

# ZAŁĄCZNIK DO RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

## JAKA ZIELEŃ NA GROCHOWSKIEJ?

Zestawienie wszystkich opinii, potrzeb, propozycji, które wpłynęły w trakcie drugiego etapu konsultacji

Raport do pobrania ze strony [www.konsultacje.um.warszawa.pl](http://www.konsultacje.um.warszawa.pl)

# ZIELEŃ: OPINIE I POMYSŁY

- Zazielenienie jest bardzo nierównomierne - od Lubelskiej do Podolskiej ma charakter niemalże symboliczny. Na odcinku od Terespolskiej do Międzyborskiej planowane jest zasadzenie 5 drzew i zrobienie kilku rabatów z krzewami. Obecnie jest to betonowa pustynia pełna samochodów i psich kup, gdzie nie ma ani jednej planowanej rośliny i są tylko 2 kosze na śmieci (przy przystankach). Jest to najżałośniejszy kawałek ulicy Grochowskiej i wymaga bogatszego zazielenienia.
- Moje uwagi obejmują odcinek od Zamoyskiego do Podskarbińskiej: Chciałbym wskazać miejsca, gdzie można posadzić więcej drzew na ulicy: przed Grochowską 344, wzdłuż dawnego bazaru Rogatka, przed wylotem ul. Bliskiej, która na odcinku Mińska - Grochowska jest wyłącznie ciągiem pieszym, naprzeciwko wylotu Gocławskiej po południowej stronie Grochowskiej.
- Na odcinku od Międzynarodowej do Terespolskiej (po obu stronach Grochowskiej) za mało jest zaplanowanych nowych drzew, które uzupełniłyby przydrożne przerzedzone szpalery. Liczba nasadzeń wzdłuż ulicy jest zdecydowanie zbyt niska, szczególnie biorąc pod uwagę okolice kamienic obok dawnej fabryki Perun. Deweloper który przejął teren planuje wyciąć wszystkie drzewa na terenie inwestycji. Tym samym teren przy ulicy zostanie ogołocony z zieleni. Na odcinku od Terespolskiej do Międzyborskiej planowane jest zasadzenie 5 drzew i zrobienie kilku rabatów z krzewami. Obecnie jest to betonowa pustynia pełna samochodów, gdzie nie ma ani jednej planowanej rośliny i są tylko 2 kosze na śmieci (przy przystankach). Ten odcinek ulicy Grochowskiej wymaga o wiele bogatszego zazielenienia. Dodatkowo, zazielenienie jest bardzo nierównomierne - od Lubelskiej do Podolskiej ma charakter symboliczny. Dopiero za ulicą Podolską mamy do czynienia z prawdziwym procesem zazieleniania

# ZIELEŃ: OPINIE I POMYSŁY

- Wnioskuje o ponowne rozważenie możliwości posadzenia drzew wzdłuż torów tramwajowych - na Puławskiej są drzewa, a dlaczego na Grochowskiej nie?
- Proszę nasadzić drzewa przy torach tramwajowych, tak jak na Puławskiej. Proszę nie wciskać kitów, że się nie da. Pojedźcie na Mokotów, da się. Drzewa na środku, w pasie rozdzielającym zamiast róż.
- Dodatkowo - drzewa bądź krzewy na lub przy przystankach tramwajowych - na przystankach Goćławska, Kickiego czy Międzyborskiej jest miejsce na takie działania - w tym momencie wyglądają niezbyt reprezentacyjnie.
- Także odcinek od Międzynarodowej do Terespolskiej (po obu stronach Grochowskiej) został w planach potraktowany po macoszemu - za mało jest tam zaplanowanych nowych drzew, które uzupełniłyby przydrożne przerzedzone szpalery. Zaprojektowane na tych odcinkach krzewy będą wymagały solidnej ochrony przed rozjeżdżaniem przez kierowców.
- Na istniejącym trawniku wzdłuż przychodni Grochowska 339 proponowane były w czasie I etapu konsultacji róże, które podkreślić by mogły piękno zabytkowego budynku i ogrodu.
- Trójkąt chodnika u wylotu Mińskiej doskonale nadaje się na utworzenie na nim trawników i rabat, z przejściem przez środek.
- Proszę rozważyć kwestię zagospodarowania przestrzeni wyłączonych z ruchu, na rzecz niskiej zieleni (znak P-21), na przykład przy przejściu przez ulicę Międzynarodową.

# ZIELEŃ: OPINIE I POMYSŁY

- Mińska-Gocławska: Usunięcie powierzchni wyłączonej z ruchu na płd. stronie i wytyczenie tam zieleni.
- Grochowska 230 w chodniku rośnie drzewo - do zwiększenia misa. Rozważyć szpaler drzew przy torowisku Siennicka -Wiatarczna.
- Zieleń przy miejscach pamięci narodowej.
- 1) Więcej drzew widzielibyśmy: przed Grochowską 344, przed placem po Bazarku Rogatka, u wylotu Bliskiej, która jest w tym miejscu jedynie pasażem pieszym, a także po południowej stronie naprzeciwko wylotu ulicy Gocławskiej, 2) Trójkąt u wylotu ulicy Mińskiej jest idealnym, a niewykorzystanym miejscem na trawnik i rabaty 3) Przy Grochowskiej 339 - przychodni SZPLO na istniejącym trawniku postulujemy róże, które mogłyby stanowić piękną oprawę dla tego zabytkowego obiektu; miejsce po wiacie przystankowej przesuniętej kilka lat temu na środek chodnika powinno zostać rozpłytowane.
- Należy w założeniach rozszerzyć możliwość nasadzeń drzew przy torowisku, szczególnie w pomiędzy Kaleńską a Siennicką. Pod spodem nie ma sieci technicznych. Chodnik jest wygrodzony od torowiska i jezdni, nie musi być tak szeroki – 2 metry wystarczą. Mieszkańcy od Kaleńskiej i Modrzewiowej mają przystanki przy Rondzie Wiatraczna, gdzie jest lepsza komunikacja.
- Wysokie drzewa na przystankach- czy są możliwe, chodzi o dawanie cienia osobom czekającym na tramwaj.

