



PROJEKT DDR

WZDŁUŻ

Al. Stanów
Zjednoczonych



Raport z konsultacji społecznych
dot. projektowanych dróg dla rowerów
wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych

”

Warszawa, 29 maja 2015 r.



konsultacje
społeczne
Warszawa

więcej informacji na stronie
www.konsultacje.um.warszawa.pl



KALENDARIUM



Spotkanie konsultacyjne w Klubie Kultury Saska Kępa

/ 6 maja



Zbieranie uwag -

/ od 23 kwietnia do 14 maja

STRESZCZENIE

WSTĘP

W lutym 2015 roku Zarząd Transportu Miejskiego zlecił w wyniku przetargu firmie PC-Projekt Paweł Ciechanowicz opracowanie dokumentacji projektowej dróg dla rowerów wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych. Zakres prac obejmuje drogę dla rowerów i remont chodnika po obu stronach:

- wzdłuż północnej strony od Wału Miedzeszyńskiego do skrzyżowania z ul. Grenadierów;
- wzdłuż południowej strony od Wału Miedzeszyńskiego do skrzyżowania ulic Ostrobramska i Poligonowa.

W ramach prac projektowych, Wykonawca zobowiązany był do przedstawienia wersji roboczej projektu do konsultacji społecznych, a następnie poprawienia go, jeśli w wyniku konsultacji wyniknie taka potrzeba.

Wersja projektu do konsultacji została opublikowana 23 kwietnia.

Konsultacje odbyły się w dniach 23 kwietnia – 14 maja 2015 r.



Celem konsultacji było:

- poinformowanie przyszłych użytkowników – mieszkańców Warszawy – o planowanej trasie rowerowej wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych,
- dostosowanie projektu dróg rowerowych do oczekiwań użytkowników – mieszkańców, środowisk rowerowych, organizacji społecznych oraz poprawienie ew. błędów,
- uzyskanie akceptacji społecznej dla projektu.

AKCJA INFORMACYJNA

Konsultacje były ogłaszane w kilku mediach:

- w Internecie: na Platformie Konsultacji Społecznych m.st. Warszawy konsultacje.um.warszawa.pl oraz na stronie Pełnomocnika Prezydenta ds. komunikacji rowerowej rowery.um.warszawa.pl,
- w portalach społecznościowych: na profilu Facebook Pełnomocnika ds. komunikacji rowerowej, Konsultacji Społecznych w Warszawie, Urzędu m.st. Warszawy,
- na stronie Urzędu Dzielnicy Praga-Południe oraz PROMu Kultury Saska Kępa.

DZIAŁANIA PODJĘTE

W RAMACH KONSULTACJI

Konsultowane materiały były dostępne w trakcie trwania konsultacji w serwisie rowerowym Urzędu m.st. Warszawy pod adresem: rowery.um.warszawa.pl/projekty oraz na platformie konsultacji społecznych konsultacje.um.warszawa.pl

- Opinie mieszkańców były zbierane drogą mailową, pocztową oraz na spotkaniu konsultacyjnym.
- E-mail: otrzymaliśmy 5 e-mail'i od osób indywidualnych oraz 1 od organizacji (Zielone Mazowsze).



Spotkanie konsultacyjne:

- Data 06.05.2015
- Miejsce PROM Kultury Saska Kępa, ul. Brukselska 23
- Dzielnica Praga-Południe
- Prowadzący Tamás Dombi
- Liczba uczestników 30 osób
- Główne wątki Przedstawienie projektu i propozycje zmian

Uwagi zgłoszone

w trakcie konsultacji

Najczęściej uwagi dotyczyły konkretnych rozwiązań projektowych, nawierzchni, łuków, skrętów oraz gospodarki zielenią.

W trakcie konsultacji zidentyfikowaliśmy dwa najbardziej problematyczne obszary:

