. Zjedn. i Grenadierów. Problem z wjechaniem na osiedlowe ulice przy Fundamentowej, Świtosławskiej, Stockiej, Spalinowej, Praskiego Pułku.	uwaga nieuwzględniona	Postulowana lokalizacja wjazdu do tunelu znajduje się poza granicami planowanej inwestycji. 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). Niezależnie od rozwiązań jakie zostaną przyjęte do dalszych prac projektowych dochowane zostaną 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. Lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
363	13.12	Komunikacja miejska	Powinno się uwzględnić na całej trasie obwodnicy bus pas. Dodatkowe przystanki na wysokości ulicy Chrzanowskiego.	uwaga do dalszych analiz	Projekt stałej organizacji ruchu zostanie opracowany na dalszym etapie prac projektowych. Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarzędem Transportu Miejskiego.
363	13.12	Ruch pieszy	Zbyt mała ilość przejść dla pieszych - dodatkowe powinny być na Kobielskiej, Prochowej, Paca, tak jak jest teraz; przejście dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego przez obwodnicę.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem.
363	13.12	Ruch rowerowy	Zachowanie ciągłości ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Zabranieckiej aż do Radzywińskiej.	uwaga do dalszych analiz	Zaprezentowane rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego niemniej jednak nie wykluczamy ich korekty na dalszym etapie prac projektowych.

363	13.12	Drogi dojazdowe	Obwodnica dzieli centralną część dzielnicy. Powinna być zachowana ciągłość ulic Paca, Prochowej, Kobielskiej - powinien być zjazd i wyjazd takż z ul. Chrzanowskiego.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych. Ul. Chrzanowskiego została podłączona do jezdni lokalnych ul. Wiatracznej.
363	13.12	Przestrzeń	Stacje rowerowe w okolicy nowo wybudowanych osiedli przy ul. Chrzanowskiego (np. pod wiaduktem), a także w okolicy ul. Szaserów. Zielen wysoka - drzewa wzdłuż obwodnicy, szczególnie na odcinku ul. Szaserów - ul. Chrzanowskiego. Uwagi: * Wydłużenie tunelu za tory kolejowe; * Uwzględnienie w planach ruchu lokalnego! - obwodnica nie może przedzielać dzielnicy bez uwzględnionych przejazdów poprzecznych - należy zachować ciągłość ulic lokalnych; * Dlatego konieczne jest wydłużenie tunelu za tory; * Na wysokości Chrzanowskiego nie ma dogodnego wjazdu i zjazdu z obwodnicy; * Zbyt mała ilość miejsc do parkowania na wysokości Wiatraczna - Chrzanowskiego.	uwaga częściowo uwzględniona	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji. 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. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych. Ul. Chrzanowskiego została podłączona do jezdni lokalnych ul. Wiatracznej. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych.
364	13.12	Komunikacja miejska	Przystanki są źle zaplanowane. Zbyt blisko skrzyżowań, co będzie potęgować korki, które powstaną jeżeli projekt zostanie zrealizowany. Budynki w ciągu ulicy Wiatracznej od Dwernickiego do Chrzanowskiego są z białej cegły - czy przetrwają budowę i eksploatację obwodnicy?	uwaga do dalszych analiz;	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego. Na podstawie ostatecznych rozwiązań geometrycznych wykonana zostanie dokumentacja geologiczno-inżynierska na potrzeby zaprojektowania obiektów budowlanych realizowanych w ramach obwodnicy. Zakres oraz obszar przedmiotowych badań uwzględnić będzie potencjalne oddziaływanie realizowanej inwestycji.
364	13.12	Ruch pieszy	Fatalnie; brak swobodnych przejść wzdłuż ul. Wiatracznej na ciągu r. Wiatraczna - Szaserów. GDZIE SĄ MIEJSCA PARKINGOWE WZDŁUŻ ul. Wiatracznej DO CIĄGU Z CHRZANOWSKIEGO? Gdzie mieszkańcy będą parkować własne samochody?	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Niziną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych
364	13.12	Ruch rowerowy	TO NIE HOLANDIA! Budowa na siłę, kosztem miejsc parkingowych to głupota i utrudnianie ludziom życia! Jako mieszkańcy potrzebujemy miejsc parkingowych i terenów zielonych, a nie obwodnicy pod oknami.	uwaga do dalszych analiz	Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy; liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 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.
364	13.12	Drogi dojazdowe	PORAŻKA - GDZIE SĄ SKRZYŻOWANIA Z PROCHOWĄ, KOBIELSKĄ, PACA, NIZINĄ. UTRUDNIENIA KOMUNIKACYJNE! Jaki dojazd do podwojek od str. Wiatracznej (na ciągu od Dwernickiego do Chrzanowskiego)! Dlaczego skrzyżowanie tylko w jedną stronę.	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.