# ZIELEŃ: OPINIE I POMYSŁY

- Uwzględnić nasadzenia drzew od Jordanowskiej do kanału przy parkingu przy budynkach nr 8 – 14E. Parking powstał prawdopodobnie bez zgody zarządcy (ZDM jest w trakcie postępowania), kilka lat temu wycięto tu pokaźne topole.
- Uwzględnić zielen wokół krzyża przy rogu Grochowskiej z Grenadierów/Międzyborską oraz przy budynku Grochowska 233.
- Uwzględnić rezerwę w obszarze nasadzeń pomiędzy budynkiem Grochowska 71a, a przedłużeniem Rodziewiczówny. Nawet w przypadku zawężenia jezdni przeznaczonej dla ruchu, wydaje się zasadne, aby przed światłami i na dalszym odcinku pozostawić obecnym przekrój. Obecnie nie ma tu parkowania, ale też zabudowa jest luźniejsza, rozproszona i raczej są to zakłady, które parkingi mają na terenie działek własnych.
- Pomiędzy Goławską a przystankiem Goławska 01 poszerzyć misę kosztem 3 miejsc parkingowych.
- Czemu róże i czy to są odpowiednie rośliny?
- Czy wzięliście Państwo, projektując zielen, pod uwagę jej atrakcyjność w różnych sezonach, w tym sezonie zimowym?
- Każdy ubytek powierzchni trawnika z państwa planu uzupełniać powinno nasadzenie dodatkowego drzewa.

# DROGI I CHODNIKI: OPINIE I POMYSŁY

- Pasy prawo/lewostronnych pozostają w wielu miejscach bardzo długie, podobnie jak pasy „rozbiegowe”, w wielu miejscach nadal zachowano wąziutkie chodniki ograniczone skośnymi miejscami parkingowymi. Miejsca te zresztą są często także tam, gdzie rzeźbione dodatkowe pasy.
- Pasy są miejscami bardzo szerokie, bez wyraźnego powodu, spokojnie część można by zastąpić poszerzeniem planowanych pasów nasadzeń. Np. między przystankami tramwajowymi Gocławska a Praga-Płd. Ratusz jezdni poszerza się spokojnie o dwa metry, po czym znów zwęża. Wiem, że jest to spowodowane poszerzeniem przystanków jakiś czas temu, ale takie rozwiązanie prowokuje do rozpędzania się i wystawia pasażerów na przystanku na dodatkowe niebezpieczeństwo, gdy nieostłonięty przystanek „wcina się” w tę szeroką jezdnię. Jednocześnie na tym odcinku nadal chodnik pozostaje wąski, ze skośnymi miejscami parkingowymi. Alternatywą do poszerzenia pasa zieleni na tym odcinku mogłoby być zachowanie szerokości pasów z jego końców, i „wyesowanie” jezdni tak, by poszerzyć przestrzeń dla pieszych na tym odcinku o te ~2 metry. Nie mówiąc już o pewnie 4-5 metrach do zyskania, gdyby zmienić parkowanie na równoległe, w tej skali oszczędności przestrzeni spokojnie zmieści się np. jednocześnie trochę zieleni, szerszy chodnik i jeszcze DDR.
- Wnioskuje o jak najszybsze rozpoczęcie prac nad przebudową ulicy Grochowskiej - przygotowanie koncepcji oraz znalezienie sposobów finansowania na niezbędne zmiany poprawiające bezpieczeństwo uczestników ruchu. Należy zaplanować zmianę przebiegu pasów ruchu oraz je zwęzić, a następnie zaplanować zieleni, szeroki chodnik oraz ścieżki rowerowe.