- ➔ rozwiązań przejść dla pieszych pod wiaduktem ul. Saskiej, przez łącznice Saskiej i Trasy Łazienkowskiej: ustalono, że po północnej stronie układ przejść dla pieszych pozostanie bez zmian, aby można było bezpośrednio po zejściu ze schodów przekroczyć jezdnię. Jednocześnie, bliżej jezdni Trasy Łazienkowskiej zostaną wyznaczone przejazdy dla rowerów, oddzielone od przejść dla pieszych, aby nie „wyginać” niepotrzebnie toru jazdy rowerzystów i nie mieszać zanadto ruchu pieszego i rowerowego. Po południowej stronie, przejście dla pieszych nie pełni ważnej funkcji przesiadkowej, w związku z tym zostanie przesunięte bliżej do jezdni, aby wyprostować ciąg pieszy wzdłuż Trasy Łazienkowskiej od przystanku Saska 02 do zabudowań Saskiej Kępy;
- ➔ ułatwienie przejazdu rowerem pod al. Stanów Zjednoczonych wzdłuż Kanału Wystawowego. W projekcie przewidziano rampę wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych nad Kanał Wystawowy w kierunku al. Waszyngtona, jednak padło wiele postulatów, by taką rampę zbudować także dla pozostałych relacji (wzdłuż Kanału pod Trasę Ł. oraz wyjście spod Trasy Ł. na południową stronę). W wyniku analiz okazało się, że jest to niemożliwe ze względu na brak miejsca po północnej stronie (rampa o pochyleniu 5% analogiczna do zaprojektowanej potrzebuje ok. 30 m długości), a po południowej stronie budowa rampy oznaczałaby ingerencję w przyczółek obiektu mostowego. W związku z tym, istniejące schody pozostaną i będą wyposażone w rynienki do wprowadzania rowerów.
- ➔ Pozostałe uwagi zostały podsumowane w tabeli poniżej.



Szczegółowe uwagi zgłoszone

w trakcie konsultacji

lp.	Autor	Dotyczy	Treść (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1.	Paweł Dąbrowski	Rozwiązań projektowych	<p>1. Proponuję, aby przebudować łącznik pomiędzy przepustem wzdłuż Kanału Wystawowego i al. Stanów Zjednoczonych po południowej stronie al. Stanów Zjednoczonych i zachodniej stronie Kanału Wystawowego na pochylnię umożliwiającą zjazd rowerem do przejazdu pod al. Stanów Zjednoczonych w formie ciągu pieszo-rowerowego. Pochylnia taka mogłaby nawet wykorzystać całą przestrzeń pomiędzy dwoma rzędami ekranów. Powstałoby w ten sposób pełne połączenie rowerowe z Gocławia w kierunku ul. Waszyngtona i Parku Skaryszewskiego.</p> <p>2. Niedopuszczalnym jest przesunięcie przejścia dla pieszych przez łącznice w węźle al. Stanów Zjednoczonych z ul. Saską w inne miejsce niż to jest obecnie, a więc na wysokości końca schodów z wiaduktu. Z uwagi na znaczące potoki pasażerów pieszych przesiadających się w ZP Saska pozostawienie tych przejść w obecnym miejscu jest bezwarunkowo konieczne. Dotyczy to w szczególności północnej strony al. Stanów Zjednoczonych. Chodnik łączący obecne przejścia z proponowanymi pomiędzy budkami z punktami handlowymi jest zdecydowanie zbyt wąski do przejścia występującego tam potoku pieszych. Należy przy tym zauważyć, że z uwagi na generator tego potoku (autobusy przyjeżdżające z Gocławia) potok ten ma okresowo bardzo duże spiętrzenia.</p> <p>3. Zmiana statusu łącznika pomiędzy ulicami Rapperswilską i Wandy pod wiaduktem</p>	<p>1. odrzucona 2. uwzględniona 3. uwzględniona</p>	<p>1. Budowa rampy wymagałaby ingerencji w przyczółek obiektu mostowego, co wiąże się z większą przebudową i wychodzi poza zakres inwestycji</p>

