

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
1	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałbym wyrazić swój niepokój nierzetelną formą prowadzenia konsultacji w sprawie organizacji ruchu na ulicy Obozowej. Informacje przedstawione na stronie http://konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/ruch-na-obozowej-konsultacje-na-temat-zmiany-organizacji-ruchu sugerują, że warianty różnią się tylko i wyłącznie dopuszczeniem lub zakazem skrętu (organizacją ruchu samochodowego). Tymczasem co najmniej równie istotnym aspektem są warunki ruchu niezmotoryzowanych (pieszych, pasażerów), na które przedstawione warianty mają zasadniczy wpływ.</p> <p>Dopuszczenie lewoskrętu w Magistrałkę wiąże się z likwidacją przejścia dla pieszych, jak też obniżeniem prędkości komunikacyjnej tramwajów.</p> <p>Tymczasem schematy na stronie błędnie wskazują, że jedyną zmianą będzie ułatwienie ruchu kierowców, nawet nie sugerując w żaden sposób, że odbędzie się to kosztem innych uczestników ruchu. Jest to niestety przykład manipulacji opinią publiczną, co podaje w wątpliwość wyniki tak przeprowadzonych konsultacji.</p>	Uwzględniona	nieuwzględniona	<p>Investorem remontu torów tramwajowych na ul. Obozowej są Tramwaje Warszawskie. Projekt tej inwestycji wzbudził kontrowersje wśród mieszkańców i użytkowników ulicy, dlatego Urząd Dzielnicy Wola - na prośbę Biura Drogownictwa - zorganizował konsultacje społeczne. Konsultowane były trzy warianty. Na podstawie spotkań został opracowany wariant 5 organizacji ruchu. (Zarzucono manipulację oraz poddano w wątpliwość wyniki konsultacji, które wówczas jeszcze się nie zakończyły).</p> <p>Po uwagach mieszkańców na stronie dzielnicy Wola oraz na Warszawskiej Platformie Konsultacji Społecznych zamieszczono szczegółowe projekty organizacji ruchu. http://www.wola.waw.pl/page/2296,konsultacje-spoleczne.html</p>
2	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Przejrzałam proponowane opcje ruchu na Obozowej i sąsiednich ulicach i jestem przerażona. Nie rozumiem w jakim celu chcecie Państwo tak utrudnić życie mieszkańcom tego rejonu. Dojazdy do domów wydłużą się nie o kilka, ale o kilkanaście minut. Małe uliczki staną się całkowicie nieprzejezdne. A już proponowanie objazdów takimi ulicami jak Prymasa Tysiąclecia czy Czorszyńska chyba były pomysłem kogoś kto w ogóle nie był w terenie tylko projektował zza biurka. W proponowanych rozwiązaniach nie ma informacji jak będzie wyglądała Obozowa. Jest to szeroka ulica, z powodzeniem można by wydzielić nawet pasy dla skręcających w lewo (jesli wchodzi w grę bezpieczeństwo ruchu). Ale tak naprawdę nie wiem o co chodzi. Po co blokować małe uliczki, wydłużać czas dojazdu do domów i utrudniać pracę służbom miejskim (bo te wąskie uliczki będą nieprzejezdne).</p> <p>Nie rozumiem komu i w jaki sposób przeszkadzały skręty w lewo. Poza godzinami szczytu ruch na Obozowej jest płynny, w godzinach szczytu ulica korkuje się tak samo jak prawie wszystkie ulice w Warszawie. Może w związku z tym w ogóle zabronić w Warszawie skręcania w lewo? Bardzo proszę o zastanowienie się nad organizacją ruchu, wyjście zza biurka, poobserwowanie ruchu. Wierzę, że są w Warszawie projektanci "z głową", którzy potrafią pogodzić interesy różnych grup społecznych (bo zakładam, że ktoś jakiś sens dla blokady skrętów w lewo wymyślił). Pozostaję z nadzieją na rozsądne rozwiązanie problemu.</p>		Nieuwzględniona	<p>Zgodnie z otrzymanymi od wielu lat wnioskami dotyczącymi budowy bezpiecznych peronów (wysepek) przystankowych, opracowany został projekt uzględniający to rozwiązanie. Celem wprowadzenia wydzielonych peronów tramwajowych jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno pieszych jak i innych uczestników ruchu. Obecnie na ul. Obozowej zgodnie z obowiązującym prawem nie ma możliwości wydzielenia dwóch pasów ruchu na każdej z jezdni - wynika to z faktu, iż jezdnie posiadają tu szerokość ok. 5,2 m, zaś minimalna szerokość pasa ruchu na ulicy klasy zbiorczej wynosi 2,75 m. Ponadto, szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wnosi 25 m - dysponując taką przestrzenią nie ma możliwości wydzielenia zarówno peronów przystankowych, dwóch pasów ruchu, zachowania miejsc postojowych przy krawędzi jezdni, zapewnienia odpowiedniej szerokości chodników i zabezpieczenia pasów do skrętu w lewo na skrzyżowaniach.</p>
3	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Bardzo proszę o zastanowienie się nad organizacją ruchu, wyjście zza biurka, poobserwowanie ruchu. Wierzę, że są w Warszawie projektanci "z głową", którzy potrafią pogodzić interesy różnych grup społecznych (bo zakładam, że ktoś jakiś sens dla blokady skrętów w lewo wymyślił).</p>	Uwzględniona		<p>Przekazana uwaga została wzięta pod uwagę i kwestie dotyczące ruchu tramwajów, pieszych i rowerzystów zostały uwzględnione w materiałach prezentowanych na spotkaniach, które następnie zostały opublikowane na stronie konsultacje.um.warszawa.pl.</p>
4	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Pozostaję z nadzieją na rozsądne rozwiązanie problemu.</p>	Uwzględniona		<p>Przekazana uwaga została wzięta pod uwagę i kwestie dotyczące ruchu tramwajów, pieszych i rowerzystów zostały uwzględnione w materiałach prezentowanych na spotkaniach, które następnie zostały opublikowane na stronie konsultacje.um.warszawa.pl. Szacowany czas przejazdu odcinka Płocka - pętla Koło po modernizacji ma wynosić w szczytach komunikacyjnych ok. 5 min, obecnie jest to 7-8 min. Wszystkie istniejące przejścia dla pieszych zostaną zachowane.</p>
5	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Bardzo dziękujemy za możliwość wypowiedzenia się w naszych sprawach! W końcu można by było w ogóle nie organizować żadnych konsultacji społecznych i przeprowadzić zmiany według swojego pomysłu. A tu jednak tyle trudu włożono w przygotowanie specjalnie dla mieszkańców aż trzech wariantów - do wyboru!</p> <p>Zapomniano tylko wytłumaczyć, dlaczego w ogóle MIESZKAŃCY MUSZĄ wybierać, który z nowych wariantów ma być zastosowany; dlaczego MUSZĄ MARTWIĆ SIĘ i analizować, który z wariantów będzie NAJMNIEJ NIEKORZYSTNY, który w najmniejszym stopniu zdezorganizuje im życie.</p> <p>Nie wspomniano również nic o tym, czy DLA DOBRA MIESZKAŃCÓW przystanek MAGISTRACKA będzie zlikwidowany, czy nie. Na trzech pięknie przygotowanych mapkach na stronie urzędu wolskiego (to nic, że niektórych ulic nie widać) nasz przystanek jest! Można go odnaleźć nawet na mapce pokazującej projekt Tramwajów Warszawskich (I wariant).</p> <p>Czy to znaczy, że władze zauważyły potrzebę mieszkańców i NIE KAŻA im chodzić do przychodni i apteki od przystanku MAJAKOWSKIEGO, a rano iść TYLKO o 160 metrów dalej do tramwaju? Te małe ikonki przystanku Magistrałka obecne na mapkach obrazujących wszystkie trzy proponowane warianty niedogodności to dla nas nie tylko radość i ulga (dziękujemy!!!), ale także dowód na przyszłość (tak pokazywali!), na wypadek gdyby kilku nieczułym na ludzki los robotnikom jednak przyszło do głowy wykopać słupek przystanku.</p> <p>Na ulotce zapraszającej na konsultacje w sprawie zmian w organizacji ruchu na Obozowej grafik z urzędu wolskiego trafnie oddał piktogramem los, jaki zgotowały mieszkańcom Koła władze Woli (a może całego miasta?, a może Tramwajów Warszawskich?): jak najbardziej skomplikować to, co jeszcze dzisiaj jest proste, utrudnić, co jeszcze teraz jest łatwe. Wszystko w trosce o dobro mieszkańców.</p>		Nieuwzględniona	<p>Zespół przystankowy Magistrałka zostanie połączony z zespołem przystankowym Majakowskiego, do którego zostanie zapewnione obustronne dojście piesze. Wydzielenie pasa do skrętu w lewo z ul. Magistrałką nie daje możliwości wydzielenia peronów i oznacza likwidację miejsc postojowych przy jezdni. Ponadto odległość między krawędziami peronów wynosiłaby 73 m (dwa pociągi tramwajowe typu 120Na SWING) - oznaczałoby to nieefektywne zatrzymanie i problemy z uzyskaniem priorytetu dla tramwaju w sterowaniu ruchem.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
6	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Mieszkam na osiedlu Radziwie 5. Jestem całorocznym rowerzystą i bardzo mi zależy aby wzdłuż obozowej powstały na jezdni pasy dla rowerzystów które wydają mi się najlepszym i najbezpieczniejszym rozwiązaniem dla rowerzystów.	Uwzględniona		Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
7	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>W związku z faktem, iż zakupiłem mieszkanie w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Obozowej (z miejscem w garażu podziemnym - jestem zatem osobą zmotoryzowaną) chciałbym wyrazić swoją opinię dot. proponowanych zmian na ulicy Obozowej.</p> <p>Z dużym zaniepokojeniem obserwuję torpedowanie przedstawionego projektu przez organy władz lokalnych dzielnicy Wola. Uważam, że absolutnym priorytetem powinno być uspokojenie ruchu samochodowego i maksymalne przyspieszenie ruchu komunikacji zbiorowej wraz z utworzeniem bezpiecznych warunków do poruszania się rowerzystów. Zmiany te nie powinny zatem odbywać się kosztem ruchu pieszych (najłabszych użytkowników naszych dróg).</p> <p>Bardzo dobrym rozwiązaniem jest wytyczenie pasów rowerowych na obecnie zbyt szerokich jezdniach ulicy Obozowej. Niestety, moim zdaniem, błędem jest urwanie pasów rowerowych na odcinku Prymasa Tysiąclecia - Młynarska. Zaznaczona w projekcie perspektywa budowy drogi dla rowerów po północnej stronie ulicy nie zagwarantuje komfortowego przejazdu rowerzystom i dostępu do celów podróży, a także znacząco pogorszy warunki ruchu pieszego na tym odcinku (który będzie wzrastał w związku z intensywną zabudową mieszkaniową).</p> <p>Docelowo warto też rozważyć zamknięcie ulicy Młynarskiej dla ruchu indywidualnego (być może poza rowerowym) w kierunku północnym (do ulicy Obozowej), co pozwoli uzyskać wydzielenie torowiska tramwajowego w obu kierunkach (obecnie tylko na południe).</p> <p>Zaskakująca jest dla mnie również szerokość projektowanych pasów ruchu na jezdni. Ulica Obozowa jest ulicą Zbiorczą, a w dodatku nie kursują po niej dzienne autobusy miejskie. Szerokość 3.00 lub nieco szersza (do 3.25) byłaby zupełnie wystarczająca, a przy tym powodowałaby efektywne uspokojenie ruchu pojazdów.</p> <p>Cieszy za to brak zatok autobusowych, a jedynie ich wyznaczenia "zygzakami" przy krawędzi jezdni (zwłaszcza, że na Obozowej na większości przystanków zatrzymują się wyłącznie linie nocne).</p> <p>Dużym udogodnieniem jest wyznaczenie przejść dla pieszych na obu krańcach każdego z przystanków tramwajowych (choć optymalna byłaby likwidacja barier i umożliwienie dostępu do przystanku na całej jego długości). Zastanawiający jest jedynie fakt braku drugiego przejścia na przystanku Młynów. Z drugiej strony, moim zdaniem warto rozważyć likwidację przystanku Wawrzyszewska, który jest bardzo blisko przystanku Młynów - co podniesie prędkość przejazdu tramwajów.</p> <p>Pozytywną rzeczą jest proponowany zakaz lewoskrętów na pomniejszych skrzyżowaniach (Ciółka/Dalibora, Deotymy/Dahlberga, Magistracka/Długomila), co znacząco upłyni ruch na skrzyżowaniach i przyspieszy ruch tramwajów. Poważnym błędem wydaje mi się rozważanie możliwości wprowadzenia lewoskrętu na ulicę Magistracką kosztem wyznaczenia przejścia dla pieszych i spowolnienia tramwajów. Wygoda kierowców powinna w mieście zdecydowanie ustępować miejsca wygodzie rowerzystów i przede wszystkim pieszych. Likwidacja przejścia wpłynie bardzo negatywnie na warunki ruchu pieszego w tej okolicy.</p> <p>Ponadto jestem zdziwiony zastosowaniem nawierzchni asfaltowej/tuczniowej na torowisku na odcinku Prymasa Tysiąclecia - Młynarska. Również na tym odcinku należałoby zaprojektować możliwe duże odcinki z estetyczną nawierzchnią trawiastą. Nietrafionym jest argument o blokowaniu w ten sposób przejazdu pojazdów uprzywilejowanych. Bowiem w przypadku wytyczenia pasów rowerowych na całym odcinku, możliwe będzie bezproblemowe ustąpienie pierwszeństwa np. karetce zjeżdżającą właśnie na pas rowerowy (awaryjnie!).</p> <p>Mam nadzieję, że powyżej przedstawione uwagi zostaną uwzględnione w ostatecznej wersji projektu ulicy Obozowej i wykorzystana zostanie szansa na kompleksowy remont tego odcinka, który zapewni komfort podróży (pieszej, rowerowej, tramwajem, autem) oraz zapewni podniesienie estetyki okolicy.</p>	Częściowo uwzględniona		Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Szerokość pasów ruchu (3,5 m) wynika z wymagań ZTM i Inżyniera Ruchu, ponadto wzięte zostały obawy mieszkańców Koła związane z zapewnieniem przejazdu pojazdów ratunkowych. Wprowadzenie pasów do skretu w lewo dla rowerzystów ograniczy możliwość sterowania z priorytetem dla tramwajów, zaś odpuszczenie skretu w lewo na "dwa razy" nie jest możliwe w świetle polskich przepisów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. W miarę możliwości projekt będzie zakładał wprowadzenie dodatkowych nasadzeń zieleni.
8	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałbym zaproponować organizację ruchu na Obozowej. Koniecznie powinny powstać obustronne pasy rowerowe o szerokości min. 1,5m. Pasy powinny łączyć w spójną sieć drogi dla rowerów przy Deotymy i Prymasa Tysiąclecia. Należy zbudować łączniki pasów rowerowych z drogami rowerowymi aby na Woli powstały dobre warunki do poruszania się jednośladem. Obecne pasy ruchu dla samochodów proponuję zwięzić do szerokości ok.3 metrów.</p> <p>Opowiadam się także za dopuszczeniem skretu w lewo w niektóre ulice tylko dla rowerów. Tam gdzie jest miejsce, można wyznaczyć osobne pasy do skretu rowerzystów. Możliwe, że nie byłoby konieczne osobne fazy sygnalizacji do skretu, ponieważ rower, z racji swych rozmiarów, zmieści się między jezdnią i torowiskiem oczekując na możliwość skretu. Przy niektórych skrzyżowaniach można również wyznaczyć śluzę rowerowe.</p> <p>Proponuję również likwidację przystanku tramwajowego Magistracka z racji niewielkiej odległości od innych przystanków. Torowisko tramwajowe powinno być obsiane trawą. W miarę możliwości wzdłuż ulicy można dosadzić drzewa.</p> <p>Mam nadzieję że moja opinia pomoże w wyborze odpowiedniej organizacji ruchu na Obozowej. Rem</p>	Częściowo uwzględniona		Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Szerokość pasów ruchu (3,5 m) wynika z wymagań ZTM i Inżyniera Ruchu, ponadto wzięte zostały obawy mieszkańców Koła związane z zapewnieniem przejazdu pojazdów ratunkowych. Wprowadzenie pasów do skretu w lewo dla rowerzystów ograniczy możliwość sterowania z priorytetem dla tramwajów, zaś odpuszczenie skretu w lewo na "dwa razy" nie jest możliwe w świetle polskich przepisów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. W miarę możliwości projekt będzie zakładał wprowadzenie dodatkowych nasadzeń zieleni.
9	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Bardzo dziękuję za przesłanie odpowiedzi!</p> <p>Moim zdaniem, informacje te powinny być niezwłocznie podane do publicznej wiadomości - dla wszystkich mieszkańców uczestniczących w konsultacjach. Jednocześnie proszę przyjąć mój głos za WERSJĄ nr 1 - projektanta.</p>	Częściowo uwzględniona		W wyniku konsultacji przygotowano dodatkowy wariant odpowiadający na głosy mieszkańców i uwzględniający różne postulaty, w tym dotyczące ruchu pieszych.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
10	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	w związku z planowanym remontem ulicy Obozowej i opublikowaniem możliwych wariantów remontu mam następujące pytania: - warianty są niezgodne z planem zagospodarowania przestrzennego na odcinku od Płockiej do Prymasa Tysiąclecia (http://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp/dane/Plany/Wola/17.03_plan.pdf) plan zakłada między innymi budowę "normalnego skrzyżowania" ulic Wawrzyszewskiej i Radziwie takie skrzyżowanie poprawiło by bezpieczeństwo w tym rejonie (a nie kilka planowanych zawrotek na Obozowej). Dlaczego skrzyżowanie z planu nie będzie budowane? - na odcinku od Prymasa Tysiąclecia do Płockiej ścieżka rowerowa jest opisana jako "persp.". Rozumiem, że oznacza to "perspektywę" i ścieżka nie będzie budowana wraz z remontem (czyli nie powstanie w ogóle w przewidywalnym czasie)?	nie dotyczy	nie dotyczy	Geometria skrzyżowania przedstawiona na rysunku m.p.z.p. rejonu Młynowa pełni funkcję informacyjną i nie jest wiążącym ustaleniem planu miejscowego. W legendzie na rysunku jak i w tekście uchwały wskazany jest wyraźny podział między ustalenia (elementy prawnie wiążące) a elementy informacyjne. Reasumując, projekt jest zgodny z m.p.z.p. Budowa drogi dla rowerów na tym odcinku nie będzie realizowana w ramach inwestycji Tramwajów Warszawskich. W ramach inwestycji Spółka wyznaczony pasy dla rowerów na na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka.
11	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Przeglądając szczegółowy projekt organizacji ruchu przedstawiony przez Tramwaje Warszawskie mam uwagi dotyczące zasadności wydzielenia pasa dla rowerów na ul. Obozowej na odcinku do ul. Księcia Janusza. Jako, że dużo poruszam się na rowerze (głównie do pracy) ,ale też jestem kierowcą moim zdaniem pomysł pasa dla rowerów jest chybiony i to bardzo z uwagi na: -ścieżka rowerowa jest na całej długości ulicy Deotymy i prowadzi do ul. Górczewskiej, -ścieżka rowerowa prowadząca do centrum (i nie tylko) znajduje się 1 km dalej!!!! na ulicy Górczewskiej, -planowany pas rowerowy kończy się przy ul. Księcia Janusza i w zasadzie prowadzi donikąd, -obserwując ruch samochodowy na ul. Obozowej zwiększenie jeźdni doprowadzi do jeszcze większych korków, -ruch rowerowy na ul. Obozowej jest mały, większość rowerzystów woli jechać spokojnie ścieżką rowerową wzdłuż ul. Górczewskiej niż zatłoczoną Obozową.		Nieuwzględniona	Wydzielenia pasów dla rowerów w ciągu ul. Obozowej stanowi element Programu rozwoju tras rowerowych przygotowanego przez ZTM: http://rowery.um.warszawa.pl/strategie-i-plany . Pasy w ul. Obozowej będą połączone z istniejącą infrastrukturą w ciągu ul. Deotymy i al. Prymasa Tysiąclecia. W ramach działań przewidzianych w w/w Programie, infrastruktura rowerowa powstanie w ul. Dywizjonu 303 i ul. Radiowej. Wprowadzenie pasów dla rowerów i uspokojenie ruchu będzie sprzyjać zwiększeniu ruchu rowerów na Kole i w ul. Obozowej.
12	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Dlaczego proponowane zmiany mają dotyczyć odcinka ul. Obozowej pomiędzy ulicami Długomiła/Magistracką i ulicą Ciołka? Żadna z trzech proponowanych wersji nie nadaje się do zastosowania w praktyce. Każda z nich wprowadzi niepotrzebnie: dezorientację kierowców, zamieszanie, haos i niebezpieczeństwo licznych wypadków, a poza tym utrudni życie mieszkańcom budynków położonych w tym rejonie. Jest nieporozumieniem przenoszenie części ruchu z głównej ulicy Obozowej na wąskie uliczki Ożarowską i Bolecha. Ulica Ożarowska pomiędzy Magistracką i Deotymy przylega do dwóch szkół. Wprowadzenie tam większego ruchu znacznie zagrazi bezpieczeństwu uczniów tych szkół. Obecny system bezpiecznych świateł dla tramwajów i samochodów jaki jest zainstalowany na ulicy Obozowej róg Deotymy/Dahlberga doskonale zdaje egzamin i można go zastosować na innych skrzyżowaniach bez wysepek dla pasażerów, jak np. Obozowa róg Długomiła/Magistracka. Ja proponuję następujące rozwiązanie: Pozostawić niezmienione zasady ruchu na wszystkich skrzyżowaniach umożliwiających skręt w lewo. Na wszystkich skrzyżowaniach wprowadzić sektorową sygnalizację świetlną dla pojazdów skręcających w lewo w tym celu, aby manewr ten odbywał się bezpiecznie (dotyczy to wszelkich skrzyżowań ulic i dróg). Przebudować torowisko na ulicy Obozowej tak, aby mogły po nim jeździć samochody. Umożliwi to sprawny przejazd pojazdów uprzywilejowanych. Lub wprowadzić jeden pas ruchu w każdą stronę ulicy Obozowej (tzn. wprowadzić zakaz wyprzedzania). Umożliwi to sprawne usunięcie się samochodów aby przepuścić pojazd uprzywilejowany.		Nieuwzględniona	W ramach inwestycji zostanie wprowadzony jeden pas ruchu i pas ruchu dla rowerów co umożliwi bezpieczny przejazd pojazdów ratunkowych - samochody będą ustępować miejsca pojazdom ratunkowemu poprzez zjechanie na pas dla rowerów dzięki temu, że jezdnia będzie miała szerokość 5 m. Rozwiązanie funkcjonujące na skrzyżowaniu z ul. Deotymy nie rozwiązuje problemu bezpiecznego wsiadania do tramwajów, zwłaszcza dla seniorów i o osób o ograniczonej mobilności, co więcej powoduje znaczne utrudnienia w ruchu tramwajów (powstawanie kolejek). Trasy wytyczone ul. Ożarowska i ul. Bolecha przeznaczone są dla ruchu lokalnego związanego z Kołem. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół.