# DROGI I CHODNIKI: OPINIE I POMYSŁY

- Kierowcy na ulicy Grochowskiej rozpędzają się do wielkich prędkości - może warto pomyśleć o zwięźeniu pasów, co pozytywnie wpłynęłoby na zmniejszenie prędkości rozwijanej na drodze (konieczność większego skupienia, ostrożna jazda), a także umożliwiłoby zwiększenie chodników - chociażby odcinka między Międzynarodową a Lubelską przy starych kamienicach po stronie parku Skaryszewskiego - chodnik jest bardzo wąski, boję się nim przechodzić sama, nie wspominając już o sytuacji gdy rodzic prowadzi wózek, bądź idzie się większą grupą (dodatkowo, jak wspomniałam wyżej, kierowcy przy tym odcinku jeżdżą o wiele za szybko).
- Przed poradnią zdrowia przy Grochowskiej 339 należy rozplytować miejsce, na którym poprzednio stała wiata przystankowa przesunięta na środek.
- Proszę zwrócić uwagę na szerokość chodnika przy Grochowskiej 351-353 (bardzo wąski przy siedzibie Rady Osiedla Kamionek).
- Skąd decyzja o nieingerowaniu w pasy jezdni, w niektórych miejscach pojedynczy pas jezdni ma nawet 5 metrów.
- Szpaler róż na małej Grochowskiej (od Garwolińskiej do Szembeka), należy podnieść krawężnik tak aby nie wjeżdżały samochody parkujące „na dziko” i jakoś zabezpieczyć nasadzenia przed presją parkingową.
- Czy chodnik przy budynku Grochowska 323 ma 2 metry?
- Pomiedzy Omulewską a Mładzką zrobić chodnik w pasie drogowym, po stronie południowej.

# DROGI I CHODNIKI: OPINIE I POMYSŁY

- Chciałbym zwrócić Państwa uwagę na możliwość prowadzenia nasadzeń kosztem jezdni zwłaszcza w miejscach, gdzie jest ona przeskalowana (np. bardzo szerokie pasy na Kamionku w okolicach przystanku Bliska, gdzie chodnik po stronie pld. jest bardzo wąski). Sprzyja to rozwijaniu przez kierowców ogromnych prędkości w nocy, co dało się we znaki mieszkańcom podczas upałów – uważam, że przy braku możliwości prawnych na poziomie centralnym (odebranie samorządom praw do obsługi fotoradarów) działania miast powinny sprzyjać optycznemu zwężaniu jezdni, aby możliwie ograniczać możliwości nocnym rajdowcom, którzy niewątpliwie są małą grupą znacznie utrudniającą życie (nie tylko hałas, ale też zagrożenie bezpieczeństwa) dużej grupie mieszkańców.
- W założeniu uwzględnić chodnik o nawierzchni lepszej niż płyta betonowa. Uwzględnić stosowanie innych odcieni niż jasny szary (szybko się brudzi). Może to być płyta z betonu płukanego o kolorze grafitowym lub piaskowym, może to być płyta granitowa, może to być lastryko, może to być płyta betonowa z fakturą lub zawierają mieszankę innego materiału. Cenniejszą nawierzchnie należałoby stosować pomiędzy Lubelską a budynkiem Grochowska 194/196 luba dalej na wschód, ale nie dalej też jak budynek Grochowska 71a i Grochowska 76, które są na końcu zabudowy pierzejowej. Obecnie zniszczone już płyty chodnikowe z fakturą (zastąpienie ich szarą płytą chodnikową będzie remontem na gorsze).
- W przypadku graniczenia ze sobą miejsc parkingowych i chodnika lub drogi rowerowej, przewidzieć słupki. Obecnie samochodu dostawcze wjeżdżają w całości na chodni pozostawiając pieszym około 1 metr. Jest to niezgodnie z przepisami, gdyż wyższa masa dopuszczalna samochodu całkowicie zakazuje parkowanie na chodniku, nawet w wyznaczonych miejscach do postoju. Dlatego projekt wykonawczy nasadzeń zieleni powinien uwzględnić wprowadzenie słupków.



# DROGI I CHODNIKI: OPINIE I POMYSŁY

- Na wysokości Wspólnej Drogi po stronie południowej zapewnić szerszy chodnik, część terenu została sprzedana (Grochowska 171).
- Po południowej stronie kładki przy Garwolińskiej zapewnić szerszy chodnik (schody, winda itp.)
- Uwzględnić przejście dla pieszych przez wschodni kraniec pętli autobusowej Wiatraczna, analogicznie jak w projekcie drogi rowerowej.
- Drogę rowerową lub chodnik na odcinku Zakole – Garwolińska można lokować na działkach miejskich innych niż drogową.
- Uwzględnić potrzebę szerszego chodnika przy braku realizacji drogi rowerowej do około 4-4,5 metrów szerokości przy budynkach w starej linii zabudowy ograniczając parkowanie (tj. nie stosować parkowania skośnego):
  - Grochowska 230,
  - Grochowska 243/245,
  - Grochowska 249/251 (nawet kosztem trawnika).
  - Grochowska 321 i 323 (i ze względu na schody do budynku 325),
  - Grochowska 322
  - Grochowska 326,
  - Grochowska 339 (na końcu działki kosztem trawnika lub przesunięcia parkowania),
  - Grochowska 344

# DROGI I CHODNIKI: OPINIE I POMYSŁY

- Przepustowość ulicy mierzy się w największym miejscu. Obecnie na odcinku Lubelska – Wiatraczna po stronie południowej są 2 pasy i część przystanków bez zatok. Oznacza to, że nie ma potrzeby utrzymywania zatok na wszystkich lokalizacjach. Na odcinku Wiatraczna – Marsa ze względu na liczbę wlotów do jazdy ulicą Grochowską, można uznać, że 2-pasowa ulica po stronie południowej nie zmieni przepustowości (kilka tygodni temu remont i zajęcie jednego z pasów w rejonie Omulewskiej nie spowodował żadnych zakłóceń w ruchu). Oznacza to, że do dalszych prac należy po stronie południowej przyjąć przekrój 2 pasów, a przy skrzyżowaniach i zjazdach wydzielone pasy do skrętów. Zważywszy brak możliwości parkowania przez skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych na 10 m, w przypadku przyjęcia pasów do skrętów o długości 8-9 metrów, pasy te nie będą powodowały utraty miejsc parkingowych. Obecnie toczą się prace odnośnie wydzielenia lewoskrętu z Ronda Wiatraczna do autobusów. Będzie to rzutować na układ ulicy przy budynku Grochowska 230.
- Uwzględnić chodnik i drogę rowerową pomiędzy Omulewską a Młądką kosztem jednego pasa.