			al. Stanów Zjednoczonych na ciąg pieszorowerowy z segregacją ruchu wraz z jego poszerzeniem oraz utworzenie łącznika ul. Rapperswilskiej z tworzoną DDR analogicznie do ul. Wandy.		
2.	Bartosz Balcerek	Rozwiązań projektowych	<p>1. Brak połączenia z Afrykańską</p> <p>Stworzenie tego połączenia to tylko kilka metrów asfaltu, jedno przejście dla pieszych i usunięcie krawężnika.</p> <p>2. Ponoć planowany przez developera jest ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie jeziora Gocławskiego między Nowaka-Jeziorańskiego a właśnie Al. Stanów. Może warto byłoby uwzględnić w projekcie połączenie z tym ciągiem, w szczególności zjazd zamiast schodów w tym miejscu (aby nie trzeba było ponownie robić zmian w tym miejscu za jakiś czas)?</p> <p>3. Brak połączenia z Saskiej od strony południowej Na skrzyżowaniu z Saską możliwe będą wszystkie relacje oprócz jednej – jazda z kierunku południowego Saską na zachód projektowaną DDR. Bez tego trzeba będzie jechać nielegalnie po chodniku lub naokoło Urugwajską i nadrabiać kilkaset metrów lub w przypadku realizacji punktu 1. - przez Afrykańską, ale ta opcja nie wszystkim będzie "po drodze". Kilkadziesiąt metrów jednokierunkowej (w kierunku płu) DDR od okolic Lizbońskiej do Al. Stanów Zjednoczonych z możliwością zjazdu z Saskiej załatwiłoby sprawę - miejsca nie brakuje.</p>	<p>1. uwzględnione</p> <p>2. uwzględnione w miarę możliwości dostępności terenu</p> <p>3. uwzględnione</p>	<p>2. Większość działek wokół jeziora ma prywatnych właścicieli, co ogranicza możliwość inwestycji miejskich na tym terenie.</p>
3.	Barbara Stachura	Rozwiązań projektowych	<p>1. Droga rowerowa biegnąca od ul. Wandy za przystankiem mogłaby (w odległości zgodnej z przepisami) gdzie wiata przystanku się kończy skręcać łagodnie w kierunku południowym aż do słupków umieszczonych przy jezdni Al. Stanów Zjednoczonych . Za biletomatem i tablicą informacyjną jest przestrzeń, która nie koliduje z ruchem pieszych. Droga rowerowa biegnąca dalej pod ulicą Saską w okolicach wind umieszczonych przy kładce .</p> <p>Plusy</p> <p>- przecięcie Drogi rowerowej z trasą dla pieszych nie następuje w bardzo wąskim miejscu gdzie zostało zaplanowane pierwotnie tylko kilka metrów wcześniej gdzie chodnik jest szerszy</p>	<p>1. częściowo uwzględnione</p> <p>2. odrzucone</p>	<p>1. Narożnik ulicy Saskiej i al. Stanów Zjednoczonych ulegnie całkowitemu przeprojektowaniu, uwzględniając także część ww. postulatów.</p> <p>2. Prowadzenie drogi dla rowerów między blokami nie jest możliwe z kilku powodów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sprawy własnościowe działek, - spowoduje wydłużenie drogi

		<ul style="list-style-type: none"> - osoby schodzące z kładki oprócz zwracania uwagi na samochody na przejściu nie muszą zwracać uwagi na rowerzystów, którzy pojawiają się „nagle” na chodniku tuż za przejściem - droga rowerowa nie koliduje z drogą do kiosku gdyż skręca wcześniej - rowerzyści skręcając za przystankiem mają lepszą widoczności i możliwość oceny sytuacji - jest tu więcej przestrzeni żeby się zatrzymać i przepuścić pieszych niż w „wąskim gardle” blisko przejścia - grupa pieszych w proponowanym miejscu przecięcia chodnika z drogą rowerową uległa już „rozproszeniu” a część pieszych nie trafiła na przystanek kierując się w innymi drogami (jest mniejsza ilość pieszych) <p>Minusy</p> <ul style="list-style-type: none"> - skrzyżowanie Drogi rowerowej z chodnikiem jest bardziej rozległe niż w pierwotnym planie - usytuowanie części drogi rowerowej tuż przy jezdni za biletomatem powoduje konieczności umieszczenia ekranów oddzielających od al. Stanów Zjednoczonych co może ograniczać widoczność - występowanie przepisów, które uniemożliwiają wprowadzenie powyższego rozwiązania <p>2. Droga rowerowa biegnąca od ul. Wandy w okolicach przystanku Saska mogłaby skręcać w kierunku północnym i przebiegać między blokami osiedla omijając problematyczne miejsce. Wyprowadzenie drogi rowerowej następowaloby w okolicach przejścia dla pieszych przy wylocie ul. Brazylijskiej</p> <p>Minusy</p> <ul style="list-style-type: none"> - prawo własności gruntu na terenie osiedla o wytyczanie dróg rowerowych - niechęć rowerzystów do wydłużenia trasy o kilkaset metrów 	<p>rowerzystów w dojazdach w głównej relacji do/z centrum, co jest niezgodne z wymogiem bezpośredniości opisanym w Standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w Warszawie (Zarządzenie Prezydenta nr 5523/2010)</p>
--	--	---	---