13	Mieszkaniec/mieszkanka	www.facebook.com/konsultacje@wola.waw.pl	Czy wiadomo, kiedy ten remont będzie przeprowadzony?	nie dotyczy		Tak, remont jest planowany w 2015 roku.
14	Mieszkaniec/mieszkanka	www.facebook.com/konsultacje@wola.waw.pl	Podstawowe pytanie: co z samą Obozową? Parę miesięcy temu radni Woli stanowczo protestowali przed jakimkolwiek ucywilizowaniem tej ulicy, mimo że z zapowiedzi TW zapowiadało się powstanie miejskiej ulicy z prawdziwego zdarzenia: http://tustolica.pl/obozowa-jak-nowa-radny-ten-projekt... http://www.transport-publiczny.pl/.../warszawa-wszyscy... http://m.warszawa.gazeta.pl/.../1,106541,16119831,Jak... http://autobuscerwonny.blox.pl/.../Tramwajom-klody-pod... http://www.zm.org.pl/?a=obozowa_tw-143 Teraz do konsultacji trafiają trzy warianty, ale z żadnego jasno nie wynika jak będzie wyglądała sama Obozowa. A to jest kwestia nie mniej istotna.	nie dotyczy	nie dotyczy	Zasadniczym celem realizacji projektu przez Tramwaje Warszawskie jest stworzenie ulicy o charakterze miejskim i dopasowanym do istniejącej zabudowy mieszkaniowej i potrzeb jej mieszkańców. W ramach tych działań ma nastąpić poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wynika z położenia ulicy na terenie osiedla mieszkaniowego, gdzie funkcjonują szkoły, dom kultury oraz duże punkty handlowe. Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa dotyczą również przestrzeni całej ulicy; zostaną wyznaczone wydzielone perony przystankowe i zbudowane sygnalizacje świetlne na przejściach dla pieszych. Jasno zostaną wyznaczone przestrzenie dla pieszych, rowerów (pasy dla rowerów) oraz miejsca do parkowania. Dodatkowo w ramach inwestycji zostanie wymienione oświetlenie, będą wyremontowane chodniki.
15	Mieszkaniec/mieszkanka	www.facebook.com/MiejskaWola	Studiowali Państwo 3 warianty zmian ruchu na Obozowej? Otóż na schematach we wszystkich wariantach widoczny jest przystanek Magistracka, prawda? A czy zajrzeli Państwo do planów technicznych, też podlinkowanych ze strony urzędu? Czy jest tam przystanek Magistracka? Nie! Tramwaje Warszawskie i Miasto st. Warszawa - Wola chcą wycofać ten przystanek, ale obawiają się naszych protestów, więc na schematach poglądowych zostawiły oznaczenie przystanku. Cóż za piękna manipulacja! Proszę Państwa, spotkajmy się na konsultacjach 4 lub 6 listopada i nie dajmy sobie odebrać przystanku!	nie dotyczy	nie dotyczy	Zaktualizowano materiały informacyjne.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
16	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Jako mieszkanka Woli i Koła negatywnie opiniuję proponowane 3 rozwiązania organizacji ruchu. Stanowczo sprzeciwiam się wpuszczeniu ruchu w mniejsze uliczki gdyż i tak w godzinach szczytu są one zakorkowane. (Załącznik zdjęcia pt. Brożka, Ciołka). Nie jestem przeciwnikiem ścieżki rowerowej na ul. Obozowej ale uważam, że nie jest konieczna. Od początku października nie widziałam ani jednego rowerzysty w tej okolicy, a w całej Warszawie od października na istniejących ścieżkach rowerowych widziałam rowerzystę średnio raz na trzy dni. Bardzo duże jest ich w momencie blokowania ulic podczas wszelkiego rodzaju mas krytycznych. Użytkownikami drogi Obozowej są przede wszystkim osoby korzystające z transportu publicznego (tramwaj); osoby przemierzające się samochodami w tym służby publiczne pogotowie, policja, straż pożarna i piesi. W związku z tym dla tych użytkowników drogi powinny być najlepsze udogodnienia.</p> <p>Ścieżka rowerowa powinna być robiona z przeznaczeniem dla dzieci, osób starszych nie w pasie tak zakorkowanej i niebezpiecznej drogi. To jest niebezpieczne!!!!!! Jako matka zwracam się z prośbą o budowanie bezpiecznych ścieżek rowerowych. Proszę również o to w imieniu innych wolskich matek. Uważam, że powinien być zrobiony nowy projekt, który pogodziłby wszystkie strony. Należało by przenieść latarnie na środek pasa drogowego między tramwajami. Wtedy zmieściłyby się i dwa pasy ruchu dla samochodów i tramwaje i ścieżka rowerowa po jednej stronie jezdni. O takie rozwiązanie Radni Dzielnicy Wola proszą tramwaje Warszawskie od lat. Dostawiliśmy ciekłe informację że nie ma możliwości przesunięcia latarni. Tu nie chodzi o ścieżkę rowerową tylko o latarnie których ponoć nie można ruszyć. Kończąc przesyłam zdjęcie z tego co dzieje się na Obozowej w godzinach szczytu popołudniowego gdy obecnie są dwa pasy ruchu. (Załącznik Obozowa 1, Obozowa 2)</p>	Częściowo uwzględniona	nie uwzględniona	<p>Trasy wytyczone ul. Ożarowska i ul. Bolecha przeznaczone są dla ruchu lokalnego związanego z Kołem. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Szerkość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wynosi 25 m - dysponując taką przestrzenią nie ma możliwości wydzielenia zarówno peronów przystankowych, dwóch pasów ruchu, zachowania miejsc postojowych przy krawędzi jezdni, zapewnienia odpowiedniej szerokości chodników i zabezpieczenia pasów do skrętu w lewo na skrzyżowaniach. Mając do wyboru różne rozwiązania i opcje, po konsultacji w jednostkami miejskimi i UD Wola, zdecydowano jako cel priorytetowy rozwiązać problem związany z bezpieczeństwem ruchu drogowego i bezpiecznym wysiadaniem/wsiadaniem z tramwajów. Wprowadzenie postuluwanej drogi dla rowerów wiąże się z koniecznością likwidacji parkowania po jednej ze stron ul. Obozowej, co też było przedmiotem dyskusji z mieszkańcami.</p> <p>Odnosnie korzystania z pasów dla rowerów przez dzieci:</p> <p>a) Dziecko w wieku do 7 lat może być przewożone na rowerze, pod warunkiem że jest ono umieszczone na dodatkowym siodełku zapewniającym bezpieczną jazdę (art. 33 ust. 2 p.o.r.d.). Dodatkowo, dziecko (niezależnie od wieku) może być przewożone w przyczepie przystosowanej konstrukcyjnie do przewozu osób, ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy. W przypadku przewozu dziecka do 7 lat w foteliku i przewozu dziecka w przyczepie rowerzysta jest zobowiązany do poruszania się po jezdni na zasadach ogólnych lub zgodnie z zasadami z art. 33 ust. 1.</p> <p>b) Dziecko do 10 lat potrafiące poruszać się samodzielnie na rowerze może nim kierować tylko i wyłącznie pod opieką osoby dorosłej. W rozumieniu art. 2 pkt 18) p.o.r.d. dziecko do 10 lat traktowane jest jako pieszy, co oznacza, że zgodnie z art. 11 ust. 1 p.o.r.d. zobowiązane jest korzystać z chodnika. Osoba opiekująca się dzieckiem do 10 lat, które porusza się na rowerze może również korzystać z chodnika – na podstawie art. 33 ust. 5 pkt 1) p.o.r.d.</p> <p>c) Dziecko powyżej 10 lat (do 18lat) może poruszać się samodzielnie po drogach publicznych i w strefach zamieszkania pod warunkiem posiadania karty rowerowej lub prawa jazdy kat. AM, A1, B1, T. Dziecko (osobę niepełnoletnią) obowiązują w tym momencie przepisy ogólne.</p>
17	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałbym zapytać, czy konsultacje społeczne w sprawie zmian na Obozowej dotyczą tylko odcinka Al. Prymasa Tyśiąclecia - Koło, czy również odcinka od Płockiej do Al. Prymasa. Jakie są plany dotyczące odcinka Płocka - Al. Prymasa, gdzie mogą znaleźć proponowane rozwiązania zmian?</p>	nie dotyczy	nie dotyczy	<p>Przebudowa dotyczy także wspomnianego odcinka. Szczegóły znajdują się na stronie Tramwajów Warszawskich: dokumentacja przebudowy torowiska przy ul. Obozowej http://www.tw.waw.pl/node/4936 w punkcie pt „Wykonanie dokumentacji przebudowy (modernizacji) torowiska tramwajowego ul. Obozowej na odcinku od ul. Młynarskiej do pętli tramwajowej "Koło" (wraz z pętlą)" - arkusz 3 - http://www.tw.waw.pl/sites/default/files/Rysunek%20K_D_T_01_3_C.pdf i arkusz 4 - http://www.tw.waw.pl/sites/default/files/Rysunek%20K_D_T_01_4_C.pdf</p>
18	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Dziękuję za odpowiedź. Zapoznam się z planami, ale na szybko mam pytania: - czy na odc. Płocka - al. Prymasa również będzie wyciszone torowisko trawiaste? - czy na Radziwiu - przyst. Wawrzyszewska będzie wiatra przystankowa i sygnalizacja świetlna. Na spotkaniu podsumowującym będę na pewno, wczoraj też byłem.</p>	Uwzględniona		<p><i>Czy na odc. Płocka - al. Prymasa również będzie wyciszone torowisko trawiaste?</i> Odp: Na całym odcinku będzie przeprowadzona wymiana torowiska i rozwiązania konstrukcyjne będą przewidywały ograniczenie emisji hałasu i drgań. Czy na tym odcinku będzie zastosowana zabudowa trawiasta - wszystko zależy od wyników analizy wibroakustycznej i analiz techniczno-ekonomicznych.</p> <p><i>- czy na Radziwiu - przyst. Wawrzyszewska będzie wiatra przystankowa i sygnalizacja świetlna</i> Odp: Na przystanku Wawrzyszewska będzie wybudowana wiatra przystankowa. Nie przewidujemy budowy sygnalizacji świetlnej, gdyż w rejonie przejść dla pieszych będzie wyznaczony tylko jeden pas ruchu.</p>
19	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałbym dodać swoje uwagi dotyczące projektu przebudowy ulicy Obozowej - niestety, czego bardzo żałuję, nie mogłem wziąć udziału w spotkaniach konsultacyjnych. Chciałbym też dodać, że moje uwagi bazują na doświadczeniach związanych z byciem wieloletnim mieszkańcem ulicy Ożarowskiej (odcinek pomiędzy E.Ciołka a Deotymy), byciem ojcem rodziny z małymi dziećmi, zagorzałym rowerzystą oraz przypadkowym kierowcą.</p> <p>1. Jest to uwaga bazująca na informacjach zasłyszanych, więc do końca nie wiem jak to wygląda. Jednak jeżeli jest to prawda to największe według mnie zaniechanie to brak uwzględnienia w projekcie wymiany/modernizacji/budowy kanalizacji. Z tego co wiem stan jej nie jest najlepszy i sam byłem świadkiem zalania sklepów przy ulicy Obozowej wynikającym ze złego stanu odpływów. Nie wiem jak to wygląda na całym odcinku ulicy Obozowej ale słyszałem skargi wielu osób na ten temat. Z resztą podobna sytuacja tylko z wodociągami była przy ulicy Ożarowskiej. Przy jej remoncie nie wykonano prac związanych z systemem wodnym, czego efektem było wiele awarii. Dopiero w tym roku, po której z rzędu awarii, wodociąg został całkowicie wymieniony na nowy. Nie popełnijmy tego samego błędu w przypadku ulicy Obozowej!</p> <p>Według mnie należy do razu wykonać wszystkie niezbędne prace związane z instalacjami podziemnymi na całym remontowanym odcinku.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Ad. 1. Wymiana infrastruktury technicznej zostanie wykonana zgodnie z warunkami technicznymi określonymi przez gesotów sieci, w tym MPWiK. Odnosnie stanu sieci, TW Sp. z o.o. bazują na informacjach przekazanych przez ich właścicieli. Sprawa opinii mieszkańców odnosnie infrastruktury kanalizacyjnej została przekazana do MPWiK.</p> <p>Ad 2. W ciągu ul. Obozowej na odc. ul. Ks. Janusza - ul. Płocka zostanie wyznaczony jeden pas ruchu, zaś wydzielone skrzyżowania w lewo w relacjach Obozowa -> Magistracka, Obozowa -> Ciołka. Na skrzyżowaniu Obozowa/Ks. Janusza zostanie wybudowane rondo i dopuszczzone wszystkie relacje.</p> <p>Ad 3. Miejsca parkingowe zostaną utrzymane w miejscach gdzie obecnie jest możliwe legane parkowanie. Dziś, często parkowanie odbywa się w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań, co znacznie ogranicza widoczność, obniża bezpieczeństwo i jest nielegalne.</p> <p>Ad 4. Jak w ad 3. + wprowadzony zostanie priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów.</p> <p>Trasy wytyczone ul. Ożarowska i ul. Bolecha przeznaczone są dla ruchu lokalnego związanego z Kołem. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			<p>2. Ulica Obozowa jest obecnie na tyle szeroka, że mieszczą się obok siebie dwa samochody. Może dzięki temu zwiększa się na chwilę jej przepustowość ale jest ona dość pozorna bo na obu jej końcach jest wymuszone zwięzienia do jednego pasa ruchu. Dlatego uważam, że należy dokonać zwięzienia ulicy Obozowej do jednego pasa ruchu z możliwością poszerzenia do dwóch pasów przy skrzyżowaniach aby mieć oddzielny pas do skrętów w lewo. Na tyle długie aby spokojnie mieściło się parę samochodów - nie jestem specjalistą trudno mi podać dokładną liczbę.</p> <p>Stworzenie jednego pasa ruchu na ulicy Obozowej z wydzielonymi pasami do skrętu w lewo na wszystkich skrzyżowaniach.</p> <p>3. Jestem zagorzałym rowerzystą ale jako posiadacz również 4 kółek, nieraz doświadczam problem związany ze znalezieniem miejsca parkingowego. Na planie trudno dokładnie ocenić ile miejsc zniknie, ale sądząc po ilości słupków które mają stanąć po północnej stronie ulicy Obozowej, zniknie ich całkiem sporo. Łatwo jest likwidować miejsca nie oferując nic w zamian. Czy ktoś analizował co się stanie z tymi samochodami, które utracą miejsca parkingowe ? Pewnie przeniosą się na okoliczne osiedlowe uliczki - co przyczyni się do lekkiego paraliżu. Podobnie będzie się miała sytuacja podczas trwania remontu ulicy Obozowej.</p> <p>Jestem za tym aby zostawić aktualną liczbę miejsc parkingowych na ulicy Obozowej a nawet w miarę możliwości zwiększyć.</p> <p>4. Likwidacja niektórych lewoskrętów także jest dość kontrowersyjnym pomysłem. Nie za bardzo rozumiem czemu ma to służyć. Jeżeli tylko usprawnieniu przejazdu tramwajów to są inne rozwiązania, które mogą pomóc (o nich trochę później). Uważam, że na wszystkich skrzyżowaniach (z Magistracką, Deotymy, Ciołka) należy zachować możliwość skrętu w lewo. Rozwiązaniem jest wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na każdym z tych skrzyżowań z wprowadzeniem światła kierunkowych odpowiednio ustawionych z sygnalizacją świetlną tramwajów, które powinny mieć zdecydowane pierwszeństwo jazdy. Można tutaj również przeprowadzić analizę czy lepiej jest usytuować przystanki tramwajowe przed czy za skrzyżowaniami.</p> <p>Dodatkowo likwidacja lewoskrętów, według propozycji zmian organizacji ruchu drogowego, doprowadziłoby do zwiększenia ruchu na równoległych ulicach (zwłaszcza na Ożarowskiej i Bolecha), co przy zmniejszonej liczbie miejsc parkingowych na Obozowej mogłoby doprowadzić do paraliżu tych uliczek.</p> <p>Zachowanie lewoskrętów na wszystkich skrzyżowaniach z jednoczesnym wprowadzeniem na nich sygnalizacji świetlnej z dodatkowymi/oddzielnymi światłami do skrętu w lewo. Tramwaj ma mieć bezwarunkowe pierwszeństwo jazdy.</p> <p>5. Sprawa której nie podlega żadnej dyskusji do modernizacji przystanków tramwajowych aby wszystkie miały wysepki dla pasażerów. Oznacza to zwięzienie w tych miejscach jezdni co sugeruje, że ze względu na pasy do skrętu w lewo, ich umiejscowienie za skrzyżowaniami.</p> <p>Wysepki dla pasażerów na wszystkich przystankach. Przystanki zlokalizowane za skrzyżowaniami.</p> <p>6. Brak zgody na ujednolicenie kierunku jazdy na ulicy Ożarowskiej od ulicy Ciołka do Magistrackiej. Musi tu zostać zmiana kierunków jazdy na tej ulicy. Zmiana kierunku jazdy na jeden kierunek na całej długości ulicy Ożarowskiej spowodowałaby próby objazdu ulicy Obozowej co zdecydowanie zwiększyłoby ruch na tej ulicy - przy której znajduje się szkoła i przedszkole.</p> <p>Brak zgody na jakiegokolwiek zmiany kierunków jazdy na ulicy Ożarowskiej.</p> <p>7. Jako zagorzały rowerzysta bardzo mnie cieszy, że przy remontach dróg powstają nowe ścieżki rowerowe. Ale prowadzenie ścieżki na ulicy Obozowej nie jest w żaden sposób uzasadnione. Zdecydowanie lepiej jest poprowadzić tą ścieżkę wzdłuż lasku na Kole (ulica Bolecha). Jest tam zdecydowanie mniejszy ruch niż na Obozowej co zdecydowanie zwiększa bezpieczeństwo poruszania się rowerzystów jak i pieszych. Poza tym ścieżka na Obozowej będzie ścieżka znikąd donikąd. Z jednej strony ograniczona wiaduktem kolejowym, z drugiej wiaduktem drogowym. Dla rowerzystów nie ma tu żadnego zysku. Więc nawet pojawia się pytanie czy w ogóle z tej ścieżki nie zrezygnować.</p>			<p>Ad. 5. Lokalizacja przystanków (peronów) wynika z koncepcji sterowania ruchem, zaś brak możliwości wydzielania lewoskrętów związany brakiem możliwości przestrzennych - szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wynosi 25 m.</p> <p>Ad. 6. Na ul. Ożarowskiej nie będzie dokonywana zmiana kierunku ruchu.</p> <p>Ad. 7. W ulicy Obozowej zostanie wytyczony w jezdni pas ruchu dla rowerów, a nie ścieżka dla rowerów. Wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów nie wiąże się z ograniczeniem liczby miejsc parkingowych. Wydzielenia pasów dla rowerów w ciągu ul. Obozowej stanowi element Programu rozwoju tras rowerowych przygotowanego przez ZTM:</p> <p>http://rowery.um.warszawa.pl/strategie-i-plany. Pasy w ul. Obozowej będą połączone z istniejącą infrastrukturą w ciągu ul. Deotymy i al. Prymasa Tysiąclecia. W ramach działań przewidzianych w w/w Programie, infrastruktura rowerowa powstanie w ul. Dywizjonu 303 i ul. Radiowej. Wprowadzenie pasów dla rowerów i uspokojenie ruchu będzie sprzyjać zwiększeniu ruchu rowerów na Kole i w ul. Obozowej.</p> <p>Ad. 8. Na skrzyżowaniu Obozowa/Magistracka zostanie wyznaczony pełen komplet przejść dla pieszych.</p> <p>Ad. 9. Realizacja ronda na skrzyżowaniu Obozowa/Ciołka nie jest możliwa ze względów terenowych - brak miejsca. Na skrzyżowaniu będzie funkcjonować sygnalizacja świetlna.</p> <p>Ad. 10. Ze względu na bezpieczeństwo, najlepszym rozwiązaniem jest wyznaczenie peronów przystankowych - umożliwi to bezpieczną wymianę pasażerską i wygodne korzystanie z tramwajów przez seniorów i osoby o ograniczonej mobilności.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			<p>Rezygnacja ze ścieżki rowerowej na ulicy Obozowej pozwala na wydzielenie na wszystkich skrzyżowaniach pasów do skrętu w lewo. Zwiększa się też ilość miejsc parkingowych oraz zwiększa się bezpieczeństwo ruchu - brak kolizji rowerów z samochodami wyjeżdżającymi z miejsc parkingowych, czy też pieszymi.</p> <p>Szkoda również, że w czasie budowy drogi S8 nie zostało uwzględnione poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Ks. Janusza i przez wiadukt nad trasą S8 i potem dalej wzdłuż ulicy Ks. Bolesława na Bemowo.</p> <p>Przeniesienie ścieżki rowerowej na ulicę Bolecha/lub do lasku na Kole. Doprowadzenie ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż ulicy Deotymy do ulicy Bolecha.</p> <p>8. Zaskakujący jest brak przejścia przez ulicę Obozową po wschodniej stronie skrzyżowania z Magistracką. Tak samo kontrowersyjna jest likwidacja przystanku tramwajowego w tym miejscu. Jest to argumentowane niewielką odległością od przystanku przy Al. Prymasa Tysiąclecia. Wbrew pozorom ta odległość wcale nie jest taka mała. Zwłaszcza dla osób starszych.</p> <p>Zachowanie przystanku tramwajowego i przejścia dla pieszych (po wschodniej stronie) na skrzyżowaniu Obozowej z Magistracką.</p> <p>9. Mało przyjemnym skrzyżowaniem jest skrzyżowanie ulicy Obozowej z E.Ciołka i Dalibora. Myślę że to właśnie w tym miejscu powinno powstać rondo niż przy skrzyżowaniu z Ks. Janusza.</p> <p>Budowa ronda na skrzyżowaniu ulicy Obozowej z E.Ciołka i Dalibora.</p> <p>10. Jako, że przez całe zamieszanie związane z przebudową ulicy Obozowej nie wiadomo do końca czy przebudowa zacznie się w przewidywanym terminie a wystarczy parę drobnych, szybkich i w miarę tanich działań aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego (zwłaszcza pieszych) na ulicy Obozowej i Młynarskiej. Tam znajdują się cztery przystanki (Dalibora, Deotymy, Długosza i Magistracka) na których pasażerowie wysiadają z tramwajów na jezdnie, często wprost pod jadący samochód. Co prawda przy przystanku Deotymy jest sygnalizacja świetlna która diametralnie zwiększa bezpieczeństwo - choć nadal sporo kierowców ignoruje sygnalizację świetlną. Nie wiem dlaczego jedyne co się słyszy na temat tych świateł to to, że spowalniają ruch tramwajów. Może i tak ale chyba jest ważniejsze bezpieczeństwo pasażerów niż szybkość jazdy tramwajów.</p> <p>Żeby rozwiązać problem przede wszystkim pozostałych przystanków wystarczyłoby, według mnie, zbudować progi zwalniające tuż przed i tuż za przystankiem tramwajowym. Po drugie wprowadzenie bardziej widocznego dla kierowców oznakowania pionowego informującego o przystanku. Oznakowania poziome są mało widoczne - zwłaszcza nocą. Tutaj można się zastanowić nad możliwością wprowadzenia zupełnie nowego rodzaju oznakowania - zmiana ustawowa.</p> <p>I ten punkt można zrealizować od razu nie czekając na rozpoczęcie przebudowy ulicy Obozowej !</p>			