# DROGI ROWEROWE: OPINIE I POMYSŁY

- Brak ścieżki rowerowej na Grochowskiej, mimo tak szerokiej jezdni, jest bardzo odczuwalny. Fragmenty - ponoć - planowanej infrastruktury rowerowej na okolicznych uliczkach, Błonia Kamionkowskie czy uliczka Wedla nie są właściwe dla sprawnego codziennego ruchu rowerowego, a na ulicy Grochowskiej ruch samochodowy jest za duży i zbyt szybki, by można bezpiecznie jeździć rowerem. Planowanie DDR w jednej z wersji koncepcji jest proponowany kosztem zieleni i chodników - szkoda, że nie kosztem zwężenia ulicy Grochowskiej.
- DDR po obydwu stronach jest koniecznością na takiej ulicy (znów: tranzytowej) jak Grochowska. Jest to odcinek uwzględniony w programie rozwoju tras rowerowych do 2020, jak i część rowerowego „Trójkąta Bermudzkiego” Grochowska- Zieleniecka- Waszyngtona, bardzo potrzebnego okolicy, ale niestety nieistniejącego w praktyce. Dojazd na większość punktów na Grochowskiej czy Mińskiej od strony centrum (kontynuacja jazdy ciągiem Świętokrzyska-Tamka-most Świętokrzyski-Sokoła) to tragedia – albo jazda chodnikiem (nielegalnie) albo 2-3 pasmową Targową/Grochowską/Zieleniecką (przez skrzyżowanie agregujące ruch samochodowy z ogromnej części prawego brzegu, przez brak możliwości pokonania bariery kolejowej wobec braku „obwodnicy Pragi” i tunelu pod Dworcem Wschodnim w ciągu rezerwy pod trasę Tysiąclecia), albo kombinowanie zygzakiem bocznymi ulicami.

# DROGI ROWEROWE: OPINIE I POMYSŁY

- Wnioskuje o utworzenie DDR (zgodnie z materiałami dostępnymi na stronie)
- Z jakiego powodu koncepcja nie przewiduje rezerw na drogi rowerowe przewidziane w 2 MPZP, po dwóch lub jednej stronie ulicy. Istnieje ryzyko poniesienia wysokich kosztów dostosowania ulicy do potrzeb rowerzystów.
- Prośba o wprowadzenie do projektu stojaków rowerowych w miejscach handlu usług. Zwłaszcza na odcinku Kamionka i Grochowska do Ronda Wiatraczna. Chodzi o stojaki wysokie w kształcie „U-kształcie”
- Po drugie, chciałbym zwrócić Państwa uwagę na możliwość organizacji parkowania oraz przeprowadzenia nasadzeń w celu umożliwienia poprowadzenia w przyszłości DDR wzdłuż ulicy – jest to bardzo istotna potencjalna trasa łącząca Pragi Pn. oraz Pd.
- MPZP Grochowskiej przewiduje powstanie dróg rowerowych po obu stronach ulicy. Przedstawiony projekt uniemożliwi w przyszłości postawienie jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej.

# DROGI ROWEROWE: OPINIE I POMYSŁY

- Uwzględnić drogę rowerową
  - po stronie północnej
  - od ulicy Lubelskiej (de facto jako przedłużenie drogi rowerowej w ulicy Targowej) do Garwolińskiej
  - od Olszynki Grochowskiej do Marsa,
  - łącznik od Kwatery Głównej do Podolskiej
  - po stronie południowej
  - d Lubelskiej (de facto od Sokolej w ulicy Zamoyskiego) do przejścia dla pieszych na wysokości ulicy Mińskiej (budynek Grochowska 355)
  - od pętli Wiatraczna do Omulewskiej
  - od Rodziewiczówny (Grochowska 71a) do drogi serwisowej przy ulicy Kokoryczki,
  - od Omulewskiej do Rodziewiczówny (Grochowska 71a) kosztem przesunięcia parkowania na jeden z trzech pasów ruchu (oznacza to także możliwość zawężenia od pętli Wiatraczna do Omulewskiej).
- Przy czym minimum to zapewnienie połączenia od strony zachodniej (Zamoyskiego) do Mińskiej, zapewnienie połączenia ciągów alternatywnego o ruchu uspokojonym w Stanisława Augusta i Kordeckiego, tj. pomiędzy Kaleńską a Garwolińską (strona północna), Podolska – Kokoryczka (strona południowa), Olszynki Grochowskiej – Marsa (południowa), Czapelska – Omulewska (południowa). Natomiast pomiędzy Mińską a Siennicką jest ona bezproblemowa, stąd powinna być uwzględniona. Uwzględnić to w wytytowaniach i nasadzeniach, aby nie trzeba było później przebudowywać zieleńców i ulicy.