			<p>Plusy</p> <ul style="list-style-type: none"> - brak skrzyżowania ruchu pieszych i rowerzystów w newralgicznym miejscu - plany zainstalowania świateł drogowych w okolicach ul. Brazylijskiej i ewentualna możliwości uwzględnienia w nowym planie przejścia dla pieszych z drogą rowerową 		
4.	Barbara Stachura	Rozwiązań projektowych	<p>1. Kanał wystawowy. Obecnie zejście w postaci schodów lub stromego zjazdu .</p> <p>Rozwiązanie mogłoby uwzględniać taki kąt nachylenia podjazdów i zjazdów, który umożliwi dostanie się osobom poruszającym się na wózkach nad atrakcyjne miejsce spacerowe jakim jest kanał wystawowy.</p> <p>Wiem, że podczas konsultacji w Promie Kultury pojawił się problem czy jest tam wystarczająco dużo miejsca aby wprowadzić dobre rozwiązanie. Jeśli uda się skonsultować plan ze środowiskami osób niepełnosprawnych i młodych matek (np. Federacja Kółczkowa) to wypracowane rozwiązanie mogłoby usatysfakcjonować większą grupę mieszkańców .</p> <p>2. Przejście pod ulicą Kinową. Strome schody (z szynami) uniemożliwiające bezpieczny i wygodny zjazd w kierunku Ronda Wiatraczna.</p> <p>Rozwiązanie powinno zmniejszyć kąt nachylenia podjazdu. Zainstalowanie wydłużonych szyn z ogranicznikami zabezpieczającymi spadanie kół lub inne dostępne metody.</p> <p>Zmiana na tym odcinku umożliwiłaby (po przebyciu kilkunastu metrów) dostanie się osób na wózkach do odpowiedniego podjazdu. Takie udogodnienie powstało po niedawnej przebudowie i umożliwia przemieszczenie się (górami) z Al. Stanów na ul. Ostrobramską .</p>	<p>1. częściowo uwzględnione</p> <p>2. uwzględnione</p>	<p>1. Północna część zjazdu nad Kanał Wystawowy będzie zaprojektowany tak, aby uzyskać dostępność w relacji al. Stanów Zjednoczonych – Kanał Wystawowy (rampa o pochyleniu podłużnym 5%), jednak w relacji „pod trasą” nie ma takiej możliwości bez przebudowy obiektu mostowego i/lub nabrzeża kanału, co wykracza poza ramy finansowe projektu.</p>
5.	Paweł Ziniewicz	Rozwiązań projektowych	<p>Uwagi do obu projektów, a także do wszelkich projektów infrastruktury rowerowej i pieszej</p> <p>1. DDRy są często wyznaczane kosztem chodników. Jednak zwężanie chodnika nawet tam gdzie nie jest to spowodowane przez DDR nie ma uzasadnienia . Np naprzeciw Miedzyborskiej obecnie chodnik ma prawie 4m . Po przebudowie chodnik i DDR będą rozdzielone drzewami. Jednak chodnik zostanie zwężony do 2,5m. Proponuje nie</p>	<p>1. częściowo uwzględnione</p> <p>2. uwzględnione</p>	<p>1. Chodniki będą poszerzone w okolicach gęsto zamieszkałych (Saska Kępa).</p>