364	13.12	Przestrzeń	PARKINGI DLA MIESZKAŃCÓW - WYPAROWAŁY??? Z drogi o jednym pasie ruchu robicie drogę o 8-pasach. Idiotyzm! Dlaczego tunel nie jest poprowadzony aż za tory kolejowe! Wylot jest ok. 5-8 m od kamienicy przy Dwernickiego!!!	brak postulatu	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych. 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.
364 b	13.12	Komunikacja miejska	Przystanki zbyt blisko zaplanowane skrzyżowania, co będzie powodowało korki, jeżeli projekt zostanie zrealizowany. Brak przejść dla pieszych, brak "wielo-skrętów", źle zaprojektowany plan przestrzenny. Brak ekranów - najlepiej, żeby tunel wychodzący był całkowicie zabudowany jak trasa Toruńska!!	uwagi do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego; brak wskazania postulowanych lokalizacji przejść dla pieszych; projekt zagospodarowania terenu w zakresie architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy; ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

364 b	13.12	Ruch pieszy	Bardzo złe rozwiązanie z przejściem dla pieszych, brak swobodnych przejść wzdłuż ul. Wiatracznej w Prochową, Nizinną, Paca, Kobielską. Brak parkingów na ul. Wiatracznej do Chrzanowskiego - w chwili obecnej parkuje ok.100 samochodów. Mieszkańcy chcą parkingów i dojazdu do osiedli.	uwaga częściowo uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową. Uwarunkowania terenowe (wyjazd z tunelu wjazd na wiadukt) uniemożliwiają wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Chrzanowskiego; przejście dla pieszych zostało wytyczone pod wiaduktem. Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych
364 b	13.12	Ruch rowerowy	Mieszkańcy potrzebują miejsc parkingowych i terenów zielonych, a nie ścieżek rowerowych!! Mieszkańcy sprzeciwiają się powstaniu projektu, brak sensownych rozwiązań! Nie chcemy tracić pasa zieleni kosztem parkingów i odwrotnie!	uwaga częściowo do dalszych analiz	Nie przewiduje się rezygnacji z planowanych dróg rowerowych, gdyż byłoby to niezgodnie z obowiązującymi standardami projektowymi. Zakres projektu zieleni będzie wynikał z ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uzgodnień z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy.
364 b	13.12	Drogi dojazdowe	Brak skrzyżowań wieloskrętnych, brak - problem z dojazdem od str.Wiatracznej na osiedle np. Dwernickiego 16. Budynki przy ul. Wiatracznej do ul. Chrzanowskiego są z lat 50-tych z białej cegły, mogą nie wytrzymać prac budowlanych i eksploatacji obwodnicy!	uwaga częściowo uwzględniona	Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych. Na podstawie ostatecznych rozwiązań geometrycznych wykonana zostanie dokumentacja geologiczno-inżynierska na potrzeby zaprojektowania obiektów budowlanych realizowanych w ramach obwodnicy. Zakres oraz obszar przedmiotowych badań uwzględnić będzie potencjalne oddziaływanie realizowanej inwestycji. Na etapie powstawania projektu budowlanego zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która umożliwi zaprojektowanie, budowę oraz eksploatację drogi w sposób zapewniający bezpieczeństwo sąsiedniej zabudowy.
364 b	13.12	Przestrzeń	Fatalnie zaplanowana przestrzeń, brak parkingów dla mieszkańców, zbyt blisko zaplanowana obwodnica śródmiejska, ok .6-8 m pod oknami mieszkańców, jakość powietrza; kiedy będą korki i ilość przejechanych pod oknami aut, jakość życia w zgiełku, zatrutym powietrzu. Jeżeli przejdzie projekt - PROSZĘ O WYKUPIENIE MIESZKANIA PO WARTOŚCI RYNKOWEJ!	uwaga do dalszych analiz (dotyczy parkingów) uwaga poza zakresem konsultacji (dotyczy wykupu mieszkania)	Liczba miejsc postojowych będzie wynikała z uzgodnień przeprowadzonych na dalszym etapie prac projektowych; 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. Konsultacje społeczne dotyczyły zaproponowanych rozwiązań budowy drogi.