# DROGI ROWEROWE: OPINIE I POMYSŁY

- Uwzględnić przejazdy rowerowe przez ulicę Grochowską na wysokości Lubelskiej (dworzec), Mińskiej (Soho i dojazd do infrastruktury w ulicy Szaserów oraz nowych osiedli przy Chrzanowskiego), Bliskiej (park Skaryszewski) wraz z odnogą umożliwiającą wjazd i zjazd w Międzynarodową, Terespolskiej (urząd) wraz z wprowadzeniem odnogi na ulicy Terespolskiej na południe, Kaleńskiej (połączenie osiedli i wyprowadzenie alternatywnego korytarza po stronie południowej w ciągu ulicy Wedla, Stanisława Augusta, Lubomira, Dobrowoja; połączenie Kaleńska – Modrzewiowa umożliwia powiązanie planowanej przez ZDM drogi rowerowej w al. Waszyngtona z ciągiem Kobielska – Osowska czyli osią osiedla Grochów po północnej stronie Grochowskiej) wraz z przejazdem przez Modrzewiową, Podolskiej (park) wraz z wydłużeniem odnogi do Kwatery Głównej celem dostępu do parku, Wspólnej Drogi wraz z przejazdem przez Wspólną Drogę.
- Szczególnie należy podejść do drogi rowerowej przy budynku Grochowska 326. W przypadku kolizji z zielenią zastosować wspólny ciąg pieszo-rowerowy.

# DROGI ROWEROWE: OPINIE I POMYSŁY

- Droga rowerowa wzdłuż ulicy Grochowskiej ujęta została w Programie Rozwoju Tras Rowerowych Warszawy do 2020 r. Określono w nim najważniejsze korytarze. Ujęto też drogi rowerowe, które są ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa. Drogi rowerowe zostały także ujęte z miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu Ronda Wiatraczna (Uchwała Rady m.st. Warszawy nr XCIV/2413/2014 z dnia 6.11.2014) oraz obszaru po północnej i południowej stronie ulicy Grochowskiej na odcinku od Garwolińskiej do Kanału Kawęczyńskiego (Uchwała Rady m.st. Warszawy nr LXXV/1938/2014 z dnia 30.01.2014 ). Po wykonaniu różnych analiz możliwości (w tym technicznych) budowy drogi rowerowej, zasadne jest przyjęcie następujących rozwiązań:
  - po stronie północnej od ulicy Lubelskiej (de facto jako przesłuzenie drogi rowerowej w ulicy Targowej) do Garwolińskiej (z założeniem realizacji w pierwszej kolejności do Mińskiej i od Kaleńskiej do Garwolińskiej, potem od Mińskiej do Siennickiej i na końcu od Siennieckiej do Kaleńskiej) oraz od Olszynki Grochowskiej do Marsa
  - po stronie południowej od Lubelskiej (de facto od Sokolej w ulicy Zamoyskiego) do przejścia dla pieszych na wysokości ulicy Mińskiej (budynek Grochowska 355) oraz od pętli Wiatraczna do Omulewskiej oraz od Rodziewiczówny (Grochowska 71a) do drogi serwisowej przy ulicy Kokoryczki, a od Omulewskiej do Rodziewiczówny (Grochowska 71a) kosztem przesunięcia parkowania na jeden z trzech pasów ruchu (oznacza to także możliwość zawężenia od pętli Wiatraczna do Omulewskiej).
  - Na pominiętych odcinkach, tj po stronie północnej od Garwolińskiej do Olszynki Grochowskiej ruch rowerowy może się odbywać ulicą serwisową lub równoległą położoną raptem kilkadziesiąt metrów na północ ulicą Kordeckiego na zasadach ogólnych. Pozostaje jedynie kwestia dostępu do parku przy Kwatery Głównej od strony południowej. Po stronie południowej w przypadku uwzględnienia zwężenia jezdnie do 2 pasów ruchu (analogicznie tyle ile jest do jazdy na wprost na Rondzie Waszyngtona), pozostaje odcinek pomiędzy Mińską a Rondem Wiatraczna. Ze względu na istnienie równoległej ulicy Stanisława Augusta i dość szeroki chodnik, ruch rowerowy w dojazdach do punktów po stronie południowej na tym odcinku mógłby się odbywać bezpiecznie.

# DROGI ROWEROWE: OPINIE I POMYSŁY

(ciąg dalszy uwagi z poprzedniej strony)

- Dlaczego to ważne? Ulica Grochowska to funkcjonalna oś dzielnicy, a nawet o ponaddzielnicowym charakterze. Tu znajdują się urzędy, sklepy przyuliczne w parterach, pawilony handlowe, markety, bazarek, parki i skwery, różne punkty usługowe, dużo mieszkań. Kwestia, aby droga rowerowa powstała jest bezdyskusyjna. Dlatego też, ważna jest możliwość bezpiecznego dojazdu do różnych placówek. Wiąże się to z powiązaniem niektórych planowanych dróg rowerowych i korytarzy rowerowych z licznymi generatorami i atraktoryami ruchu. Minimum to uwzględnienie przejazdów rowerowych przez ulicę Grochowską na wysokości Lubelskiej (dworzec), Mińskiej (Soho i dojazd do infrastruktury w ulicy Szaserów oraz nowych osiedli przy Chrzanowskiego), Bliskiej (park Skaryszewski), Terespolskiej (urząd), Podskarbińskiej (możliwość terenowa realizacji drogi rowerowej po stronie zachodniej do nowych osiedli, planowana infrastruktura rowerowa w ulicy Grenadierów), Kaleńskiej (połączenie osiedli i wyprowadzenie alternatywnego korytarza po stronie południowej w ciągu ulicy Wedla, Stanisława Augusta, Lubomira, Dobrowoja), Podolskiej (park), być może także Wspólnej Drogi (dojazd do osiedla Młodych i marketów) i Zamienieckiej (bazar, brak na długim odcinku możliwości przejazdu).