			<p>zabierac pieszym tam gdzie to nie jest bezwzględnie konieczne. W kilku miejscach przewidziano zielen separującą chodnik i DDR o szerokości 2,5 m i chodnik o szerokości 2,5m. Lepiej zrobić chodnik 3,5 m a zieleni 1,5m. Zielen jest ważna ale jeśli piesi nie beda mieli wystarczajaco miejsca to i tak ją zniszcza.</p> <p>2. Ciągi piesze powinny być budowane z nawierzchni niefazowanej. Jest ona dużo bardziej wygodna, w szczególności dla wozków dziecięcych bez opon pneumatycznych, dla rolkarzy, hulajnóg. Pośrednio poprawi to także sytuację rowerzystów gdyż w/w grupy nie beda miały powodu żeby korzystac z DDR.</p>		
6.	Zielone Mazowsze	Rozwiązań projektowych	<p>4. Aleja Stanów Zjednoczonych – strona południowa</p> <p>4.1. Promienie łuków powinny wynosić min. 4 metry, tymczasem na większości skrętów poprzecznych wynoszą one 2-3 metry.</p> <p>4.2. Brakuje 80-metrowego łącznika pomiędzy aleją Stanów Zjednoczonych a ul. Lizbońską po wschodniej stronie wiaduktu na Saskiej. (O ile legalnie można jechać na Gocław, o tyle z Gocławia nie ma jak i trzeba po chodniku).</p> <p>4.3. Projekt powinien zostać uzupełniony o nasadzenia drzew kompensujące planowane wycinki, tak by szpaler drzew wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych został uzupełniony, a nie w większym stopniu zubożony.</p> <p>4.4. Brakuje powiązania ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż Kanału Wystawowego z DDR, np. poprzez pochylnię, tak jak w projekcie drogi dla rowerów po północnej stronie ulicy.</p> <p>4.5. Korzystnym rozwiązaniem jest zapewnienie wyniesionego przejścia i przejazdu przez wjazd do posesji. To samo rozwiązanie powinno zostać zastosowane na przejściach i przejazdach przez ulice lokalne (Urugwajska, Motorowa).</p> <p>5. Aleja Stanów Zjednoczonych – strona północna</p> <p>5.1. Pozytywnie należy ocenić zastępowanie schodów pochylniami. Wzdłuż Kanału Wystawowego należałoby przy tym również zrobić pochylnię w miejscu schodów do przejścia pod Trasą Łazienkowską.</p>	<p>4.1.-4.3, 4.5. (częściowo) uwzględnione</p> <p>4.4. odrzucone</p> <p>5.1. odrzucone</p> <p>5.2.-5.7. (częściowo) uwzględnione</p>	<p>4.4. Budowa rampy wymagałaby ingerencji w przyczółek obiektu mostowego, co wiąże się z większą przebudową i wychodzi poza zakres inwestycji.</p> <p>4.5. Przejazdy przez ul. Urugwajską i Motorową nie będą podniesione ze względu na potrzeby doraźnej (w razie awarii lub zamknięć) komunikacji autobusowej, a także ew. potrzeby przebudowy odwodnienia.</p> <p>5.1. W relacji „pod trasą” nie ma możliwości zbudowania pochylni bez przebudowy obiektu mostowego i/lub nabrzeża kanału, co wykracza poza ramy finansowe projektu.</p> <p>5.3. Uwaga będzie uwzględniona w miarę możliwości, w miejscu</p>

			<p>5.2. Promienie łuków powinny wynosić min. 4 metry, tymczasem na większości skrzyżowań poprzecznych wynoszą one 2-3 metry.</p> <p>5.3. Przejście i przejazd przez Wąchocką powinny zostać poprowadzone na wyniesieniu. W celu poprawy widoczności, ulica powinna też zostać zwężona na wysokości przejścia i przejazdu, a parkowanie przed przejściem ograniczone przy pomocy słupków.</p> <p>5.4. Przy przystankach Saska i Międzynarodowa powinny zostać zapewnione ciągi piesze umożliwiające ruch pieszy osobom niekorzystającym z przystanków bez dwukrotnego przekraczania drogi dla rowerów. Proponowane w projekcie rozwiązanie generować będzie niepotrzebne kolizje. Przy ulicy Saskiej dodatkowe miejsce może zostać wygenerowane np. poprzez zwężenie zatoki i przybliżenie DDR do jezdni.</p> <p>5.5. Na skrzyżowaniu Saskiej i Kubańskiej należy usunąć znak B-9, tak by możliwy był dojazd z Saskiej do nowej DDR.</p> <p>5.6. Jeżeli wzdłuż Kinowej w perspektywie najbliższego roku nie jest planowana budowa DDR, w projekcie należy uwzględnić włączenie drogi dla rowerów w jezdnię, tak by infrastruktura nie zachęcała do jazdy rowerem po chodniku.</p> <p>5.7. Przy ul. Grenadierów nie przewidziano możliwości wjazdu na drogę dla rowerów ani zjazdu z niej.</p>		<p>planowanego przejazdu i przejścia znajduje się bowiem wjazd prywatny do 2 posesji. ZTM wystąpił w związku z tym z pismem do ZDM ws. dalszego postępowania z wjazdami.</p> <p>5.4. Narożnik ulicy Saskiej i al. Stanów Zjednoczonych ulegnie całkowitemu przeprojektowaniu, uwzględniając ten postulat. Za przystankiem Międzynarodowa brak miejsca na oddzielny chodnik ze względu na układ działek – wydzielenie chodnika za DDR spowodowałoby nadmierne zawężenie przystanku.</p> <p>5.7. Zostanie zaprojektowany wjazd na DDR w kierunku zachodnim, zjazd w kierunku ronda Wiatraczna będzie się odbywać poprzez ciąg pieszo-rowerowy do istniejącej sygnalizacji. Obecny projekt nie obejmuje przebudowy skrzyżowania z ul. Grenadierów, odbędzie się ona w ramach budowy obwodnicy śródmiejskiej.</p>
7.	Uwagi ze spotkania konsultacyjnego w dniu	strony północnej	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wycinka 3 drzew przy ul. Wandy – należy zapewnić właściwe nasadzenia zastępcze 2. Należy oznakować łącznik pod TŁ przy Rapperswilskiej jako ciąg pieszo-rowerowy, potrzebna poprawa oświetlenia pod estakadą TŁ (są 2 lampy na 	uwzględnione uwzględnione	3. Uwaga będzie uwzględniona w miarę możliwości, w miejscu planowanego przejazdu i