366	13.12	Inne	* Wydłużenie tunelu za tereny kolejowe * Uwzględnienie ruchu lokalnego, aby użytkownicy trasy nie blokowali dróg lokalnych.	uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz	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. Zostanie zapewniona możliwość jazdy na wprost ul. Kobielską i ul. Paca; kwestia poszczególnych relacji na skrzyżowaniach będzie przedmiotem dalszych prac projektowych
367	13.12	Komunikacja miejska	Konieczne jest przedstawienie rozwiązań komunikacyjnych w rejonie planowanej stacji PKP i połączenia peronów z przystankami autobusowymi.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Zostały uwzględnione zatoki autobusowe na wiaduktach w rejonie planowanej stacji PKP Warszawa Wiatraczna oraz skomunikowanie ich z peronem stacji.
367	13.12	Ruch pieszy	Należy pozostawić istniejące obecnie przejścia dla pieszych przez ulicę Wiatraczną między Kobielską a Szaserów/ Dwernickiego.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Paca, Nizinną i Prochową.
367	13.12	Ruch rowerowy	Konieczne jest rozplanowanie stacji rowerów miejskich.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawiona koncepcja przewiduje lokalizację stacji roweru miejskiego w rejonie planowanej stacji PKP Wiatraczna. Na dalszych etapach prac projektowych analizowana będzie możliwość lokalizacji dodatkowych stacji.
367	13.12	Drogi dojazdowe	Należy zapewnić możliwość przejazdu na wprost i skreću w lewo z ulic poprzecznych do Wiatracznej. Pozostawienie obecnej szerokości ulicy Wiatracznej - w projekcie jako lokalna ma taki sam przekrój jak obwodnica przelotowa.	uwaga częściowo uwzględniona; uwaga nieuwzględniona	Zostanie zapewniony przejazd na wprost przez ul. Wiatraczną ulicami Kobielską i Paca; przyjęta liczba pasów ruchu wynika z prognozowanych natężeń ruchu. Układ ul. Wiatracznej będzie przedmiotem analiz i uzgodnień na dalszym etapie prac projektowych, niemniej jednak nie przewiduje się rezygnacji z żadnej z jedni lokalnych ul. Wiatracznej.
367	13.12	Przestrzeń	Tak rozplanować wylot Wiatracznej na rondo, żeby zlikwidować obecną w projekcie wielką i niezagospodarowaną, wyłączoną z tkanki miejskiej przestrzeń. * Przesunąć północny wylot tunelu jak najdalej w stronę torów i KONIECZNIE! PRZYKRCIE PÓŁNOCNEGO WYLOTU TUNELU PÓŁKOLISTYM DACHEM W CELU REDUKCJI HAŁASU I ZANIECZYSZCZENIA. * Przesunięcie południowego wylotu tunelu za skrzyżowanie z ul. Grenadierów.	uwaga uwzględniona uwaga nieuwzględniona; uwaga do dalszych analiz uwag uwzględniona	Jezdnie ul. Wiatracznej po północnej stronie ronda Wiatraczna zostaną do siebie zbliżone. 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; ewentualna lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będzie wynikała z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; 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).

368	13.12	Inne	Firma Sto Sp. Z o.o. wjazd od strony Księżnej Anny - wykonanie wjazdu na przedłużeniu łącznika wjazdowego samochodów osobowych do firmy Procter&Gamble (między stacją transformatorową a namiotem). Tereny zbiorników wody deszczowej znajdujące się w trasie przyszłej estakady nad torami. Obecne pozwolenie wodno-prawne opiewa/ zawiera trzy zbiorniki o odpowiedniej pojemności. W przypadku zlikwidowania jednego oraz redukcji drugiego nie spełniamy wymogów operatu - w jaki sposób ZMID proponuje rozwiązać ten problem? Czy istnieje możliwość włączenia terenu do miejskich kolektorów?	uwaga uwzględniona	Zostanie zaprojektowany dodatkowy wjazd dla samochodów osobowych w postulowanej lokalizacji. Na dalszym etapie prac projektowych urządzenia obce zostaną przebudowane zgodnie z warunkami właścicieli urządzeń.
369	29.11	Komunikacja miejska	Więcej przystanków węzłowych, szczególnie przy jezdni w kierunku ronda Wiatraczna na wysokości ul. Naczelnikowskiej.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
369	29.11	Ruch pieszy	Źle - dużo barier dla pieszych, windy - powinny być rampy, duże odległości do pokonania.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania projektowe zostaną zaopiniowane przez Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. dostępności.
369	29.11	Ruch rowerowy	Brak zachowania ciągłości DDR, konieczność dociągnięcia pasów rowerowych wzdłuż "małej" Radzywińskiej do nowego ciągu "Naczelnikowskiej".	uwaga zgodna z przedstawioną koncepcją	Droga rowerowa jest przewidziana wzdłuż "małej Radzywińskiej" na projektowanym odcinku i włączona do obwodnicy śródmiejskiej poprzez ul. Birżańską oraz nowym układem dróg lokalnych.