# PARKOWANIE: OPINIE I POMYSŁY

- Czy skośne parkowanie zostanie utrzymane przy wprowadzeniu w 2023 SPPN? Jeśli nie, to wszelkie zmiany i nasadzenia oraz DDR dobrze by było dostosować do SPPN, by nie marnować środków
- Wśród wniosków z I etapu konsultacji znalazł się punkt „zachowanie tranzytowego charakteru ulicy”. Tym bardziej dziwi zachowanie skośnych miejsc, z których na ulicy o dużym ruchu zdecydowanie trudniej wyjechać niż z równoległych.
- Czy skośne parkowanie zostanie utrzymane przy wprowadzeniu w 2023 SPPN? Jeśli nie, to wszelkie zmiany i nasadzenia oraz DDR dobrze by było dostosować do SPPN, by nie marnować środków.
- Mińska-Goćławska: Wytyczenie miejsc parkingowych równoległych na pasach rozbiegowych po obu stronach ulicy, rezygnacja z miejsc skośnych.
- Grochowska 365 - Dlaczego parkowanie skośne wprowadzone jest w miejscu, gdzie obecnie jest parkowani równoległe?
- Wnioskuje o zmianę sposobu na parkowaniu na ulicy na parkowanie równoległe i uzyskaną przestrzeń przeznaczyć na tereny zielone.
- Wnioskuje o przeniesienie parkowania na dawne pasy rozbiegowe - w związku ze zmianą kategorii drogi pasy te nie są już potrzebne.
- Uwaga dotyczy braku zmian ustawienia miejsc parkingowych, by poszerzyć przestrzeń dla pieszych.

# PARKOWANIE: OPINIE I POMYSŁY

- Grochowska 354 - Rezygnacja z 2 miejsc parkingowych przy wjeździe na posesję (mogą ograniczać widoczność).
- Grochowska 338/34 - Usunięcie 3 pasa będącego wlotem na ulicę Mińska i wprowadzenia parkowania równoległego, rezygnacja z miejsc skośnych, na rzecz zieleni.
- Projekt powinien uwzględnić więcej miejsc postojowych i rezygnację z urządzania trawnika w miejscach:
  - przy Grochowskiej 339 z uwagi na to, że wewnętrzny parking wystarcza wyłącznie dla personelu, a jest to przychodnia NFZ, z której korzysta wielu pacjentów, m.in. przywożonych autami osobowymi,
  - przy Grochowskiej 338/340 - z uwagi na to, że jest to kilkunastopiętrowy budynek mieszkalny bez zaplecza podwórza czy parkingu, z dyskontem na parterze,
  - przy Grochowskiej 304 - tutaj zamiast zieleni bardzo przydałaby się koperta dla dostaw, ponieważ dostawcy blokują pas ruchu do skrętu w uczęszczaną Goctawską
  - przy Grochowskiej 302 oraz wzdłuż SP nr 255; liczba stojących tu aut świadczy o dużym zapotrzebowaniu na miejsca postojowe w tym miejscu, a drzew jest wystarczająca liczba.
- W niektórych miejscach wskazane byłoby zamiast trawników i rabat pozostawić bardzo tu potrzebne miejsca parkingowe, w szczególności:
  - na wysokości Grochowskiej 346/348, gdzie kilkunastopiętrowy blok nie ma żadnego podwórza, a na dole znajduje się jedyny dyskont w okolicy;
  - na wysokości Grochowskiej 302 na odcinku od szkoły do bramy- konieczne są dwa miejsca,

# PARKOWANIE: OPINIE I POMYSŁY

- Założyć przerzucenie parkowania na jezdnię na pas manewrowy lub przeskalowany pas na odcinku Podskarbińska – Bliskiej/Międzynarodowej z przerwami na lewoskręty/prawoskręty, przy których wprowadzić parkowanie równoległe oraz powiększyć teren zieleni i drzew, w tym przeanalizować nasadzenia drzew po stronie południowej od Rybnej do Międzyborskiej.
- Zamienić parkowanie skośne na równoległe przy budynku Grochowska 194/196 (Dom Słowa Bożego), ze względu na ogrodzenie terenu i znaczne zwężenie chodnika w tym miejscu. Przesadzić drzewo posadzone na środku chodnika. Przy parkowaniu równoległym zmieści się droga rowerowa i poprawi bezpieczeństwo wyjeżdżania (widoczność).
- Uwzględnić parkowanie równoległe po stronie północnej pomiędzy przejściem dla pieszych a przystankiem autobusowej Bliska oraz w rejonie przystanku. Ze względu na sklep alkoholowy jest to miejsce, które wymaga szerszego chodnika.
- Uwzględnić parkowanie równoległe po stronie północnej pomiędzy Kaleńską a Siennicką oraz rozważyć po stronie południowej. To jednej z najbardziej wielkomiejskich odcinków, bo po obu stronach jest wielopiętrowa zabudowa pierzejowa i dużo obiektów usługowych w parterach.
- Uwzględnić parkowanie równoległe przy kościele Grochowska 365 i likwidację zatoki autobusowej.