6.05.2015.		<p>budynku)</p> <p>3. Ul. Wąchocka – wyniesione przejście i przejazd + słupki od parkowania + zwężenie jezdni przed przejazdem</p> <p>4. Ul. Paryska – zainstalowanie progu wyspowego</p> <p>5. Ul. Paryska – likwidacja łącznika (akumulacja rowerzystów)</p> <p>6. Połączenie z placem manewrowym przy budynku al. Stanów Zjednoczonych 23</p> <p>7. łącznik do ul. Wandy – blokowanie wjazdu na ddr (koperta/słupki/separatory)</p> <p>8. ul. Saska – przejście dla pieszych – kwestia rozwiązania przejścia i przejazdu, zachowując wymóg bezpośredniości i wygody pieszych, pasażerów (węzeł przesiadkowy) oraz rowerzystów</p> <p>9. Saska – dojście do kiosku – dłuższe wyгородzenie</p> <p>10. ogólnie wymiana słupków na czarne</p> <p>11. odcinek Saska-Międzynarodowa i Międzynarodowa-Kanał Gocławski – ławki dla pieszych</p> <p>12. wjazd z ul. Międzynarodowej na ddr w str. Wisły; zwężenie szerokiego wlotu + słupki prostopadle do kierunku jazdy</p> <p>13. ul. Międzynarodowa – przy dojeździe ddr do przejazdu niższe/krótsze wyгородzenie</p> <p>14. nasadzenia – krzewy gat. tamaryszek</p> <p>15. wjazd na zachód od Kanału Gocławskiego + słupki (omijanie korka chodnikiem)</p> <p>16. Kanał Gocławski – likwidacja schodów + rampa/pochylnia wzdłuż Kanału po str. północnej</p> <p>17. bariera na wiadukcie Kanału + słupki na przystanku</p> <p>18. rynny na schodach – dla innych relacji</p> <p>19. Kinowa – od północy – włączenie/wyłączenie w ddr, na wschód – włączenie/wyłączenie</p> <p>20. Kinowa – remont chodnika na północ od przejazdów</p> <p>21. sadzonki drzew 10X (wielokrotnie przesadzone) – lepiej rosną</p> <p>22. udostępnienie inwentaryzacji drzew</p> <p>23. Międzyborska – wyłukowania przy chodnikach</p> <p>24. drzewa w miejscu zwężenia chodnika koło kościoła – postarać się w miarę możliwości zachować</p> <p>25. podanie do inf. publicznej ilości drzew do wycinki oraz liczby nasadzeń (w tym inf. np. o wieku drzew)</p> <p>26. przy Grenadierów – wjazd na ddr z zatoki przyst./koniec ddr na początku</p>	<p>częściowo uwzględniona</p> <p>odrzucona</p> <p>uwzględniona</p> <p>odrzucona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>zależy od opinii BOŚ/ZOM</p> <p>uwzględniona</p> <p>odrzucona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>odrzucona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p>	<p>przejścia znajduje się bowiem wjazd prywatny do 2 posesji. ZTM wystąpił w związku z tym z pismem do ZDM ws. dalszego postępowania z wjazdami.</p> <p>4. Zainstalowanie progu spotyka się z protestem przewoźników autobusowych. Podejmowanie negocjacji w tym zakresie niepotrzebnie wydłuży proces inwestycyjny, gdyż ruch na ul. Paryskiej już jest uspokojony poprzez esowanie toru jazdy, wąskie pasy i parkowanie podłużne.</p> <p>6. Projektowana DDR będzie połączona z ul. Wandy i z ul. Saską (odl. 200 m) – dodatkowe połączenie do podwórka między blokami w połowie odległości między już zaplanowanymi zjazdami byłoby niegospodarne.</p> <p>16. Północna część zjazdu nad Kanał Wystawowy będzie zaprojektowany tak, aby uzyskać dostępność w relacji al. Stanów Zjednoczonych – Kanał Wystawowy (rampa o pochyleniu podłużnym 5%), jednak w relacji „pod trasą” nie ma takiej możliwości bez przebudowy obiektu mostowego i/lub nabrzeża kanału, co wykracza poza</p>
------------	--	---	---	---