20	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Na wstępie chciałbym wyrazić poparcie dla jak najszybszej przebudowy trasy tramwajowej na ul. Obozowej, w tym dla najważniejszych założeń inwestycji, niezbędnych dla zwiększenia atrakcyjności komunikacji tramwajowej, takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - skrócenie czasu przejazdu tramwajów poprzez wprowadzenie priorytetów na skrzyżowaniach i zmniejszenie liczby przystanków - poprawa bezpieczeństwa i komfortu pasażerów korzystających z przystanków poprzez budowę peronów <p>Realizacja inwestycji do końca 2015r. jest istotna ze względu na wykorzystanie przyznanego dofinansowania z funduszy UE, jak również ze względu na planowaną w kolejnych latach budowę II linii metra, która spowoduje utrudnienia w ruchu na ul. Górczewskiej. W tym kontekście usprawnienie ruchu tramwajów na ul. Obozowej jest niezbędne, by mogły one przejąć część podróży odbywanych obecnie autobusami lub samochodami ul. Górczewską. W obecnym stanie praktycznie niemożliwe jest zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów na ul. Obozowej.</p> <p>Ponadto uważam za korzystne zaproponowane w projektach stałej organizacji ruchu wydzielenie pasów rowerowych oraz uporządkowanie zasad parkowania wzdłuż ul. Obozowej. Rozwiązania te przyczynią się do poprawy warunków ruchu rowerowego i pieszego.</p> <p>W kwestii przedstawionych trzech wersji organizacji ruchu - za najlepszą uważam wersję 3, zakładającą możliwość skrętu z ul. Obozowej w ul. Magistracką oraz zmianę kierunku ruchu na ul. Bolecha na odcinku między ul. Długomiła a ul. Dahlberga. W mojej opinii rozwiązanie to w największym stopniu ograniczy ruch na ulicach lokalnych i nie spowoduje jednocześnie znacznego wydłużenia dojazdu do nich.</p>	Uwzględniona		Rozwiązanie przyjęte do realizacji stanowi modyfikację wariantu 3 uwzględniającą postulaty poprawy ruchu pieszego, rowerowego oraz ochrony ulic lokalnych przed ruchem niezwiązanym z Kołem.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
21	Mieszkaniec/mieszkanca	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Jako osobie zamieszkałej przy ul. Obozowej, odczuwającej na co dzień skutki fatalnego stanu infrastruktury transportowej tej ulicy (bardzo głośny ruch tramwajów, niebezpieczne warunki poruszania się na rowerze), bardzo zależy mi na jak najszybszej realizacji projektu. W szczególności zależy mi na wytyczeniu pasów dla rowerów, zwięźeniu pasa ruchu dla samochodów, wytyczeniu pełnowymiarowych peronów przystankowych oraz stworzeniu trawiastego, wyciszzonego torowiska (jako że moje okna wychodzą na torowisko, byłoby to bardzo przyjemne dla oka rozwiązanie).</p> <p>W mojej ocenie najlepszym rozwiązaniem w zakresie organizacji ruchu na ul. Obozowej jest wersja 1, czyli brak lewoskrętów dla samochodów w ulice Magistracką i Deotymy (do rozważenia wprowadzenie lewoskrętów dla rowerów - zajmują mniej miejsca) i likwidacja przystanku na Magistrackiej. Jednocześnie sądzę, że warto zapewnić w tej wersji, aby ulice Bolecha i Ożarowska nie stały się ulicami, którymi można będzie wygodnie omijać ul. Obozową. W tym celu, sądzę, że warto wprowadzić tam:</p> <p>a) strefy zamieszkania, a nie jedynie ograniczenie prędkości do 30km/h jak ma to miejsce obecnie; b) naprzemienne parkowanie lub inną formę esowania toru jazdy, która zniechęci do korzystania z nich przez ruch tranzytowy; c) zakaz skrętu w lewo z ul. Bolecha w ul. Dalibora (ewentualnie uniemożliwienie tego poprzez zrobienie w tym miejscu jednego pasa ruchu), co wymusi zrobienie swoistej pętli ulicą Dobrogniewa w celu wjechania na ul. Obozową.</p> <p>Jednocześnie chciałbym odnieść się do całego projektu, który został zaprezentowany podczas konsultacji. Poniżej moje główne postulaty:</p> <p>1) Zwięźenie pasa ruchu dla samochodów. Proponowana szerokość 3,5 m jest bardziej odpowiednia dla dróg ekspresowych niż dla ul. Obozowej, na której, wedle zapewnień inwestora, planowane jest uspokojenie ruchu. Zwięźenie pasa ruchu jest tym bardziej uzasadnione, że Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430) regulujące szerokość pasów w tabeli w par. 15 podaje szerokości pasów w zależności od klasy drogi. Dla klasy Z (zbiorczej), w terenie zabudowanym przewidziano 3,50-2,75 m, przy czym niższe wartości (3,25-2,75 m) opatrzone w przypis stosuje się przy uspokajaniu ruchu.</p> <p>Uważam, że obecnie zaproponowana szerokość pasa ruchu będzie w dalszym ciągu zachęcała kierowców do rozwijania nadmiernej prędkości, co nie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Żeby umożliwić w dalszym ciągu przejazd samochodów o większych gabarytach, należałoby w tym przypadku poszerzyć pas rowerowy. W mojej ocenie nie jest argumentem za tak szerokim pasem, to że kierowcy autobusów zgłaszali zastrzeżenia w tym zakresie, gdyż oni też często nie stosują się do ograniczeń prędkości, stąd prawdopodobnie obawa o ewentualne zahaczenie o rowerzystę. Jeśli pas będzie odpowiednio węższy wymusi to większą czujność również ze strony kierowców autobusów.</p> <p>Zwięźenie pasa ruchu dla samochodów jest o tyle istotne, że wbrew rekomendacjom Koncepcji programowo-przestrzennej zrezygnowano z wyniesionych tarcz skrzyżowań, co miało wpłynąć na uspokojenie ruchu. Wobec tego niezbędnym jest wprowadzenie innych rozwiązań zapewniających uspokojenie ruchu (sama sygnalizacja świetlna to, w mojej ocenie za mało).</p> <p>2) Wytyczenie obustronnych pasów dla rowerów na odcinku od al. Prymasa Tysiąclecia do pętli Młynów. W zaprezentowanym obecnie projekcie nie przewidziano pasów dla rowerów na tym odcinku, natomiast przewidziano w niektórych miejscach dwa pasy ruchu dla samochodów o łącznej szerokości 7 m (w nieznanej perspektywie czasowej przewidziano jedynie drogę dla rowerów w północnej części ul. Obozowej). Zgodnie z przywołanym Rozporządzeniem minimalna szerokość pasa ruchu dla samochodów wynosi 2,75 m. Tym samym gdyby stworzyć dwa pasy ruchu o szerokości 2,75 m (łącznie 5,5 m), co dodatkowo przyczyniłoby się do uspokojenia ruchu (szczególnie istotne, gdyż na odcinku tym jest stosunkowo długa prosta), możliwe byłoby wygospodarowanie dodatkowego 1,5 m szerokości jezdni, która mogłaby zostać przeznaczona na pas dla rowerów. Wytyczenie pasów ruchu pozwoli już teraz na kompleksowe uzupełnienie istniejącej infrastruktury rowerowej w tym rejonie.</p>	Częściowo uwzględniona	nieuwzględniona	<p>W celu ochrony ulic lokalnych przed ruchem niezwiązanym z Kółem, utrzymano obecną organizację ruchu na ul. Ożarowskiej - przeciwstawne kierunki ruchu do ul. Deotymy, zaś na ul. Bolecha odwrócono kierunek ruchu na całej długości. Organizacja parkowania na ul. Ożarowskiej zostanie przeanalizowana przy opracowywaniu szczegółowego projektu organizacji ruchu. Wymaganie pasa ruchu o szerokości 3,5 m zostało postawione przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy i ZTM, również ze względu na możliwość przejazdu pojazdów ratunkowych.</p> <p>Sygnalizacja świetlna zostanie skoordynowana tak, aby zniechęcić do przekraczania prędkości. Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Zasady detekcji pieszych zostaną przeanalizowane na etapie sporządzania projektu. Przewidujemy krótkie cykle (90 sec.) w celu szybkiej obsługi pieszych.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			3) Rezygnacja z montowania przycisków służących do detekcji pieszy. Na spotkaniu zapowiedziano instalację takich przycisków, co moim zdaniem jest jawnym przejawem dyskryminacji pieszych na rzecz innych uczestników ruchu. Rozwiązanie takie jest niewygodne (szczególnie dla osób starszych i niepełnosprawnych), bo trzeba każdorazowo podejść do takiego przycisku. Rozwiązanie to często wywołuje irytację pieszych ze względu na wadliwe działanie i brak wpływu na przyspieszenie cyklu zmiany świateł, co dodatkowo może prowadzić to wkraczania na jezdnię na czerwonym świetle. Ponadto w sposób niepotrzebny podraża to samą inwestycję, a także późniejsze koszty eksploatacji. Zamiast przycisków należy wprowadzić automatyczną detekcję lub ewentualnie informację świetlną o czasie, który upłynie do zmiany cyklu. Mam nadzieję, że uwzględnicie Państwo moje uwagi w projekcie przebudowy ul. Obozowej, gdyż sądzę, że wpłyną one pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa i jakości przestrzeni miejskiej w tym rejonie.			
22	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Chciałabym poprzeć realizację wersji 1 - projektanta spośród zaproponowanych wariantów. Jednocześnie chciałabym, aby wprowadzono rozwiązanie w większym stopniu uspokajające ruch na Obozowej, a także ograniczające ruch na bocznych ulicach, aby nie były dostępne dla ruchu tranzytowego. Chciałabym również wytyczenia obustronnych pasów rowerowych na odcinku od wiaduktu kolejowego do pętli Młynów.	Uwzględniona		Rozwiązanie przyjęte do realizacji stanowi modyfikację wariantu 3 uwzględniającą postulaty poprawy ruchu pieszego, rowerowego oraz ochrony ulic lokalnych przed ruchem niezwiązanym z Kołem. Na ul. Bolecha i ul. Ożarówskiej zostanie prowadzone ograniczenie prędkości do 30 km/h oraz zastosowane dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość. Dodatkowo zostanie odwrócony kierunek ruchu na całej długości ul. Bolecha. Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
23	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	W konsultacjach w sprawie przyszłego wyglądu ulicy Obozowej chciałam poprzeć 1 wariant przebudowy. Jestem mieszkanką Żoliborza, ale mój ojciec mieszka na ulicy Obozowej, w związku z tym często jeżdżę tą ulicą tramwajem lub rowerem. Obecny stan Obozowej - brak wysp przystankowych i nieformalne dwa pasy na jezdni jest niebezpieczny dla pieszych i rowerzystów. Pas samochodowy należy zwęzić, wybudować przystanek tramwajowy i wytyczyć pasy rowerowe (które są rozwiązaniem znacznie bezpieczniejszym niż prowadzone na chodniku drogi dla rowerów). Dla pieszych należy wyznaczyć 4 zebry otaczające skrzyżowanie (wypowiadam się przeciw drugiemu wariantowi). Tramwaje powinny móc jeździć możliwie szybko. Do tych priorytetów należy dostosować ruch samochodowy.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów.
24	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Chciałem wyrazić swoje poparcie dla zrobienia pasów rowerowych na Obozowej i uprzywilejowania tramwaju. Bardzo często jeżdżę w tamtą stronę. Wszystkimi środkami transportu (rower, samochód, tramwaj). Pomysł uspokojenia ruchu samochodowego jest bardzo dobry. Obecna sytuacja stwarza olbrzymie zagrożenie dla osób najsłabszych w ruchu ulicznym. Wielokrotnie bałem się wyjść z tramwaju aby nie potrafił mnie jakiś szaleniaczek. Jako kierowca jadąc tamtędy obrażałem się na ludzi którzy stwarzają zagrożenie i na jednopasmowej jezdni tworzą dwa pasy (nielegalnie). Tam powinny być jeden pas aby kierowcy nie próbowali cwaniakować i jechali spokojnie jeden za drugim. Moim zdaniem nie powinno być lewoskrętu w Magistrałce, bo samochody będą blokowały tramwaje, będą też stwarzały niebezpieczeństwo dla rowerzystów jadących po pasach rowerowych (przy Magistrałce) oraz będą niebezpieczne dla pieszych przechodzących przez przejście. Dodatkowo wprowadzając sygnalizację świetlną powodujemy, że ulica straci swój pierwotny charakter, ulicy o uspokojonym ruchu. Światła dodatkowo niepotrzebnie podwyższają koszt całej inwestycji. Jestem za jak najszybszą realizacją wariantu w którym będziemy chronili pieszych i rowerzystów.	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Odnosząc się do kwestii lewoskrętu w ul. Magistrałce - będzie on obsługiwany na wydzielonej fазie, dzięki czemu będzie się odbywał bezkolizyjnie względem strumieni kolizyjnych, w tym przejścia dla pieszych i rowerzystów.
25	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Jako osoba dość regularnie jeżdżąca ulicą Obozową, chciałabym wyrazić moje gorące poparcie dla projektu zmian na tej ulicy - remontu torowiska tramwajowego, budowy platform przystanków tramwajowych, by nie trzeba było wysiadać z tramwajów na jezdni i by przystanki były bardziej przyjazne osobom z niepełnosprawnością, wyznaczenia pasów rowerowych w jezdni oraz budowy ronda na Kole. Moim zdaniem obecny projekt Tramwajów Warszawskich jest rozsądnym kompromisem, który powinien trafić do realizacji bez znaczących zmian, a zwłaszcza bez likwidacji któregośkolwiek z przejść dla pieszych przez ulicę, poszerzenia jezdni lub wydzielania na niej kolejnych pasów dla aut. Jeżeli mieszkańcy okolicznych uliczek obawiają się "rozłania się" ruchu z Obozowej na inne okoliczne uliczki, można zaproponować im w ramach "zadośćuczynienia" uspokojenie ruchu na nich, zamianę skrzyżowań na równorzędne, rozcięcie relacji przez odpowiednie manewrowanie kierunkiem ruchu na poszczególnych ulicach lub fizycznym ich przegrodzeniem oraz wytyczenie tam strefy Tempo 30 - doświadczenia pokazują, że rozwiązania takie skutecznie wypychają ruch tranzytowy z ulic, którymi nie powinien się odbywać.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Trasy wytyczone ul. Ożarowska i ul. Bolecha przeznaczone są dla ruchu lokalnego związanego z Kołem. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
26	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Aby być konkretnym wyrażę swoje zdanie w punktach: 1. Zdecydowanie popieram zrobienie kompletu (4) przejść na skrzyżowaniu Obozowej z innymi ulicami. 2. Punkt wynika poniekąd z punktu pierwszego: zdecydowanie nie popieram pasów do skrętu w lewo, które powodują likwidację niektórych przejść dla pieszych. 3. Zdecydowanie jestem zadowolony z polepszenia jakości podróży tramwajem poprzez zmniejszenie czasu przejazdu oraz, co ważniejsze, utworzenie peronów przystankowych. 4. Chciałbym postulować przedłużenie i kontynuację pasa rowerowego w stronę ulicy Młynarskiej, byłoby to wskazane z punktu widzenia integralności komunikacji rowerowej w mieście.	Uwzględniona		Ad. 1. Uwaga uwzględniona Ad. 2. Przejścia dla pieszych zostaną zachowane przy wprowadzeniu w wybranych relacjach pasów do skrętu w lewo. Ad. 3. Uwaga uwzględniona Ad. 4. Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
			5. Bardzo pochwalę sposób zakończenia pasa rowerowego przed rondem oraz ogólne uspokojenie ruchu w tym rejonie. 6. Zdecydowanie popieram propozycję jednego z mieszkańców dotyczącą zamknięcia ulicy Dalibora przy skrzyżowaniu z Obozową. 7. Zdecydowanie popieram ideę modernizacji wszystkich instalacji podziemnych i nie daję wiary radnym w to, że jednak tych zmian nie będzie. 8. Popieram pomysł wycieszonego trawiastego torowiska i nie uważam, żeby było potrzebne jego wybetonowanie, pas rowerowy zapewnia wystarczająco dużo miejsca na przejazd służb w sytuacji awaryjnej. 9. Na koniec zdecydowanie sprzeciwiam się powstaniu tam więcej niż jednego pasa ruchu dla samochodów.			Ad. 5. Uwaga uwzględniona Ad. 6. Uwaga częściowo uwzględniona - w ramach zmiany organizacji ruchu na ul. Bolecha zostanie "utrudniona" możliwość objazdu ul. Obozowej przez ul. Dalibora. Zamknięcie wlotu nie jest możliwe ze względu na pełnienie przez ul. Dalibora funkcji drogi pożarowej do przyległych nieruchomości. Ad. 7. Uwaga uwzględniona - wymiana infrastruktury technicznej zgodnie z warunkami gestorów sieci. Ad. 8. Uwaga uwzględniona: zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Ad. 9. Uwaga uwzględniona
27	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Szanowni Państwo, Najkorzystniejsza wydaje mi się wersja projektanta (wariant I). Najistotniejszy jest szybki ruch tramwajów i ograniczenie liczby pasów ruchu.	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów.
28	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Uważam za skandal i dyskryminację, że nie przedstawiono schematów dla pieszych i rowerów równie przejrzystych, co schematy dla samochodów. Zwracam uwagę, że kierowcy samochodów są mniejszością uczestników ruchu a strategia transportowa Warszawy zakłada zmniejszenie ruchu samochodowego. Ponieważ zaprezentowane projekty organizacji ruchu nie są do końca przejrzyste, nie wybieram żadnego wariantu, ale zgłaszam uwagi ogólne, dotyczące europeizacji ulicy: - Proszę ograniczyć liczbę lewoskrętów dla samochodów do niezbędnego minimum, tak by jak najrzadziej mogło dochodzić do blokowania tramwajów. - Proszę wytyczyć na każdej jezdni jednego pasa dla samochodów i jednego dla rowerów, odseparowanych fizycznie, tak by uniemożliwić porzucenie samochodu na pasie dla rowerów. - Proszę wytyczyć przejścia dla pieszych tak często, jak zezwala na to klasa drogi, ze szczególnym uwzględnieniem wejść na przystanki tramwajowe z obu końców peronów. - Proszę wdrożyć bezwzględny priorytet dla tramwajów, tak by nie zatrzymywały się one poza przystankami a na przystankach nie stały dłużej, niż to niezbędne do wymiany pasażerów. - Proszę zastosować pasy ruchu dla samochodów o szerokości nie większej niż 2,75 m a w rejonie przystanków tramwajowych także esowanie pasa, uniemożliwiające jazdę szybszą niż 50 km/h.	Uwzględniona		Ad. 1. Informacje zostały uzupełnione w prezentacji opublikowanej na stronie internetowej. Ad. 2. Wyznaczone lewoskręty na skrzyżowaniu z ul. Ciołaka i z ul. Magistrałką będą obsługiwane na wydzielonych faszach dzięki czemu nie będzie dochodziło do blokowania torowiska. Ad. 3. Uwaga częściowo uwzględniona: pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Fizyczna separacja nie jest możliwa ze względu na wyznaczenie miejsc postojowych przy krawędzi ulicy. Ad. 4. Uwaga uwzględniona: wszystkie dotychczas funkcjonujące przejścia dla pieszych zostaną zachowane, zostanie wytyczony nowy przebieg dla pieszych przez ul. Obozową na wysokości bazaru. Do przystanków Wawrzyszewska, Majakowskiego i Dalibora zostaną wykonane obustronne dojścia dla pieszych. Ad. 5. Uwaga uwzględniona: zostanie zastosowany priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Ad. 6. Uwaga częściowo uwzględniona: geometria drogi przewiduje uspokojenie ruchu. Brak możliwości zawężenia pasa ruchu dla samochodów do 2,75 m ze względu na opinie ZTM i Inżyniera Ruchu.
