



URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

Biuro Drogownictwa i Komunikacji

ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa, tel. 22 443 06 55, faks 22 443 06 41

[www.um.warszawa.pl](http://www.um.warszawa.pl)

**R A P O R T**  
**dot. opracowania projektu**  
**dokumentu „Rozwoju ruchu pieszego w Warszawie”**

**Warszawa, grudzień 2015**

Ruch pieszy pełni ważną rolę w podróżach po mieście, jest częścią podróży transportem zbiorowym i indywidualnym. Wzrost roli transportu pieszego i dostępności przestrzeni publicznych dla wszystkich grup użytkowników jest jednym z celów *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne*. W ramach realizacji polityki transportowej, Urząd Miasta przygotował dokument pn. *Rozwój ruchu pieszego w Warszawie*, którego głównym celem jest zwiększenie roli i jakości transportu pieszego z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób starszych i niepełnosprawnych, który planuje się przyjąć zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy.

Projekt dokumentu wprowadza jednolite standardy i wytyczne projektowania i wykonywania przestrzeni dla pieszych zwracając szczególną uwagę na jakość nawierzchni dla pieszych. Dokument obejmuje następujące zagadnienia:

1. *Standardy projektowania i wykonywania dróg pieszych w m.st. Warszawie.*

*Standardy* będą obligatoryjne do stosowania przez: zarządców dróg i zarządców ruchu, jednostki zajmujące się planowaniem, biura projektowe, firmy wykonawcze we wszystkich przedsięwzięciach na terenie m.st. Warszawy, obejmujących budowę, przebudowę lub remont dróg, w zakresie związanym z ruchem pieszych na etapie zamawiania, zlecenia, wykonania, zatwierdzania i odbioru prac. *Standardy* uwzględniają podział terenu miasta na strefy o odmiennej charakterystyce przestrzennej, funkcjonalnej i historycznej. Podział powstał w oparciu o ustalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Pas drogowy został podzielony na sekcje funkcjonalne, wchodzące ze sobą w różne relacje, zależnie od uwarunkowań przestrzennych. *Standardy* określają rodzaj dopuszczalnych materiałów do budowy poszczególnych sekcji funkcjonalnych ciągu pieszego w zależności od strefy, w której się znajduje.

2. *Wytyczne projektowania i wykonywania dróg pieszych w m.st. Warszawie.*

*Wytyczne* będą miały charakter fakultatywny. Jest to zestaw instrukcji, wskazówek i zbiór dobrych praktyk, od których stosowania można odstępować jedynie w przypadku napotkania na trudności wykonawcze, wynikające ze specyfiki konkretnego odcinka drogi. *Wytyczne* zawierają między innymi: wymagania wynikające z organizacji ruchu dla osób o ograniczonej sprawności, zasady organizacji stref pieszych, zasady sytuowania ciągów pieszych w liniach rozgraniczających ulicy, wytyczne geometryczne dla pasów ruchu pieszego w poszczególnych strefach.

W *Standardach* i *Wytycznych projektowania i wykonywania dróg dla pieszych* opisano elementy systemu prowadzenia osób niewidomych i słabowidzących oraz wymagania wynikające z potrzeb związanych z organizacją ruchu osób o ograniczonej mobilności i ograniczonej percepcji przestrzeni.

## **Konsultacje społeczne**

W ramach konsultacji społecznych w sprawie **projektu dokumentu „Rozwoju ruchu pieszego w Warszawie ”** Biuro Drogownictwa i Komunikacji we współpracy z Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy przeprowadziło, następujące działania:

### **Procedura z udziałem społeczeństwa**

1. **Informacja o wyłożeniu projektu Planu transportowego** pojawiła się:

- a. w lokalnej prasie (warszawski dodatek do Gazety Wyborczej) w dniach: 9 i 16 października 2015r.

- b. za pośrednictwem strony internetowej Biura Drogownictwa i Komunikacji ([www.transport.um.warszawa.pl](http://www.transport.um.warszawa.pl)), Centrum Komunikacji Społecznej ([www.konsultacje.um.warszawa.pl](http://www.konsultacje.um.warszawa.pl)) oraz BIP,
- c. na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta (w formie plakatu).
- d. w mediach społecznościowych na profilach prowadzonych przez m.st. Warszawa: Konsultacje Społeczne Warszawa
- e. była przekazywana do subskrybentów newslettera strony [konsultacje.um.warszawa.pl](http://konsultacje.um.warszawa.pl)

2. **Wyłożenie projektu dokumentu do publicznego wglądu oraz zamieszczenie pełnego tekstu na stronie internetowej** przez okres 21 dni, od 9 do 30 października 2015r. Mieszkańcy i organizacje społeczne mieli możliwość zgłaszania swoich opinii na specjalnych formularzach – zawierających imię i nazwisko. Dokument w formie papierowej został wyłożony w siedzibie Biura Drogownictwa i Komunikacji. Odbyły się także dwa spotkania informacyjne w dniach 13 i 21 października 2015 w godzinach 16:00 – 19:00 w punkcie konsultacyjnym w siedzibie Biura, sala na parterze wejście od ul. Marszałkowskiej.

W trakcie konsultacji społecznych do Biura Drogownictwa i Komunikacji wpłynęło 20 opinii zawierających 238 uwag dostarczonych drogą elektroniczną, za pośrednictwem poczty lub osobiście. Autorzy dokumentu odnieśli się do zgłoszonych uwag, z których: uwzględniono 117, nie uwzględniono 106, częściowo uwzględniono 5 a 9 stanowiło pozytywną ocenę dokumentu.

Mając na uwadze pozytywnie rozpatrzone opinie została stworzona ostateczna wersja dokumentu „Rozwój ruchu pieszego w Warszawie”, który zostanie przedstawiony Prezydentowi m.st. Warszawy do podpisu w formie zarządzenia.

Niniejszy Raport zawiera odpowiedzi autorów dokumentu na zgłoszone opinie mieszkańców Warszawy w procesie konsultacji społecznych projektu dokumentu **„Rozwój ruchu pieszego w Warszawie”**.

DATA WPŁYWU	OD KOGO	NUMER OPINII	NUMER UWAGI	TREŚĆ OPINII	DO ROZDZIAŁU/STRONY	UZWAGNIENIE	UZASADNIENIE
13/10/2015	Marek Prohaska	1	1.1	Rondo UE - Piesi nie mają tam kompletu zebr i muszą korzystać z oddalonej od skrzyżowania kładki z windą, która często się psuje.			Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia zbyt szczegółowa.
			1.2	Skret w lewo z ul. Cybernetyki w ul. Rzymowskiego			
			1.3	Wyprostowanie ul. Gotarda u zbiegu z Rzymowskiego (utrudnione skret w prawo dla autobusów)			
			1.4	Ścieżka zakretu z ul. Modzelewskiego w ul. Orzycką (autobusy muszą wjeżdżać na przeciwny pas ruchu aby skręcić)			
			1.5	Złe umiejscowienie słupków przy ul. Gruszczyńskiego - notoryczne parkowanie samochodów na chodniku			
			1.6	Brak świateł dla pojazdów zjeżdżających z ul. Prymasa Tysiąclecia w ul. Obozową			
			1.7	Brak pasa dla rowerów na pl. Konstytucji			
14/10/2015	Grzegorz Stepniak	2	2.1	Zastawianie chodników przez nielegalnie parkujące samochody a skuteczność działań Straży Miejskiej. Utrudnione poruszanie się po chodnikach. Kierowcy często traktują chodniki jako "dojazd" do miejsc parkingowych. Panuje całkowite przyzwolenie służby miejskich na takie praktyki. Straż Miejska udaje, że prowadzi działania w zakresie nielegalnego parkowania, przyjeżdżając na wezwanie po wielu godzinach lub wcale. Nie istnieją działania prewencyjne ze strony tej jednostki. W dodatku strażnicy skarżą się, że nie mogą karać nielegalnie zaparkowanych samochodów, ponieważ sami "nie mają jak zaparkować na miejscu akcji". Rozwiązanie - piesze patrole prewencyjne.		TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , rozdział pod tytułem <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> pkt 4.
			2.2	Należy sukcesywnie podczas remontów ulic przenosić parkowanie na jezdnię. Kierowcy w Polsce są przyzwyczajeni do korzystania z chodników, ścieżek rowerowych aby dojechać na miejsce postojowe lub ominąć korek na ulicy. Na chodnikach w Warszawie ginie kilka osób (głównie starszych) z powodu rozjechania przez cofający samochód. Należy fizycznie uniemożliwić kierowcom wjazd na chodnik w miejscach gdzie często do tego dochodzi poprzez montaż słupków.		TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> rozdział pod tytułem <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> pkt 4.
			2.3	W standardach projektowych brak informacji o tzw. skrzyżowaniach z "uszami myszki Miki". Poszerzenie chodnika w obrębie skrzyżowania skraca pieszeemu czas przebywania na jezdni, uspokaja ruch samochodowy, tworzy logicznie wydzielone miejsca postojowe dla samochodów i rowerów na ulicy.		TAK	Opinia uwzględniona na stronie 49 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
			2.4	Grodzenia osiedli - przez to często wydłuża się znacząco droga podróży pieszej, oddalają się miejsca robienia zakupów, praca czy szkoła. Miasto powinno naciskać na wspólnoty i spółdzielnie, aby zaniechały grodzienia a przynajmniej pozostawiały drożne przez swój teren szlaki piesze. W przypadku nowych inwestycji deweloper powinien być do tego zobowiązany pisemnie.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Uwaga dotyczy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
3.1			3.1	Ogólna pozytywna ocena przyjęcia miejskiej polityki pieszej		- , -	Pozytywna opinia na temat dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
			3.2	Niekonsekwencja w zapisach dokumentów - standardy mają określać warunki obowiązkowe do spełnienia w celu poprawy warunków ruchu pieszych względem istniejącego stanu prawnego, w praktyce użyte w nich sformułowania i treść w znacznej części (poza kwestiami dotyczącymi nawierzchni) są zbyt ogólne, powtarzają wady stanu istniejącego lub wręcz dopuszczają stosowanie rozwiązań jeszcze mniej korzystnych dla pieszych niż obecnie przyjęte. Standardy - jako dokument obowiązkowy - powinny być sformułowane w sposób bardziej jednoznaczny (formułować konkretne wymogi, a nie ogólne zalecenia) oraz wprowadzać standardy korzystniejsze dla pieszych niż obecnie wymagane przez prawo, zamiast mniej korzystnych.		NIE	Opinia nieuwzględniona, ponieważ dokument uzupełnia i porządkuje zasady planowania i projektowania infrastruktury dla pieszych.
			3.3	Przyjęciu strategii i standardów powinno towarzyszyć powołanie pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji pieszej odpowiedzialnego za realizację polityki pieszej i ewaluację jej wdrażania.		NIE	Opinia nieuwzględniona, ponieważ dokument nie dotyczy spraw organizacyjnych związanych z wdrażaniem polityki mobilności.
			3.4	Zarządzenie powinno wprowadzać wymóg konsultacji projektów mających wpływ na warunki ruchu pieszego z organizacjami reprezentującymi niezmotoryzowanych uczestników ruchu.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ konsultacje społeczne nie dotyczyły projektu zarządzenia tylko samego dokumentu stanowiącego załącznik do zarządzenia.
			3.5	W Zarządzeniu i Polityce pominięto kwestię infrastruktury podziemnej, której nadmierne rozproszenie ma bezpośredni wpływ na estetykę i trwałość ciągów pieszych. Problem ten powinien zostać rozwiązany poprzez ustalenie jednolitych zasad sytuowania kanałów i studni (por. Zarządzenie Prezydenta Wrocławia nr 9448/10 z dnia 20 maja 2010 r.).		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ lokalizację infrastruktury podziemnej określają przepisy odrębne. W zakresie prawidłowego projektowania i wykonawstwa zasady dotyczące infrastruktury podziemnej zostały opisane w <i>Wytucznych projektowania i wykonywania</i> , rozdział 6.3.
			3.6	Komisja dostrzega potrzebę ujednolicenia Standardów i Wytucznych z opracowaniem pn. Wytuczne organizacji przystanków autobusowych w Warszawie, przygotowanym przez TransEko w maju br. na zamówienie Zarządu Transportu Miejskiego. Zawiera ono szereg obserwacji i zaleceń ściśle związanych z ruchem pieszym w otoczeniu przystanków (w tym np. zasady stosowania zatok autobusowych), które nie zostały w dostatecznym stopniu uwzględnione w Standardach i Wytucznych		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ dokument nie odnosi się szczegółowo do rozwiązań dotyczących projektowania, realizacji i eksploatacji m.in. elementów infrastruktury transportu zbiorowego takich jak przystanki i węzły przesiadkowe ( <i>Standardy</i> , str 16)
			3.7	W kwestii stosowania zatok autobusowych Komisja przypomina o własnej uchwale z 18 grudnia 2014 r. w sprawie racjonalizacji stosowania zatok autobusowych zawierającej postulaty wymagające uwzględnienia w Standardach i Wytucznych.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ dokument nie odnosi się szczegółowo do rozwiązań dotyczących projektowania, realizacji i eksploatacji m.in. Elementów infrastruktury transportu zbiorowego takich jak przystanki i węzły przesiadkowe ( <i>Standardy</i> , str 16)
			3.8	Standardy i Wytuczne powinny być spójne z opracowywanymi przez Biuro Pomocy i Projektów Społecznych Urzędu m.st. Warszawy standardami dostępności infrastruktury miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami oraz normą ISO dot. dostępności (por. projekt ISO/CD 21542 z 2007 r.)		TAK	Opinia uwzględniona. W Opisie Przedmiotu Zamówienia opracowania <i>Standardów dostępności</i> znalazł się wymóg dotyczący zachowania spójności z dokumentem <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
			3.9	W zarządzeniu brakuje odniesienia do robót finansowanych przez podmioty prywatne. Również w przypadku finansowanych w ten sposób ogólnodostępnych ciągów pieszych, zalecane powinno być stosowanie standardów. Zarządzenie powinno tym samym obowiązywać również w odniesieniu do opiniowania projektów robót budowlanych przez miasto.	Zarządzenie w sprawie tworzenia korzystnych warunków ruchu pieszego	NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ konsultacje społeczne nie dotyczyły projektu zarządzenia tylko samego dokumentu stanowiącego załącznik do zarządzenia.
			3.10	Niestosowanie się do Wytucznych powinno również zobowiązywać do złożenia pisemnego wyjaśnienia, nawet jeżeli uzyskanie zgody na odstąpienie nie jest w takim przypadku konieczne.			
			3.11	Zarządzenie powinno również zawierać wytyczne dotyczące zasad sytuowania budynków wписywanych w MPZP. Wytyczne powinny ograniczać występowanie schodów pochylni itp. poprzez dostosowanie budynku do ukształtowania powierzchni wokół nich, w tym różnicy poziomów. Często wynika to z lokalizacji pod budynkiem parkingu podziemnego jednak jest niekorzystne z punktu widzenia ruchu pieszego i kształtowania przestrzeni publicznej. Zapisy MPZP powinny dążyć do eliminowania takich sytuacji.			
			3.12	Zarządzenie powinno również zawierać wytyczne dotyczące podcieni budynków wписywanych w MPZP. Wskazane jest lokalizowanie podcieni budynków zwłaszcza w strefach I i II oraz przy ulicach wyższych klas (Z wwyż). Takie rozwiązanie pozwala poszerzyć przestrzeń dla pieszych bez wycofywania pierzei (co mogłoby negatywnie odbić się na ładzie przestrzennym), a także tworzy przyjazną przestrzeń dla pieszych (ochrona przed słońcem i deszczem). Takie rozwiązanie powinno być stosowane zwłaszcza przy ulicach o charakterze usługowo - handlowym.			
			3.13	Zarządzenie powinno wskazywać na potrzeby wprowadzania zapisów Standardów do zapisów MPZP.			
			3.14	Komisja pozytywnie ocenia cele polityki, przy czym relacje między nimi zostały rozmyte poprzez zastosowanie sformułowania Osiągnięciu celu głównego będzie towarzyszyć realizacja czterech celów szczegółowych. Należy jednoznacznie wskazać, że realizacja celów szczegółowych jest warunkiem osiągnięcia celu głównego.	Polityka tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego, s. 3-4	TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 5
			3.15	W trzecim celu szczegółowym należy zaznaczyć, że poprawa warunków ruchu pieszego powinna również przyczynić się do przywrócenia ulicom ich funkcji gospodarczych (handlowo-usługowych).	s. 4	TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 6
			3.16	W efektach realizacji celu głównego należy przeformułować stymulowanie wprowadzania ładów przestrzennego na wprowadzanie ładów przestrzennego (punkt d).	s. 5	TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 7
			3.17	Należy przeformułować zdanie Zakłada się, że stosowanie Standardów poprawi... na Stosowanie standardów ma służyć poprawie....	s. 5	NIE	Założeniem dokumentu jest poprawa jakości infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i jej rozwój.
			3.18	Należy skorygować sformułowanie Stosowanie standardów będzie obowiązkowe przez... (na ...obowiązkowe dla...).	s. 5	TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 7
			3.19	Opis trasowania ciągów pieszych powinien uwzględnić również ich prowadzenie niezależnie od jezdni (najkrótszą drogą między budynkami, przez tereny zielone itp.).	s. 6 - bezpośrednio - poziom obszaru	TAK	Dokument uwzględni trasowanie ciągów pieszych z uwzględnieniem kryterium najkrótszej drogi - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 8
			3.20	W projektowaniu i wykonywaniu przebiegów ciągów pieszych powinno być stosowane także kryterium użytkowe - na podstawie faktycznie wybieranych tras.	s. 6 - bezpośrednio - poziom obszaru	TAK	Dokument uwzględni trasowanie ciągów pieszych z uwzględnieniem kryterium najkrótszej drogi - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 8
			3.21	Należy uzupełnić opis ogólnej zasady lokalizowania potencjalnych przeszkód, dodając na końcu zdania ...oraz nie wydłużać i nie utrudniać chodzenia, nie tworzyć zbędnych przeszkód na chodnikach itp., tak by nie zaważały zasady bezpośrednio do miejsc przekroczeń jezdni.	s. 6 - bezpośrednio - poziom detalu	TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 8
			3.22	Należy dodać zapis przewidujący Umieszczanie tablic informacyjnych, rozkładów jazdy itp. jak najbliższej wejścia na peron, przystanek itp., powielanie ich w przypadku większej liczby wejść, tak by ograniczyć do minimum odległość konieczną do pokonania w celu sprawdzenia godzin odjazdów itp.	s. 6 - bezpośrednio - poziom detalu	NIE	Opinia nieuwzględniona. Zapis zbyt szczegółowy, <i>Polityka</i> zawiera ogólne założenia
			3.23	W opisie przedostatniego punktu na poziomie ulicy brakuje i rowerowego.	s. 7 - dostępność - poziom ulicy	TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 9
			3.24	Grupy użytkowników ulic powinny być rozdzielane również za pomocą zieleni.	s. 7 - dostępność - poziom detalu	TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 9
			3.25	Należy zaznaczyć, że rozwiązania powinny być dostosowane zarówno do funkcji ulicy, jak i funkcji ciągu pieszego.	s. 8 - bezpieczeństwo	TAK	Opinia uwzględniona na stronie 10 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> dokonano korekty tekstu.
			3.26	Niezależnie od oświetlenia, przejścia dla pieszych powinny być wyposażone w rozwiązania wpływające na ograniczenie prędkości pojazdów.	s. 8 - bezpieczeństwo - poziom ulicy	TAK	Dokument uwzględni tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> str. 10
			3.27	Stosowanie wygrodzeń powinno być wyjątkiem, a nie jednym z podstawowych narzędzi realizacji polityki rozwoju transportu pieszego. Zapis dotyczący izolacji ruchu pieszego powinien zostać ograniczony do ulic najwyższych klas (S i A; GP poza strefa miejską wg SUIKZP).	s. 8 - bezpieczeństwo - poziom szczegółu	NIE	Opinia nieuwzględniona. Ograniczenie stosowania urządzeń BRD do dróg wyższych klas może powodować pogorszenie warunków bezpieczeństwa pieszych na drogach niższych klas.