# OPINIE i POMYSŁY: Zieleń, parkowanie, organizacja ruchu

- Chciałabym prosić o jak najszybsze podjęcie działań co do zazielenienia ulicy, utworzenie ścieżki rowerowej, a także - co najważniejsze - przemienienie miejsc parkingowych na ul. Grochowskiej między ul. Międzynarodową, Bliską i Lubelską na miejsca do parkowania równoległego!auta są tam zaparkowane ciasno, wokół jest mało zieleni, a jakiś pas krzewów przydałby się by oddzielić pieszych od Grochowskiej. Na ulicy brakuje drzew - o ich pozytywach nie muszę chyba pisać, ale podkreślam, że zielenie podnosi nie tylko estetykę miejsca, wpływa pozytywnie na klimat i zdrowie okolicy.
- Czy na pasach rozbiegowych mogą być miejsca parkingowe? (np. Międzyborska- Bliska). Będzie więcej miejsca na zielenie.
- Czy możemy przewidzieć rozbetonowanie miejsc parkingowych lub ich części i zastąpienie nawierzchni geokratą?
- Goławaska-Terespolska: Północna strona ulicy - wytycznie miejsc równoległych na pasie rozbiegowym, rezygnacja z parkowania skośnego, szpaler drzew, usunięcie powierzchni wyłączanej z ruchu przy Terespolskiej i na Grochowskiej. Południowa strona ulicy- zmiana przekroju jezdni, wytycznie parkowania równoległego zamiast skośnego, jak planował ZDM, szpaler drzew. Terespolska -Podskarbińska - jak wyżej, rezygnacja z osobnego pasa do skrętu w prawo, w Międzyborską.

# OPINIE i POMYSŁY: Zieleń i mała architektura

- Moje uwagi dotyczą głównie odcinka Lubelska-Wiatraczna, jednak część niewątpliwie pasuje także do całości koncepcji. Projekt jest bardzo zachowawczy w zakresie. Oczywiście zwiększenie liczby ławek czy stojaków na rowery jest wzdłuż Grochowskiej bardzo wskazane, także dosadzenie drzew i innej zieleni. Z samej natury takich uwag wynika, że raczej trafia tutaj krytyka, więc chciałbym zaznaczyć, że zieleni przy przystankach, długie pasy róż, byliny i dużo drzew to ogromne zalety tej koncepcji. Jednak w widoczny sposób jest to projekt „minimum” w sensie zachowania stanu istniejącego i bez prób pokonania większych przeszkód z tym stanem związanych. Co było by zrozumiałe, gdyby tuż za rogiem była kompleksowa przebudowa ulicy. O ile wiem jednak na taką się nie zanosz (obym się mylił).
- Grochowska róg Terespolskiej – czy możemy dostawić kilka ławek pod Urząd Dzielnicy? (z uwagi na pandemię mieszkańcy czekają na zewnątrz, tam jest tablica informacyjna i komunikaty dźwiękowe).

## OPINIE i POMYSŁY: Zieleń i mała architektura

- Uwzględnić drzewo przy budynku Grochowska 230 i wprowadzić nowe nasadzenia, uwzględniając pierwszeństwo potrzebie zapewnienia drogi rowerowej pomiędzy Kaleńską a Garwolińską.
- Przy budynku Grochowska 174/176 uwzględnić nasadzenia drzew. Pomiędzy rurami gazu są 4,5 metra, więc powinno wystarczyć. Nie przewiduje się w tym miejscu odnogi drogi rowerowej. Jest bezzasadna. Wcześniej ogromne topole były na przystanku i przy torowisku. Wycięto je w 2011 r.

## OPINIE I POMYSŁY: INNE

- Po przebudowie tramwajowych przystanków dojście do tramwaju wydłużyło się przystanki są za długie. Sama ulica została zdemolowana dla ruchu samochodowego oczekuje więc że nasadzenia wzdłuż Grochowskiej nie pogorszą już i tak ciężkiej sytuacji dojścia do przystanków tramwajowych wybetonowanych nadmiernie a tym bardziej nie wpłyną na miejsca parkingowe wzdłuż ulicy Grochowskiej. Których absolutnie ilość nie powinna się zmniejszyć . Nie wpłynie to też na dalsze zwężenie ulic . Tego nie chce i moja rodzina też. Drzewa tam gdzie chodnik na to pozwala.
- Pętla Goćławek- proszę uwzględnić projekt tegorocznego BO „wiosenne łąki roślin cebulowych”.
- Jestem zatrwożony tym, że (wg informacji, które uzyskałem na spotkaniu) na zazielenienie ulicy nie ma środków i będzie się to finansowanie ze środków bieżących. Wnioskuje o przesunięcie środków, by jak najszybciej zazielenić ulicę. Te konsultacje trwają już zdecydowanie zbyt długo, a na zazielenienie nie możemy czekać drugie tyle.
- Na wstępie chciałbym zgłosić uwagę ogólnie-organizacyjną. Konsultacje były opóźnione z niejawnych przyczyn o prawie rok i pomimo regularnego sprawdzania i tak przegapiłem spotkanie konsultacyjne. Śledzenie takich wydarzeń bez poświęcania cierpliwości i dużej uwagi sprawdzaniu co chwilę jest trudne.