29	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Zdecydowanie popieram rozwiązanie zaproponowane w Wariancie I (projektanta) - najważniejsze, żeby udało się utrzymać płynny ruch tramwajowy i koniecznie przejście dla pieszych po każdej stronie skrzyżowania Obozowa/Magistrałka.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów.
30	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Chcę przede wszystkim podziękować za przygotowanie wspaniałego projektu przebudowy Obozowej, który jest cywilizacyjną szansą dla poddzielniczy Kolo. Daje on szansę odwrócenia negatywnych tendencji tworzenia się slumsów w tym rejonie, ucieczki ludzi młodych i niezrozumiałemu faworyzowaniu ruchu samochodów osobowych. Dzięki zawężeniu pasa ruchu do przepisowej szerokości, wybudowaniu wygodnych chodników i bezpiecznych peronów przystankowych zwiększy się atrakcyjność dzielnicy, bezpieczeństwo pieszych, uspokoi się ruch samochodowy w końcu - co najważniejsze - zwiększy się komfort życia mieszkańców i wzrośnie wartość nieruchomości. Miłym dodatkiem będzie też pas rowerowy, który będzie mógł pełnić rolę łącznika pomiędzy Bemowem a Śródmieściem. Trawiaste torowisko, dzięki któremu możliwe będzie wycieszenie tramwajów ma dla mnie w tym kontekście podstawowe znaczenie.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Uwaga uwzględniona: zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			<p>Chcę przy tym podkreślić, że jestem przeciwnikiem wszystkich krzykaczy (szczególnie z Rady Dzielnicy Wola), którzy próbują storpedować projekt Tramwajów Warszawskich argumentując, że owe działania są skierowane przeciwko mieszkańcom. Otóż w moim przekonaniu porzucenie tego projektu będzie wyrazem lekceważenia potrzeb mieszkańców, ich bezpieczeństwa i nieposzanowaniem nieruchomości w rejonie ulicy Obozowej. Porzucenie tego projektu będzie też wyrazem niegospodarności władz miasta, które lekceważąc, zrezygnują z kilkudziesięciu milionów złotych wsparcia z UE. Zdaję sobie sprawę z tego, że w ramach dotacji unijnej z Obozową splete są również inwestycje w rejonie Hali Mirowskiej, gdzie poszerzenie peronów przystankowych jest sprawą życia i śmierci korzystających z nich pasażerów. Miasto nie może sobie pozwolić na przepadek dotacji i niezrealizowanie inwestycji w ul. Obozowej i Jana Pawła II.</p> <p>Z trzech zaproponowanych przez Państwa wariantów najbardziej odpowiada mi wariant 1, pozbawiony skrętu w Magistracką. Niedopuszczalnym naruszeniem praw pieszych jest skasowanie jednego z przejść przez Obozową na rzecz samochodowego lewoskrętu w Magistracką. W okresie budowy 2 linii metra sytuacje w których wygoda i bezpieczeństwo pieszych były gwałcone (zle pojmowaną przepustowością ruchu samochodowego (Świętokrzyska/Marszałkowska/Nowy Świat, rondo Daszyńskiego) były nagminne. Nie mogę zatem zaakceptować rozwiązania trwałe naruszającego prawa pieszych. Należy w końcu zrezygnować z uprzywilejowania samochodów kosztem pieszych - jest to rozwiązanie korzystne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego - także, paradoksalnie, dla kierowców. Poza tym sytuacja drogowa na Magistrackiej związana z nielegalnym parkowaniem samochodów na chodnikach powoduje niedogodności z dojeźdem do urzędu pocztowego, szkoły na Ożarowskiej czy przychodni zdrowia. Nie należy wpuszczać dodatkowych samochodów w Magistracką bez wcześniejszego wyrzucenia ich z chodników i rejonów skrzyżowań na Kole.</p> <p>Będąc nieodłącznym elementem inwestycji TW przyspieszenie ruchu tramwajowego w ciągu ul. Obozowej winno być podstawowym elementem strategii transportowej miasta na okoliczność budowy metra na Górczewskiej. Bemowo w związku z zamknięciem podstawowego dojazdu dla samochodów osobowych powinno przesiąć się do tramwajów jadących nowym torowiskiem na ul. Powstańców Śląskich i na nowej Obozowej właśnie. W moim przekonaniu nie ma innej alternatywy na czas budowy metra jak przedstawienie mieszkańcom Bemowa atrakcyjnej oferty komunikacyjnej w postaci szybkich i komfortowych tramwajów. Bemowo powinno jeździć Obozową tramwajami a nie samochodami osobowymi. Przy tej okazji apeluję o przygotowanie jakiejś formy ograniczeń związanych z wykorzystywaniem Obozowej do tranzytu na Bemowo w związku z budową metra na Górczewskiej.</p> <p>W ramach wariantu 1 proponuję dodatkowe rozwiązanie w postaci zamknięcia wylotu ul. Dalibora w Obozową. Uniemożliwi to samochodom jadącym w kierunku Bemowa korzystanie z ul. Bolecha jako objazdu ewentualnego korka i skanalizuje ruch na uspokojonej Obozowej (mieszkańcy Bolecha uzyskają postulowany przez siebie osiedlowy charakter swojej ulicy, która w obecnym układzie pełni rolę objazdu korka na Obozowej).</p> <p>W konsekwencji w ciągu kilku miesięcy po oddaniu inwestycji ruch tranzytowy na Bemowo zmniejszy się ze względu na nieatrakcyjność takiego rozwiązania (na Bemowo jest teraz 7 pasów (sic!) nie licząc S8 - Wolska i Kasprzaka, Górczewska i Obozowa). Z kolei jeśli ruch ten zwiększy się w związku z zamknięciem Górczewskiej w 2016 r. będzie bezpieczniej i spokojniej niż gdybyśmy zostawili obecny układ drogowy w tym rejonie (tzn. przejezdna Bolecha i de facto dwupasowa Obozowa). Niedomagania tej organizacji ruchu dobitnie pokazało ostatnie zżęwienie Radiowej i pojawiające się przy tym korki na Obozowej i rozjeżdżanie uliczek osiedlowych, co wywołało taki protest mieszkańców na konsultacjach 4.11.2014 r. Korki na Obozowej pojawiły się nie dlatego, że ulica Radiowa była wązka (wszakże na dojeździe mamy 1 pas na Młynarskiej, Płockiej, czy wiadukcie na Dywizjonu 303) ale w związku z tym, że Bemowo nie mogło jeździć tramwajami!</p> <p>Dodatkowo układ organizacji ruchu powinien wprowadzić na ulicy Magistrackiej ruch jednokierunkowy (na północ) a na ulicach Magistrackiej, Ożarowskiej, Dahlberga, Dalibora parkowanie równoległe do pasa ruchu po jednej wyznaczonej stronie najlepiej naprzemiennie - w ten sposób uspokaja się ruch na zachodzie. Powinna być tam wprowadzona strefa piesza z umożliwieniem pieszym przechodzenia przez ulicę w dowolnym miejscu. Obecnie parkowanie na chodniku na Ożarowskiej (po południowej stronie) uniemożliwia korzystanie z chodnika pieszym, podobna sytuacja jest na Bolecha i Magistrackiej. Akceptowanie łamania prawa przez kierowców przez służby miejskie poprzez realizację zachęcających do tego rozwiązań rzutuje negatywnie na jakość życia publicznego i obniża zaufanie obywateli do państwa. Miasto powinno mieć na uwadze również rychłe dopuszczenie rowerów do jazdy pod prąd na ulicach jednokierunkowych, które to rozwiązanie będzie zapewne dotyczyło ul. Ożarowskiej.</p>			

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			<p>Nieodłącznym elementem przebudowy Obozowej powinno być skonsumowanie dwóch pasów ruchu (w obecnym układzie jest 2x2) pomiędzy Wawrzyszewska/Radziwie a Płocką na rzecz umożliwienia parkowania równoległego. Jest bezmyślną nieodpowiedzialnością utrzymanie czterech pasów ruchu na tym odcinku w przypadku gdy wloty i wyloty Obozowej są w układzie 2x1 (Płocka, Młynarka, wiadukt kolejowy na Prymasa i Dywizjonu 303, Księcia Janusza).</p> <p>Miasto powinno być konsekwentne w tym względzie. Utrzymanie dwóch pasów ruchu w każdym kierunku spowoduje, że samochody w dalszym ciągu będą parkowały nielegalnie na chodnikach (SM nie radzi sobie z tym problemem) a przepustowość aż czterech pasów będzie niewykorzystana, co nigdy się nie zmieni. Przy okazji układ 2x2 przyczynia się do łamania dopuszczalnej prędkości przez samochody. Utrzymanie 2x2 będzie zatem nie tylko marnowaniem przestrzeni, lekceważeniem potrzeb kierowców ale także narażaniem życia pieszych. Przy okazji takie rozwiązanie może być przedstawione jako powetowanie kierowcom utraty nielegalnych miejsc postojowych w ciągu Obozowej na Kole (co jest elementem projektu przebudowy ulicy). Dobrym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie na Kole strefy płatnego parkowania.</p> <p>Moim głównym zarzutem wobec projektu jest utrzymanie na Obozowej szerokości pasa ruchu 3,5 m. Jest to szerokość zbyt duża jak na potrzeby jeżdżących tam samochodów osobowych i niewielu autobusów. 3,1 lub 3,2 m byłoby w zupełności wystarczające. Przy okazji więcej miejsca zostałoby na pas rowerowy, który będzie przecież służył również za „pas życia” dla pojazdów uprzywilejowanych, co jest jednym z najczęściej podnoszonych argumentów przeciwników projektu TW.</p> <p>Moim ostatnim postulatem do władz miasta jest prośba o przeprowadzenie remontu podwórka przy bloku Obozowa 95, gdzie obecnie mieszkam. Obecna nawierzchnia ma kilkadziesiąt lat i jest zupełnie zużyta. Podwórko służy do niechlujnego parkowania samochodów. Nie ma właściwie działającej instalacji burzowej. Dobrze by było przy okazji rewolucyjnych zmian na Obozowej przeprowadzić rewitalizację tego miejsca, wyrzucić część miejsc parkingowych i wytyczyć bezpieczne chodniki dla mieszkańców bloku (którzy teraz muszą przeciskać się pomiędzy - często własnymi - samochodami) oraz zrobić trawniki z wybiegami dla psów.</p> <p>Przy wszystkich skrzyżowaniach ul. Obozowej powinny znaleźć się stojaki rowerowe w formie odwróconego „U”. Przy punktach usługowych i szkołach (Ożarowska, hala Koło, bazar na Kole) miejsc parkingowych dla rowerów powinno być odpowiednio więcej. Mam nadzieję, że w projekcie TW zostaną wyznaczone na to miejsca.</p> <p>Przy okazji tego przydługiego mejla wyrażam moje najszczerze podziękowanie dla p. Łukasza Oleszczuka, którego miałem przyjemność obserwować podczas konsultacji 4.11.2014 r. Wciąż pozostaję pod wrażeniem jego profesjonalizmu i opanowania. Wyrzymał cztery godziny demagogii rozhisterzowanych staruszek i radnych, którzy w furii krzyczyli nawet, że nie chcą na Obozowej chodników i peronów przystankowych, byleby nie ograniczać ruchu samochodowego. Łukasz Oleszczuk do końca zachował zimną krew i każdemu populściu (w tym dużej liczbie nieodpowiedzialnych radnych) odpowiadał na „szanowny Panie”. Z takimi ludźmi jak Łukasz Oleszczuk TW będą mogły wiele dobrego zdziałać w mieście.</p> <p>Z zyczeniami zrealizowania projektu przebudowy Obozowej przez Tramwaje Warszawskie</p>			
31	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałabym poprzeć realizację wersji 1 ruchu lokalnego w rejonie Koła. Bardzo zależy mi na szybkiej realizacji tej inwestycji, zaś sam projekt co do zasady bardzo mi się podoba (szczególnie trawiaste torowisko). Chciałabym jednocześnie aby w większym stopniu uspokojono ruch na Obozowej (obecnie proponowana szerokość pasa ruchu dla samochodów jest nieodpowiednia dla tego celu). Zależy mi również na wytyczeniu obustronnych pasów rowerowych na odcinku od al. Prymasa Tysiąclecia aż do pętli Młynów.</p>	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Uwaga uwzględniona: zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym.
32	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałabym wyrazić poparcie dla wersji I nowej organizacji ruchu na ul. Obozowej. Projekt przygotowany przez Tramwaje Warszawskie jest moim zdaniem bardzo dobry, przyczyni się do poprawy warunków ruchu tramwajów, jak również poprawi bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Blokowanie realizacji tego projektu może przyczynić się do utraty dotacji unijnej na ten cel, dlatego przykre jest, że radni dzielnicy Wola, którzy powinni działać w interesie mieszkańców, działają wbrew nim. Blokowanie realizacji projektu jest w mojej opinii jedynie populizmem obliczonym na zyskanie poparcia w wyborach samorządowych, a ponadto dowodzi braku kompetencji. Dodam, że ul. Obozową znam zarówno z perspektywy kierowcy, pasażera tramwaju, rowerzysty i pieszo, więc zdaję sobie sprawę jak niebezpieczna jest obecna organizacja ruchu i jak bardzo potrzeba tu zmian.</p>	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
33	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Popieram wersję 1 (wersję projektanta) organizacji ruchu lokalnego w rejonie ulicy Obozowej, przy założeniu, że wprowadzone zostaną rozwiązania uniemożliwiające ruch tranzytowy ulicami Bolecha i Ożarowską. Zgłaszam również postulat wytyczenia obustronnych pasów rowerowych na odcinku od wiaduktu kolejowego do pętli Młynów. Chciałbym również, aby położono większy nacisk na uspokojenie ruchu na samej Obozowej poprzez np. węższe pasy ruchu.	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym.
34	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Chciałbym wyrazić opinię na temat przebudowy ul. Obozowej. W moim przekonaniu, najlepszy jest projekt zaproponowany przez Tramwaje Warszawskie (wariant 1). Na tej ulicy powinien być bezwzględny priorytet dla tramwajów, aby były wreszcie szybkim i wygodnym środkiem transportu z Bemowa i dalekiej Woli. Kilka lat temu mieszkałem na Bemowie i pamiętam wyścigi kierowców, żeby zdążyć wyprzedzić tramwaj, nim stanie na przystanku i wyspie się z niego zawartość na ulicę. Wygoda ruchu samochodowego powinna być uwzględniona w dalszej kolejności. Cieszy mnie likwidacja nieformalnych 2 pasów ruchu dla samochodów, co nie zwiększało przepustowości ulicy (wąskie gardło pod Prymasa) a prowadziło do ulicznych wyścigów i wypadków z udziałem pieszych. Mam nadzieję, że tak jak proponujecie Państwo, znajdują się tam pasy dla rowerów i wybudowane zostaną platformy przystankowe. Będziemy mieli dzięki temu modelową miejską ulicę z przyjaznym transportem publicznym a nie hałaśliwą, śmierdzącą i zakorkowany ściek komunikacyjny.	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym.
35	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Wariant drugi i trzeci dyskwalifikuje zwrot "za cenę likwidacji przejścia dla pieszych". Miasto powinno preferować komunikację zbiorową, pieszych i rowerzystów. Jak na załączonym obrazku, powinien być wydzielony osobny pas drogi dla rowerzystów, tramwaje powinny mieć uprzywilejowane światła, a pas dla samochodów powinien być wąski, z wyniesionymi przejściami dla pieszych. Na drogach poza Obozową powinna być strefa 30 km/h, najlepiej z ruchem jednokierunkowym (Bolecha, Ożarowska) Zdecydowanie wariant nr I.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół
36	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Popieram wersję trzecią organizacji ruchu. Proszę zauważyć, że w wersjach pierwszej (ul. Bolecha oraz Ożarowska) i w wersji drugiej (ul. Ożarowska) staną się alternatywnymi ulicami w przypadku korków dla ruchu tranzytowego ul. Obozowej, a są to uliczki o charakterze lokalnym wręcz osiedlowe.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Uwaga uwzględniona: zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
37	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	Piszę w sprawie planowanego remontu torowiska tramwajowego na ulicy Obozowej. Zapoznałam się z trzema wariantami organizacji ruchu i niestety muszę powiedzieć, że choć poprawa będzie znaczna, to żaden z nich nie jest jednak zadowalający. Uważam, że miasto jest dla ludzi - przede wszystkim pieszych, dalej rowerzystów i kierowców. Podoba mi się, że projekt stawia na wygodę pieszych w różnych aspektach - bezpieczne przystanki, przejścia przez ulicę. Cieszę się, że ma powstać ścieżka rowerowa wzdłuż całej ulicy Obozowej. Jednak nie podoba mi się likwidacja przystanków tramwajowych - jedną z ogromnych zalet tego środka transportu jest możliwość wprowadzenia licznych, niekolidujących z ruchem kołowym, przystanków. Jeżeli chcemy by ludzie korzystali z komunikacji publicznej, musi być ona dla nich wygodna. Uważam za skandaliczne w wariantach II i III zlikwidowanie jednego z przejść przy skrzyżowaniu z ulicą Magistracką - tu znów powolałam się na priorytet ruchu pieszego nad kołowym - w nowoczesnym mieście nie może być tak, żeby pieszy szedł naokoło dla wygody kierowcy! To w skrócie moja opinia na temat remontu ulicy Obozowej. Cieszę się, że przeprowadzane są konsultacje i mam nadzieję, że zostaną z nich wyciągnięte wnioski.	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym.. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha. Zespół przystankowy Magistracka zostanie połączony z zespołem przystankowym Majakowskiego, do którego zostanie zapewnione obustronne dojeżdżenie piesze. Wydzielenie pasa do skrętu w lewo z ul. Magistracką nie daje możliwości wydzielenia peronów i oznacza likwidację miejsc postojowych przy jezdni. Ponadto odległość między krańcami peronów wynosiłaby 73 m (dwa pociągi tramwajowe typu 120Na SWING) - oznaczałoby to nieefektywne zatrzymanie i problemy z uzyskaniem priorytetu dla tramwaju w sterowaniu ruchem.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
38	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Jako mieszkanka Warszawy jestem zainteresowana pozytywnymi zmianami w moim mieście i takim wydawał mi się projekt przebudowy ul. Obozowej, zakładający powstanie pasów rowerowych, a także trawiastego torowiska. Uważam, że mieście, w którym przestrzeń w centrum ma swoje ograniczenia, należy dążyć do tworzenia priorytetu dla komunikacji zbiorowej oraz rowerzystów, nawet kosztem wygody kierowców. Proponowane zmiany, dotyczące utworzenia lewoskrętu w ul. Deotymy spowodują uniemożliwienie utworzenia w tym miejscu przejścia dla pieszych, co jest niekorzystne i powoduje zmniejszenie atrakcyjności podróży pieszych i komunikacją miejską. Chciałabym ponadto zwrócić uwagę, że ulica ta kończy się wąskim wiaduktem, przez co stworzenie dodatkowych pasów dla samochodów w pozostałej części, w rzeczywistości nie zwiększy przepustowości, jest więc bezcelowe. Mam nadzieję, że te uwagi zostaną uwzględnione i spowodują, że transport publiczny stanie się atrakcyjny dla mieszkańców.	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolecha i Ożarówskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
39	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Mieszkam na granicy Woli i Bemowa. Ulicą Obozową poruszam się sporadycznie, głównie ze względu na słabą organizację ruchu rowerowego (dużo częściej jestem rowerzystą niż kierowcą, choć i to się zdarza). Podkreślam potrzebę stworzenia dogodnej infrastruktury rowerowej, w szczególności wydzielenia pasów rowerowych z jezdni. Takie rozwiązanie pozwala na najwygodniejsze poruszanie się na rowerze, bez dodatkowych utrudnień i wtargnięć pieszych na drogę dla rowerów. Co więcej, jeśli zostaną wybrane warianty organizacji ruchu ze skrętami w lewo, niezbędne będzie stworzenie słuz rowerowych na tych skrzyżowaniach.	Częściowo uwzględniona		Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Wprowadzenie pasów do skretu w lewo dla rowerzystów ograniczy możliwość sterowania z priorytetem dla tramwajów, zaś odpuścić skrętu w lewo na "dwa razy" nie jest możliwe w świetle polskich przepisów.