3.28				TAK	Opinia uwzględniona - na stronie 10 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> dokonano korekty tekstu.
	Należy zaznaczyć, że urządzenia BRD mają służyć przede wszystkim ograniczeniu prędkości pojazdów.	s. 8 - bezpieczeństwo - poziom szczegółu			
3.29	Poprawie widoczności (jak też szerzej – bezpieczeństwa) powinno służyć ograniczenie liczby znaków drogowych, uporządkowanie parkowania, jak też ograniczenie prędkości pojazdów i zwężenie jezdni (poszerzenie chodnika). Eliminacja zieleni nie powinna być wskazywana jako rozwiązanie domyślne.	s. 8 - bezpieczeństwo - poziom szczegółu		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> , str. 10
3.30	Pozytywnie należy ocenić zapisy dotyczące uwzględniania warunków ruchu pieszego na etapie przygotowywania MPZP.	s. 8 komfort użytkownika - poziom ogółu		- . -	Pozytywna opinia na temat dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
3.31	Zapis dotyczący unikania powstawania uskoków i progów powinien zostać zastąpiony obowiązkiem ich eliminowania.	s. 8 - komfort użytkownika – poziom ulicy		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> , str. 10
3.32	Pozytywnie należy ocenić zapis dotyczący zachowania niwelety chodnika na przejściach przez ulice lokalne poprzez podniesienie poziomu jezdni.	s. 8 - komfort użytkownika – poziom ulicy		- . -	Pozytywna opinia na temat dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
3.33	Na wszystkich poziomach silniejszy nacisk powinien być położony na stosowanie różnych form zieleni jako czynnika podnoszącego atrakcyjność przestrzeni, w tym poprzez: a) wprowadzanie zieleni w placu i ulice, nawet punktowo jeśli brak miejsca na większy zieleniec czy trawnik; b) dbałość o różnorodność gatunkową i kompozycyjną zieleni, w tym pozostawianie enklaw zieleni dzikiej, łąk kwiatowych; c) wprowadzanie elementów wspierających miejską faunę – np. budki lęgowe, karmniki, poidełka, schrony dla owadów, drzewa i krzewy owocowe jako źródło pokarmu.	s. 9 - atrakcyjności społeczno-kulturowa		NIE	Opinia nie uwzględniona. Zapis zbyt szczegółowy, <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> zawiera ogólne założenia.
3.34	Większy nacisk należy też położyć na drzewa przy ciągach pieszych chroniące przed słońcem i deszczem, co wymaga starannego planowania, doboru miejsc i gatunków. Gatunki roślinności powinny też być dostosowane do lokalnych warunków środowiskowych.	s. 9 - atrakcyjności społeczno-kulturowa		NIE	Opinia nie uwzględniona. Zapis zbyt szczegółowy, <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> zawiera ogólne założenia.
3.35	Lista elementów małej architektury powinna zostać uzupełniona o zadania przeciwdeszczowe, źródła wody pitnej, stojaki rowerowe i zestawy serwisowania rowerów.	s. 9 - atrakcyjności społeczno-kulturowa - poziom detalu		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> , str. 11
3.36	W liście elementów detali technicznych, których estetykę należy poprawić, powinny zostać wskazane również słupki antyparkingowe, słupy znaków drogowych, sygnalizacji świetlanych itd.	s. 9 - atrakcyjności społeczno-kulturowa - poziom detalu		TAK	Opinia uwzględniona na str. 11 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.37	Należy zaznaczyć, że ograniczanie dostępu do jezdni i stosowanie przejść podziemnych lub nadziemnych powinno być ograniczone do dróg klasy S i A oraz GP poza strefą miejską wg SUiKZP.	s. 9 - działania służące realizacji polityki		NIE	Opinia nieuwzględniona. Proponowany zapis niezgodny z par. 127 rozporządzenia ws. Warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich uytuowanie.
3.38	Punkt drugi powinien być przeformułowany, tak by w bardziej wyraźny sposób wskazywał, że domyślnym rozwiązaniem powinno być rozdzielanie ciągu rowerowego od pieszego w taki sposób, że nie przylegają one do siebie.	s. 10 - działania służące realizacji polityki		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> , str. 12
3.39	W punkcie piątym należy dodać i stref, analogicznie do punktu czwartego.	s. 10 - działania służące realizacji polityki		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> , str. 12
3.40	W punkcie szóstym brak wyróżnienia krawężnikiem stref dla różnych użytkowników nie powinien być ograniczony wyłącznie do stref zabytkowych.	s. 10 - działania służące realizacji polityki		TAK	Uwaga uwzględniona na stronie 12 pkt. 6 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> - dokonano korekty tekstu.
3.41	W punkcie ósmym należy wykreślić w otoczeniu przejść przez jezdnie.	s. 10 - działania służące realizacji polityki		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> , str. 12
3.42	Działania powinny zostać uzupełnione o: a) poszerzanie ciągów pieszych i powiększanie obszaru przystanków poprzez likwidację nieuzasadnionych zatok autobusowych, b) zachowanie drożności i bezpieczeństwa ciągów pieszych podczas remontów i prac budowlanych, c) stosowanie czytelnej i spójnej oznakowania tras tymczasowych (standaryzacja, czasowe organizacje ruchu), d) współpracę z zarządcami terenów niepublicznych na rzecz ich udostępniania dla ruchu pieszego (np. w postaci bonifikaty podatku od nieruchomości/opłaty za użytkowanie w przypadku otwarcia nieruchomości dla ruchu pieszego – zachęta finansowa dla ułatwień), przeciwdziałanie zanikowi sieci połączeń pieszych na skutek grodzenia osiedli.	s. 11 - działania służące realizacji polityki pieszej		TAK - pkt a, b, c/ NIE - pkt d	Dokument uwzględnił tę opinię zawartą w pkt. a, b, c - <i>Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego</i> str. 13. Nie uwzględniono punktu d opinii, ponieważ dotyczy działań wykraczających poza opiniowany dokument.
3.43	W wykazie przestrzeni wartościowych niedostatecznie widoczne jest myślenie systemowe o ulicach i placach jako sieci przestrzeni zachęcającej do ruchu pieszego, w tym pod względem stosowania rozwiązań pomagających intuicyjnie odnajdywać drogę pomiędzy węzłami sieci – placami.	Podział miasta na strefy s. 7 - wykaz najbardziej wartościowych ulic w strefie IA		NIE	Opinia nieuwzględniona - zagadnienie to było wnikliwie analizowane, a punktem wyjścia były ustalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy.
3.44	Lista powinna zostać uzupełniona o ulice: Franciszkańska (połączenie Rynku Nowego Miasta z Muzeum Historii Żydów Polskich), ulice Przechodnia i Graniczna (połączenie pl. Bankowego z pl. Grzybowski), okolice Hal Mirowskich (istotna funkcja oraz lokalizacja na Osi Saskiej), ciąg Traugutta-Kredytowa-Próżna, który po utworzeniu przejścia na Marszałkowskiej łączy Krakowskie Przedmieście z pl. Grzybowski.	s. 7 - wykaz najbardziej wartościowych ulic w strefie IA		NIE	Opinia nieuwzględniona - schemat rozmieszczenia najbardziej wartościowych ulic miał za zadanie wskazać priorytety działań oraz ukierunkować harmonogramy inwestycyjne, opierając się na Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy. W tej sytuacji proponowana lista jest optymalna.
3.45	Proponujemy dodanie na końcu punktu: Standardy obowiązkowo zaliczają się jako integralną część SIWZ w przypadku każdego zamówienia dotyczącego przedsięwzięć wymienionych w punkcie 1.1, jeśli obejmują one infrastrukturę używaną przez pieszych lub mają wpływ na warunki ruchu pieszego.	Standardy projektowania i wykonania - s.4 Zakres stosowania przepisów		TAK	Opinia uwzględniona - proponowany zapis jest przewidziany w projekcie zarządzenia w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m.st. Warszawy, którego załącznikami są konsultowane dokumenty.
3.46	Zdanie wprowadzające powinno wyjaśnić funkcję założeń wyjściowych, podkreślając, że powinny one być traktowane jako podstawowe wytyczne przy projektowaniu i przebudowie ciągów pieszych.	s. 5 - Założenia wyjściowe		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię na str. 7 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.47	W standardach słusznie podkreślono konieczność wyeliminowania parkowania na chodnikach. Należy przy tym zadbać o niewprowadzanie do dokumentu wytycznych sprzecznych z tą zasadą (por. uwaga do str. 6, Schematu postępowania..., pkt b).	s. 5 - Założenia wyjściowe		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 17
3.48	Nie jest jasne, dlaczego rekomendacje mają dotyczyć tymczasowej poprawy warunków ruchu pieszego.	s. 6 - Schemat postępowania podczas modernizacji		TAK	Opinia uwzględniona, tytuł został zmieniony na <i>Podstawowy zakres modernizacji ciągów pieszych</i> .
3.49	Obiekty powinny być nie tyle usuwane, co przesuwane poza pas użytkowy chodnika.	s. 6 - Schemat postępowania podczas modernizacji, pkt a)		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 17
3.50	Parkowanie na chodniku powinno być eliminowane, przynajmniej w zakresie, w którym ogranicza ono szerokość użytkową ciągu pieszego – analogicznie do innych przeszkód.	s. 6 - Schemat postępowania podczas modernizacji, pkt b)		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 17
3.51	Minimum szerokości użytkowej chodnika powinno wynosić 1,5m, ze wskazaniem, że taka szerokość powinna być wyjątkiem. Chodnik o szerokości jednego metra jest dopuszczalny jedynie drogą wyjątku w prawie krajowym, które przewiduje min. 2,0m wolne od przeszkód w przypadku chodników przylegających do jezdni, a 1,5m w przypadku chodników odsuniętych od jezdni.	s. 6 - Schemat postępowania podczas modernizacji, pkt c)		NIE	Opinia nieuwzględniona, ponieważ w przedstawionych dokumentach wyjaśniony jest powód przyjęcia szerokości 1m (osoby na wózkach) jako wartości minimalnej pasa ruchu. Wartość tę traktuje się jako dolną granicę, a więc do stosowania wyjątkowo. Nie ma uzasadnienia dla stosowania wartości 1,50 m jako minimalnej dla pasa ruchu pieszego. Przy czym należy zastrzec że standardy rozróżniają pojęcia szerokości pasa ruchu pieszego i szerokości chodnika, czego najwyraźniej nie uczynił zgłaszający uwagę.
3.52	Standardy powinny określać minimalną szerokość użytkową chodnika w strefie śródmiejskiej i w centrach dzielnicowych na 2,5m, a w strefie miejskiej wg SUiKZP na 2,0m. Są to minimalne szerokości umożliwiające swobodny ruch pieszy (np. minięcie się pary osób z jedną osobą idącą w przeciwnym kierunku). Standardy powinny też wskazywać, przy jakich natężeniach ruchu (większych niż minimalne) szerokości te powinny być zwiększane.	s. 6 - Schemat postępowania podczas modernizacji		NIE	Opinia nieuwzględniona - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> nie operują pojęciem minimalnej szerokości użytkowej chodnika. Zakładają natomiast że szerokość chodnika powinna wynikać z analizy przypadku i uwzględnienia w ramach chodnika pasów ruchu pieszego (uwzględniających wymagania osób niepełnosprawnych) i poszerzeń pasów w ruchu wynikających z natężeń ruchu. Zasady przyjmowania poszerzeń uwzględniających natężenia i warunki ruchu pieszego zostały opisane w dokumencie.
3.53	Chodniki powinny być poszerzane również w rejonie przystanków autobusowych, np. kosztem zatok autobusowych, tak by zapewnić możliwość poruszania się chodnikiem bez kolizji z oczekującymi na przystanku. W przypadku przejść dla pieszych należy wymienić również możliwość poszerzenia chodnika kosztem jezdni (parkowanie jest przykładem wątpliwym, biorąc pod uwagę zakaz parkowania przed przejściami dla pieszych). Poszerzenie chodnika kosztem jezdni poprawi również widoczność (pkt f).	s. 6 - Schemat postępowania podczas modernizacji, pkt e)		NIE	Opinia nieuwzględniona - zagadnienia rozwiązywania ruchu pieszego w obrębie przystanków transportu zbiorowego nie zostało szczegółowo przedstawione w Standardach. Są ujmowane w odrębnym dokumencie dot. organizacji przystanków przygotowanym na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego.
3.54	Wśród możliwości stworzenia warunków do przeniesienia ruchu rowerowego na jezdnię należy również wymienić uspokojenie ruchu.	s. 6 - Schemat postępowania podczas modernizacji, pkt h)		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 18
3.55	Należy zaznaczyć również potrzebę ograniczenia do minimum liczby punktów kolizji między ruchem pieszym a rowerowym, w tym poprzez prowadzenie trasy rowerowej w linii możliwie prostej i unikanie wprowadzania pasów rowerowych na chodnik na skrzyżowaniach.	s. 6 - Schemat postępowania podczas modernizacji, pkt i)		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 18
3.56	Wśród przewidywanych działań należy uwzględnić również: a) Likwidowanie zatok autobusowych, których istnienie nie znajduje uzasadnienia w przepisach lub warunkach ruchu, b) Budowanie peronów półwyspowych (antyzatok) w przypadku parkowania równoległego sąsiadującego z przystankiem i utrudniającego ruch autobusów.	s. 6 - Schemat postępowania podczas modernizacji		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 18
3.57	Należy pozytywnie ocenić hierarchię funkcji, które powinny być brane pod uwagę przy ustalaniu priorytetów. W dokumencie brakuje jednak zaznaczenia, że komfort ruchu pieszego warunkuje również atrakcyjność komunikacji miejskiej – kwestie te nie powinny więc być traktowane rozdzielnie.	s. 6 - schemat działań		TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> str. 19