## OPINIE I POMYSŁY: INNE

- Zastanawiam się, czy koncepcja nie utrudni późniejszych przebudów ulicy uwzględniających np. DDRy, miejsca na ogródki gastronomiczne (już teraz gdzieś działające, pomimo niedoboru miejsca), przesuwania granicy jezdni, etc. Czy rozważano obecną postać koncepcji w kontekście dalszych zmian?
- Planując zazielenianie Grochowskiej szczególną uwagę należałoby poświęcić sytuacji ptaków gniazdujących w budynkach, w szczególności wróble. Wróble to ptaki które na swoje siedliska wybierają wyłącznie budynki. Gniazdują w szczelinach, ubytkach elewacji, pod parapetami, za rurami spustowymi. Znikają z miast głównie przez termomodernizację ale też wycinanie krzaków gdzie się chronią przed drapieżnikami. Przy ulicy Grochowskiej, na budynkach jest wiele gniazd wróble, niestety umiejscowienie ich nad ruchliwą ulicą bez skrawka zieleni sprawia, że lęgi są skazane na porażkę. Przykładowo, jedno siedlisko wróble znajduje się na ulicy Grochowskiej 299, kamienicy gdzie wg planu nie zostanie zasadzone ani jedno drzewo a krzewów również przybędzie niewiele. Młode wróble wylatując z gniazda nie potrafią jeszcze latać i aby przeżyć, potrzebują obszaru zieleni na dole, pod budynkiem. Najlepsze dla nich są wysokie krzewy, gdzie mogłyby się ukryć przed samochodami, wronami i psami.
- Wnioskuje o utworzenie skweru przy Pomniku Budowy Szosy Brzeskiej i ochronę tego miejsca przed dalszą dewastacją.
- Czy i w jaki sposób projekt zakłada ochronę i remont skweru przy Pomniku Budowy Szosy Brzeskiej.
- Wnioskuje o utworzenie niewielkiego skweru na rogu Grochowskiej i Goctawskiej (wzdłuż Grochowskiej 319) - chodnik tam jest szeroki i osłupkowany - idealne miejsce na minirefekt relaksu.



# OPINIE I POMYSŁY: INNE

- Planowana stacja Veturilo przed Grochowską 335 koliduje z kopertą dla inwalidy, a punkt usługowy naprawy sprzętu AGD jest od lat prowadzony przez inwalidów.
- Proszę rozważyć demontaż choćby części barierek wzdłuż torowisk - czy faktycznie są one niezbędne w tak wielu miejscach?
- Proszę o uwzględnienie projektów z Budżetu Obywatelskiego 2022, notatek z mapy, oraz ustalenia z BAIPP
- Prośba o przedłużenie projektu do wiaduktu kolejowego, wzdłuż ulicy Zamojskiego i Targowej.
- Rozszerzyć projekt o ulice Targową i Zamojskiego
- Przedłużyć projekt przynajmniej do wysokości Teatru Powszechnego.
- Dodać do projektu przebudowy Grochowskiej od linii średnicowej do Lubelskiej.
- Usunięcie dawnej nieużywanej zatoki autobusowej.
- Możliwy konflikt z ulicą Mińską, po przebudowie skrzyżowania z Grochowską.
- Gdzie są rozpyłowania, czy zmieni to ekosystem tego miejsca?

# Uchwała Komisji Zagospodarowania Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Dzielnicy Praga-Południe

Już po zakończeniu konsultacji podjęta została *Uchwała Komisji Zagospodarowania Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Dzielnicy Praga-Południe m.st. Warszawy z dnia 06.10.2021 r. w sprawie zgłoszenia uwag do projektu koncepcji zazielenienia ul. Grochowskiej*  
Poniżej zamieszczony jest tekst Uchwały:

Na podstawie § 38 pkt 1 statutu Dzielnicy Praga Południe m.st. Warszawy będącego załącznikiem nr 6 do uchwały Nr LXX/2182/2010 Rady m.st. Warszawy z dnia 14 stycznia 2010 r. Komisja Zagospodarowania Przestrzennego i Ochrony Środowiska uchwała, co następuje:

## § 1

1. Komisja stanowczo postuluje niezmnieszenie i bezwzględne utrzymanie dotychczas istniejącej liczby miejsc parkingowych w tych samych lub maksymalnie zbliżonych lokalizacjach na ul. Grochowskiej, ze względu na występujący w jej rejonie deficyt miejsc parkingowych.
2. Komisja wnosi o urządzenie nawierzchni zatok parkingowych z ażurowej tzw. kratki ekologicznej, umożliwiającej przenikanie wody deszczowej w głąb ziemi.
3. Komisja pozytywnie opiniuje projekt koncepcji zazielenienia ul. Grochowskiej w pozostałym zakresie.

## § 2

Uchwałę przekazuje się Przewodniczącemu Rady Dzielnicy Praga-Południe m.st. Warszawa.

Przewodniczący Komisji Zagospodarowania Przestrzennego i Ochrony Środowiska /-/ Michał Suliborski