40	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Chciałbym oświadczyć, że popieram remont ulicy Obozowej w Warszawie. Popieram opcję, która zwięźa ulicę do 1 pasa, uwzględnią pasy rowerowe oraz planuje remont torowiska i chodników.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolecha i Ożarówskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
41	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Składam swoje poparcie dla projektu pasów rowerowych na Obozowej.	Uwzględniona		Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
42	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Chciałbym podzielić się z Państwem swoim zdaniem na temat planowanych zmian w ciągu ulicy Obozowej. Na wstępie dodam, że mam 27 lat i przez ponad 20 lat mieszkalem na Bemowie przy skrzyżowaniu ulic Powstańców Śląskich i Obozowej. W związku z tym bardzo często korzystałem z ulicy Obozowej jako dogodnego połączenia z centrum miasta. Na początku tylko jako pasażer komunikacji miejskiej a z czasem także jako kierowca a nawet rowerzysta. Można, więc powiedzieć że mam głębokie podstawy do opiniowania tego jak moim zdaniem ta ulica powinna wyglądać. W związku z powyższym powiem krótko: jestem ogromnym zwolennikiem zaproponowanych przez Państwa zmian, trzymam kciuki i całym sercem wierzę w powodzenie realizacji tego projektu. Dlaczego? - zwięźenie jezdni i eliminacja lewoskrętów (+mam nadzieję uprzywilejowanie tramwajów na skrzyżowaniach) spowoduje zwiększenie prędkości przejazdu tramwajów, a co za tym idzie skróci czas dojazdu do pracy tysięcy mieszkańców Bemowa/Woli. Proszę pamiętać, że to pasażerowie komunikacji miejskiej, a nie kierowcy przeważają w Warszawie. To pasażerów komunikacji miejskiej jest zdecydowanie więcej i to głównie im powinny służyć zmiany w mieście. Proszę zobaczyć co się stało po wydzieleniu trambuspassa na trasie W-Z - odsetek ludzi, którzy przemieszczają się komunikacją miejską znacznie wzrósł, a spada ilość poruszających się tamtędy aut. Jeśli ludziom będzie się opłacała czasowo przesiadka do komunikacji miejskiej to tak zrobią, bo ludzie nie są głupi! - wydzielenie pasów rowerowych zachęci Warszawiaków do przejazdów do pracy rowerem. Osobiście zdarzało mi się korzystać z Obozowej jako rowerzysty i za każdym razem bałem się o własne zdrowie i życie. Szerokość tej ulicy sprawia, że wydzielenie pasów jest jak najbardziej naturalnym rozwiązaniem, o które aż się prosi i cieszy mnie że ktoś wreszcie na ten pomysł wpadł.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolecha i Ożarówskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			<p>Szanowni Państwo, przy podjęciu finalnej decyzji proszę nie kierować się zdaniem opasłych przedstawicieli władz Woli, którzy nie wyobrażają sobie życia bez samochodu. Dla dobra wspólnego, dla dobra kolejnych pokoleń i dla dobra Warszawy jest podejmowanie właśnie takich ODWAŻNYCH decyzji, które sprawią że to miasto stanie się przyjazne do życia! Nie bójmy się czerpać wzorców z takich miast jak Kopenhaga, Amsterdam, czy Wiedeń.</p> <p>Bardzo Państwu kibicuję, liczę na szybkie decyzje w tym temacie i mam nadzieję że uda się wyrobić z remontem do końca 2015 roku.</p> <p>W razie pytań służę pomocą pod tym adresem mailowym (tj. michal.szuba@gmail.com) oraz numerem telefonu 504 721 399.</p> <p>Dziękuję za wzięcie pod uwagę mojego głosu.</p>			
43	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałbym wyrazić poparcie dla realizacji projektu przebudowy ul. Obozowej wg projektu przygotowanego przez Tramwaje Warszawskie. W szczególności popieram wyznaczenie pasów rowerowych na jezdni po obu stronach ulicy.</p>	Uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Uwaga uwzględniona: zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolecha i Ożarówskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p>
44	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałbym poprzeć WERSJĘ I – projektanta przebudowy ul. Obozowej. Poruszam się tą ulicą rowerem dość często i obecnie czuję się zagrożony przez zbyt rozpędzone samochody. Realizacja pasów dla rowerów z pewnością poprawi tę sytuację.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolecha i Ożarówskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p>
45	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałbym wyrazić opinię w sprawie planowanej przez Tramwaje Warszawskie inwestycji, która polega na remoncie torowiska przy ulicy Obozowej, na odcinku od al. Prymasa Tysiąclecia do ul. Księcia Janusza.</p> <p>Zdecydowanie popieram projekt przedstawiony przez Tramwaje Warszawskie w wariantcie I (zakaz skrętu w ul. Magistracka)</p> <p>UZASADNIENIE</p> <p>Sam kierunek i zakres proponowanych zmian popieram w całości, bez zastrzeżeń. Jest to wspaniała okazja, żeby uczynić z ulicy Obozowej miejską ulicę przyjazną mieszkańcom - zarówno tym zamieszkującym bezpośrednie okolice, jak i mieszkańców innych, ościennych osiedli i dzielnic. Po remoncie będzie to ulica bezpieczniejsza, cichsza, z łatwiejszym dostępem do peronów przystankowych oraz porządkująca transport (pieszy, rowerowy, zbiorowy i samochodowy). Co do wyboru wariantu to zarówno według dokumentów miejskich (Strategia Transportowa Warszawy) jak i najnowszych rozwiązań inżynierii ruchu w miastach, które skutecznie radzą sobie z potrzebami transportowymi mieszkańców absolutny priorytet powinien być nadawany komunikacji publicznej. Najwyższy czas, żeby Warszawa podażyła tą drogą i zmieniła postrzeganie roli jaką ma do odegrania system drogowy w mieście. Należy odejść od anachronicznego podejścia, w którym kluczowa jest przepustowość samochodowego transportu indywidualnego. Ten typ był i będzie źródłem zatorów w mieście ponieważ jest nieefektywny, nieekonomiczny, nieekologiczny.</p> <p>Kluczowy powinien być zrównoważony rozwój i nacisk na skuteczność, wygodę i szybkość transportu zbiorowego. W kontekście ulicy Obozowej szczególnego znaczenia nabiera fakt, że transport samochodowy obsługiwany jest przez arterie tranzytowe o wyższej klasie i większej przepustowości - ulicę Górczewską i Trasę Prymasa Tysiąclecia.</p> <p>Ulica Obozowa powinna pozostać ulicą obsługującą przede wszystkim ruch lokalny, powinna być przyjazna lokalnym mieszkańcom i zachęcać do korzystania z alternatywnych sposobów komunikacji - zbiorowej, rowerowej i pieszej.</p> <p>Dlatego też w pełni uzasadniony jest wariant I, w którym czas przejazdu tramwaju będzie najkrótszy.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych.</p> <p>Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Uwaga uwzględniona: zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolecha i Ożarówskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
46	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Gorąco popieram remont ulicy i torowiska na Obozowej. Popieram wariant nr 1. Tramwaj i komunikacja zbiorowa powinny mieć bezwzględne pierwszeństwo. Niedopuszczalna jest likwidacja przejścia dla pieszych (przy Magistrackiej), by kilka samochodów mogło skręcić w lewo (spowalniając tramwaje).</p> <p>Liczę również, że pasy rowerowe na jezdni uda się wyznaczyć na całej długości ulicy (aż do Płockiej, z przerwą pod wiaduktem kolejowym). Należy również dopuścić parkowanie równoległe na jezdni ulicy obozowej od skrzyżowania z Radziwie do Płockiej.</p>	Częściowo uwzględniona	nieuwzględniona	Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolesława i Ozarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolesława. Zgodnie z postulatami z konsultacji, na jezdni południowej ul. Obozowej na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka zostanie wyznaczony pas postojowy.
47	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>W związku z planowaną przebudową ulicy Obozowej, jaka ma nastąpić przy okazji modernizacji położonej tam linii tramwajowej, oraz w związku z tym, że jestem użytkownikiem tej ulicy, chciałbym się odnieść do proponowanego projektu "szczegółowy projekt stałej organizacji ruchu". Popieram wszystkie rozwiązania proponowane na odcinku między ulicą Dywizjonu 303 a Aleją Prymasa Tysiąclecia.</p> <p>W szczególności popieram:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wytyczenie pasów rowerowych na jezdni – jest to jedyne dobre rozwiązanie rowerowe, pozwalające na szybkie i bezpieczne przemieszczanie się na rowerze; w przeciwieństwie do dróg dla rowerów (ozn. C-13) i ciągów pieszo-rowerowych (ozn. C-16/13), pasy rowerowe wytyczone na jezdni pozwalają na płynną jazdę, bez skręcania przy jeździe na wprost przez skrzyżowania, przy ograniczonym do minimum ryzyku wymuszenia pierwszeństwa przez kierowców samochodów; 2) wspólny dla wszystkich trzech przedstawionych wariantów organizacji ruchu brak lewoskrętów w ulice Dahlberga, Deotymy i Długomila – ze względu na krótszy czas jazdy tramwajem, uzyskany dzięki krótszym postojom przed skrzyżowaniami; 3) zwiększenie prędkości jazdy tramwajami, dzięki przebudowie linii tramwajowej 4) likwidację przystanku tramwajowego przy skrzyżowaniu z ulicą Magistracką – dzięki czemu skróci się czas jazdy tramwajem; przy tym popieram plan wykonania obustronnych wejść na platformy peronów przystanku Majakowskiego – co poprawi ich dostępność dla pieszych i zniweluje skutki likwidacji wspomnianego przystanku Magistracka; jednocześnie postuluję wykonanie przejść dla pieszych z obu końców platform przystanku Deotymy; <p>Jednocześnie chciałbym wyrazić brak poparcia dla proponowanego planu przebudowy ulicy Obozowej na odcinku między wiaduktem linii kolejowej nr 20 a skrzyżowaniem z ulicą Płocką.</p> <p>Na tym odcinku nie zaplanowano wytyczenia pasów rowerowych, natomiast na planie „szczegółowy projekt stałej organizacji ruchu” zaznaczono, że jest miejsce na drogę dla rowerów. W związku z powyższymi wymienionymi argumentami, jestem przeciwny tworzeniu dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, a przy tym popieram wykorzystanie miejsca przeznaczonego na drogę dla rowerów na wykonanie szerszej jezdni i wytyczenie na niej pasów rowerowych.</p> <p>W przypadku niespełnienia któregokolwiek z wyżej wymienionych postulatów proszę o odpowiedź wyjaśniającą przyczyny odrzucenia go.</p>	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Zabudowa trawiasta zostanie zastosowana na całym odcinku modernizowanego torowiska poza przejazdami, przejściami dla pieszych i pod wiaduktem kolejowym. Na ulicach Bolesława i Ozarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolesława. Zgodnie z postulatami z konsultacji, na jezdni południowej ul. Obozowej na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka zostanie wyznaczony pas postojowy.
48	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	dostępne są szczegółowe plany tylko do dwóch wersji organizacji ruchu, więc tylko do tych dwóch mogę się odnieść. W III na schemacie nie ma informacji o elementach infrastruktury dotyczących poruszania się pieszych (głównie chodzi o przejścia dla pieszych i lokalizację przystanków).	Uwzględniona		Przekazana uwaga została wzięta pod uwagę i kwestie dotyczące ruchu tramwajów, pieszych i rowerzystów zostały uwzględnione w materiałach prezentowanych na spotkaniach, które następnie zostały opublikowane stronie konsultacje.um.warszawa.pl.
49	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Jeżeli jednak wariant III zakłada dodanie pasa do skrętu w lewo w ul. Magistracką i usunięcie przejścia dla pieszych na tym skrzyżowaniu to, jestem temu przeciwna.	Uwzględniona		W wyniku konsultacji przygotowano dodatkowy wariant odpowiadający na głosy mieszkańców i uwzględniający różne postulaty, w tym dotyczące ruchu pieszych. Na skrzyżowaniu z ul. Magistracką został zaprojektowany komplet przejść dla pieszych przy zachowaniu wydzielonego lewoskrętu.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
50	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałam wyrazić swoje poparcie dla planowanej inicjatywy remontu i przebudowy ulicy Obozowej. Teraz ulica ta jest niebezpieczna dla pieszych i korzystających z tramwajów.</p> <p>Cieszy mnie planowane uspokojenie ruchu samochodowego na niej (zwezenie do jednego pasa, stworzenie bezpiecznych przystanków). Ścieżka rowerowa - nie wiem czy jest tam niezbędna ale po zwezeniu jezdnii właściwie zostaje miejsce jedynie na nią więc czemu nie. Przychyłam się do poparcia zaprezentowanej wersji 1 - bez lewoskretów.</p> <p>Nie widzę zasadności tworzenia lewoskretu w Magistracka jako że to mała uliczka. Przedzę rozumiałabym lewoskret w ulice Ciołka, Deotymy czy Księcia Janusza.</p> <p>Wydaje się że brak lewoskretów znacznie przyspieszy ruch tramwajów. Podobnie jest na wcześniejszym odcinku tej linii tramwajowej, na ulicy Młynarskiej, również nie ma lewoskretów w Żytnia czy Długosza. Nie udało mi się wyczytać z planu czy poszerzony zostanie chodnik pod przejazdem kolejowym. Z moich doświadczeń jest to nieprzyjemne miejsce z uwagi na fakt że chodnik nie ma tam nawet 1,5 szerokości, a używa go wielu pieszych i rowerzystów.</p>	Częściowo uwzględniona	nieuwzględniona	Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Odnosząc się do kwestii lewoskretu w ul. Magistracką - będzie on obsługiwany na wydzielonej fazi, dzięki czemu będzie się odbywał bezkolizyjnie względem strumieni kolizyjnych, w tym przejścia dla pieszych i rowerzystów. Poszerzenie wiaduktu jest obecnie przedmiotem uzgodnień między TW, ZTM, PKP PLK, a służbami konserwatorskimi.
51	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałabym zgłosić swoje opinie w sprawie planowanej zmiany organizacji ruchu na ul. Obozowej.</p> <p>1. na stronie http://konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/ruch-na-obozowej-konsultacje-na-temat-zmiany-organizacji-ruchu dostępne są szczegółowe plany tylko do dwóch wersji organizacji ruchu, więc tylko do tych dwóch mogę się odnieść. W III na schemacie nie ma informacji o elementach infrastruktury dotyczących poruszania się pieszych (głównie chodzi o przejścia dla pieszych i lokalizację przystanków). Jeżeli jednak wariant III zakłada dodanie pasa do skrętu w lewo w ul. Magistracką i usunięcie przejścia dla pieszych na tym skrzyżowaniu to, jestem temu przeciwna.</p> <p>2. Wariant 1 jest najlepszy z zaprezentowanych z następującego powodu: nie zawiera dodatkowego pasa do skrętu w lewo w Magistracką i zachowuje cztery przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Obozowej z tą ulicą zachowując przy tym priorytet pieszych w tym obszarze.</p> <p>Dodatkowo we wszystkich przecznicy Obozowej na projektowanym odcinku ul. Ciołka jest najbardziej "usługowa" - znajduje się na niej najwięcej instytucji i różnego rodzaju usług generujących ruch samochodów dostawczych i należących do osób dojeżdżających do miejsc pracy przy tej ulicy. Skręt w lewo w Ciołka i mała zabudowa mieszkaniowej przy tym skrzyżowaniu (domki jednorodzinne i jeden blok + pawilon usługowy i tereny domu dziecka) znajduje uzasadnienie. Pozostałe przecznice - w porównaniu z Ciołka - mają charakter bardziej "mieszkaniowy" (przy Deotymy dodatkowo oprócz Biedronki) są: kościół, szkoły i park, a przy Magistrackiej przychodnia lekarska). Ruch samochodów na tych "mieszkaniowych" ulicach i tak zostanie zintensyfikowany przez ich objazdowy charakter w projektowanych rozwiązaniach, więc prawdopodobnie umożliwienie skrętu w lewo w Magistracką nie dość że spowolni przejazd przez to skrzyżowanie na Obozowej to jeszcze dodatkowo zintensyfikuje ruch na Magistrackiej i tym samym nie poprawi jakości życia mieszkańców żyjących przy tej ulicy.</p> <p>3. W wariantach 1 w szczegółowych planach projektu nie ma fragmentu ze skrzyżowaniem Obozowej z Deotymy. Obecnie funkcjonująca na tym skrzyżowaniu sygnalizacja świetlna w znacznym stopniu spowalnia ruch tramwajów karząc im często czekać po dwa cykle świateł (na pierwszych i na drugich światłach). Często znajduję się w takiej sytuacji, że jadąc tramwajem czekam na pierwszych światłach razem z samochodami, potem czekam na tych samych światłach (przed przystankiem) aż samochody przejadą, potem przystanek i jeszcze jedno światła przed przejazdem przez skrzyżowanie. Takie rozwiązanie jest niefunkcjonalne z perspektywy pasażerów środków komunikacji miejskiej, która powinna być uprzywilejowana w ruchu drogowym.</p> <p>Na stronie nie ma informacji o rozwiązaniu dla tego skrzyżowania w wariantach 1 i w 3. Jeśli brać pod uwagę wariant 2 to na planach brakuje informacji o sygnalizacji świetlnej lub nie jest ona opisana w legendzie.</p> <p>Jeśli w wariantach 2 nie ma podwójnych świateł na skrzyżowaniu Obozowej z Deotymy po obu stronach skrzyżowania (na osi Obozowej) to wierzę, że sygnalizacja świetlna w tym projekcie (i w innych projektach, o których nie ma w tym zakresie informacji w materiałach do konsultacji) i na tym skrzyżowaniu będzie optymalna.</p>	Częściowo uwzględniona	<p>Ad 1 i 2.. Rozwiązania skrzyżowania Obozowa / Magistracka dla Wersji 2 i 3 organizacji ruchu lokalnego są takie same: wprowadzenie lewoskretu z ul. Obozowej w ul. Magistracką i tym samym konieczność rezygnacji z przejścia dla pieszych przez wlot wschodni ul. Obozowej ze względu na brak możliwości wydzielenia azylu między torowiskiem a jezdnią. Rozwiązania w/w skrzyżowania można porównać na str. 30 i 31 poniższej prezentacji: http://konsultacje.um.warszawa.pl/sites/konsultacje.um.warszawa.pl/files/prezentacja_inwestycja_obozowa_tramwaje_warszawskie_0.pdf</p> <p>Wydzielenie pasa do skrętu w lewo w ul. Magistracką charakteryzuje się tym, iż nie ma potrzeby odwracania kierunku ruchu na ul. Ozarowskiej, czego obawia się część mieszkańców Koła - spowoduje to bowiem możliwość przejazdu całą ul. Ozarowską na wprost od ul. Ciołka do ul. Magistrackiej.</p> <p>Ad 3. Przedstawione schematy organizacji ruchu dotyczą ruchu lokalnego, przy czym wersja 1 oznacza brak skrętu w lewo w ul. Magistracką, zaś wersja 2 i 3 wyznaczenia takiego pasa, z tym, że w wersji 3 proponowane jest odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bolecha. Dla pozostałych skrzyżowań nie ma zmian - oznacza to, że na skrzyżowaniu Obozowa / Deotymy będą niezależnie od wybranej wersji wyznaczone perony (wysepki) przystankowe, zaś obecnie funkcjonujące rozwiązanie ulegnie likwidacji. Na wszystkich wlotach będą wyznaczone przejścia dla pieszych zabezpieczone sygnalizacją świetlną. W załączeniu przekazuję schematyczne rozwiązanie skrzyżowania Obozowa / Deotymy, gdzie kolor szary to jezdnie, kolor pomarańczowy - chodnik, zielony trawnik lub torowisko trawiaste, różowy - istniejąca droga dla rowerów wzdłuż ul. Deotymy. Ze względu na występowanie na zdjęciach satelitarnych efektu krzywizny Ziemi, wydawać się może, że chodniki nachodzą na budynki.</p> <p>Ad 4. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. w ramach tej inwestycji postawiły sobie za cel m.in. zmniejszenie oddziaływań akustycznych. Na całej długości ul. Obozowej zostanie wymienione torowisko z zastosowaniem zabezpieczeń hałasowych i wibracyjnych, przy czym na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia na pewno pojawi się zabudowa trawiasta, pod wiaduktem kolejowym z racji małej szerokości obiektu zabudowa sztywna (beton cementowy lub beton asfaltowy). Co do dalszego odcinka trwają jeszcze analizy wibroakustyczne, choć także pojawiają się opinie wskazujące potrzebę zastosowania zabudowy trawiastej na odcinku od wiaduktu kolejowego do ul. Plockiej - będziemy je brać pod uwagę przy analizach.</p>	

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			<p>4. Czy torowisko będzie szczęśliwie pokryte trawą na całym projektowanym odcinku od Księcia Janusza do skrzyżowania z Płocką tak, jak to przedstawiono na slajdach w prezentacji w części poświęconej temu jak chcieliby Państwo, żeby było na tym obszarze? Mam nadzieję, że tak z uwagi na efekt zmniejszania przez trawę hałasu generowanego przez pojazdy szynowe. Hałas ten jest szczególnie doskwierający na odcinku między Wierzyńka a Długosza, gdzie wszystko jest wybetonowane a dodatkowo dźwięki odbijają się od gładkiego muru cmentarza wprost w okna mieszkańców. Nie sposób słuchać radia przy otwartym oknie... Wiem, że ten odcinek nie jest przedmiotem konsultacji ale świetnie pokazuje problem hałasu na tej trasie tramwajów.</p>			
52	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Piszę do Państwa, gdyż chciałbym wyrazić swoje poparcie dla "wariantu 1" przebudowy ulicy Obozowej. Często mam okazję korzystać z tej ulicy, i wydaje się, że byłaby ona dużo bardziej komfortowa dla mieszkańców Koła, gdyby wybudowana została ścieżka rowerowa...</p>	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Zostanie zastosowany również priorytet w sterowaniu ruchem dla tramwajów. Odnosząc się do kwestii lewoskrętu w ul. Magistracką - będzie on obsługiwany na wydzielonej fazi, dzięki czemu będzie się odbywał bezkolizyjnie względem strumieni kolizyjnych, w tym przejścia dla pieszych i rowerzystów.