3.58	Należy zaznaczyć, że w przypadku sytuowania zieleni, priorytetowo (jako rozwiązanie domyślne) powinny być traktowane drzewa.	s. 6 - schemat działań	NIE	Uwaga nieuwzględniona - zasady te regulują przepisy odrębne; ponadto ochrona i kształtowanie zieleni przyulicznej nie jest przedmiotem konsultowanego dokumentu.
3.59	Szerokość schodów powinna być dostosowana do szerokości pasa ruchu pieszego, a nie na odwrót.	s. 12 - schody	TAK	Uwaga uwzględniona, zgodnie z rozporządzeniem szerokość schodów powinna być dostosowana do szerokości chodnika
3.60	W dokumencie słusznie zauważono potrzebę zapewnienia drożności ciągu pieszego na czas prac remontowo-budowlanych. Należy podkreślić, że powinien on być drożny przez cały czas trwania prac oraz dostępny również dla osób o ograniczonej mobilności (np. poprzez stosowanie tymczasowych podjazdów).	s. 13 - ciągi piesze	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> str. 27
3.61	W przypadku placu z intensywnym ruchem samochodowym i transportem zbiorowym strefa piesza powinna być szeroka, tak by umożliwić adekwatne warunki obsługi transportu zbiorowego.	s. 13 - ruch pieszy na placach	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię na str. 29 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> : przywołana w uwadze szersza przestrzeń dla ruchu pieszego występuje w przypadku "plac z ruchem samochodowym i transportem zbiorowym – strefa piesza szeroka, ale na obwodzie".
3.62	Opis i schematy wariantów organizacji ruchu pieszego są mało czytelne, nie jest też jasne, jak odnoszą się do organizacji ruchu dla pozostałych uczestników.	s. 13 - ruch pieszy na placach	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię.
3.63	Opisane rozwiązanie powinny być domyślnymi na obszarze całego miasta, z dopuszczalnymi odstępstwami poza strefą śródmiejską i miejską wg SUiKZP. Będzie to rozwiązanie bardziej logiczne niż obecna formuła, wskazująca na potrzebę stosowania rozwiązań w strefie I oraz stosowania analogicznych rozwiązań w pozostałej części miasta.	s. 16 - Ciągi piesze w rejonie zjazdów	TAK	Dokument częściowo uwzględnia tę opinię na stronie 30 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> , poprzez zapis: "Poza centrum ciąg pieszy krzyżujący się ze zjazdem powinien być rozwiązywany indywidualnie, ale ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego (wymiesienie ciągu pieszego, prog, sygnalizacja)".
3.64	Zdanie Gęstość przejść dla pieszych, zwłaszcza w centrum miasta, powinna wynikać z układu ciągów komunikacyjnych i rozwiązań węzłów transportowych powinno zostać zastąpione zdaniem Gęstość przejść dla pieszych, zwłaszcza w centrum miasta, powinna odpowiadać potrzebom pieszych i łączyć występujące na danym obszarze źródła i cele podróży pieszych. Układ ciągów komunikacyjnych i rozwiązania węzłów transportowych są rzeczą wtórną (środkiem do celu) względem potrzeb mobilności użytkowników przestrzeni (ich optymalne zaspokajanie jest celem).	s. 17 - Przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 32
3.65	Należy doprecyzować klasy ulic, przy których powinny być stosowane przejścia podziemne i nadziemne – jako S i A, oraz GP poza strefą miejską wg SUiKZP. Warunek dopuszczalnej prędkości powinien zostać przy tym wykreślony (wynika on pośrednio z klasy drogi) lub zastąpiony limitem >60km/h, czyli możliwym do stosowania na drogach wysokich klas.	s. 17 - Przejścia dla pieszych	NIE	Opinia nieuwzględniona - klasa ulicy nie jest związana wprost z prędkością dopuszczalną. Zgodnie z przepisami klasa ulicy jest związana z prędkością projektową i miarodajną. Przy czym są to dla każdej klasy przedziały prędkości. Uwaga niezgodna z par. 127 rozporządzenia ws. <i>Warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i> (GP)
3.66	Sformułowanie dotyczące łatwości pokonywania poziomów jest niejasne, w nawiasie wymienia bowiem zarówno rozwiązania ułatwiające pokonywanie różnic poziomów (pochylnie o łagodnym spadku) jak i stanowiące utrudnienie (schody).	s. 18 - Przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 32
3.67	Przy opisie warunków lokalizowania przejścia pominięto środek poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych jakim jest ograniczenie prędkości pojazdów... ... (np. zgodnie ze schematem przedstawionym na rys. 15). Jest to rozwiązanie skuteczne również w przypadku ograniczeń widoczności czy intensywnego ruchu dzieci. Takie sytuacje nie powinny skutkować rezygnacją z wytyczenia przejścia dla pieszych, lecz wprowadzeniem skuteczniejszych zabezpieczeń.	s. 18 - Przejścia dla pieszych	NIE	Opinia nie uwzględniona - w punkcie dot. warunków lokalizacji przejść dla pieszych warunku prędkości dopuszczalnej nie pominięto. Zasady lokalizacji i organizacji przejść powiązane z wartościami granicznymi prędkości dopuszczalnych 30 i 50 km/h
3.68	Kąt kierunku przejścia dla pieszych powinien wynikać również ze spełnienia warunku bezpośredniości.	s. 18 - Przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 32.
3.69	Sytuacje dotyczące łuków, spadków i manewrów powinny być opisane jako wskazujące na potrzebę zastosowania dodatkowych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo pieszych, a nie jako z góry warunkujące negatywnie decyzję o usytuowaniu przejścia.	s. 18 - Przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 33.
3.70	Nie jest do końca zrozumiałe, co autorzy mieli na myśli, pisząc o "ciągach pieszych o charakterze rekreacyjnym". Należy to doprecyzować w taki sposób, aby zaproponowane rozwiązania co do zasady nie mogły być stosowane. Generalnie postulat stosowania wygrodzeń poprzecznych przy przejściach dla pieszych i rozwiązań wydłużających drogę pieszego (przesunięcie przejścia względem osi ciągu pieszego) na terenie m.st. Warszawy wydaje się wątpliwy i standardy powinny raczej przed takimi rozwiązaniami przestrzegać niż zalecać ich stosowanie.	s. 18 - Przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię.
3.71	Akapit podkreślający negatywny wpływ na bezpieczeństwo ograniczania liczby przejść dla pieszych i odsuwania ich od ciągów pieszych powinien zostać uwypuklony (pogrubiony lub podkreślony).	s. 18 - Przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 33.
3.72	Zapis dotyczący odsunięcia przejścia od wlotu skrzyżowania jest zbyt ogólny. Wymóg nieblokowania ciągu opuszczanego jest istotny tylko na drogach tranzytowych i tylko na wlotach podporządkowanych, w sytuacji braku wydzielonego pasa do skrętu w prawo. Odsuwanie przejść zwiększa rozmiar skrzyżowania, w gęstej zabudowie śródmiejskiej często pogarsza warunki ruchu pieszego, w warunkach dużego zatłoczenia zwiększa ryzyko pozostania samochodu na skrzyżowaniu po zmianie świateł. Lokalizacja przejścia powinna wynikać przede wszystkim z usytuowania chodnika względem jezdni. Domyślnym rozwiązaniem powinno być prowadzenie przejścia dla pieszych w linii prostej między ciągami pieszymi.	s. 19 - Szerokość przejścia dla pieszych	NIE	Opinia nieuwzględniona. Wspomniany zapis nie jest ogólny. Wskazuje na konieczność dodatkowego rozważenia problemu usytuowania przejścia w kotnieście uwarunkowań związanych z ruchem samochodowym i ew. jego odsunięcia dla umożliwienia zjechania samochodem z pasa ruchu i ustawienia się prostopadle do osi przejścia. Nie dotyczy wyłącznie ulic o charakterze tranzytowym. Na przykład możliwość taka może okazać się ważna z punktu widzenia zachowania płynności ruchu pojazdów transportu zbiorowego.
3.73	Przepisy obecnie przewidują możliwość wytyczenia naziemnych przejść dla pieszych o szerokości 2,5m. Szerokość przejścia powinna być dostosowana do natężenia ruchu pieszego i prędkości ruchu samochodowego. Nadmierna szerokość przejścia na wlotach ulicach lokalnych może pogorszyć warunki widoczności i/lub wymusić niekorzystne zaburzenia przebiegów ciągów pieszych.	s. 19 - Przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> na str. 34. W Standardach w rozdziale 2.7.2 jest zapis "Szerokość przejścia powinna być dostosowana do natężenia ruchu pieszych i prędkości ruchu samochodowego oraz innych uwarunkowań związanych z organizacją ruchu, ograniczeniami terenowymi i obowiązującymi przepisami"
3.74	Należy wykreślić zapis "Szerokość przejścia dla pieszych powinna być wielokrotnością 2m". Odwołuje się on do nieaktualnych przepisów, równocześnie utrudniając maksymalnie efektywne wykorzystanie dostępnej przestrzeni (np. poprzez wytyczenie przejścia o szerokości 3,5m).	s. 19 - Przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> na str. 34. W Standardach w rozdziale 2.7.2 jest zapis "Szerokość przejścia powinna być dostosowana do natężenia ruchu pieszych i prędkości ruchu samochodowego oraz innych uwarunkowań związanych z organizacją ruchu, ograniczeniami terenowymi i obowiązującymi przepisami"
3.75	Tytuł punktu jest nieprecyzyjny – powinien brzmieć raczej "Przejścia dla pieszych a sygnalizacja świetlna".	s. 20 - Przejścia z sygnalizacją	TAK	Opinia uwzględniona. Tytuł został zmieniony.
3.76	Na ulicach o dopuszczalnej prędkości 30-50 km/h, poza wyznaczeniem przejść dla pieszych, należy dopuścić stosowanie ułatwień umożliwiających przekraczanie jezdni między skrzyżowaniami. Dotyczy to zwłaszcza ulic dwujezdniowych, gdzie powinny być sytuowane regularne obniżenia poziomu wyspy dzielącej, umożliwiające przechodzenie przez jezdnię.	s. 20 - Przejścia z sygnalizacją	TAK	Opinia została uwzględniona, dokonano korekty tekstu na stronie 35 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.77	Przejścia bez sygnalizacji przez jezdnie o szerokości większej niż 7m powinny być dopuszczalne w przypadkach, gdy możliwe jest zastosowanie azylu na jezdni.	s. 20 - Przejścia z sygnalizacją	TAK	Opinia została uwzględniona, dokonano korekty tekstu na stronie 35 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.78	Przedostatni warunek należy doprecyzować, dodając że sygnalizacja powinna być stosowana, gdy "występuje zagrożenie bezpieczeństwa pieszych, zidentyfikowane na podstawie statystyk bezpieczeństwa ruchu bądź analizy potencjalnych zagrożeń, jeżeli inne środki uspokojenia ruchu nie mogą zostać zastosowane". Rozwiązania alternatywne względem sygnalizacji świetlnej są często zarówno skuteczniejsze jak i tańsze.	s. 20 - Przejścia z sygnalizacją	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 35
3.79	Standardy powinny zakazywać stosowania sygnalizacji dla pieszych, której uruchomienie warunkowane jest wzbudzeniem ręcznym. Takie rozwiązanie pogarsza bezpieczeństwo i warunki ruchu, wydłużając czas oczekiwania i prowokując do przechodzenia na czerwonym świetle. Sygnalizacja wzbudzana powinna przyspieszać lub wydłużać sygnał zielony dla pieszych, ale nie warunkować jego uruchomienia.	s. 20 - Przejścia z sygnalizacją	TAK	Opinia uwzględniona na str 36 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.80	W przypadku sygnalizacji wzbudzonej, Standardy powinny zobowiązywać do stosowania automatycznej detekcji dla pieszych, a w przypadku stosowania przycisków – do sytuowania ich po obu stronach przejścia, nawet jeśli oznacza to konieczność ustawienia dodatkowego wspornika pod drugi przycisk. Przycisk powinien być łatwy do osiągnięcia bez opuszczania przestrzeni chodnika (w zasięgu ręki). Mechanizm przycisku powinien być taki, aby jego uruchomienie było bezwysiłkowe i możliwe także w rękawiczkach.	s. 20 - Przejścia z sygnalizacją	TAK	Opinia uwzględniona na str 36 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.81	Sygnały dźwiękowe powinny być nieuciążliwe dla użytkowników oraz okolicznych mieszkańców.	s. 20 - Przejścia z sygnalizacją	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 36
3.82	Należy wykreślić drugie zdanie, dopuszczające usłoki na przejściach dla pieszych oraz sformułować pierwsze zdanie, tak by jednoznacznie zobowiązywało do eliminowania różnic wysokości na styku chodnika i jezdni na przejściu dla pieszych (a nie do dążenia do eliminowania). Standardy nie powinny dopuszczać substandardowych rozwiązań, pogarszających warunki ruchu i bezpieczeństwo. Wszelkie usłoki na styku jezdni i chodnika są rozwiązaniem szczególnie niebezpiecznym, utrudniając ewakuację i zwiększając ryzyko potknięcia w miejscu podwyższonego zagrożenia.	s. 20 - Poziom przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 36
3.83	Standardy słusznie podkreślają potrzebę zachowania ciągłości poziomu chodnika na styku z jezdnią w przypadku przejść wyniesionych. Dodatkowo powinny wskazywać na potrzebę zastosowania podjazdów na wyniesione przejścia dla pieszych i inne rodzaje progów spowalniających w formie sinusoidalnej, eliminującej niepotrzebne wstrząsy w przypadku uczestników ruchu poruszających się z dozwoloną prędkością. Jest to czynnik istotny zwłaszcza z punktu widzenia rowerzystów i skłaniania ich do korzystania z jezdni a nie chodnika.	s. 20 - Poziom przejścia dla pieszych	TAK	Opinia uwzględniona, dokonano korekty tekstu na stronie 36 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.84	Przejścia przez ciągi rowerowe powinny być dostosowane do klasy trasy rowerowej oraz klasy ciągu pieszego. Obecne sformułowanie jest zbyt ogólne (w przypadku odniesienia do jezdni, obejmowałoby zarówno wjazdy na posesję, jak i autostrady). Dodatkowo, podporządkowanie ciągu rowerowego względem pieszego należy dopuszczać tylko tam, gdzie równoległy ciąg samochodowy jest również podporządkowany względem ruchu pieszego, oraz tam, gdzie ruch samochodowy nie występuje (skróty przez parki, strefy piesze itp.) W przeciwnym przypadku ruch samochodowy będzie uprzywilejowany względem rowerowego, a organizacja ruchu prowokować będzie chaotyczne zachowania: część rowerzystów pojedzie jezdnią zamiast dyskryminującą ich drogą dla rowerów, część nie będzie respektować podporządkowania względem pieszych. Odpowiednie korekty powinny być wprowadzone również do schematów w załącznikach, gdzie sugerowane jest urywanie ciągów rowerowych na przecięciach z ciągami pieszymi. Jest to rozwiązanie tym bardziej niepożądane, że rozmywa kwestie prawidłowej geometrii trasy rowerowej na skrzyżowaniu, ułatwiając przemycanie rozwiązań substandardowych.	s. 20 - Poziom przejścia dla pieszych	NIE	<i>Standardy projektowania i wykonywania</i> zawierają bardziej ogólne zapisy dotyczące przecięć ciągów pieszych z rowerowymi, w których podkreśla się podporządkowanie ruchu rowerowego pieszem, bez uwzględniania klas dróg pieszych i rowerowych.