369	29.11	Drogi dojazdowe	Bardziej optymalny układ dróg lokalnych na Targówku Fabrycznym.	uwaga niezrozumiała	
369	29.11	Przestrzeń	Za mało przestrzeni miejskiej. Za dużo miejsca na jezdnie, szczególnie w ciągu ulicy Zabranieckiej (3 pasy w każdym kierunku - wystarczyłyby 2).	uwaga nieuwzględniona	Trasa obwodnicy biegnąca w starym śladzie ulicy Zabranieckiej posiada przekrój dwujezdniowy z dwoma pasami ruchu, trzeci pas dla każdej jezdni stanowi buspas.
370	29.11	Komunikacja miejska	Źle - za mało przystanków, nieefektywne węzły przesiadkowe.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
370	29.11	Ruch pieszy	Źle - dużo barier dla pieszych, długie odległości przesiadkowe, bariery przestrzenne.	uwaga do dalszych analiz	Rozwiązania projektowe zostaną zaopiniowane przez Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. dostępności.
370	29.11	Ruch rowerowy	Raczej nieoptymalnie. Brak ciągłości dróg rowerowych, brak dwustronnych dróg rowerowych.	uwaga do dalszych analiz	Przedstawione rozwiązania są optymalne z punktu widzenia obsługi przewidywanego ruchu rowerowego, niemniej jednak nie wykluczamy korekty przedstawionych rozwiązań na dalszym etapie prac projektowych.
370	29.11	Drogi dojazdowe	Przebiegiem, rozwiązania nie są optymalne.	brak postulatu	
370	29.11	Przestrzeń	Za dużo miejsca na jezdnie i pas dzielący, za mało przestrzeni miejskiej. Degradacja urbanistyczna przez ekrany akustyczne.	uwaga nieuwzględniona	Rozwiązania dotyczące szerokości pasa drogowego wynikają z przewidywanych potrzeb poszczególnych grup użytkowników drogi; lokalizacja i rodzaj zabezpieczeń akustycznych będą wynikać z rozstrzygnięć zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
371	29.11	Komunikacja miejska	Źle. Przystanki w rejonie Radzywińska - Naczelnikowska powinny być zlokalizowane bliżej.	uwaga do dalszych analiz	Ostateczna lokalizacja przystanków autobusowych będzie wynikała z uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego.
371	29.11	Ruch pieszy	Kiepsko w rejonie jw. + ulica Wiatraczna - powinna mieć więcej przejść.	uwaga uwzględniona	Zaprojektowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Wiatracznej z ulicami: Kobielską, Pacą, Niziną i Prochową.
371	29.11	Ruch rowerowy	Jest lepiej niż w starszych inwestycjach, ale poprawki wysłę osobno.	brak postulatu	
371	29.11	Drogi dojazdowe	Mam pewne uwagi, przekażę osobno.	brak postulatu	
371	29.11	Przestrzeń	Oczywiście, że powinna. Teren ronda Wiatraczna powinien zostać przebudowany na atrakcyjny plac.	uwaga do dalszych analiz	Projekt zagospodarowania terenu w zakresie małej architektury będzie opiniowany przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego UM st. Warszawy.
372	29.11	Komunikacja miejska	Zaprojektować zatoki autobusowe nad przystankiem PKP Warszawa Wiatraczna, przewidzieć rezerwę pod zatoki autobusowe w rejonie przejścia nad Radzywińską.	uwaga zgodna z koncepcją przedstawioną na konsultacjach	Zostały uwzględnione zatoki autobusowe na wiaduktach w rejonie planowanej stacji PKP Warszawa Wiatraczna.
372	29.11	Ruch pieszy	Lepiej niż poprzednio.	brak postulatu	
372	29.11	Ruch rowerowy	ok	brak postulatu	

372	29.11	Drogi dojazdowe	Konieczne należy uwzględnić: estakady na skrzyżowaniu z ul. Zabraniecką i trasą Świętokrzyską. łącznik obwodnicy z ul. Rzeczną i Zabraniecką powinien mieć po 2 pasy co najmniej. Ul.Kreasięcia Ziemowita powinna być bezpośrednio połączona z obwodnicą śródmiejską. Obecne rozwiązanie odcina cały Targówek Przemysłowy od obwodnicy i dojazdu do Centrum.	uwaga częściowo uwzględniona	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. Z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz konieczność zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie odległości między skrzyżowaniami dla dróg klasy G nie przewiduje się możliwości zjazdu z obwodnicy w ul. Ks. Ziemowita. Ul. ks. Anny zostanie poszerzona do szerokości 2x2.
-----	-------	--------------------	--	------------------------------	--