53	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałbym wyrazić swoje poparcie dla wariantu 1 jako najkorzystniejszego dla przestrzeni miejskiej, jakości życia i warunków ruchu pasażerów, rowerzystów i pieszych, czyli grup, które zgodnie z dokumentami strategicznymi miasta, kraju i Unii Europejskiej powinny być traktowane priorytetowo. Równocześnie chciałbym zapostulować wprowadzenie w projekcie zmian polegających na dodaniu do znaków zakazu skrętu B-21 tabliczek T-22 "nie dotyczy rowerów". Takie rozwiązanie nie pogarsza warunków ruchu tramwajów ani pieszych nie potrzeba wydzielania osobnych pasów ruchu - rowery mieszczą się w przestrzeni pomiędzy jezdnią a tarowiskiem), tak jak ma to miejsce w przypadku wariantów 2 i 3, za to znacząco ułatwia komunikację mieszkańcom.</p> <p>Jedynym aspektem pozostałych wariantów, który powinien zostać uwzględniony w najkorzystniejszym wariantcie 1, jest wyeliminowanie możliwości korzystania z dróg równoległych (Bolecha, Ożarowskiej) jako alternatywnych dla Obozowej. W tym celu powinny one być jednokierunkowe w kierunkach przeciwnych po obu stronach Dahlberga/Deotymy, tak jak ma to miejsce w wariantcie 3. Wskazane jest przy tym uzupełnienie oznakowania tych dróg jako dwukierunkowych dla rowerów.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p> <p>Wprowadzenie pasów do skrętu w lewo dla rowerzystów ograniczy możliwość sterowania z priorytetem dla tramwajów, zaś odpuszczenie skrętu w lewo na "dwa razy" nie jest możliwe w świetle polskich przepisów. Wprowadzenie dwukierunkowego ruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych jest mocno utrudnione na gruncie obecnych przepisów - zgodnie ze stanowiskiem Inżyniera Ruchu konieczne jest wyznaczenie obrębnego pasa na jezdni, co z kolei wiąże się z ograniczeniami w parkowaniu na jezdni.</p>
54	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Wnoszę o odrzucenie Wariantu II. likwidacja przejścia dla pieszych oraz utrudnienie ruchu tramwajów to rozwiązanie niedopuszczalne. tramwaje na Obozowej przewożą każdego dnia tysiące mieszkańców Warszawy a proponowany lewoskręt dotyczy bardzo niewielkiej liczby kierowców. dodatkowo miasto nie powinno likwidować przejść dla pieszych, bo przemieszczanie się piesze jest dla ogółu najkorzystniejsze i powinno się do niego zachęcać (nie wymaga drogiej infrastruktury, nie powoduje korków a dodatkowo jest zdrowe).</p>	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
55	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Bardzo dziękuję za wyczerpujące odpowiedzi i dołączony schemat. Chciałbym jeszcze podzielić się swoim spostrzeżeniem odnośnie wzmianki o odwracaniu kierunku ruchu na ul. Ożarowskiej, które byłoby efektem zakazu skrętu w lewo z Obozowej w Magistracką i które wiąże się z obawami mieszkańców. Ożarowska w swojej obecnej szerokości i stanie zastawienia zaparkowanymi samochodami może nie sprawiać wrażenia trasy alternatywnej dla Obozowej z perspektywy wygody i czasu przejazdu. Przy założeniu, że utrzymano by jej bardziej "osiedlowy" charakter (np. z ograniczeniem prędkości do 30 km) z dużym prawdopodobieństwem przewiduję, że wcale nie musiałaby funkcjonować jako wygodniejsza alternatywa dla Obozowej.</p> <p>Proszę też zauważyć, że analogiczna sytuacja występuje w przypadku ulicy Bolecha (i to w każdym wariantcie), którą również będzie można przejechać ten odcinek Obozowej (między Długomiła a Dalibora) w jednym kierunku na całej długości. Czy mieszkańcy z ul. Bolecha nie mają podobnych obaw, co mieszkańcy przy ul. Ożarowskiej? W związku z powyższym nadal podtrzymuję, że rozwiązanie skrzyżowania z Magistracką w wariantcie 1 (bez dodatkowego pasa i skrętu w lewo) jest z prezentowanych najlepsze.</p> <p>Mam jeszcze pytanie odnośnie infrastruktury dla rowerów: Czy w planowanych zmianach (niezależnie od przyjętego ostatecznie wariantu) przewiduje się śluzę dla rowerów tam, gdzie na skrzyżowaniach dopuszczalny jest skręt w lewo (zarówno na ul. Obozowej - skrzyżowanie z Ciołka, jak i na przecznicach, z których będzie można skręcić w lewo w Obozową)? Gorąco wierzę, że takie śluzę powstaną i rowerzyści będą mogli czuć się trochę bezpieczniej przy przejeżdżaniu przez skrzyżowania.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p> <p>Wprowadzenie pasów do skrętu w lewo dla rowerzystów ograniczy możliwość sterowania z priorytetem dla tramwajów, zaś odpuszczenie skrętu w lewo na "dwa razy" nie jest możliwe w świetle polskich przepisów.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
56	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Piszę, by wyrazić swoją opinię na temat przebudowy ulicy Obozowej. Moja rodzina mieszka na Kole od trzech pokoleń.</p> <p>Opowiadam się za 1. wariantem organizacji ruchu na ul. Obozowej - bez lewoskrętu w Magistracką. Dopuszczenie lewoskrętu w Magistracką wiąże się z likwidacją przejścia dla pieszych oraz z obniżeniem prędkości tramwajów. Ruch pieszy jest dla mnie najistotniejszy, bo pieszy jest podstawową formą występowania człowieka w przyrodzie. Wszyscy jesteśmy pieszymi, kierowcami natomiast tylko bywają niektórzy z nas. Ułatwienie życia kierowcom, którzy chcą zaoszczędzić chwilę czasu kosztem komfortu i bezpieczeństwa pieszych, uważam za szkodliwe i demoralizujące.</p> <p>Opowiadam się za jednym pasem ruchu dla samochodów na Obozowej i za pasem dla rowerów na Obozowej.</p> <p>Ruch rowerowy absolutnie nie powinien być spychany pod Lasek na Kole, ponieważ dla coraz większej liczby mieszkańców Warszawy rower staje się codziennym środkiem transportu - wbrew często powtarzanym opiniom również transportu całorocznego, nie tylko sezonowego. Dojeżdżając nim do pracy, korzystają po pracy dla załatwienia najróżniejszych spraw, i muszą się przemieszczać szybko, sprawnie i bez przeszkód. Spychanie rowerzystów pod las wynika z kompletnego niezrozumienia, czym od kilku lat stał się rower w mieście - pełnoprawnym środkiem transportu, a nie sporadycznej "rekreacji".</p> <p>Kierowcy samochodów mają do dyspozycji rozbudowaną sieć dróg, którymi dotrą w każdy punkt miasta, oraz liczne równoległe drogi alternatywne. Rowerzyści wciąż mają dla siebie jedynie szczytkową, porurywaną, wadliwą i niespójną infrastrukturę. Przebudowa Obozowej jest ogromną szansą, żeby wykonać kolejny krok i stworzyć rowerzystom z kilku dzielnic połączenie z najbardziej uczęszczaną trasą rowerową w mieście - z ulicą Prymasa Tysiąclecia.</p> <p>NIE jest natomiast dobrym pomysłem forsowany przez niektóre strony konsultacji projekt oddania samochodom po dwa pasy ruchu w każdym kierunku na Obozowej. Obozowa nie jest ulicą przeznaczoną i przystosowaną do tranzytu na Bemowo, a poszerzenie jezdni jest zaproszeniem dla kierowców, żeby masowo z ulicy korzystali.</p> <p>Doświadczenia z innych ulic Warszawy oraz wyniki badań naukowych dowodzą, że gigantyczne i bardzo kosztowne inwestycje w poszerzenie ulic tylko pogarszają sytuację. Im szersza ulica, tym większy napływ chętnych, żeby z niej korzystać. Efekt "poprawy" sytuacji jest chwilowy, a potem natężenie ruchu i przyrost samochodów sprawiają, że zamiast płynnie jechać na 1 czy 2 pasach stoimy w gigantycznym korku na 3 lub 4 pasach, emitując ogromne ilości spalin i podnosząc poziom hałasu w mieście.</p> <p>Szeroka ulica zachęca również do przekraczania prędkości!</p> <p>Kolo było kiedyś cichą, zieloną okolicą. Traci te walory z każdym rokiem. Życie tutaj staje się coraz bardziej uciążliwe, a mam wieloletni materiał porównawczy. Rozumiem, że miasto wciąż się powiększa, ale trzeba myśleć o jakości życia mieszkańców Warszawy.</p> <p>Dzielnica Wola ma w tej chwili najgorszą jakość powietrza w Warszawie - mapy wyraźnie wskazują, że największe stężenia szkodliwych dla człowieka substancji notuje się w pobliżu wielkich tras samochodowych. A Kolo zamienia się w zmarnowaną przestrzeń okupowaną przez samochody, których wciąż przybywa. My tu walczymy o odzyskiwanie chodników dla ruchu pieszego i codziennie obserwujemy dewastację zieleni przez kierowców, mimo istniejących parkingów z wolnymi miejscami - proszę, by Państwo również to uwzględnili.</p> <p>Ani Kolo, ani Wola, ani Warszawa nie mogą dalej pozostawać pod bezwzględną "okupacją samochodową", bo to jest szkodliwe dla wszystkich. Również dla samych kierowców, którzy najwyraźniej nie myślą, czym oddychają. Miasto to całodobowe miejsce życia, odpoczynku wszystkich mieszkających tu ludzi. Nie mogę się pogodzić z postępującą degradacją przestrzeni miasta, oddawanej kierowcom, bo to jest przestrzeń zmarnowana. Tam już nic nie urosnie, nic innego nie powstanie. Miasto to nie tylko jezdnie i parkingi!</p> <p>Warszawa przyjęła strategię zrównoważonego rozwoju systemu transportowego. To kolejny powód, by nie oddawać przestrzeni ulicy Obozowej zmasowanemu tranzytowi na Bemowo i starannie zaprojektować "objazdy" Obozowej tak, by tranzyt na Bemowo nie zalał ulic równoległych. Dowartościować za to ruch rowerowy i tramwajowy.</p> <p>W rejon Koła ma również dotrzeć II linia metra - kolejny powód, by nie zachęcać kierowców do wyboru samochodu poprzez budowę dwóch pasów na Obozowej.</p> <p>Jestem wdzięczna, że pojawił się projekt Tramwajów Warszawskich. Uważam, że to ogromna szansa dla Obozowej i dla całego Koła, żeby Obozowa była piękna i nareszcie bezpieczna dla pieszych i pasażerów tramwajów. Mam wielką nadzieję, że ta inwestycja zostanie przeprowadzona, bo nie wiem, kiedy i czy w ogóle Obozowa dostanie kolejną szansę na całkowitą zmianę oblicza ulicy na przyjazne dla wszystkich mieszkańców.</p>	Częściowo uwzględniona	nieuwzględniona	Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziewie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Na ulicach Bolecha i Ozarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
57	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Witam, opinia z ul. Bolecha 46</p> <ol style="list-style-type: none"> Wybieram wariant III Nie wyrażam zgody na ścieżkę rowerową na obozowej kosztem zwężenia pasów ruchu samochodowego do jednej nitki. <p>Zablokuje to ruch powodując koszmarnie korki Uniemożliwi dojazd karetki</p> <p>równoległa do Obozowej ścieżka rowerowa przebiega faktycznie przez park leśny KOŁO, można ją jedynie zalegalizować wzdłuż ulicy Dobrogniewa</p>	Częściowo uwzględniona	nieuwzględniona	W stanie obecnym, na ul. Obozowej funkcjonuje jeden pas ruchu nie ma możliwości wprowadzenia przekroju dwupasowego. Na ul. Obozowej zostanie wytyczony pas dla rowerów, a nie ścieżka rowerowa - pas ten powstanie w obrębie istniejącej jezdni. Takie rozwiązanie pozwoli na przejazd pojazdów ratunkowych poprzez zjazd samochodów na pas dla rowerów w celu ustąpienia pierwszeństwa. Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
58	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<ol style="list-style-type: none"> Wybieram wariant III Nie wyrażam zgody na ścieżkę rowerową na obozowej kosztem zwężenia pasów ruchu samochodowego do jednej nitki. <p>Zablokuje to ruch powodując koszmarnie korki. Uniemożliwi dojazd karetki. Równoległa do Obozowej ścieżka rowerowa przebiega faktycznie przez park leśny KOŁO, można ją jedynie zalegalizować wzdłuż ulicy Dobrogniewa.</p>	Częściowo uwzględniona		W stanie obecnym, na ul. Obozowej funkcjonuje jeden pas ruchu nie ma możliwości wprowadzenia przekroju dwupasowego. Na ul. Obozowej zostanie wytyczony pas dla rowerów, a nie ścieżka rowerowa - pas ten powstanie w obrębie istniejącej jezdni. Takie rozwiązanie pozwoli na przejazd pojazdów ratunkowych poprzez zjazd samochodów na pas dla rowerów w celu ustąpienia pierwszeństwa. Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
59	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	W ramach Konsultacji społecznych dotyczących ruchu pojazdów osobowych na ulicy Obozowej pragne zgłosić swoje poparcie dla przedstawionego wariantu nr III przedstawionego na ulotkach UM Warszawa Wola.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
60	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Uwagi odnośnie projektu przebudowy ulicy Obozowej:</p> <ol style="list-style-type: none"> Generalnie pozytywnie opiniuję projekt przygotowany przez Tramwaje Warszawskie. Projekt ten jest zgodny ze strategią zrównoważonego rozwoju. Zapewnia komfort i bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom ruchu. W szczególności na pozytywną opinię zasługuje pomysł stworzenia zielonego torowiska, obustronnych dojazdów do przystanków oraz wydzielonych pasów dla rowerów. Popieram wariant organizacji ruchu nr 1 przygotowany przez projektanta. Rozwiązanie takie poprawi płynność ruchu tramwajów i tym samym pozytywnie wpłynie na jakość komunikacji miejskiej. Negatywnie oceniam propozycję stworzenia lewoskrętów (Magistracka, Deotymy) oraz zachowania przystanku Magistracka. Wpłynie to negatywnie na płynność transportu szynowego (który powinien być traktowany priorytetowo) oraz spowoduje likwidację jednego z przejść dla pieszych. Nie można przekładać komfortu jazdy samochodem nad bezpieczeństwo i komfort pieszych oraz użytkowników komunikacji miejskiej. Zamiast zostawienia miejsca na drogę dla rowerów (odc. Płocka-wiadukt kolejowy) proponuję poszerzenie jezdni i stworzenie tam obustronnych pasów rowerowych typu kopenhaskiego (tj. fizycznie odseparowanych od ruchu samochodowego, ale nie będących częścią chodnika). Rozwiązanie takie jest znacznie bardziej bezpieczne niż wydzielona droga dla rowerów (ze względu na znacznie lepszą wzajemną widoczność na skrzyżowaniach mniej punktów kolizyjnych z pieszymi), zapewnia jednak podobny komfort użytkownika. 	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h.</p> <p>Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
61	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Mieszkam na ul. Obozowej 67 od urodzenia, minęło już 48 lat. Świat się zmienia i nasze otoczenie również, i nie boimy się takich zmian, ale zmiany powinny służyć nam ludziom, a nie odwrotnie. Od zawsze był przystanek tramwajowy u zbiegu Obozowej i Magistrackiej i to nie powinno się zmieniać. Lewoskręt z Obozowej w Magistracką też jest od zawsze i tego też nie powinno się zmieniać. Jeżeli chodzi o zważenie ulicy to jestem za tym, lecz na pewno będą korki w godzinach szczytu. Bemowo urządziło sobie tranzyt. Tramwaj na Bemowo- raczej wile się nie zmieni po przebudowie i nie ma różnicy czy będzie jechał 5 minut szybciej te argumenty są wysrane z palca. Ścieżkę rowerową raczej była bym za poprowadzeniem jej przy lesie i połączenie z istniejącą przy al. Prymasa. Przede wszystkim przeciwna jestem wykradaniem miejsc parkingowych mieszkańcom.</p> <p>Proszę wziąć pod uwagę halę sportową i imprezy odbywające się na niej, podczas owych jest tu totalna samowolka. Samochody stoją na każdym wolnym trawniku itp. Tak samo ktoś wydał pozwolenie na budowę hali buddystów na Ożarowskiej, ta społeczność w czasie swoich imprez całkowicie dezorganizuje życie mieszkańcom (również nadmiar samochodów), to była najgorsza decyzja wóldarży dzielnicy, że taka zgoda została wydana. Miejsc parkingowych nie przybędzie przy tej inwestycji. Jestem przychylna opcji nr 3 proponowanej inwestycji z zachowaniem przystanku Obozowa/Magistracka i nie likwidowaniu miejsc parkingowych.</p>	Częściowo uwzględniona	nieuwzględniona	<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół.</p> <p>Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha. Miejsca parkingowe zostaną wyznaczone przy zewnętrznej krawędzi jezdni, tam gdzie jest to możliwe przy zachowaniu warunków widoczności na przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach w celu zapewnienia właściwych warunków bezpieczeństwa i spełnienia wymagań technicznych.</p>
62	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>W ramach konsultacji społecznych chciałbym wyrazić swoją opinię o zaproponowanych projektach organizacji ruchu na ul. Obozowej.</p> <p>1 Wyrażam poparcie dla projektowanych kompletów czterech przejść na wszystkich ramionach skrzyżowań wzdłuż ulicy Obozowej. Spowoduje to łatwiejsze przemieszczanie się pieszych, których ruch jest wzmocniony, a mieszkańcy, w dużej liczbie osoby starsze, będą mogli sprawniej przemieszczać się po okolicy i wygodniej korzystać z transportu publicznego.</p> <p>2. Popieram zwiększenie prędkości tramwaju i zaprojektowanie obustronnych dojazdów do przystanków, i wygodnych platform przystankowych. Zwiększy to atrakcyjność transportu zbiorowego wobec innych środków transportu.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Do przystanków Wawrzyszewska, Majakowskiego i Dalibora zostaną wykonane obustronne dojeżdżalnice dla pieszych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h.</p>
			<p>3. Jestem przeciw powstaniu wydzielonych pasów samochodowych do lewoskrętów. Ich powstanie wydłużyłoby oczekiwanie tramwajów i pieszych, wydłużyło cykl świateł zmniejszając przepustowość. Takie rozwiązanie przede wszystkim zaprzepściłoby możliwość szybkiego i wygodnego ruchu pieszych.</p> <p>4. Popieram wytyczenie i zachowanie ciągłości pasów rowerowych. Popieram również przyszłe przedłużenie takiego rozwiązania na przedłużeniu inwestycji w stronę Śródmieścia. Takie rozwiązanie pozwoli pozostawić chodniki pieszym. Rowerzyści dzięki pasom rowerowym na jezdni będą mieli szybki i wygodny dojazd do Centrum miasta.</p>			<p>Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. W celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p>
63	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Uwagi odnośnie projektu przebudowy ulicy Obozowej:</p> <p>1. Generalnie pozytywnie opiniuję projekt przygotowany przez Tramwaje Warszawskie. Projekt ten jest zgodny ze strategią zrównoważonego rozwoju. Zapewnia komfort i bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom ruchu. W szczególności na pozytywną opinię zasługują pomysły stworzenia zielonego torowiska, obustronnych dojazdów do przystanków oraz wydzielonych pasów dla rowerów.</p> <p>2. Popieram wariant organizacji ruchu nr 1 przygotowany przez projektanta. Rozwiązanie takie poprawi płynność ruchu tramwajów i tym samym pozytywnie wpłynie na jakość komunikacji miejskiej.</p> <p>3. Negatywnie oceniam propozycję stworzenia lewoskrętów (Magistracka, Deotymy) oraz zachowania przystanku Magistracka. Wpłynie to negatywnie na płynność transportu szynowego (który powinien być traktowany priorytetowo) oraz spowoduje likwidację jednego z przejść dla pieszych. Nie można przekładać komfortu jazdy samochodem nad bezpieczeństwo i komfort pieszych oraz użytkowników komunikacji miejskiej.</p> <p>4. Zamiast zostawienia miejsca na drogę dla rowerów (odc. Płocka-wiadukt kolejowy) proponuję poszerzenie jezdni i stworzenie tam obustronnych pasów rowerowych typu kopenhaskiego (tj. fizycznie odseparowanych od ruchu samochodowego, ale nie będących częścią chodnika). Rozwiązanie takie jest znacznie bardziej bezpieczne niż wydzielona droga dla rowerów (ze względu na znacznie lepszą wzajemną widoczność na skrzyżowaniach mniej punktów kolizyjnych z pieszymi), zapewni jednak podobny komfort użytkownika.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Do przystanków Wawrzyszewska, Majakowskiego i Dalibora zostaną wykonane obustronne dojeżdżalnice dla pieszych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h.</p> <p>Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
64	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Chciałbym wyrazić gorące poparcie dla planów przebudowy ul. Obozowej według projektu Tramwajów Warszawskich, w szczególności dla wariantu 1. Jednocześnie chciałbym zgłosić uwagi dotyczące projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> Pod wiaduktem kolejowym przy Prymasa Tysiąclecia jest zwężenie z dwóch do jednego pasa ruchu. W tej chwili lewy pas ma pierwszeństwo i taka organizacja ruchu przewidziana jest również w projekcie. Zdaję sobie sprawę z faktu, że inna organizacja ruchu w tym miejscu jest trudna ze względu na zjazdy i wjazdy na Prymasa Tysiąclecia, ale mimo wszystko apeluję o rozważenie, czy nie udałoby się w bezpieczny i nie powodujący problemów sposób nadać pierwszeństwa pasowi prawemu, a zakończyć pas lewy. Jest to ważne dla kierowców starających sięjechać zgodnie z przepisami prawym pasem. Obecna organizacja ruchu w pewnym sensie nagradza osoby, które trzymają się pasa, który powinien służyć tylko do wyprzedzania. <p>Jest to szczególnie istotne dla rowerzystów, którzy w tej chwili w celu kontynuacji jazdy ul. Obozową muszą albo już przed skrzyżowaniem zająć lewy pas (czym blokują ruch na tym pasie i łamią przepisy), albo "wciskać się" tuż przed wiaduktem kolejowym między samochody.</p> <ol style="list-style-type: none"> Obecny projekt przebudowy ul. Obozowej zakłada, że od wiaduktu kolejowego w stronę ul. Płockiej nie ma pasów rowerowych, a zostało zarezerwowane miejsce na "ścieżkę rowerową". Chciałbym w tym miejscu zaprotestować przeciwko takiemu rozwiązaniu. Apeluję o wykonanie na tym odcinku dalszej części pasów rowerowych (oczywiście poza wiaduktem kolejowym, gdzie nie ma na to miejsca). Jeżeli w ramach obecnego projektu nie ma takiej możliwości, apeluję o pozostawienie miejsca na pasy rowerowe, a nie poprowadzoną chodnikiem jednostronną "ścieżkę rowerową", i uwzględnienie wykonania pasów rowerowych w przyszłości. 	Częściowo uwzględniona	nieuwzględniona	Ad. 1 Wprowadzenie proponowanej organizacji ruchu nie jest możliwe z przyczyn technicznych i formalnych. Ad. 2. Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejeżdż dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
65	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Witam chciałbym zgłosić za wariantem nr. 3	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejeżdż dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. W celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
66	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Jako mieszkańcy ulicy Ostroroga pragniemy wyrazić swoje wsparcie dla planów przebudowy ulicy Obozowej. Z uwagi intensywną zabudowę mieszkaniową (większość wolnych terenów przeznaczonych jest w planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczona na zabudowę wielorodzinną) istnieje pilna potrzeba uspokojenia ruchu samochodowego i zwiększenia bezpieczeństwa pieszych. Z uwagi na zmiany charakteru zabudowy na odcinku Wawrzyszewska - Młynarska, ulica Obozowa staje się ulicą miejską a nie pełni już tylko funkcji komunikacyjnych. Fakt ten musi być uwzględniany w planach jej przebudowy. Wspieramy zdecydowanie zwężenie ulicy Obozowej kosztem poszerzenia chodników, budowy dróg rowerowych, zwiększenia liczby przejeżdż dla pieszych i przebudowy przystanków tramwajowych.	Uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejeżdż dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
67	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Bardzo cieszę się perspektywą remontu ulicy Obozowej, przy której mieszkam, gdyż sądzę że znacząco poprawi się jakość przestrzeni w okolicy. Spośród przedstawionych przez Państwa wariantów organizacji ruchu najbardziej podoba mi się wariant nr 1, tj. ten bez lewoskrętów. Popieram jednocześnie zgłoszone podczas pierwszego ze spotkań konsultacyjnych postulaty dotyczące umożliwienia korzystania z ul. Bolecha i Ożarowskiej przez ruch tranzytowy. Co do samego projektu przebudowy Obozowej chciałbym zgłosić następujące postulaty:	Częściowo uwzględniona		Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejeżdż dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
			<ol style="list-style-type: none"> zwężenie pasów ruchu - obecnie zaproponowana szerokość pasów ruchu jest stanowczo zbyt duża i będzie zachęcać do szybkiej jazdy, co wiązać się będzie nie tylko z niebezpieczeństwem dla nieochronionych uczestników ruchu, lecz także z nadmierną emisją hałasu generowanego przez ruch kołowy. wytyczenie obustronnych pasów rowerowych na całym odcinku ul. Obozowej aż do pętli Młynów, co pozwoli na stworzenie istotnego korytarza komunikacyjnego dla rowerzystów zmierzających do centrum, a dodatkowo uspokoi ruch na odcinku al. Prymasa Tysiąclecia - pętla Młynów. wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h na całym odcinku ul. Obozowej, co w istotny sposób przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów i pozwoli na zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznej. 			Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. W celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha. Szerokość pasów ruchu (3,5 m) wynika z wymagań ZTM i Inżyniera Ruchu, ponadto wzięte zostały obawy mieszkańców Koła związane z zapewnieniem przejazdu pojazdów ratunkowych. W celu przestrzegania ograniczeń prędkości zostanie zastosowana sygnalizacja świetlna skoordynowana na prędkość 50 km/h przez całą dobę (strefa ograniczonej prędkości).