3.85	Należy wykreślić zapis dotyczący progów spowalniających na drogach rowerowych. Jest to rozwiązanie nie poprawiające bezpieczeństwa pieszych, a pogarszające bezpieczeństwo rowerzystów. Przy dużych prędkościach jeżdzący bardziej agresywnie młodzi rowerzyści na rowerach górskich po prostu przeskoczą progi; rozwiązanie będzie za to stanowić duże utrudnienie i zagrożenie dla rowerzystów starszych, a także np. jadących z dziećmi w foteliku lub przyczepce, rowerem cargo itp.	s. 20 - Poziom przejścia dla pieszych	NIE	Uwaga nieuwzględniona. Autorzy <i>Standardów</i> podtrzymują możliwość stosowania progów spowalniających na drogach dla rowerów. Jest to rozwiązanie stosowane np. w Holandii.
3.86	Zapis dotyczący nieutrudniania przejazdu wózkiem przez odpływy przykrawężnikowe należy zastąpić zobowiązaniem do eliminowania ścieków przykrawężników w obszarze przejścia dla pieszych i lokalizowania wpustu kanalizacji przed przejściem od strony napływającej wody, zgodnie z obowiązującymi przepisami ogólnymi. Standardy powinny ten wymóg podkreślić, eliminując ewentualne wątpliwości interpretacyjne.	s. 20 - Poziom przejścia dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 37
3.87	Prędkość ewakuacji nie przekraczająca 1,0 m/s powinna być uwzględniana na wszystkich przejściach dla pieszych. Dostępność dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się powinny być warunkiem ogólnym, a nie stosowanym w drodze wyjątku.	s. 24 - Urządzenie przejść dla pieszych	NIE	Opinia nieuwzględniona. Zapis dot. prędkości ewakuacji pieszego na przejściach dla pieszych (1,0 m/s) nie oznacza dostosowywania przejść do wymagań osób o ograniczonej mobilności w drodze wyjątku, ale obowiązek wobec projektanta odpowiedniego dostosowywania czasów ewakuacji do identyfikowanych potrzeb wynikających ze spodziewanego wzmożonego wykorzystywania przejść przez osoby o ograniczonej mobilności.
3.88	Przedostatni wymóg należy skrócić do eliminowania progów i uskoków tworzonych przez krawężniki rozdzielające poziom chodników od jezdni.	s. 24 - Urządzenie przejść dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 41.
3.89	Wśród wymogów bezpieczeństwa i komfortu na przejściach dla pieszych należy zamieścić również ograniczenie prędkości pojazdów.	s. 24 - Urządzenie przejść dla pieszych	NIE	Opinia nieuwzględniona. Prędkość dopuszczalna w <i>Standardach</i> jest uwzględniana na poziomie decyzji o sposobie zorganizowania przekraczania ulicy: bez przejścia, z przejściem bez sygnalizacji świetlnej, z przejściem z sygnalizacją świetlną.
3.90	Należy zaznaczyć, że odsuwanie miejsc parkowania pojazdów od przejścia dla pieszych nie dotyczy stojaków rowerowych.	s. 24 - Urządzenie przejść dla pieszych	TAK	Uwaga uwzględniona, dokonano korekty tekstu na stronie 42 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.91	Należy doprecyzować, że egzekwowanie zasad parkowania w otoczeniu przejść dla pieszych powinno mieć miejsce przede wszystkim poprzez stosowanie barier fizycznych, uniemożliwiających parkowanie.	s. 25 - Urządzenie przejść dla pieszych	TAK	Uwaga uwzględniona, dokonano korekty tekstu na stronie 42 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.92	Postulat stosowania wygrodzeń poprzecznych przy przejściach dla pieszych i rozwiązań wydłużających drogę pieszego (przesunięcie względem osi ciągu pieszego) na terenie m.st. Warszawy wydaje się wątpliwy i standardy powinny raczej przed takimi rozwiązaniami przestrzegać niż zalecać ich stosowanie, ewentualnie zaznaczyć konieczność ich stosowania, gdy jest to warunkowane przepisami odrębnymi.	s. 25 - Urządzenie przejść dla pieszych	NIE	Opinia nie odnosi się do tekstu dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
3.93	Przydatność (czy wręcz konieczność) zważania jezdni na przejściu dla pieszych (zilustrowana na rys. 15) powinna zostać mocniej podkreślona, w tym jako alternatywa dla sygnalizacji świetlnej. Stosowanie przyczółków (wysuniętych na jezdnię fragmentów chodnika) powinno być zalecane zwłaszcza przy parkowaniu równoległym. Poprawia ono widoczność i samopoczucie pieszego, a przy tym jako punktowe przewężenie uspokaja ruch (na zdjęciu przykład z Brukseli). Odmianą wspomnianego wyżej rozwiązania są poszerzenia chodnika na wlotach skrzyżowań (potocznie zwane uszami Myski Miki). Także ono zasługuje na opisanie i zilustrowanie w <i>Standardach</i> .	s. 25 - Urządzenie przejść dla pieszych	TAK	Opinia uwzględniona na str. 41 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.94	Rozwiązania adresowane do osób niewidomych powinny zostać skonsultowane z przedstawicielami tej grupy. W szczególności w zakresie parametrów pasów ostrzegawczych pod względem ich dostatecznej wyuczualności (małe rozmiary płyt i wypukłości).	s. 25 - Urządzenie przejść dla pieszych, s. 31 - System prowadzenia osób niewidomych	TAK	Projekt dokumentu został skonsultowany z Komisją Dialogu Społecznego ds. Niepełnosprawnych, Społeczną Radą ds. Niepełnosprawnych i Polskim Związkiem Niewidomych
3.95	Cennym elementem jest zamieszczenie schematów ilustrujących połączenie wysp z azylem i innych metod uspokajania ruchu. Stosowanie takich rozwiązań powinno zostać mocniej zalecane w dokumencie.	s. 28-29 - Azyle na przejściach dla pieszych	TAK	Dokument uwzględnił tę opinię w rozdziale 2.7.6 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i>
3.96	Zdanie powinno zostać przeformułowane, tak by określało wymogi, a nie zalecenia (poprzez zastąpienie sformułowania należy dążyć do słowem poprzez). Wymogi te są szczególnie istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa i warunków ruchu pieszych i nie powinny być formułowane jako luźne życzenia, a konkretne wymogi, od których odstępstwo jest możliwe jedynie w trybie przewidzianym w zarządzeniu.	s. 30 - Piesi w rejonie skrzyżowań	TAK	Dokument uwzględnił tę opinię - <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> , str. 49.
3.97	Słusznie wskazano na potrzebę stosowania możliwie zwartych skrzyżowań oraz minimalizacji promieni łuków. Oba wymogi służą poprawie bezpieczeństwa i warunków ruchu.	s. 31 - Piesi w rejonie skrzyżowań	- . -	Pozytywna opinia na temat dokumentu <i>"Rozwój ruchu pieszego w Warszawie"</i> .
3.98	Należy doprecyzować wymogi dotyczące promieni łuków, biorąc pod uwagę, że priorytetem w tym wypadku jest bezpieczeństwo pieszych, a nie umożliwienie szybkiego poruszania się pojazdów o dużych gabarytach (czyli zachęcanie do zachowań pogarszających bezpieczeństwo). Kwestia promieni łuków pojawia się w tekście kilkakrotnie, lecz za każdym razem jako ogólne sformułowanie, a nie standardy. Warto zwrócić uwagę, że np. wg standardów brytyjskich ("Manual for Streets", rys. 6.3), ruch pieszych uprzywilejowuje się, stosując na połączeniach jezdni promień łuku 1 m. Promień 7 m jest opisywany jako duży i niekorzystny dla ruchu pieszego. Tymczasem w Warszawie standardem są łuki o promieniach 8-12 m, a często spotyka się większe. Należy przy tym podkreślić, że zdecydowanie lepszym rozwiązaniem z punktu widzenia bezpieczeństwa jest zastosowanie promienia łuku, który może wymagać sporadycznego ograniczenia prędkości lub wjechania na sąsiedni pas ruchu przez duże pojazdy, niż zastosowanie promienia, który skutkować będzie rozwijaniem nadmiernej prędkości przez wszystkie samochody, prowokując równocześnie do wymuszania pierwszeństwa na pieszych. Standardy powinny tym samym określić domyślne promienie łuków na ulicach klas L i D jako 4m oraz 6m na ulicach klasy Z.	s. 30 - Piesi w rejonie skrzyżowań	NIE	Opinia nieuwzględniona. <i>Standardy projektowania i wykonywania</i> odnoszą się przede wszystkim do urządzania ciągów pieszych. Nie zastępują standardów projektowania ulic ogóle, w tym geometrii skrzyżowań. Jest to regulowane przepisami wyższego rzędu (rozporządzenie) stąd w tekście <i>Standardów</i> kwestia promieni łuków nie jest potraktowana szczegółowo. W tym przypadku do decyzji czy rejon skrzyżowań ma być w standardach potraktowany bardziej szczegółowo niż dotychczas.
3.99	Wśród wytycznych dotyczących przystanków należy zamieścić zalecenie zapewnienia możliwości dojścia do nich z obu stron, tak by zminimalizować długość dojścia.	s. 34 - Przystanki transportu zbiorowego	NIE	Opinia nieuwzględniona - zagadnienia rozwiązywania ruchu pieszego w obrębie przystanków transportu zbiorowego nie zostało szczegółowo przedstawione w <i>Standardach</i> . Są ujmowane w odrębnym dokumencie dot. organizacji przystanków przygotowanym na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego.
3.100	W przypadku przystanków usytuowanych przed przejściem dla pieszych należy ograniczyć możliwość wyprzedzania zatrzymujących się na nich autobusów. Rozwiązania pogarszające warunki ruchu pieszego, czyli odsuwanie przystanków od przejścia, powinny być stosowane w ostateczności.	s. 35 - Przystanki transportu zbiorowego	NIE	Uwaga nieuwzględniona - zagadnienia rozwiązywania ruchu pieszego w obrębie przystanków transportu zbiorowego nie zostało szczegółowo przedstawione w <i>Standardach projektowania i wykonywania</i> . Zagadnienia te są ujęte w odrębnym dokumencie dot. organizacji przystanków przygotowanym na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego.
3.101	Należy wykreślić punkty dotyczące unikania lokalizowania przystanków naprzeciwko siebie (co poprawia warunki przesiadek) oraz zabezpieczania przed wtargnięciem. Operowanie kategoriami wtargnięcia na jezdnię jest przejawem myślenia o pieszych w kategoriach utrudnień dla ruchu pojazdów, sprzecznych z duchem i treścią celów polityki pieszej. Najkrótsza droga dojścia powinna zostać udostępniona w bezpieczny sposób, a nie grodzona, zmuszając pieszych do przeskakiwania przez bariery lub chodzenia wzdłuż nich po jezdni.	s. 35 - Przystanki transportu zbiorowego	TAK/NIE	Dokument częściowo uwzględnił tę opinię na stronie 55 <i>Standardów</i> , wykreślono punkt: "unikając lokalizowania przystanków naprzeciw siebie z uwagi na złą widoczność pieszych na przejściu".
3.102	Należy wyraźnie zaznaczyć, że wskazane jest usytuowanie przystanku i strefy wymiany pasażerów w sposób nie kolidujący z głównym (komunikacyjnym) ciągiem pieszym.	s. 35 - Przystanki transportu zbiorowego	TAK	Uwaga uwzględniona, dokonano korekty tekstu na stronie 55 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.103	Należy podkreślić, że zalecane jest wyznaczenie pasa postoju w poziomie jezdni. Wyznaczanie obniżonego pasa postoju w obrębie chodnika jest akceptowalne, ale wzorcowym rozwiązaniem jest lokalizowanie pasa postoju w obrębie jezdni. Obecne sformułowanie w dokumencie nie rozróżnia, które z tych dwóch rozwiązań jest preferowane.	s. 36 - Podział przestrzeni, pozycja 9 w tabeli.	NIE	Uwaga nieuwzględniona. Oba rozwiązania są poprawne, a ich stosowanie zależy od uwarunkowań lokalnych.
3.104	Należy podkreślić, że krawężnik na przejściu dla pieszych powinien być zrównany z poziomem chodnika (pozbawiony uskoków), a ewentualne odpływy powinny być usytuowane poza przejściem.	s. 36 - Podział przestrzeni, ostatnia pozycja w tabeli	TAK	Uzupełnienie na str. 41 - eliminowania uciążliwości związanych z koniecznością pokonywania progów i uskoków tworzonych przez krawężniki rozdzielające poziom chodników od jezdni (poziom jezdni zrównany z poziomem chodnika).
3.105	Bufor oraz pas techniczny w rejonie przekraczania przez pieszych (np. rampa przejścia dla pieszych, krawędź przystanku) powinny być wykonane z materiału gwarantującego pieszym równy komfort poruszania się, co PRP (wysoka gładkość). Niedopuszczalne jest stosowanie kostki łupanej. (Uwaga dotyczy wszystkich rysunków w wszystkich dokumentach, w których w obrębie rampy przy przejściu dla pieszych oraz wzdłuż krawędzi peronu autobusowego jako materiał wskazano kostkę.)	s. 38 - Rodzaje materiałów	NIE	Opinia nieuwzględniona. W <i>Standardach projektowania i wykonywania</i> kostka jest dopuszczana na małych powierzchniach, a pas buforowy z kostki jest elementem ostrzegawczym i prowadzącym dla osób niewidomych, musi zatem wyraźnie odróżniać się od pasów przeznaczonych do ruchu pieszych. Pas buforowy i techniczny nie mają charakteru ciągłego, w obrębie przejść poprzecznych są przerywane materiałami nawierzchniowym pasa ruchu pieszego (patrz schematy rysunkowe).
3.106	Należy doprecyzować zapis: "Dla zjazdów publicznych - materiał zbierzny z materiałem drogi wewnętrznej, pod warunkiem, że nie pogorszy komfortu pieszych względem palety optymalnej, oraz gdy nie jest nim materiał niedopuszczalny. Kostka rządowa o innych wymiarach". (Uwaga dotyczy wszystkich stref).	s. 39 - Rodzaje materiałów, Zjazdy indywidualne i publiczne (paleta opcjonalna)	NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ proponowany zapis prowadziłby do mieszania kwestii porządku funkcjonalnego z zagadnieniami estetycznymi i pogarszania czytelności ustaleń.
3.107	W tabeli na str. 39 powinien zostać uwzględniony peron/przystanek półwyspowy (antyżatoka).	s. 39 - Rodzaje materiałów, zatoka autobusowa	NIE	Opinia nieuwzględniona. Konsultowany dokument odnosi się zasadniczo do przestrzeni ruchu pieszego a nie nawierzchni na jezdniach.
3.108	Wskazane byłoby ustalenie krawężników granitowych jako standardu dla wszystkich krawężników we wszystkich strefach.	s. 47 - Wytyczne dla strefy III	NIE	Opinia nieuwzględniona. Konsultowany dokument odnosi się zasadniczo do przestrzeni ruchu pieszego a nie precyzowania materiałów używanych do budowy dróg.
3.109	W tekście standardów powołano się na "Studium rozwiązań modernizacyjnych dla typowych nawierzchni pieszych warszawskich przestrzeni publicznych, Czerebys M., Filip A., Kalnoj – Ziarkowska E., Warszawa 2011". Niestety dokument nie został udostępniony w internecie, przez co nie możemy się z nim zapoznać. Z ogólnych informacji jakie uzyskaliśmy od jednego z autorów wynika, że historycznie typową nawierzchnią chodników w Warszawie były płyty betonowe/lastrykowe 35 cm układane w karo z infułą. I to konsekwentnie, nieprzerwanie już od pierwszej połowy XIX wieku aż do 1939 roku i później, jeszcze w latach 80-tych było sporo przykładów tego rodzaju nawierzchni. Jeśli to prawda to przez wzgląd na tradycje miasta należałoby rozważyć ten sposób układania nawierzchni (w karo z infułą) jako podstawowy - czyli w pasie PRP, a nie w pasie PSK.	s. 49 - Wytyczne materiałowe i geometryczne	NIE	Chodniki z płyt betonowych zaczęto układać w Warszawie od 1893r. Systemy historyczne nie były jednorodne i konsekwentne, używano bowiem płyt o różnych wymiarach, w tym o bokach 35x35cm lub 50x50cm. Przy szerszych chodnikach (ok. 150 cm) układano je rzędami prostopadłe do krawężnika, przy węższych, szerszych na 1 lub 2 płyty – kładziono je równoległe. Przy szerszych chodnikach popularny był również sposób kładzenia w karo – pod kątem 45 stopni do krawężnika, który jest najbardziej skomplikowany technologicznie z racji na konieczność stosowania infuły, półtoraków czy połówek do wykończenia brzegów.

