

*Budowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Chełmżyńskiej w Warszawie, wraz z budową układu drogowego w dzielnicy Rembertów i jednoczesną likwidacją przejazdu kolejowego (km 9,420 linii kolejowej nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol) w poziomie szyn*

**SPIS POSTULATÓW ZGŁOSZONYCH PODCZAS SPOTKANIA Z MIESZKAŃCAMI, KTÓRE ODBYŁO SIĘ W DNIU 28 MARCA 2019 R.  
WRAZ ZE STANOWISKIEM INWESTORA**

<b>Lp.</b>	<b>POSTULAT</b>	<b>ROZSTRZYGNIĘCIE</b>	<b>UZASADNIENIE</b>
1	Lokalizacja przystanków autobusowych umożliwiającą przyszłe skomunikowanie z peronami planowanego przystanku kolejowego	Uwaga uwzględniona	W północnej części wiaduktu drogowego (nad ulicą Strażacką) zaprojektowano parę przystanków z zatokami. Wejście na wiadukt możliwe będzie zarówno poprzez schody, jak i windę zaprojektowaną po zachodniej stronie wiaduktu. Konstrukcja wiaduktu umożliwia dobudowę dodatkowych schodów oraz windy po zachodniej stronie wiaduktu, co w przyszłości zapewni możliwość dogodnej przesiadki dla korzystających z planowanego przez PKP PLK S.A. kolejowego przystanku osobowego pod wiaduktem drogowym.
2	Budowa ronda w miejscu skrzyżowania ul. Chełmżyńskiej i ul. Stelmachów oraz jego wpływu na ruch drogowy	Uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na niewielki ruch z ulic podporządkowanych do ul. Chełmżyńskiej (oszacowany w ramach prognozy ruchu), wprowadzenie ronda w miejscu skrzyżowania ulic o dużej różnicy natężenia ruchu doprowadziłoby do pogorszenia płynności jazdy, wskutek tworzenia dodatkowych kolejek na wjazdach do ronda. Budowa ronda w miejscu j. wyżej wiązałaby się ze zwiększeniem szerokości pasa drogowego i większą ingerencją w sąsiadujące z drogą nieruchomości.
3	Poprawa funkcjonalności skrzyżowania ul. Chełmżyńskiej z ul. Stelmachów i ul. Gontarską	Uwaga nieuwzględniona	Skrzyżowania ul. Chełmżyńskiej z ul. Gontarską oraz z ul. Stelmachów znajdują się poza zakresem obszarem inwestycji.

4	Wprowadzenie ograniczeń prędkości oraz tonażu dla pojazdów poruszających się w ciągu ul. Chełmżyńskiej/ul. Nowochełmżyńskiej	Uwaga uwzględniona	Na projektowanym odcinku ul. Chełmżyńskiej utrzymane zostanie ograniczenie dla wjazdu pojazdów ciężarowych o masie całkowitej powyżej 5 ton, sygnalizowane znakiem B-5. Utrzymane zostanie także ograniczenie prędkości do 50 km/h. Jednocześnie należy zaznaczyć, że rozwiązania projektowe w zakresie stałej organizacji ruchu podlegać będą zatwierdzeniu Biura Polityki Mobilności i Transportu.
5	Wprowadzenie dodatkowych rozwiązań w zakresie redukcji hałasu drogowego	Uwaga częściowo uwzględniona	Analiza akustyczna wykonana na etapie opracowywania raportu do ponownej oceny oddziaływania na środowisko wykazała, że na etapie eksploatacji obiektu nie będą przekroczone normy hałasu. Projekt przewiduje zastosowanie tzw. „cichej nawierzchni” SMA8. Konstrukcja wiaduktu drogowego zaprojektowana została z uwzględnieniem rezerwy pod ewentualne ekrany akustyczne, których budowa może zostać wykazana po wykonaniu analizy porealizacyjnej.
6	Budowa odwodnienia w obszarze realizowanej inwestycji	Uwaga uwzględniona	W ramach inwestycji przewidziano: <ul style="list-style-type: none"> <li>• budowę nowego systemu odwodnienia ul. Nowo-Chełmżyńskiej (projektowanego wiaduktu drogowego),</li> <li>• przebudowę kanalizacji deszczowej oraz zbiornika retencyjnego w rejonie ul. Strażackiej,</li> <li>• budowę kanalizacji deszczowej w ul. Chełmżyńskiej na odcinku od ul. Stelmachów do torów kolejowych, a także w rejonie projektowanego ronda w południowej części inwestycji.</li> </ul>
7	Zaprojektowanie dodatkowego pasa ruchu na projektowanym wiadukcie drogowym	Uwaga nieuwzględniona	Inwestycja realizowana jest w granicach obszaru określonego w decyzji z dnia 3 kwietnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie dla przedsięwzięcia polegającego na „Modernizacji i rozbudowie Warszawskiego Węzła Kolejowego”. Wprowadzenie dodatkowego pasa ruchu na projektowanym wiadukcie drogowym wiązałaby się z koniecznością poszerzenia projektowanego pasa drogowego ul. Nowo-Chełmżyńskiej. Wprowadzenie do projektu dodatkowego

			<p>pasa ruchu wymagałoby pozyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i mogłoby wpłynąć na możliwość wspólnej realizacji inwestycji z PKP PLK S.A. (która uzyskała dofinansowanie dla realizacji części inwestycji z Unii Europejskiej w ramach programu POIiŚ 2014-2020).</p> <p>Dodatkowo otrzymane w ten sposób rozwiązanie byłoby przewymiarowane w stosunku do układu drogowego, do którego zostanie dowiązane (tj. istniejącej ul. Chełmżyńskiej), co ostatecznie nie doprowadziłoby do zwiększenia przepustowości układu drogowego oraz wpłynęłoby na znaczny wzrost kosztów inwestycji.</p>
8	Budowa ścieżek rowerowych oraz ich powiązanie z istniejącą infrastrukturą drogową	Uwaga uwzględniona	Ścieżka rowerowa została zaprojektowana po wschodniej stronie projektowanego wiaduktu drogowego.
9	Uspokojenie ruchu w ul. Chełmżyńskiej	Uwaga częściowo uwzględniona	Wnioskowane uspokojenie ruchu w ul. Chełmżyńskiej zostanie osiągnięte dzięki geometrii projektowanej drogi oraz budowie ronda na skrzyżowaniu ul. Chełmżyńskiej z projektowaną ul. Nowo-Chełmżyńską. Rozwiązania te w naturalny sposób wymuszają ograniczenie prędkości na projektowanym odcinku ul. Chełmżyńskiej.
10	Zmiana lokalizacji przystanków autobusowych w ul. Chłopickiego	Uwaga częściowo uwzględniona	Zgodnie z wymaganiami Zarządu Transportu Miejskiego planowane jest uruchomienie przystanków autobusowych w rejonie skrzyżowania ul. Chełmżyńskiej z ul. Chłopickiego. W ramach realizacji inwestycji nie planuje się likwidacji istniejących przystanków autobusowych w ciągu ul. Chłopickiego.