			przystanku + przesunięcie znaku B-9 (analogicznie przy Saskiej)		<p>ramy finansowe projektu.</p> <p>20. Chodnik prowadzi donikąd, ew. rozważyć można jego likwidację za przejściem dla pieszych.</p> <p>24. Nie ma możliwości zachowania drzew podczas remontu chodnika – obecny chodnik „faluje” i „klawiszuje” bo został zbudowany praktycznie bez podbudowy (jedynie warstwa piasku pod płytami). Podczas remontu zostanie stworzona podbudowa chodnika oraz krawężniki, które z pewnością by uszkodziły korzenie drzew (już teraz podchodzące pod płyty chodnikowe).</p>
8.	Uwagi ze spotkania konsultacyjnego w dniu 6.05.2015.	strony południowej	<ol style="list-style-type: none"> 1. usunięcie łącznika przy Paryskiej 2. wjazd na DDR z ul. Rapperswilskiej 3. słupki na progu budynku przy istn. parkingu przy Saskiej + stojaki, ławki 4. Saska – prosty odcinek ddr przed przejazdem 5. Saska – przystanek – potrzebny chodnik na linii schody-wiata; 6. Saska za przystankiem: przydałyby się drzewa; jest na ten skwer projekt z budżetu partycypacyjnego 7. Saska – odwodnienie wiaduktu – spadający śnieg/lód (analogicznie łączniki przy przy Bajońskiej, Wandy) 8. dłuższe wygrodenie za wiatą 9. Urugwajska – znak B-9 do usunięcia 10. wjazd/zjazd na DDR z ul. Afrykańskiej 11. przy ekranach potrzebne jest oświetlenie 12. prowadnice/szyny na schodach pod wiadukt 13. zjazdy nad Jezioro Gocławskie 	<p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona w miarę możliwości</p> <p>uwzględniona w miarę możliwości</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona</p> <p>uwzględniona w miarę możliwości</p>	<p>6. Może być problem z posadzeniem drzew na tym skwerku ze względu na infrastrukturę podziemną.</p> <p>7. Możliwe do uwzględnienia tylko jeśli nie wymaga kosztownej przebudowy obiektu mostowego.</p> <p>13. Większość działek wokół jeziora ma prywatnych właścicieli, co ogranicza możliwość inwestycji miejskich na tym terenie.</p> <p>18. Kosztorys powstanie na późniejszym etapie inwestycji.</p>

		14. połączenia w przedseptach przy Kanale Gocławskim ścieżek nad jeziorkiem 15. słupki przy Kanale Gocławskie na przystanku (parkowanie) 16. przystanek Przyczółek Grochowski – likwidacja środkowych schodów 17. łącznik z Ostrzycką – słupki (parkowanie) 18. podanie kosztów nowych i przesadzanych drzew 19. Motorowa – wyniesiony przejazd i niższe wyгородzenie 20. dłuższe odcinki proste ddr przed skrzyżowaniami	uwzględniona uwzględniona uwzględniona na późniejszym etapie częściowo uwzględniona uwzględniona	19. Przejazd przez ul. Motorową nie będzie podniesiony ze względu na potrzeby doraźnej komunikacji autobusowej (w razie awarii lub zamknięć), a także w związku z ewentualną potrzebą przebudowy odwodnienia.
--	--	---	---	---

Opracowanie raportu oraz wykazu uwag wraz z odpowiedziami:

Zespół Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej

Zarząd Transportu Miejskiego

E-mail: rowery@um.warszawa.pl