3.110	W uwagach należy zaznaczyć, że skosy powinny znaleźć się w całości poza światłem przejścia dla pieszych, tak by było ono obniżone do poziomu jezdni na całej szerokości.	s. 56 - Wytoczne materiałowe i geometryczne, krawężnik drogowy przejściowy	TAK	Opinia uwzględniona, skorygowano tekst na stronie 82 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.111	W standardach należy wyróżnić krawężnik przystankowy autobusowy z zaokrągleniem naprowadzającym koła autobusu. Takie krawężniki powinny być stosowane domyślnie na przystankach autobusowych, a nie tylko tramwajowo-autobusowych.	s. 56 - Wytoczne materiałowe i geometryczne, krawężniki	TAK	Opinia uwzględniona. Tekst skorygowano na str 83 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.112	Geometria przekroju obrzeży OB-R w różnych wariantach materiałowych została określona jako prostokąt 100 x 250 ze ścięciem 50x50. Ścięcie to jest zbyt ostre. W sytuacji położenia ścieżki rowerowej przy samym chodniku częste są przypadki wchodzenia przez pieszych na ścieżkę rowerową (dlatego preferowane powinno być oddzielenie pasem zieleni, nawet szerokości 70 cm o wysokości 20-30 cm, co skutecznie zniechęca pieszych do jego przekraczania). W takiej sytuacji rowerzysta powinien mieć możliwość wygodnego i bezpiecznego wjechania na chodnik i ominięcia pieszego chodnikiem. Tak duży kąt nachylenia ścieżki będzie to uniemożliwia. Jednocześnie aż 50 mm różnica poziomów między chodnikiem i ścieżką rowerową jest za duża. Będzie powodowała problemy przy przejściach dla pieszych przez ścieżkę rowerową – jak też przy przechodzeniu poza wyznaczonymi przejściami – zastosowanie w tych miejscach obrzeży OB-R spowoduje brak dostępności dla niepełnosprawnych na wózkach. Wnioskujemy o zmianę proporcji ścięcia na 30 mm wysokości i 70-100 mm szerokości.	s. 56 - Wytoczne materiałowe i geometryczne, obrzeże rowerowe	TAK/NIE	Uwaga częściowo uwzględniona: zasadna w przypadku przejść dla pieszych przez drogę rowerową, niezasadna na odcinkach między punktami kolizji lub międzyzwozowymi. Kąt 45 stopni i różnica 50 mm umożliwia wjazd rowerem, natomiast dla osób niewidzących i niedowidzących jest ostrzeżeniem przed wejściem na drogę rowerową.
3.113	Do standardów należy wpisać wymóg stosowania wyłącznie kostki 1 gatunku. Dla kamiennej kostki drogowej zgodnie z PN-B-11100 "Materiały kamienne. Kostka drogowa." wyróżnia się trzy gatunki kostki: 1, 2, 3 w zależności od dokładności wykonania (tolerancji). Dla gat. 1 tolerancja wynosi +/- 5 mm dla krótszego wymiaru i +/- 7 mm dla dłuższego). Nierówności spowodowane zastosowaniem kostki niższych gatunków są nieakceptowalne w centrum miasta, jak też kłócą się z wytycznymi Standardów co do dopuszczalnych nierówności na chodniku.	s. 59 - Wytoczne materiałowe i geometryczne, kostka kamienna i kostka rzędowa	TAK	Wymagania jakościowe zostały określone poprzez podanie zakresu tolerancji wymiarowej, która odpowiada 1 gatunkowi opisanemu w przytoczonej normie.
3.114	Uwagi dotyczące minimalnych szerokości ciągu pieszego, niedopuszczania dwucentymetrowych uskoków, niestosowania wygrodzeń, rodzajów nawierzchni na PRP i w pasie technicznym w rejonie przejść dla pieszych i przystanków (porównywalny stopień gładkości), zatok autobusowych i peronów półwyspowych oraz nawierzchni dróg dla rowerów na skrzyżowaniach zostały sformułowane w uwagach do Standardów.	Wytoczne projektowania i wykonywania	TAK	Opinia uwzględniona. Tekst skorygowano i przeniesiono z <i>Wytocznych do Standardów</i> .
3.115	Nie jest jasne, dlaczego jako rozwiązanie domyślne wskazane jest zorganizowanie parkowania po obu stronach ulicy.	s. 3 - Wstęp	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię.
3.116	Zalecane szerokości ciągów pieszych są zdecydowanie nieadekwatne i stanowią przykład mocno zanizonych standardów. Przyjęcie szerokości dwóch pieszych (1,75m) jako standardu przy natężeniach ruchu do 1 os./sek. oznacza wyeliminowanie możliwości swobodnego poruszania się parami, czy z większymi zakupami, czyli w praktyce zniechęca do poruszania się pieszo. Wynika to bezpośrednio z tabeli 3, gdzie poziom swobody ruchu C określono jako wymagający częstego manewrowania między pieszymi, zaś na schemacie nieuwzględniono w ogóle osób poruszających się inaczej niż samodzielnie i bez bagażu (bo niemożliwe byłoby ich wyminięcie). Standardy powinny określać minimalny poziom swobody ruchu jako B, zaś wytyczne jako A. Obecne sformułowanie jest odpowiednikiem zalecenia projektowania dwukierunkowych jezdni o szerokości umożliwiającej minięcie się dwóch motocykli, lecz już nie dwóch samochodów, przy natężeniu ruchu zbliżonym do występującego na al. Jana Pawła II w szczycie. Niezależnie od przyjęcia wyższego standardu swobody ruchu, należy założyć, że – przynajmniej w strefie śródmiejskiej i miejskiej wg SUIKZP – chodnik powinien umożliwiać swobodne minięcie się dwóch osób lub (mniej swobodnie) trzech osób, czyli mieć szerokość min. 2,0m (por. Kim, Choi, Kim, 2010, Determining the Sidewalk Pavement Width by Using Pedestrian Discomfort Levels and Movement Characteristics). Taka szerokość powinna być wskazana w Standardach jako minimalna, zaś zalecana szerokość w Wytycznych powinna wynosić 2,5m. Jak wskazano w Wytycznych, 0,75m to minimalna szerokość skrajni pojedynczej osoby, bez bagażu, poruszającej się idealnie prosto itp. Tym samym poza natężeniem ruchu należy brać pod uwagę jego strukturę: w miejscach, gdzie częściej występują osoby poruszające się parami lub grupami (ulice handlowe, trasy spacerowe, okolice szkół, itp., należy przyjmować, że również przy mniejszych natężeniach ruchu konieczne jest zastosowanie szerszego chodnika (minimalna szerokość umożliwiająca swobodne minięcie się dwóch grup dwuosobowych to 3,0m).	s. 10 - Strefy piesze	NIE	Standarty jeśli chodzi o poziomy swobody ruchu odwołują się do amerykańskich wytycznych HCM. W projektowaniu nigdy nie stosuje się zasady dostosowywania rozwiązań do poziomów swobody ruchu A i B ponieważ oznaczałoby to przewymiarowanie przekroju. Stosuje się natomiast zasadę dostosowywania rozwiązań do tzw. przepustowości praktycznej które jest na poziomach swobody ruchu C i D. Taką samą zasadę zaproponowano w standardach. Standardy nie zaniżają jakości projektowania infrastruktury dla pieszych. Wprowadzają jedynie zasadę że podstawą projektowania (określenia parametrów minimalnych) powinno być założenie zapewnienia warunków przemieszczania się osób o ograniczonej mobilności (na wózkach) i rekomendują zapewnienie możliwości mijania się dwóch wózków. Oznacza to, że w stosunku do obecnych przepisów projektowania (bazujących na skrajni ruchu zwykłego pieszego) stosują wyższe wymagania.
3.117	Należy zaznaczyć, że zgodnie z rozporządzeniem minimalne odpowiednie szerokości ciągów pieszych dotyczą przestrzeni wolnej od przeszkód, czyli m.in. podpór znaków drogowych, wjazdów, słupów itp. Rozporządzenie wymaga bowiem dodatkowego poszerzenia chodnika w przypadku, gdy są na nim sytuowane przeszkody.	s. 14 - Ciągi piesze bezpośrednio przy jezdni	TAK	Opinia uwzględniona na str 16 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
3.118	Użycie słowa modernizacja przy określeniu sytuacji, w której dopuszczalna jest mniejsza niż minimalna szerokość chodnika, może wprowadzać w błąd. Należy punkt wykreślić lub zastąpić modernizację słowem remont, bowiem w przypadku przebudowy należy stosować się do wymogu min. 2,0m szerokości funkcjonalnej.	s. 14 - Ciągi piesze bezpośrednio przy jezdni	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię, str. 16 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
3.119	Podstawową funkcją wygrodzeń określoną w dokumencie powinno być zapobieganie wjeżdżaniu pojazdów na chodnik. Tymczasem wymienione są wyłącznie rodzaje wygrodzeń mające na celu ograniczanie ruchu pieszego. Należy je zastąpić: donicami, stojakami rowerowymi i słupkami	s. 14 - Ciągi piesze bezpośrednio przy jezdni	TAK	Opinia uwzględniona - skorygowano tekst na str. 16 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
3.120	W dokumencie słusznie wyeliminowano możliwość parkowania na chodniku, jak też zaznaczono konieczność oddalenia od chodnika miejsc prostopadłych i ukośnych.	s. 18-19 - Miejsca parkingowe	" - "	Pozytywna opinia na temat dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
3.121	Ostatni akapit należy przeformułować, tak by odzwierciedlał właściwą hierarchię potrzeb i możliwości, nie determinując z góry konieczności zastosowania rozwiązań nieestetycznych: "Tam, gdzie mimo zastosowanych środków występuje problem naruszania przez parkujące pojazdy przestrzeni przeznaczonej dla pieszych, powinny być stosowane rozwiązania trwałe oddzielające miejsca do parkowania od przestrzeni dla pieszych (słupki blokujące, donice z zielenią). Są to rozwiązania skuteczne, jednak o niskich walorach funkcjonalnych (związane z utrudnieniami poruszania się pieszych i rowerzystów). Zastosowane elementy wygrodzenia powinny być estetyczne." Praktyka pokazuje, że rozwiązania takie jak przedstawione na rysunkach 16 i 17 są w praktyce nieskuteczne i zazwyczaj wymagają dodatkowych zabezpieczeń przed wjeżdżaniem na chodnik (np. samochodów parkujących prostopadłe w luce na pasie do parkowania równoległego lub samochodów wjeżdżających na chodnik przednimi kołami na pasie do parkowania pod kątem).	s. 19 - Miejsca parkingowe	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię, str. 17 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
3.122	Należy zaznaczyć, że choć zwyczajowo ruch rowerowy jest prowadzony bliżej jezdni, co najmniej równie istotnym czynnikiem w przypadku wydzielonej drogi dla rowerów jest ograniczenie do minimum liczby przecięć ciągu pieszego z rowerowym.	s. 21 - Ciągi piesze i rowerowe	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię, str. 23 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
3.123	Standardy powinny przewidywać również możliwość pokrycia misy drzewa oddychającą masą mineralną (żywiczną), bardziej przyjazną dla ruchu pieszego i zapobiegającą gromadzeniu się śmieci.	s. 26 - Zieleń wysoka	TAK	Opinia uwzględniona - skorygowano tekst na str. 16 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
3.124	Należy wykreślić pierwsze zdanie zalecające niestosowanie zieleni niskiej w obszarze śródmiejskim oraz przeformułować zdanie drugie na Zieleń niska powinna być jako element świadomie tworzący kompozycję ulicy. Przyjęcie jako rozwiązania domyślnego eliminacji zieleni z ulic nie poprawi warunków ruchu pieszego. Niska zieleń (krzewy) tłumi hałas, czyniąc poruszanie się po chodniku bardziej komfortowym. Jednocześnie należy unikać wprowadzania zieleni, która w całości zasłaniałaby chodnik od strony jezdni. Zieleń powinna zapewniać warunki tak zwanej "naturalnej obserwacji", którą w uważa się za jeden z najważniejszych elementów zapobiegania przestępczości przez projektowanie przestrzeni (CPTED).	s. 26 - Zieleń niska	TAK/NIE	Opinia uwzględniona częściowo. Tekst skorygowano na str. 29 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
3.125	Wskazane byłoby "przekopowanie" brytyjskiego sposobu oznaczania miejsc, gdzie parkowanie jest zabronione za pomocą oznakowania poziomego. Jako rozwiązanie intuicyjne i estetyczne, jest ono warte naśladowania. Warszawa mogłaby wystąpić do MIR o zgodę na eksperymentalne stosowanie takiego oznakowania.	s. 29 - Wytoczne	NIE	Propozycja ta zostanie wzięta pod uwagę. Przy czym jako niezgodna z obowiązującymi przepisami nie może być uwzględniona w obecnej wersji <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
3.126	W Wytycznych słusznie podkreślono potrzeby możliwie częstego stosowania szpalerów drzew.	s. 34 - Zieleń	" - "	Pozytywna opinia na temat dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
3.127	Przypuszczalnie błędnie podano wymiary kostki betonowej jako 20x20 cm (powinno być prawdopodobnie 20x10 cm).	s. 44 - Miejsca postojowe, nawierzchnia miejsc postojowych w poziomie jezdni	TAK	Dokument uwzględnia tę opinię, str. 50 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
3.128	Kostka betonowa powinna być niefazowana, warto dopuścić także asfalt.	s. 44 - Przestrzenie zintegrowanego ruchu pieszo-jezdnego	TAK	Opinia uwzględniona - tekst skorygowano na str 51 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
3.129	Wyniesienie powierzchni zjazdów do poziomu chodnika nie powinno być zaleceniem, lecz mieć charakter obligatoryjny. Kostka powinna być niefazowana.	s. 45 - Zjazdy indywidualne i publiczne	TAK	Opinia uwzględniona - tekst skorygowano na str 51 <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> .
4.1	Czy można wdrożyć praktykę w całym mieście, także na osiedlach nie tylko w centrum, że chodniki będą budowane z: płyt betonowych lub asfaltu (jak w Szwecji), a nie z kostki? - Na osiedlach wzdłuż głównych ulic jest również tendencja do wykładania chodników kostką, a tam panie też chodzą w szpikach oraz dodatkowo, po czasie kostka "faluje", nie jest remontowana. Remonty też mają wpływ na koszty utrzymania, więc lepiej zrobić coś raz i porządnie. - przykład - na wysokości bloków Pirenejska 14 - kostka dodatkowo powoduje huk / echo jak ciągnie się walizkę, wózek z zakupami czy idzie się w szpilkach		TAK	Dokument uwzględnia tę opinię, str. 70 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> . Stosowanie kostki betonowej na pasie ruchu pieszego jest niedopuszczalne.
4.2	Czy można wdrożyć praktykę, że miejsca postojowe będą budowane z ciemnej kostki bauma? - Na jasnej po chwili widać plamy z oleju.		NIE	Taka kostka jest bardzo widoczna. Ciemny kolor może być zbyt agresywny w przestrzeni.
4.3	Czy w miejscach, gdzie parkowanie równoległe, prostopadłe, skośne jest przy chodniku można wdrożyć konieczność obniżania miejsc postojowych o wysokość krawężnika? To uniemożliwiłoby najeżdżanie na chodnik.		TAK	Dokument uwzględnia tę opinię, str.12 <i>Standardów projektowania i wykonywania - pkt. 8</i> "eliminowanie parkowania na chodnikach, utrudniającego ruch pieszych i zagrażającego bezpieczeństwu", na stronie 17 pkt 4 "eliminowanie parkowania na chodniku lub częściowo na chodniku" oraz w tabeli na stronie 57 wyjaśnione jest usytuowanie pasa postojowego.
4.4	Czy w miejscach, gdzie parkowanie równoległe, prostopadłe, skośne jest przy chodniku można wdrożyć konieczność budowania jakby separatorów (minim podjazdy) uniemożliwiających autom najeżdżanie na chodnik?		TAK	<i>Wytoczne projektowania i wykonywania</i> na str. 21 określają możliwości oddzielenia miejsc do parkowania od chodnika, m.in. Wprowadzenie elementów oporowych (markerów) dla kół samochodów, tak aby nie przekraczały przestrzeni przeznaczonej do parkowania.
4.5	Czy szerokość chodnika można zwiększyć z 1.75 do 2m? Chyba nawet ścieżki dla rowerów planuje się głównie po 2.5 m, szersze niż 1.75 są także miejsca parkingowe.		TAK	<i>Standardy projektowania i wykonywania</i> dają projektantom możliwość ustalania szerokości chodnika w dowolny sposób, dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej możliwości (parametry minimalne), do natężeń ruchu (odpowiednie poszerzenia pasów ruchu) oraz z uwzględnieniem innego typu przestrzeni należących do chodnika (pasy buforowe, społeczne, itp). Tym samym chodnik może mieć szerokość 2 m i większą
4.6	Czy na osiedlach można zwiększyć ilość wyniesionych przejść dla pieszych przy uliczkach wyjazdowych? Znacznie wpływa to na spawalniane aut. Kierowcy wyjeżdżający z osiedli / wjeżdżający z ulic nie zwracając uwagi ani na pieszych, ani na rowerzystów		TAK	Dokument uwzględnia tę opinię, str. 36: "W przypadku przejść przez jezdnię ulic klas Z, L i D z uspokojeniami ruchu, zjazdów publicznych i indywidualnych, niweleta jezdni powinna być dostosowana do niwelety ciągu pieszego"