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			<p>4) wyeliminowanie przycisków służących do detekcji pieszych na przejściach dla pieszych, gdyż rozwiązanie to jest niewygodne i dyskryminuje ruch pieszy na rzecz ruchu kołowego.</p> <p>5) usunięcie z projektu zatok dla autobusów (szczególnie w rejonie Bazarku na Kole), co nie tylko poprawiłoby bezpieczeństwo, gdyż autobus stojąc na przystanku w sposób naturalny uniemożliwiałby jego wyminięcie, a tym samym uspokajał ruch, lecz również zmniejszyłoby to koszty inwestycji. Drogę dla rowerów można by w miejscu przystanku autobusowego poprowadzić z tyłu tego przystanku.</p> <p>Mam nadzieję na uwzględnienie powyższych postulatów w projekcie, gdyż sądzę, że obecny projekt w niedostatecznym stopniu prowadzi do uspokojenia ruchu na ulicy i zwalczania skutków nadmiernego ruchu kołowego (emisja zanieczyszczeń, hałasu, obniżenie bezpieczeństwa).</p>			Zatoki autobusowe przy skrzyżowaniu z ul. Ks. Janusza będą służyły do wykonywania postojów wyrównawczych na pętli autobusowej Koło w związku z tym ich powstanie jest konieczne w celu nieblokowania jezdni jednopasowej.
68	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>W związku z planowaną przebudową ulicy Obozowej popieram następujące rozwiązania</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wytyczenie pasów rowerowych na jezdni; 2) brak wydzielonych pasów do skrętów dla samochodów; 3) zwiększenie prędkości jazdy tramwajami, dzięki przebudowie linii tramwajowej; 4) likwidację przystanku tramwajowego przy skrzyżowaniu z ulicą Magistracką – dzięki czemu skróci się czas jazdy tramwajem; 5) wykonanie obustronnych wejść na wszystkie perony – co poprawi ich dostępność; 6) wykonanie przejść dla pieszych z obu końców przystanków; 7) zwężenie do minimalnych wymiarów pasów ruchu dla samochodów; <p>Jednocześnie chciałbym wyrazić brak poparcia dla proponowanego planu przebudowy ulicy Obozowej na odcinku między wiaduktem linii kolejowej nr 20 a skrzyżowaniem z ulicą Płocką.</p> <p>Na tym odcinku nie zaplanowano wytyczenia pasów rowerowych, natomiast na planie „szczegółowy projekt stałej organizacji ruchu” zaznaczono, że jest miejsce na drogę dla rowerów. W związku z powyżej wymienionymi argumentami, jestem przeciwny tworzeniu dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, a przy tym popieram wykorzystanie miejsca przeznaczanego na drogę dla rowerów na wykonanie szerszej jezdni i wytyczenie na niej pasów rowerowych.</p> <p>W przypadku niespełnienia któregokolwiek z wyżej wymienionych postulatów proszę o odpowiedź wyjaśniającą przyczyny odrzucenia go.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych.</p> <p>Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha. Szerokość pasów ruchu (3,5 m) wynika z wymagań ZTM i Inżyniera Ruchu, ponadto wzięte zostały obawy mieszkańców Koła związane z zapewnieniem przejazdu pojazdów ratunkowych.</p>
69	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi na temat zmiany organizacji ruchu na ul. Obozowej poniżej przedstawiam moje uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W pełni popieram budowę ścieżki rowerowej i wysepek przystankowych, a zatem założenia projektu przebudowy ul. Obozowej 2. Z zaproponowanych wariantów najbardziej rozsądna wydaje się być wersja III. Wprowadzenie lewoskrętu w ulicę Magistracką (w stosunku do wariantu I) ogranicza konieczne objazdy, jednocześnie eliminując kłopotliwy objazd do ulicy Długomiła z wariantu II. Choć wariant I sprawia wrażenie najbardziej przyjaznego dla ludzi i środowiska, to jednak długie objazdy i związane z tym dodatkowe obciążanie na lokalnych ulicach nie służyłyby okolicznym mieszkańcom i przyczyniałyby się do dodatkowej emisji spalin. 	Uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. W celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p>
70	Mieszkaniec/mieszkanka	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Jestem mieszkanką Młynowa, korzystającą z przystanków tramwajowych w ul. Obozowej z wózkami dzieciennymi. Jestem również kierowcą samochodu poruszającego się ul. Obozową. Chciałam wyrazić moje pełne poparcie dla projektu modernizacji ul. Obozowej, polegającej na modyfikacji torowiska, utworzeniu prawdziwych przystanków, zwężeniu jezdni ul. Obozowej oraz stworzeniu pasa rowerowego. Mam również nadzieję, iż w nieodległej przyszłości przeprowadzona zostanie również modernizacja ul. Obozowej na odcinku od al. Prymasa Tysiąclecia do ul. Płockiej, zakładająca również zwężenie jezdni, połączone z utworzeniem ścieżki rowerowej oraz miejsc parkingowych w ul. Obozowej na tym odcinku.</p> <p>Chciałam przy okazji również wnioskować o poszerzenie prześwitu (chodników) pod wiaduktem kolejowym równoległym do al. Prymasa. W zakresie wariantów organizacji ruchu po modernizacji, popieram wariant 3, zakładający najmniejszy ruch "tranzytowy" na bocznych ulicach równoległych do Obozowej. Być może można by było również rozważyć wprowadzenie rozwiązań znanych z innych krajów, w których ograniczenia ruchu obowiązują tylko w ustalonych godzinach. Można by było wówczas w godzinach nocnych umożliwić lewoskręty na skrzyżowaniach (mała lub żadna szansa na kolizję z tramwajem, mały ruch z naprzeciwka, a osiedlowe uliczki są odciążone nocą od niepotrzebnego ruchu tranzytowego).</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h.</p> <p>Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha. Odnosnie miejsc parkingowych na wschód o wiaduktu kolejowego - na jezdni południowej na odc. Radziwie - Płocka zostanie wyznaczony również pas postojowy.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
71	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	<p>Cieszę się z projektu przebudowy ul. Obozowej - podoba mi się zielone torowisko, ucywilizowanie ruchu, pasy dla rowerów, wysepki przystankowe, wyznaczenie miejsc do parkowania poza chodnikiem. Odpowiadam się za wariantem 1 organizacji ruchu, ponieważ moim zdaniem konieczne są przejścia dla pieszych przez wszystkie ramiona skrzyżowania z ul. Magistracką. Poniżej zamieszczam parę uwag i pytań do projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy ruch na ulicach równoległych do Obozowej można ustawić tak, aby uniemożliwić omijanie nimi korków na Obozowej? Przy okazji zmiany kierunków ruchów proponuję równocześnie dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na tych ulicach jednokierunkowych. 2. Czy można na skrzyżowaniach wyznaczyć śluzę rowerowe ułatwiające rowerzystom skręt w lewo, również tam, gdzie lewoskretu jest zakazany dla samochodów? 3. Proponuję na odcinku od ul. Radziwie do ul. Gostynskiej zamiast dwóch pasów ruchu wyznaczyć jeden pas dla samochodów, jeden dla rowerów oraz miejsca postojowe równoległe do ruchu. 4. Pomiędzy ul. Św. Stanisława i ul. Radziwie wyznaczono miejsce do zawracania dla pojazdów jadących w stronę Koła. Tymczasem pojazdy te mają zawrotkę kawałek dalej na wysokości ul. Wawrzyszewskiej. Z kolei pojazdy wyjeżdżające z ul. Radziwie w kierunku centrum mogą zawrócić dopiero za ul. Płocką. Proponuję zamianę kierunku projektowanej zawrotki lub dopuszczenie zawracania w obu kierunkach. 5. Czy jest jakaś możliwość bezpieczniejszego dla rowerzystów zaprojektowania skrzyżowania ul. Obozowej z Prymasa Tysiąclecia w kierunku centrum (wyznaczenie pasa dla rowerów, nakaz skrętu w prawo z prawego pasa dla samochodów itp)? Oraz przewidzenie włączania się do ruchu w kierunku centrum rowerzystów jadących DDR wzdłuż Prymasa Tysiąclecia? 	Częściowo uwzględniona	nieuwzględniona	<p>Ad .1. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. W celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha. Ad. 2. Wprowadzenie pasów do skrętu w lewo dla rowerzystów ograniczy możliwość sterowania z priorytetem dla tramwajów, zaś odpuścić skrętu w lewo na "dwa razy" nie jest możliwe w świetle polskich przepisów, z kolei wprowadzenie dwukierunkowego ruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych jest mocno utrudnione na gruncie obecnych przepisów - zgodnie ze stanowiskiem Inżyniera Ruchu konieczne jest wyznaczenie obrobęnego pasa na jezdni, co wiąże się z ograniczeniami w parkowaniu na jezdni. Ad 3. Uwaga uwzględniona - projekt przewiduje taką organizację ruchu. Ad. 4. Wyznaczenie proponowanej zawrotki jest niemożliwe ze względu na uwzględnienie uwagi nr 3.</p> <p>Ad. 5. Zmiany rozwiązania skrzyżowania będzie możliwa po przebudowie przekroju porzecznego wiaduktu kolejowego - jest to przedmiotem koordynacji prac z PKP PLK.</p>
72	Mieszkaniec/mieszkanica	konsultacje@wola.waw.pl	Mieszkańcy Koła sprzeciwiają się likwidacji przystanku Magistracka.		Nieuwzględniona	Zespół przystankowy Magistracka zostanie połączony z zespołem przystankowym Majakowskiego, do którego zostanie zapewnione obustronne dojeżdżanie piesze. Wydzielenie pasa do skrętu w lewo z ul. Magistracką nie daje możliwości wydzielenia peronów i oznacza likwidację miejsc postojowych przy jezdni. Ponadto odległość między krańcami peronów wynosiłaby 73 m (dwa pociągi tramwajowe typu 120Na SW/ING) - oznaczałoby to nieefektywne zatrzymanie i problemy z uzyskaniem priorytetu dla tramwaju w sterowaniu ruchem.
73	Adam Borowski-Dobrowolski Wiceprezes Stowarzyszenia Wola Zmian - protest z dnia 14.11.2014 nadesłany drogą listowną do Urzędu Dzielnicy	korespondencja przekazana do kancelarii Urzędu Dzielnicy	<p>Mieszkańcy Koła sprzeciwiają się likwidacji przystanku Magistracka.</p> <p>Co do LEWOSKRĘTÓW, to w przypadku ul. Magistrackiej podnosi się argument, że utrzymanie lewoskretu spowoduje likwidację przejścia dla pieszych, a nie zwraca się uwagi na to, że na przykład osoby starsze czy niepełnosprawne (w tym zwłaszcza pacjenci pobliskiej przychodni) będą mieli do pokonania 160 m., by dojść do przystanku. W tym kontekście zastanawiające jest to, że przy ul. Ciółka połączono lewoskręt z przejściem dla pieszych. Być może warto zastanowić się nad takim rozwiązaniem, które jest stosowane w innych krajach, żeby zakazy skrętu w lewo obowiązywały w godzinach szczytu, a poza nimi już nie.</p> <p>Jak wynika z dokumentacji, w procesie przygotowywania koncepcji programowo-przestrzennej należało przeprowadzić 2 spotkania. Jeżeli takie spotkania się odbyły, to prosimy o udostępnienie protokołów i raportów z tych konsultacji. Jeżeli konsultacje się nie odbyły, prosimy o wyjaśnienie i uzasadnienie zaistniałej sytuacji</p> <p>Uważam, że konsultacje społeczne w tak kontrowersyjnych sprawach nie powinny odbywać się w okresie kampanii wyborczej</p> <p>Załącznik nr 1 – lista 97 osób (10 kart) z podpisami osób „sprzeciwiających się likwidacji przystanku Magistracka”</p>		Nieuwzględniona	<p>Zespół przystankowy Magistracka zostanie połączony z zespołem przystankowym Majakowskiego, do którego zostanie zapewnione obustronne dojeżdżanie piesze. Wydzielenie pasa do skrętu w lewo z ul. Magistracką nie daje możliwości wydzielenia peronów i oznacza likwidację miejsc postojowych przy jezdni. Ponadto odległość między krańcami peronów wynosiłaby 73 m (dwa pociągi tramwajowe typu 120Na SW/ING) - oznaczałoby to nieefektywne zatrzymanie i problemy z uzyskaniem priorytetu dla tramwaju w sterowaniu ruchem.</p> <p>Na skrzyżowaniu z ul. Magistracką zostanie utrzymany komplet przejść dla pieszych. Koncepcja programowo-przestrzenna została przekazana do UD Wola w celu zaopiniowania i oczesne władze dzielny skierowały ten dokument do właściwej Komisji Rady Dzielnicy.</p>
74	Protest Wspólnoty Mieszkaniowej Deotymy 45 nadesłany 14.11.2014 - odczytany 3.12.2014 w trakcie podsumowania spotkań konsultacyjnych i poddany pod głosowanie przez uczestników spotkania. W wyniku głosowania 59 osób poparło pismo, 6 osób było przeciw, a 6 wstrzymało się od głosu.	list przesłany pocztą	<p>Szanowna Pani Prezydent</p> <p>My mieszkańcy dzielnicy Koło, dzielnicy istniejącej od lat przedwojennych zostaliśmy postawieni przed koniecznością modernizacji głównej ulicy dzielnicy - ulicy Obozowej i ulic do niej przyległych. Konieczność tej inwestycji jak najbardziej popieramy, jednak propozycje projektowe przedstawiane nam w ostatnich 2 latach a szczególnie od lutego bieżącego roku przez Urząd Dzielnicy Wola, są przez wszystkich mieszkańców Koła odrzucone. Dowody jednojędnego protestu mieszkańców są wyrażone w następujących dokumentach:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Stanowiska Rady Dzielnicy Wola z 11 lutego 2014r. oraz z 26 sierpnia 2014r. — Uchwała Nr 170/2014 z 25 sierpnia 2014r., podjęta przez Komisję Polityki Gospodarczej i Komunalnej Rady Dzielnicy Wola. Kserokopie wymienionych wyżej dokumentów dołączamy do niniejszego pisma. <p>W tej sytuacji zwołanie przez Urząd Dzielnicy Wola kolejnych konsultacji społecznych w dniach 4 i 6 listopada tego roku, przy utrzymywaniu nadal koncepcji reorganizacji ruchu na ulicy Obozowej, tym razem przedstawionej nam przez przedstawiciela Przedsiębiorstwa „Tramwaje Warszawskie Sp. z o. o.”, jest dla nas niezrozumiale i niemożliwe do zaakceptowania.</p>		Nieuwzględniona	<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h.</p> <p>Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. W celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha. Odnośnie miejsc parkingowych na wschód o wiaduktu kolejowego - na jezdni południowej na odc. Radziwie - Płocka zostanie wyznaczony również pas postojowy. Wskazywane dokumenty i stanowiska Rady Dzielnicy z 2014 r. zawierają odmienne stanowisko względem wcześniej wyrażonego przez Komisję Polityki Gospodarczej i Komunalnej Rady Dzielnicy Wola z Uchwały 76/2011 z 07.12.2011 r.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			<p>W ulotkach wręczonych nam przed spotkaniami konsultacyjnymi 4 i 6 bm. Urząd Dzielnicy Wola przedstawił nam 3 koncepcje reorganizacji ruchu na ulicy Obozowej, opracowane przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji m. st. Warszawy. Według tej ulotki Tramwaje Warszawskie Sp. z o. o. „będą realizowały inwestycję, która polega na remoncie torowiska” na ulicy Obozowej od al. Prymasa Tysiąclecia do ul. Księcia Janusza 3 warianty projektu dotyczą jedynie reorganizacji ruchu kołowego na ulicy Obozowej i przyległych do niej uliczkach. Na spotkaniu konsultacyjnym w dniu 4 listopada br., dowiedzieliśmy się od referującego przedstawiciela Tramwajów Warszawskich, że chęć wprowadzenia ruchu kołowego w ciasne uliczki kosztem likwidacji 2 pasów ruchu kołowego na ulicy Obozowej, podyktowana jest planowanym wprowadzeniem 2 pasów dla mchu rowerowego! Ta część projektu, niestety, nie została ujawniona w ulocie przeznaczonej dla mieszkańców.</p> <p>Przeniesienie pasów ruchu kołowego w ciasne uliczki boczne – ul. Bolecha i przyległe do niej a także w ulicę Ożarówską, absolutnie nie dostosowane do wzmożonego ruchu kołowego z uwagi na jezdnie jednopasmowe, wąskie chodniki na których parkowane są samochody z konieczności, a także usytuowanie budynków blisko jezdni, jest wymysłem nie liczącym się ze zdrowiem, a nawet życiem mieszkańców i z faktem, że wygodne i bezpieczne drogi mają służyć mieszkańcom miasta, a tworzenie takich są obowiązkiem władz miasta. Wprowadzenie pasów rowerowych na główną ulicę dzielnicy kosztem utrudnienia ruchu kołowego zwłaszcza, że te pasy nie mają żadnego uzasadnienia właśnie na ulicy Obozowej bowiem nie mają żadnego połączenia z inną trasą ruchu rowerowego, jest jakąś niewytłumaczalną zemstą na mieszkańcach Koła! Dlaczego? Z jakiego powodu? Propozycja mieszkańców aby ruch rowerowy przenieść właśnie na w/w boczne uliczki, co również akceptują ostatecznie ich mieszkańcy, jest logiczna, nie zagraża zdrowiu i bezpieczeństwu obywateli stronom tym bardziej, że ulice te znajdują się w pobliżu lasu, a także zaoszczędzi znaczne koszty tej reorganizacji.</p> <p>Zachowanie zatem dwupasmowego ruchu kołowego (po 2 pasy z każdej strony) jest obowiązkiem wobec faktu, że ulica Obozowa jest ulicą przelotową na trasie Bemowo - inne dzielnice Warszawy i ograniczenie tej drogi do jednego pasa będzie zabójstwem dla mieszkańców i jej użytkowników. Na dzień dzisiejszy ulice Obozowa, Prymasa Tysiąclecia, a szczególnie Deotymy, Ciołka i Księcia Janusza w godzinach szczytów są praktycznie nieprzejezdne, szczególnie z kierunków innych dzielnic do Bemowa! Dlatego zachowanie na ulicy Obozowej skrętów w lewo tj. w ulicę Magistracką, Deotymy mogą częściowo rozładowywać korki na ul. Obozowej w kierunku ulic Górczewskiej, Wolskiej i dalej - Jelonek, Bemowa. Ponadto, za utrzymaniem skrętów w lewo z ulicy Obozowej w ulicę Magistracką i Deotymy a także utrzymaniem przystanku tramwajowego przy ulicy Magistrackiej przemawiają fakty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. przy tej ulicy znajduje się poczta, 2 przychodnie lekarskie, 2 apteki, 2 szkoły, 2 przedszkola, pasaż handlowy a także duże osiedle WSM z przeważającą liczbą seniorów. Koniecznym jest też zainstalowanie na tym skrzyżowaniu sygnalizacji świetlnej dla bezpieczeństwa przechodniów! 2. przy ulicy Deotymy skręt w lewo rozładuje częściowo korki na ulicy Obozowej jak również ułatwi dojazd do 3 szkół w tym jednej integracyjnej, 2 przedszkoli w tym jednego dla dzieci niesprawnych, kościoła. Ulica Deotymy jest również ulicą przelotową do Kasprzaka, łączącą też Koło z Ochotą, Mokotowem, Siekierkami linią autobusową Nr 167, a w najbliższej przyszłości - z linią SKM oraz metrem. Ponadto, przy rogu ulic Obozowej i Deotymy znajdują się liczne sklepy, do których muszą dojeżdżać wozy dostawcze. Ostatnio zlikwidowane miejsca parkingowe uniemożliwiły również dowóz zaopatrzenia do tych sklepów. <p>Przy okazji prosimy o przywrócenie nam możliwości parkowania przy nieparzystej stronie ulicy Deotymy na odcinku od budynku Nr 49 do Nru 43. W wyniku ostatniego remontu nawierzchni tej ulicy pozbawiono nas parkingów fundując nam dodatkowy szeroki pas trawnika mimo, że już jeden pas zieleni istnieje przy samym budynku Nr 45 i 43.</p> <p>Kolejną, niezbędną inwestycją jest wybudowanie bezpiecznych wysepek tramwajowych na ulicy Obozowej od ulicy Magistrackiej do Ciołka. Nie chodzi nam o 3,5-metrowe wyspy, dla których na ulicy Obozowej nie ma wystarczająco dużo miejsca, lecz o takie, na które można byłoby wysiadać bezpiecznie bez skręcania nóg, jak to dzieje się dotychczas.</p> <p>Projekt Spółki Tramwaje Warszawskie nie przewiduje też pasów bezpiecznego ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych zarówno na ulicy Obozowej jak i dojazdowych, bocznych ulicach, co stwarza poważne zagrożenie bezpieczeństwa i życia w przypadkach pożarów, ratowania życia, a także innych zagrożeń</p>			<p>Ta nagła zmiana stanowiska względem 2011 r. oznaczałaby konieczność porzucenia dotychczas wykonanych prac na które Spółka poniosła już określone wydatki.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