15/10/2015	Joanna Witaszek	4	4.7	Czy można zwiększyć ilość miejsc dla pieszych na osiedlach i miejscach przy parkach? Często pieszy musi iść 600m do następnego przejścia, np. wzdłuż ulicy Wrocławskiej brakuje przejścia przy ulicy Szareckiego. Brakuje przejścia naziemnego wzdłuż Wisłostrady; z Kępy Potockiej trzeba iść kawał do Centrum Olimpijskiego, żeby przejść przez ulicę. Pieszy jest dyskryminowany. Ulice w mieście nie powinny pełnić roli autostrad, bo miasto powinno być dla ludzi, a nie samochodów.		TAK	Miasto planuje zwiększenie gęstości przejść dla pieszych, zwłaszcza w centralnym obszarze miasta oraz centrach dzielnicowych. Gęstość przejść dla pieszych powinna wynikać z układu ciągów komunikacyjnych i rozwiązań węzłów transportowych, przy czym powinna odpowiadać potrzebom pieszych i łączyć występujące na danym obszarze źródła i cele podróży pieszych. Zasady lokalizacji przejść dla pieszych powinny być zgodne z rozporządzeniem ws. warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie			
			4.8	Czy można wdrożyć praktykę stosowania progów zwalniających na wszystkich ulicach, nie tylko na mniejszych? Obecnie ze względu na przepisy sporo ulic nie może korzystać z tego rozwiązania np. ul. Powstańców Śląskich, która stała się autostradą wewnątrz miasta.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Konsultowany dokument nie może stać w sprzeczności z przepisami wyższego rzędu.			
			4.9	Czy można nie budować przejść podziemnych, ani kładek, które są zmurą dla niepełnosprawnych, osób z wózkami, na rowerach? Przykłady: - Kładka dla pieszych wzdłuż ul. Żwirki i Wigury przy skrzyżowaniu z 1-go Sierpina. Brakuje naziemnych przejść przez skrzyżowanie. Z 1 strony (na przeciwko dawnego Car Servisu nie ma go w ogóle). Trzeba iść na około, żeby dostać się na 2 stronę ulicy. Winda przy kładce często jest zepsuta, niepełnosprawni czy osoby z wózkami są "uwięzieni", mogą jedynie przechodzić przez ulicę bez pasów, bo innej opcji nie mają. - Na planowanym skrzyżowaniu Górczewska / Lazurowa jest planowane przejście podziemne zamiast naziemnego. Czy można to zmienić? W podziemiu wieczorami jest niebezpiecznie. - Pod mostem Poniatowskiego na Powiślu jest ciemno, niebezpiecznie, często zdarzają się napady. Sama zostałam tam kiedyś napadnięta w tunelu po 16:00 w tygodniu latem wracając z biurowca obok. Czy można w takich miejscach, albo zainstalować kamery, albo dobudować zejście "na zewnątrz" mostu / schody? - Przejście pod Rondem Zesłańców Syberyjskich. Trzeba iść na około, żeby spod przystanku na przeciwko Dworca Zachodniego wzdłuż Prymasa Tysiąclecia dostać się na 2 stronę ulicy w kierunku Centrum Reduta. Brakuje przejścia naziemnego (z zakryciem jakby tunelu pod).		TAK	Standardy projektowania i wykonywania uwzględniają tę opinię na stronie 32, jednak dopuszczają bezkolizyjne przejścia dla pieszych w szczególnych przypadkach zgodnie z rozporządzeniem			
			4.10	Czy w istniejących przejściach podziemnych można zamontować szyny (nie 1 a 2) lub betonowe podjazdy wzdłuż schodów na szerokość wózków, aby niepełnosprawni i rodzice z wózkami mogli z nich korzystać? W windy są w niewielu miejscach, są drogie i często się psują. Kiedyś były betonowe podjazdy wzdłuż schodów, które zlikwidowano.		TAK	Standardy uwzględniają tę opinię na stronie 32, jednak dopuszczają bezkolizyjne przejścia dla pieszych w szczególnych przypadkach zgodnie z rozporządzeniem. Ułatwienia dla osób z ograniczoną mobilnością są sukcesywnie wdrażane.			
			4.11	Czy można zlikwidować żółte drogie przyciski po 2000zł/sztukę z obszarów jak centrum i osiedla? Dyskryminują one pieszych i nie są higieniczne. Światła powinny być dostosowane do pieszych, a nie brać pod uwagę "przepustowość" i uprzywilejowanie aut. Takie przyciski powinny być tylko w miejscach, gdzie ruch jest sporadyczny - przy działkach, na obrzeżach miast		TAK	Opinia uwzględniona na str. 36 Standardów projektowania i wykonywania.			
			4.12	Czy można stosować więcej dobrych praktyk z krajów zachodnich jak Wielka Brytania, Szwecja, Dania? Jest masa artykułów i filmików na youtube ukazujących poprawę życia w mieście.		TAK	Autorzy dokumentu pt. <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> korzystali z publikacji zagranicznych np. <i>An Improved Traffic Environment, A Catalogue of Ideas</i> - Danish Road Dir. 1995 r.; <i>Road Standard Division - Report 106; Życie między budynkami</i> - J.Gehl; <i>Highway Capacity Manual 2005; Improving walkability</i> , Transport for London; <i>Pedestrian planning and design guide</i> - New Zealand Transport Agency i inne. W zakresie doboru materiałów do wykonywania przestrzeni dla pieszych została wykonana analiza porównawcza z miastami: Berlin, Hanower, Poznań			
			4.13	Czy można usunąć stare, zardzewiałe słupki sprzed 20 lat i zastąpić je nowymi?		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia zbyt szczegółowa.			
			4.14	Czy w centrum i na osiedlach można zamontować więcej stojaków rowerowych U?		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia zbyt szczegółowa.			
			4.15	Czy można poprawić bezpieczeństwo przechodniów w niektórych miejscach? Przejście przez Pl. Zawiszy - światła się szybko zmieniają. Wsiadając z tramwaju jadąc z Woli trzeba przejść 4 przejścia pod Hotel Sobieskiego. Światła są słabo zsynchronizowane. Dodatkowo przejście przy Placu Zawiszy przy torach / Al. Jerozolimskich jest źle oznakowane, słabo są widoczne światła dla kierowców, można je "przejechać" i wjechać w przechodniów.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia zbyt szczegółowa.			
			4.16	Przejścia przy szkołach powinny mieć szczególny nacisk na bezpieczeństwo. Powinny być zastosowane sygnalizacje świetlne lub prog zwalniające. Przykładem jest szkoła przy ul. Zachodzącego Słońca, przy której są tylko pasy bez sygnalizacji świetlnej, a auta jeżdżą rozpędzone. Rodzice musieli "walczyć" o zamontowanie progów zwalniających po uruchomieniu szkoły rok temu, podczas gdy bezpieczeństwo najmłodszych nie powinno podlegać negocjacji.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia zbyt szczegółowa.			
			4.17	Miasto powinno wdrożyć przepisy o konieczności zatrzymywania się aut, gdy pieszy stoi na przejściu. - Takie rozwiązania są stosowane w krajach zachodnich i kierowcy się stosują bez zastrzeżeń. Sporo podróżuje i przyznam, że znacznie wpływa to na kulturę jazdy. Rozpędzone auta nie hamują z piskiem opon, gdy pieszy postawi nogę na pasach. - W Polsce ginie najwięcej pieszych w Europie, co wskazuje na dyskryminację pieszych i faworyzowanie aut. - Bezpieczeństwo pieszych nie powinno być poddawane pod głosowanie, to standard, który należy wdrożyć po dobrych praktykach krajów lepiej rozwiniętych.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ wykracza poza zakres dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia dotyczy przepisów ruchu drogowego - organem właściwym w tej sprawie jest Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.			
			4.18	Budowa sygnalizacji świetlnej po postulatach mieszkańców na terenach osiedli. - Gdy mieszkańcy zwracają się do ZDM wskazując na konieczność budowy sygnalizacji świetlnej, nie powinno się takich wniosków odrzucać z komentarzem, że "Inspektor Ruchu Drogowego na podstawie kontroli nie widzi potrzeby". To mieszkańcy okolicy wiedzą jak wygląda poziom bezpieczeństwa, a nie inspektor, który pojawi się w danym miejscu raz na kilka lat. W dodatku podatnicy powinni mieć wpływ na decyzje urzędów powiązanych z miastem. - Sama składałam taki wniosek w imieniu mieszkańców i został odrzucony. - Przykład - przejście wzdłuż Powstańców Śląskich / Pirenejska 16 - Co innego przejścia za miastem, na obrzeżach, gdzie ruch jest znikomy		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia zbyt szczegółowa.			
			4.19	Zwiększenie ilości latarni na osiedlach, poprawa bezpieczeństwa. - Obecnie w wielu miejscach panuje ciemność. Konieczność montażu latarni, aby zwiększyć bezpieczeństwo pieszych po zmroku. dotyczy to chodników wzdłuż ulic oraz wewnątrz osiedli. - Przykłady: - ul. Powstańców Śląskich - od Radiowej do Wrocławskiej, chodnik zasłania cień drzew, od ulicy mało światła - ul. Apenińska - krótki odcinek pomiędzy ul. Pirenejska 2c oraz Pirenejska 4 - ciemnica		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia zbyt szczegółowa.			
			15/10/2015	Ewa Ulińska	5/2015	5.1	Dostępność dla osób niepełnosprawnych - montaż podnośników		NIE	Opinia nieuwzględniona. Standardy projektowania i wykonywania nie odnoszą się szczegółowo do rozwiązań dotyczących urządzeń technicznych do obsługi ruchu pieszych m.in. wind i podnośników.
						5.2	Zastawianie chodników przez nielegalnie parkujące samochody, praca straży miejskiej		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
5.3	Skrzyżowanie z przejściami dla pieszych z trzech stron, np.. Na skrzyżowaniu al. Wilanowska i Rzymowskiego czy Koszykowej i Mokotowskiej - brak uzasadnienia istnienia					NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia zbyt szczegółowa.			
5.4	Guziki wzbudzające zielone światło - dyskryminacja pieszych					TAK	Opinia uwzględniona na str. 36 Standardów projektowania i wykonywania.			
5.5	Poprawka do nowelizacji ustawy kodeksu ruchu drogowego					TAK	Dokument uwzględnił tę opinię, zaproponowano różne środki techniczne do zapewnienia bezpieczeństwa pieszych.			
5.6	Płyty lastrykowe - kładka dla pieszych na Rzymowskiego					TAK	Standardy uwzględniają tę opinię na str. 73 - specyfikacja materiałowa płyt lastryko			
16/10/2015	Marek Kuklewski	6/2015	6.1	Skrzyżowanie ul. Bartoka i Jastrzębowski - ustawienie sygnalizatora		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .			
19/10/2015	Dorota Mierzejewska	7/2015	7.1	Skrzyżowanie ul. Bartoka i Jastrzębowski - ustawienie sygnalizatora		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> . Opinia zbyt szczegółowa.			
20/10/201052	Ludmila Janion	8/2015	8.1	Cieszę się pomysłem ograniczenia przycisków, które stały się ostatnio plagą warszawskich ulic. Przyciski dyskryminują pieszych (niekiedy także rowerzystów) - kierowcy aut nie muszą nic naciskać, żeby móc przejechać. Bardzo dobrym pomysłem jest stosowanie przycisków jedynie w miejscach, gdzie natężenie ruchu pieszego jest niewielkie i rezygnacja z nich w centrum.	Załącznik nr 1, Rozdział nr 2.2, Strona nr 36	- . -	Pozytywna opinia na temat dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .			
			8.2	Ważny jest także zapis o likwidacji przejść podziemnych w centrum. Uważam, że aktualna organizacja ronda Dmowskiego i Trzydziestolatka to wysłd dla Warszawy i kwestia domagająca się natychmiastowego rozwiązania - wyznaczenia zebra.	Załącznik nr 1, Rozdział nr 1.4, Strona nr 12	- . -	Pozytywna opinia na temat dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .			
			8.3	Stosowanie antyzatok nie powinno być ograniczone do sytuacji, gdy parkowanie równoległe utrudnia ruch autobusów, ale powinno być regułą, systematycznie wdrażaną na przystankach autobusowych. Zatok to przykład przedkładania praw samochodów (nie muszą zwalniać, zatrzymują się przy przystankach) nad prawa pieszych (brak miejsca do czekania na przystanku, mniejsza wygoda przy wysiadaniu z autobusu, tłok przy chodzeniu.)	Załącznik nr 1, Rozdział nr 2.1, Strona nr 18		Opinia nieuwzględniona. W przypadku przystanków usytuowanych przed przejściami dla pieszych należy ograniczyć możliwość wyprzedzania zatrzymujących się na nich autobusów. Rozwiązania pogarszające warunki ruchu pieszego, czyli odsuwanie przystanków od przejścia, powinny być stosowane w ostateczności. Zarząd Transportu Miejskiego przygotowało opracowanie pn. "Wytyczne organizacji przystanków autobusowych w Warszawie" poruszające tę tematykę.			
			8.4	Podczas remontów ulic, miejsca dla aut powinny być wyznaczane na poziomie jezdni.		TAK	Standardy projektowania i wykonywania uwzględniają tę opinię na str. 17.			
			8.5	Z wyznaczeniem miejsc do parkowania na poziomie jezdni związane są "uszy myszki Miki" - to rozwiązanie idealne dla niewielkich ulic, dzięki niemu piesi są widoczniejsi przed przejściami dla pieszych i na nim, bowiem nie przysłaniają ich (nielegalnie) parkujące samochody. Uszy polegają na zwięźeniu jezdni przy skrzyżowaniu / przejściu dla pieszych, dzięki czemu pieszy krócej przebywa na pasach.		TAK	Opinia uwzględniona na str 49 Standardów projektowania i wykonywania.			
			8.6	Kolejnym szeroko stosowanym na Zachodzie rozwiązaniem, które zwiększa bezpieczeństwo pieszych, jest przeznaczenie miejsca przed samą zebra na stojaki rowerowe. Stojaki uniemożliwiają (nielegalne) parkowanie przed zebra i zapewniają widoczność pieszym wchodzącym na pasy. Projektowana jezdnia po prawej stronie pasa ruchu miałaby więc równoległe miejsca postojowe na jezdni, potem 3-4 stojaki rowerowe, a przed samą zebra znajdowałoby się "ucho myszki Miki".		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .			

			8.7	Uważam, że słuszne zapisy o ograniczeniu parkowania na chodnikach (zał 1, s.11 i 12 ) oraz przywróceniu funkcjonowania placom (zał 1, s.6) poprzez wyeliminowanie parkowania muszą zostać poparte zmianami w działaniu Straży Miejskiej. Straż Miejska musi działać prewencyjnie – niezbędne są patrole piesze, wystawiające mandaty (lub wzywające holowniki) z własnej inicjatywy. Aktualnie Straż reaguje tylko na wezwania. Jedynym sposobem, żeby nielegalnie zaparkowany samochód, który utrudnia ruch pieszy na chodniku, dostał mandat / został odholowany jest wezwanie Straży Miejskiej, która przyjeżdża z opóźnieniem, nieraz wielogodzinnym. W rezultacie odpowiedzialność za bezpieczeństwo i wygodę ruchu pieszego przerzucona jest na samych pieszych (to oni muszą dzwonić), kierowcy są bezkarni, a przepisy dotyczące parkowania nagminnie łamane.		- . -	Pozytywna opinia na temat dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
			8.9	Kolejnym nagminnie łamanym przepisem jest zakaz jazdy po chodniku. Kwestia jest kluczowa dla bezpieczeństwa pieszych, którzy teraz nawet na chodnikach muszą uważać na jeżdżące lub manewrujące samochody. Od manewrów na chodnikach giną ludzie. Miasto powinno działać na rzecz wyeliminowania tej patologii – kluczowe jest szczelne ustawianie słupków blokujących wjazd na chodnik oraz pilnowanie, by nie były one dewastowane przez kierowców – wandalami.		TAK	Dokument uwzględni tę opinię, zaproponowano różne środki techniczne do zapewnienia bezpieczeństwa pieszych.
20/10/2015	Marcin Jaczewski	9/2015	9.1	Proponuję rozszerzenie listy o działania związane z analizą miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem możliwości wyznaczenia dodatkowych ciągów pieszych i rowerowych oraz ewentualne rozpoczęcie procedury ich zmiany pod kątem ich wyznaczenia.	Załącznik nr 1, Rozdział nr 4 - Lista działań służących do realizacji polityki, Strona nr 12-13	NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ konsultowany dokument dotyczy infrastruktury dla pieszych a nie dla rowerzystów. Ciągów pieszych się w planach dotychczas nie wyznaczało, a ewentualne ich wskazywanie poza liniami rozgraniczającymi wiąże się z wykupem nieruchomości lub odszkodowaniem. Większość ustaleń planów miejscowych dopuszcza prowadzenie dróg rowerowych w liniach rozgraniczających ulic, ewentualny przegląd powinien dotyczyć sprawdzenia, czy takie ustalenie funkcjonuje. W planie nie musi być natomiast wyznaczona droga rowerowa, wystarczy dopuszczenie. Podobnie z chodnikami: krawężniki są tylko informacją, a nie ustaleniem planu.
			9.2	Proponuję rozszerzenie listy o działania związane z wsparciem eksperckim i finansowym jednostek zarządzających dużymi obszarami (parki, cmentarze, tereny kolejowe itp.) w wyposażenie ich w dodatkowe wejścia, przejścia, przejazdy dla rowerów.		TAK	Dokument uwzględni opinię na stronie 13 pkt 12
21/10/2015	Zbigniew Kaiser	10/2015	10.1	Korekta zapisów dotycząca sygnalizacji wzbudzonej		TAK	Opinia uwzględniona na str. 36 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
			10.2	Unikanie zawężeń na szlakach pieszych (np. przed skrzyżowaniami) oraz załamania przebiegu chodników.		TAK	Dokument uwzględni tę opinię na str. 12 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
22/10/2015	Zmienmy to	11/10/2015	11	Poparcie dla opinii Zielonego Mazowsza (nr 3).		- . -	
25/10/2015	Romain Su	12/2015	12.1	kwestia sygnalizacji świetlnej przy przejściach dla pieszych (str. 35) wymaga głębszej zmiany. Nie jest tajemnicą, że przy wielu przejściach sygnalizacja świetlna działa nieprawidłowo (np. przycisk nie podświetla się, czas na przejście jest zbyt krótki), co jest szczególnie kłopotliwe, gdyż w Polsce przechodzenia na czerwone światło jest karalne. Do tego wydaje mi się, że na jezdniach o ograniczonym ruchu zmotoryzowanym (np. na placu Wilsona) powinno częściej się stosować system „światła pomarańczowego”. To znaczy, że o porach z ograniczonym ruchem zmotoryzowanym – np. wieczorem – samochody mają cały czas światło pomarańczowe (mogą jechać pod warunkiem, że nie ma pieszego czekającego na przejście), podczas gdy piesi mają wyłączone światło (mogą przejść w każdym momencie, sprawdziliśmy przedtem, iż nie ma przyjeżdżającego samochodu). Oczywiście pozostałaby opcja systemu wzbudzenia dla osób niewidomych. Po przycisknięciu system wróciłby na jakiś czas (np. 10 minut) na tryb świetlny. Dzięki takiej zmianie zarówno piesi, jak i kierowcy mogliby skrócić czas przejścia lub jazdy bez negatywnego oddziaływania na bezpieczeństwo.	Załącznik nr 1 Rozdział nr 2 Strona nr 35	NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu <i>Rozwój ruchu pieszego w Warszawie</i> .
			12.2	na str. 55 można przeczytać, że „należy zabezpieczać miejsca, gdzie piesi mogliby wtargnąć na jezdnię w poszukiwaniu krótszej drogi dojazdu”. Choć rozumiem troskę o bezpieczeństwo i wolę uniemożliwienia przejścia „na dziko”, istotne jest przy tym zapewnienie odpowiednich przejść między przystankami a pasami ruchu pieszego. Często w Warszawie jest tylko jedno przejście na przystanek, nawet kiedy on jest dosyć długi (np. Kłowska na Pradze). W takiej sytuacji odległość do punktu docelowego może być znacznie zwiększona, a budowa drugiego przejścia na drugim końcu przystanku pozwoliłaby w łatwy sposób ją skrócić. Przy tym drugim przejściu niekonieczna była sygnalizacja świetlna, żeby nie postawić nadmiernej ilości przeszkód dla ruchu zmotoryzowanego na dużych arteriach. Można byłoby po prostu zagwarantować jedno przejście „zabezpieczone”, szczególnie dla osób starszych i niepełnosprawnych, a z drugiego mogliby korzystać piesi mogący samodzielnie znaleźć odpowiedni moment na przejście (brak ruchu, korki).	Załącznik nr 1 Rozdział nr 2 Strona nr 55	NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ możliwość wytyczania przejść dla pieszych zależy od warunków bezpieczeństwa i możliwości technicznych.
28/10/2015	Łukasz Tokarski	13/2015	13.1	Brak dostępności przestrzeni chodnika w obrębie przystanku komunikacji publicznej wynikający ze stosowania na się zatok autobusowych gdy przystanek zlokalizowany jest na ciągu pieszym. Szerokość ciągu pieszego przy przystanku powinna być suma: określonej opiniowanymi standardami minimalnej szerokości ciągu pieszego oraz określonej odrębnymi standardami ZTM szerokości chodnika na przystanku, zawierającego wiatę i miejsce do postoju osób oczekujących na pojazd komunikacji publicznej	Załącznik nr 1 Rozdział nr 2.9 Strona nr 54-55	TAK/NIE	Opinia częściowo nie uwzględniona, ponieważ dokument nie odnosi się szczegółowo do rozwiązań dotyczących projektowania, realizacji i eksploatacji m.in.. Elementów infrastruktury transportu zbiorowego takich jak przystanki i węzły przesiadkowe (Standardy str 16). Standardy przewidują likwidację zatok autobusowych, których istnienie nie jest wymogiem przepisów lub nie znajduje uzasadnienia w warunkach ruchu oraz budowę peronów półwyspowych.
29/10/2015	Aleksander Wiśniewski – Warszawskie Towarzystwo Rolkarskie – POLSKATER	14/2015	14.1	Dla ułatwienia poruszania się na rolkach + stosowana jednakowa, dobrej jakości, gładka nawierzchnia. Bliski ideału wydają się płyty betonowe i kamienne.		TAK	Konsultowany dokument uwzględni te opinie określając nawierzchnię w pasach ruchu pieszego, jednak z wyjątkiem oznakowania dla osób z dysfunkcją wzroku
			14.2	Ponadto, tam gdzie konieczne jest wykończenie obrzeży chodnika innym materiałem, sugestia wykorzystania materiałów o gładkiej powierzchni (np. kostka granitowa cięta, bez grubych spoin).		NIE	Oznakowanie dla osób z dysfunkcją wzroku oznacza wprowadzenie wyraźnie wyczuwalnych nierówności nawierzchni
			14.3	Przy projektowaniu ciągów pieszych trzeba przewidzieć odpowiednią przestrzeń w której rolkarze mogliby bezpiecznie omijać innych użytkowników chodnika – taką przestrzeń w której nie będą znajdować się latarnie, donice, skrzynki elektryczne, słupki i znaki drogowe.		NIE	Nieuzasadnione z uwagi na wysokie koszty wprowadzenia i b.malą liczbę użytkowników
			14.4	W miarę możliwości stosować alternatywnie do przejść podziemnych i kładek dla pieszych, przejść dla pieszych w poziomie jezdni.	Załącznik nr 1 Rozdział nr 4	TAK	Dokument uwzględni tę opinię na str. 32 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
29/10/2015	Monika Pawłowska	15/2015	15.1	W dokumencie wspomniane jest „zabezpieczać miejsca, gdzie piesi mogliby wtargnąć na jezdnię w poszukiwaniu krótszej drogi dojazdu”. Z punktu widzenia pieszych powinno być najpierw zalecenie, żeby dojechać do przystanku było z obu stron, wtedy będzie można dojść krótszą drogą legalnie i bezpiecznie, a dopiero wtedy kiedy to jest niemożliwe – zabezpieczenie.	Załącznik nr 1 Rozdział nr 2.9 Strona nr 54-55	NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ możliwość wytyczania przejść dla pieszych zależy od warunków bezpieczeństwa i możliwości technicznych.
			16.1	Nadmierne zunifikowanie przestrzeni Miasta poprzez konieczność stosowania zawartych w standardach szczegółowych rozwiązań projektowych. Normatyw nie zastąpi zindywidualizowanego projektowania.		NIE	Przyjęcie <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> pozwoli na poniesienie jakości przestrzeni przy jednoczesnym otwarciu możliwości indywidualnego projektowania tam, gdzie przyniesie to większe efekty.
			16.2	Wytyczna mają ndmierne szczegółowy charakter - bardzo precyzyjnie określają dobór materiałów nawierzchni, ich wielkość, sposób układania płyt posługując się jednocześnie bardzo wąskim katalogiem możliwości. Zawarte w Polityce wytyczne powinien być bardziej ogólny.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Paleta możliwości została celowo ograniczona w celu osiągnięcia efektu spójności przestrzeni ruchu pieszego.
			16.3	Przyjęcie zunifikowanych rozwiązań materiałowych nie rozwiąże enbloc problemów projektowych warszawskich przestrzeni publicznych, np. ul. Jagiellońska i Okrzei - nie uwzględniono zwiężenia ul. Okrzei co zwiększy szerokość strefy pieszej.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Podane w załączniku przykłady rozwiązań nie determinują rzeczywistych rozwiązań
			16.4	Nie należy zmierzać do maksymalnej segregacji funkcji w ramach przestrzeni publicznych.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Opinia o charakterze ogólnym.
			16.5	W niewielkim stopniu Polityka odnosi się do kształtowania przestrzeni Shared space (przestrzeń współdzielona) gdzie zbdny jest wyraźny podział na strefy przeznaczone dla poszczególnych uczestników ruchu.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ odnosi się do zagadnień organizacji ruchu oraz Strategii Transportowej m.st. Warszawy
			16.6	Większy nacisk należy położyć na kształtowanie przestrzeni wyłącznie pieszych - pasaży wolnych od ruchu kołowego szczególnie w centrum miasta.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ odnosi się do zagadnień organizacji ruchu oraz Strategii Transportowej m.st. Warszawy
			16.7	Nie został wskazany układ ul. Twardej-Granicznej-Przechodniej z pl. Żelaznej Bramy.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Schemat rozmieszczenia najbardziej wartościowych ulic miał za zadanie wskazać priorytety działań oraz ukierunkować harmonogramy inwestycyjne. Gdyby dopisywać nowe ulice, należałoby skreślać już wskazane. W tej sytuacji proponowana lista jest optymalna. Znaczna część proponowanego powiązania przebiega przez działki prywatne (użytkowanie wieczyste).
			16.8	Pas ruchu pieszego powinien mieć szerokość ok. 2,0 - 2,5 m wolnego od przeszkód.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Konsultowany dokument nie zakłada ograniczania szerokości
			16.9	Polityka powinna określać zasady wprowadzania zielenie w przestrzeniach publicznych, np. gatunków i wielkości drzew w zależności od przekroju ulicy.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Zagadnienie to nie jest przedmiotem konsultowanego dokumentu
			16.10	Bardzo ważne jest przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię, preferując parkowanie równoległe.		TAK	Dokumentu uwzględni tę opinię.
			16.11	Regułą powinno być wykonanie przejść dla pieszych w poziomie chodnika a absolutnym wyjątkiem - przejść bezkolizyjnych.		TAK	Dokumentu uwzględni tę opinię.
			16.12	Należy przyjąć zasadę maksymalnego przysunięcia przejść dla pieszych do skrzyżowań.		NIE	Uwaga nieuwzględniona ponieważ rozwiązanie jest uzależnione od uwarunkowań lokalnych.
			16.13	Należy przyjąć wydzielenie pasów rowerowych w przestrzeni jezdni.		TAK	Tekst konsultowanego dokumentu uwzględni tę opinię.
			16.14	Ogólnie została potraktowana sprawa kształtowania rejonu komunikacji publicznej.		NIE	Opinia nieuwzględniona - zagadnienia rozwiązywania ruchu pieszego w obrębie przystanków transportu zbiorowego nie zostało szczegółowo przedstawione w <i>Standardach projektowania i wykonywania</i> . Zagadnienia te są ujęte w odrębnym dokumencie dot. organizacji przystanków przygotowanym na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego.
			16.15	Strefa piesza powinna posiadać własne oświetlenie zapewniające bezpieczeństwo i komfort pieszych.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Zagadnienie to nie jest przedmiotem konsultowanego dokumentu.
			16.16	W Polityce nie odniesiono się do zagadnienia wyposażenia przestrzeni w meble uliczne i elementy małej architektury.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Zagadnienie to nie jest przedmiotem konsultowanego dokumentu
			16.17	Polityka powinna zawierać krótkie podsumowanie w punktach zwracające uwagę na główne zagadnienia i zasady rozwiązań.		TAK	Dokumentu uwzględni tę opinię.
30/10/2015	Paweł Krawalik	17/2015	17.1	Rezygnację z wykorzystywania (i usunięcie z obecnych miejsc, gdzie się znajduje) nierównej kamiennej kostki brukowej na chodnikach, absolutnie nieprzystosowanej do ruchu pieszego (nie tylko dla kobiet w butach z wysokimi obcasami), np. Plac Zbawiciela i Marszałkowska.		TAK	Dokument uwzględni tę opinię, w <i>Standardach projektowania i wykonywania</i> opisano wytyczne materiałowe i geometryczne dla infrastruktury dla pieszych - strona 60-67
			17.2	Zamówienie słupków nowego typu, tzw. gamdyków przeznaczonych na przejścia dla pieszych w wariacie z złotym szczytem, zamiast malowania złotą farbą standardowych słupków. Obecne rozwiązanie jest odbierane jako nieestetyczne.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów dokumentu "Rozwój ruchu pieszego". Opinia zbyt szczegółowa.
			17.3	Kontynuację wykorzystywania betonowych płyt jako materiału chodnikowego w większości rejonów miasta (poza reprezentacyjnymi traktami), ze względów estetycznych, użytkowych i ekonomicznych.		TAK	Dokument uwzględni tę opinię, w <i>Standardach projektowania i wykonywania</i> opisano wytyczne materiałowe i geometryczne dla infrastruktury dla pieszych - strona 60-67
			17.4	Analizę wykorzystania lastryko jako materiału na chodniki. Wątpliwości w tym zakresie budzi stan takich chodników w miesiącach zimowych. Być może wykorzystywanie żłobień w płytach ograniczyłoby ryzyko z tym związane.		TAK	Dokument uwzględni tę opinię na str. 73 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> - specyfikacja materiałowa płyt lastryko.