			<p>Następnym, nieprzemyślanym projektem Tramwajów Warszawskich, popartym przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy jest likwidacja miejsc parkingowych w okolo 30-tu procentach (wg oceny projektodawcy), bez wskazania miejsc zastępczych. Domagamy się zatem i w tym przypadku rewizji projektu.</p> <p>Najważniejszą jednak sprawą w remoncie ulicy Obozowej jest przede wszystkim remont jeśli nawet nie modernizacja infrastruktury pod jezdnią, obejmująca przyległe do ul. Obozowej Osiedle Zeromskiego. Bez tych prac rozpoczęcie remontu nawierzchni jest bezsensowne. Niestety, ten problem został potraktowany pobieżnie przez projektodawców, których przedstawiciel zbyt lakonicznie poinformował zaniepokojonych mieszkańców na spotkaniach w dniach 4-ym i 6-tyrn listopada b.r., a mianowicie, że wykonawcą i nadzorującym prace przy remoncie infrastruktury będzie Spółka Tramwaje Warszawskie a nie wyspecjalizowane przedsiębiorstwa jak MPWiK, Gazownia czy inne, odpowiedzialne za prawidłowość funkcjonowania infrastruktury. Mieszkańcy poczuli się zaniepokojeni.</p> <p>Zwracamy się zatem do Pani Prezydent o spowodowanie opracowania projektu uwzględniającego wreszcie sprzeciwy i postulaty mieszkańców' Dzielnicy Koło, wymienione wyżej w niniejszym piśmie i stawiane jednogłośnie na wszystkich dotychczasowych spotkaniach w sprawie modernizacji ulic w tej części Dzielnicy Wola, niestety, dotychczas lekceważone przez urzędników. Liczymy, że wezwanie Pani Prezydent wszystkich Warszawian do współtworzenia naszej Stolicy piękniejszej i coraz wygodniejszej, które wzięliśmy sobie do serca, zostanie potraktowane serio również przez wykonawców tego przedsięwzięcia.</p> <p>Życząc Pani Prezydent sukcesu w zbliżających się wyborach kolejnej kadencji Pani Prezydentury i oczekując zaakceptowania naszych sprzeciwów i postulatów pozostajemy z szacunkiem Mieszkańcy Dzielnicy Koło reprezentowani przez WSPÓLNOTĘ MIESZKANIOWĄ, ul. Deotymy 45, 01-441 Warszawa</p>		nieuwzględniona	
75	Propozycja zmiany organizacji ruchu na ul. Bolecha zaproponowana podczas spotkania konsultacyjnego w dniu 6.11.2014 przekazana na piśmie do inwestora zaprezentowana przez p. Ludwika Chełmickiego	spotkanie z mieszkańcami	<p>W związku z planowaną przebudową torowiska na ul. Obozowej zaproponowane trzy warianty ruchu na ul. Bolecha są nie do przyjęcia. (oklaski) Modernizacja torowiska powoduje przerzucenie części ruchu samochodowego na równoległą ul. Bolecha, co przewiduje każdy z trzech wariantów. Nie wyrażamy na to zgody. Powrót do dyskusji na temat modernizacji ul. Obozowej deklarujemy w sytuacji zagwarantowania na piśmie, że ul. Bolecha będzie jednokierunkowa podzielona na dwa odcinki. Jeden kierunek ruchu od ul. Dalibora do ul. Dahlberga (od zachodu na wschód), drugi kierunek ruchu od ul. Długomiła do ul. Dahlberga (od wschodu na zachód). Ul. Bolecha – przedwojenna ulica domków jednorodzinnych. - jest pod nadzorem konserwatorskim. Zwiększony ruch samochodów wpłynie na stare fundamenty. Może powodować pęknięcie ścian. Po obu stronach wąskie chodniki często zmuszają pieszych do korzystania z jezdni. Wyjazd z posesji wymaga zatarasowania ulicy. Pismo będzie skierowane do Burmistrza i inwestora, czyli Tramwajów Warszawskich.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. W celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p>
76	Propozycja zmiany organizacji ruchu na ul. Bolecha zaproponowana podczas spotkania konsultacyjnego w dniu 6.11.2014	spotkanie z mieszkańcami	<p>Propozycja wprowadzenia zmiany w III wariantcie. Zamknąć fragment ul. Dalibora (między ul. Obozową a ul. Bolecha) by kierowcy nie omijali ul. Obozowej. Ruch puścić ul. Bolecha, ul. Dalibora (skręt w lewo), ul. Dobrogniewa, i powrót ul. Dahlberga.</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem zrealizowane zostaną perony przystankowe, pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych. Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha. Zamknięcie wlotu nie jest możliwe ze względu na pełnienie przez ul. Dalibora funkcji drogi pożarowej do przyległych nieruchomości.</p>
77	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	<p>* przeniesienie ruchu rowerowego z ul. Obozowej na ul. Bolecha (lub przy Lasku na Kole) oraz ul. Ożarowską</p>		Nieuwzględniona	<p>Uwaga nieuwzględniona: pasy ruchu dla rowerów na ul. Obozowej stanowią element programu</p>
78	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	<p>* zorganizowanie na ul. Bolecha ruchu jednokierunkowego z podziałem na dwa odcinki (z zachodu na wschód – do ul. Dahlberga i ze wschodu na zachód na odcinku Długomiła-Dahlberga);</p>	Częściowo uwzględniona		<p>Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.</p>

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
79	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	* wymiana sieci wodociągowej i kanalizacyjnej na ul. Obozowej;	Częściowo uwzględniona		Wymiana infrastruktury technicznej zostanie wykonana zgodnie z warunkami technicznymi określonymi przez gesotów sieci, w tym MPWiK. Odnośnie stanu sieci, TW Sp. z o.o. bazują na informacjach przekazanych przez ich właścicieli. Sprawa opinii mieszkańców, odnośnie infrastruktury kanalizacyjnej została przekazana do MPWiK.
80	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	* wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów powyżej 3,5 tony na okolicznych ulicach m.in. ul. Ożarowskiej	Uwzględniona		Uwaga uwzględniona: zakaz zostanie wprowadzony z wyłączeniem służb komunalnych i obsługi posesji np. dojazd śmieciarek.
81	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	* ograniczenie prędkości na okolicznych ulicach z obowiązujących obecnie 30 km/h do 15 km/h	Częściowo uwzględniona		Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. Celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kołem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
82	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	* stworzenie nowych miejsc parkingowych dla mieszkańców. Jedna z propozycji obejmowała umożliwienie korzystania przez mieszkańców z terenu parkingu Tramwajów Warszawskich po drugiej stronie Al. Prymasa Tysiąclecia		Nieuwzględniona	Obowiązujący m.p.z.p. rejonu Lasku na Kole przewiduje na terenie obecnego parkingu funkcje usługowe wraz parkingiem. Zagospodarowanie tego terenu musi być przedmiotem kompleksowego przedsięwzięcia.
83	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	* wdrożenie zakazów parkowania na Bolecha i Ożarowskiej		Nieuwzględniona	Podczas konsultacji społecznych mieszkańcy wracali uwagę na deficyt miejsc postojowych w rejonie Koła
84	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	* stworzenie nowej zawrotki dla samochodów w okolicy skrzyżowania ul. Obozowej i ul. św. Stanisława		Nieuwzględniona	Stworzenie zawrotki jest niemożliwe ze względu na wydzielenie na odc. Radziwie - Plocka w istniejącej jezdni pasa postojowego i pasa ruchu dla rowerów
85	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	* wprowadzenie miejsc parkingowych na ul. Obozowej na odcinku od Al. Prymasa Tysiąclecia do ul. Ptockiej	Uwzględniona		Uwaga uwzględniona: wprowadzono pas postojowy na odc. Radziwie - Plocka
86	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	* wprowadzenie możliwości zawracania na skrzyżowaniu ul. Obozowej z ul. Ciołka		Nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona: Prowadzenie możliwości zawracania znacząco utrudni sterowanie ruchem pod kątem uprzywilejowania tramwajów, obsługi ruchu samochodowego w ciągu ul. Obozowej i zapewnienia właściwych warunków ruchu pieszych. Zawracanie będzie możliwe na rondzie z ul. Ks. Janusza
87	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	* wprowadzenie lewoskrętu z ul. Obozowej w ul. Magistrałką	Uwzględniona		Uwaga uwzględniona

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
88	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• modernizacja ulicy z zachowaniem dotychczasowych przystanków (w tym zwłaszcza przystanku Magistracka ze względu na usytuowanie w pobliżu m.in. poczty, punktów usługowych, przychodni) oraz dwóch pasów jazdy samochodów		Nieuwzględniona	Zespół przystankowy Magistracka zostanie połączony z zespołem przystankowym Majakowskiego, do którego zostanie zapewnione obustronne dojście piesze. Wydzielenie pasa do skrętu w lewo z ul. Magistracką nie daje możliwości wydzielenia peronów i oznacza likwidację miejsc postojowych przy jezdni. Ponadto odległość między krańcami peronów wynosiłaby 73 m (dwa pociągi tramwajowe typu 120Na SWING) - oznaczałoby to nieefektywne zatrzymanie i problemy z uzyskaniem priorytetu dla tramwaju w sterowaniu ruchem. Wprowadzenie dwóch pasów ruchu wiąże się z likwidacją miejsc postojowych i zawężeniem chodników, co jest niezgodne z Polityką transportową m.st. Warszawy przyjętą przez Radę m.st. Warszawy.
89	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• wprowadzenie nowoczesnego oświetlenia na skrzyżowaniach ulicy Obozowej z ul. Ciołka i ul. Deotymy	Uwzględniona		Uwaga uwzględniona: w ramach inwestycji przewidziane jest wymiana słupów trakcyjno-oświetleniowych z nowym oświetleniem spełniającym obowiązujące normy.
90	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• zastosowanie przy skrzyżowaniach na ul. Obozowej świateł najazdowych		Nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona: z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz komfortu pasażerów lepsze efekty daje zastosowanie peronów przystankowych.
91	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• wdrożenie ścieżek rowerowych pod Al. Prymasa Tysiąclecia	Częściowo uwzględniona		Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
92	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• zastosowanie rozwiązań umożliwiających rowerzystom uprzywilejowany zjazd z ronda przy ul. Ks. Janusza	Częściowo uwzględniona		W terenie zabudowanym (Vmax=50 km/h), jeśli zasadniczo nie istnieje infrastruktura rowerowa (drogi dla rowerów lub pasy) rowerzysta zobowiązany jest poruszać się po jezdni. Z kolei w art. 16 ust. 7 p.or.d. prowadzona została zasada, iż rowerzysta może bezpośrednio przed skrzyżowaniem i na nim poruszać się środkiem pasa - pozwala to na pełną widoczność rowerzysty dla innych uczestników ruchu.
93	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• pisemne zapewnienie ze strony MPWiK, co do dokonania przebudowy instalacji sanitarnej i burzowej	Częściowo uwzględniona		Wymiana infrastruktury technicznej zostanie wykonana zgodnie z warunkami technicznymi określonymi przez gesotów sieci, w tym MPWiK. Odnośnie stanu sieci, TW Sp. z o.o. bazując na informacjach przekazanych przez ich właścicieli. Sprawa opinii mieszkańców odnośnie infrastruktury kanalizacyjnej została przekazana do MPWiK.
94	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• wprowadzenie wjazdu dla rowerów na prawy pas przy wiadukcie kolejowym na ul. Obozowej niedaleko Al. Prymasa Tysiąclecia	Częściowo uwzględniona		Pasy dla rowerów zostaną wydzielone na odc. ul. Ks. Janusza - al. Prymasa Tysiąclecia oraz na odc. ul. Radziwie - ul. Płocka, zaś na wszystkich skrzyżowaniach utrzymane komplety przejść dla pieszych. Do czasu modernizacji linii kolejowej nr 20 i poszerzenia przekroju pod wiaduktem, ruch rowerów na odc. al. Prymasa Tysiąclecia - ul. Radziwie będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
95	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• wcielenie do realizacji pasów drogowych w ciągu od ul. Obozowej, Az do ul. Młynarskiej	Uwzględniona		Uwaga uwzględniona: w ramach inwestycji przewidziana jest zmiana ograniczacji ruchu do ul. Młynarskiej
96	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• pasy dla rowerzystów w jezdni są niebezpieczne dla dzieci		Nieuwzględniona	Zasady poruszania się dzieci na rowerach przewidziane w polskim prawie a) Dziecko w wieku do 7 lat może być przewożone na rowerze, pod warunkiem że jest ono umieszczone na dodatkowym siodełku zapewniającym bezpieczną jazdę (art. 33 ust. 2 p.o.r.d.). Dodatkowo, dziecko (niezależnie od wieku) może być przewożone w przyczepie przystosowanej konstrukcyjnie do przewozu osób, ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy. W przypadku przewozu dziecka do 7 lat w foteliku i przewozu dziecka w przyczepie rowerzysta jest zobligowany do poruszania się po jezdni na zasadach ogólnych lub zgodnie z zasadami z art. 33 ust. 1.

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
						b) Dziecko do 10 lat potrafiące poruszać się samodzielnie na rowerze może nim kierować tylko i wyłącznie pod opieką osoby dorosłej. W rozumieniu art. 2 pkt 18) p.o.r.d. dziecko do 10 lat traktowane jest jako pieszy, co oznacza, że zgodnie z art. 11 ust. 1 p.o.r.d. zobowiązane jest korzystać z chodnika. Osoba opiekująca się dzieckiem do 10 lat, które porusza się na rowerze może również korzystać z chodnika – na podstawie art. 33 ust. 5 pkt 1) p.o.r.d. c) Dziecko powyżej 10 lat (do 18lat) może poruszać się samodzielnie po drogach publicznych i w strefach zamieszkania pod warunkiem posiadania karty rowerowej lub prawa jazdy kat. AM, A1, B1, T. Dziecko (osobę niepełnoletnią) obowiązują w tym momencie przepisy ogólne.
97	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• inwestycja jest nieracjonalna, z powodu m.in. nieuwzględnienia uwag radnych Dzielnicy Wola, co nie pozwala na jej realizację		Nieuwzględniona	Wskazywane dokumenty i stanowiska Rady Dzielnicy z 2014 r. zawierają odmienne stanowisko względem wcześniej wyrażonego przez Komisję Polityki Gospodarczej i Komunalnej Rady Dzielnicy Wola z Uchwały 76/2011 z 07.12.2011 r. Ta nagła zmiana stanowiska względem 2011 r. oznaczałaby konieczność porzucenia dotychczas wykonanych prac na które Spółka poniosła już określone wydatki.
98	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• projekt jest nierealny z powodu założeń w nim realizacji poszczególnych etapów inwestycji w tym wymiany sieci wodociągowej	nie dotyczy	nie dotyczy	Inwestycja jest koordynowana z gesotrami infrastruktury technicznej w tym z MPWiK
99	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• ul. Bolecha znajduje się pod ochroną konserwatorską	nie dotyczy	nie dotyczy	Ul. Bolecha objęta jest obszarową ochroną konserwatorską - zmiana ograniczenia ruchu i instalacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego nie podlega pod uzgodnienia ze służbami konserwatorskimi.
100	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• w przypadku rozpoczęcia takich inwestycji jak np. budowa II linii metra spowoduje zwiększenie ruchu na ul. Obozowej	nie dotyczy	nie dotyczy	Na obecną chwilę nie są znane szczegóły metody realizacji stacji metra pod ul. Górczerwską, a co za tym idzie nie można ustalić zakresu ograniczeń ruchu i związanych z tym objazdów.
101	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• przesuwanie całego ruchu samochodowego na ul. Bolecha jest nieprzemyślane. Dotyczy to także ulic Ożarowskiej, Deotymy, Obozowej	Częściowo uwzględniona		Na ulicach Bolecha i Ożarowskiej wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dodatkowo na tych ulicach zostaną wprowadzone dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość, zwłaszcza w rejonie szkół. W celu ograniczenia na ulicach lokalnych ruchu niezwiązanego z Kolem, zostanie zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolecha.
102	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• zwiększyć liczbę składów tramwajowych na ulicy Obozowej w okresie doby	nie dotyczy		Uwaga przekazana do Zarządu Transportu Miejskiego.
103	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• w koncepcji programowo-przestrzennej po opinii radnych wybrano wersję tańszą zakładającą rozwiązania tradycyjne np. po przez wyniesienie skrzyżowań w celu spowolnienia ruchu	nie dotyczy		W toku uzgodnień z jednostkami miejskimi został wskazany do dalszych prac wariant z sygnalizacją świetlną.
104	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• prośba o okazanie całego dokumentu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację	Uwzględniona		http://mmm.rdos.gov.pl/doc/waw/dec2013/4210.32.2013.pdf

Lp.	Autor	Kanał komunikacji	Treść (pisownia oryginalna)	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uzasadnienie (uwagi)
105	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• utrzymać przystanek tramwajowy przy ul. Magistrackiej		Nieuwzględniona	Zespół przystankowy Magistracka zostanie połączony z zespołem przystankowym Majakowskiego, do którego zostanie zapewnione obustronne dojście piesze. Wydzielenie pasa do skrętu w lewo z ul. Magistracką nie daje możliwości wydzielenia peronów i oznacza likwidację miejsc postojowych przy jezdni. Ponadto odległość między krańcami peronów wynosiłaby 73 m (dwa pociągi tramwajowe typu 120Na SWING) - oznaczałoby to nieefektywne zatrzymanie i problemy z uzyskaniem priorytetu dla tramwaju w sterowaniu ruchem.
106	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• rozbudować jezdnię do dwóch pasów ruchu w celu poprawy warunków ruchu samochodów		Nieuwzględniona	Wprowadzenie dwóch pasów ruchu wiąże się z likwidacją miejsc postojowych i zawężeniem chodników, co jest niezgodne z Polityką transportową m.st. Warszawy przyjętą przez Radę m.st. Warszawy. Pasy ruchu dla rowerów na ul. Obozowej stanowią element programu rozwoju tras rowerowych w Warszawie.
107	Uwagi mieszkańców podczas spotkań konsultacyjnych (4 i 6 listopada) oraz podczas podsumowania konsultacji w dniu 3.12.2014.	spotkanie z mieszkańcami	• zawężyć chodnik pod rozbudowę jezdni		Nieuwzględniona	Wprowadzenie dwóch pasów ruchu wiąże się z likwidacją miejsc postojowych i zawężeniem chodników, co jest niezgodne z Polityką transportową m.st. Warszawy przyjętą przez Radę m.st. Warszawy. Pasy ruchu dla rowerów na ul. Obozowej stanowią element programu rozwoju tras rowerowych w Warszawie.