			17.5	Rezygnację z wykorzystywania kostki typu „Baum”, ze względów estetycznych, użytkowych i ekonomicznych.		NIE	Dokument dopuszcza stosowanie kostki betonowej prostokątnej na bazie grys bazaltowego przede wszystkim w strefie III miasta (po za centrum) oraz poza pasem ruchu pieszego np. na zjazdach, zatokach postojowych
			17.6	Rezygnację z przycisków przy przejściach dla pieszych, na których i tak funkcjonuje sygnalizacja świetlna – takie rozwiązania są nieskuteczne i bardzo zniechęcające dla pieszych, ze względu na klasyczne sytuacje zbyt późnego naciśnięcia przycisku i przez to stracenia możliwości przejścia, mimo że samochody grzecznie stoją na czerwonym świetle.		TAK	Opinia uwzględniona na str. 36 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
			17.7	Egzekwowanie od deweloperów standardów w zakresie chodników i słupków. Powstające inwestycje, zwłaszcza biurowe, zazwyczaj ignorują walory użytkowe i estetyczne przestrzeni dla pieszych. Przykładem jest (katastrofalny pod kątem przestrzeni publicznej i pieszej), Służewiec i nowo powstały budynek na rogu Postępu i Marynarskiej, gdzie wykorzystano np. grube, białe-czerwone słupki.		TAK	Dokument uwzględni tę opinię, w <i>Standardach projektowania i wykonywania</i> na str. 7.
30/10/2015	Łukasz Mrugański	18/2015	18.1	Zbyt obszerny dokument - dokument powinien być znacznie bardziej uproszczony aby ułatwić jego stosowanie w praktyce.		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ konstrukcja dokumentu wymaga odpowiedniej szczegółowości zapisów.
			18.2	Całość dokumentu powinna pomijać obszary objęte ochroną konserwatorską gdyż rozwiązania tam stosowana wymagają każdorazowego uzgodnienia ze Stołecznym Konserwatorem Zabytków a tym samym są to indywidualne projekty uwzględniające historyczne kwestie oraz wymogi SKZ, których nie sposób przedstawić w żadnym dokumencie/wytocznych.		TAK	Na obszar podlegających ochronie Konserwatora Zabytków dokument może pełnić funkcję instrukcyjną - sprawdzić gdzie w tekście jest o konserwatorze
			18.3	Jako trafne należy uznać próbę wskazania zalecanych materiałów dla nawierzchni dla obszaru centralnego miasta oraz odrębnie dla rejonów poza śródmieściem. Zatem zasadniczo dokument powinien wskazywać wymogi dla nawierzchni w obszarze centrum/reprezentacyjnym oraz dla rejonów poza centrum, a zatem rozróżniać powinien 2 lub maksymalnie 3 obszary tj. centrum, reprezentacyjny, peryferyjne.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Wyznaczono trzy strefy o zróżnicowanych wymogach projektowania rozwiązań dla ruchu pieszego oraz estetycznych i materiałowych, które zgodne są ze SUiKZP. Dodatkowo wyznaczono dla kilku materiałów wykończeniowych podgrupy 1a i 1b.
			18.4	Dokument powinien bardziej OGÓLNIIE WSKAZYWAĆ ZALECANE wytyczne, np. dla ciągów pieszych: - dla obszarów reprezentacyjnych stosowanie płyt 50x50cm granitowych o barwie szarej beżfazowych, układanych równoległe do krawędzi jezdni, rozsuniętych o połowę płyty, opaski od strony budynków za pomocą kostki granitowej 4/6 szer.30cm, krawężniki kamienne granitowe 20x30cm, obrzeże kamienne granitowe - dla obszarów centralnych stosowanie płyt 50x50cm granitowych o barwie szarej beżfazowych, układanych równoległe do krawędzi jezdni, rozsuniętych o połowę płyty, opaski od strony budynków za pomocą kostki granitowej 4/6 szer.30cm, krawężniki kamienne granitowe 20x30cm, obrzeże betonowe - dla obszarów peryferyjnych stosowanie płyt 50x50cm betonowych szarych, układanych równoległe do krawędzi jezdni, rozsuniętych o połowę płyty, opaski od strony budynków za pomocą kostki betonowej brukowej, krawężniki betonowe 15x30cm, obrzeże betonowe. Powyżej pokazano przykładowe uproszczone wymogi dla nawierzchni ciągów pieszych ujęte w jasny, prosty opis, przy czym należy podkreślić iż są to zawsze ZALECANE wymogi, gdyż każdy projekt charakteryzuje się swoja unikalnością i w wyniku odmiennych wymogów Inwestora/Zarządcy		NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ konstrukcja dokumentu wymaga odpowiedniej szczegółowości zapisów.
			18.5	Ewentualne odstępstwo nie powinno posiadać wymogu jego uzgodnienia z tut. Biurem Drogownictwa i Kominikacji, albowiem duża ilość realizowanych inwestycji w Warszawie oraz ich indywidualny a często unikatowy charakter, powoduje iż z różnych względów konieczne jest szczególne odmiennie rozwiązanie (w zakresie nawierzchni, układu posadzki płytek itp.), co przy wymogu każdorazowego jego uzgodnienia z BdiK powodowałby wręcz lawinową ilość takich wniosków, które zapewne nie byłyby możliwe do uzgodnienia w terminie do 30dni (wg KPA), a co z kolei opóźniałoby realizację inwestycji.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Przyjęta formuła przepisów wymaga trybu uzyskiwania decyzji o odstępstwie.
			18.6	W obecnie prezentowanym dokumencie nie jest jasne która czesc odnosi się do wymogów projektowych, gdyż w obydwu znajdują się istotne zapisy, a co w efekcie oznacza konieczność każdorazowej weryfikacji opracowanego projektu nie tylko przez projektanta lecz przez urzędnika i zmuszonego wertowania ponad 400stron, co można osiągnąć optymalizując i upraszczając zapisy do maksymalnie 100stron – tak jak zrobiono w obecnie stosowanych Standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego – których to ilość stron nie przekracza 80 stron.		NIE	Opinia nieuwzględniona. Tylko <i>Standardy</i> mają charakter obowiązujący
			18.7	Kwestie poprawy dostępności i oznakowania chodników dla osób niewidomych jest chociażby w Łodzi potraktowana w odniesieniu do zachowania zgodności w zakresie posadzki ciągów pieszych w odniesieniu do normy Niemieckiej DIN32984 (której objętość wraz z rysunkami zajmuje jedynie 64strony). Oczywiście kwestie te powinny zostać ostatecznie ustalone z zainteresowanym środowiskami niewidomych i niepełnosprawnych.		TAK	Opinia uwzględniona. Projekt dokumentu został skonsultowany ze środowiskiem osób z niepełnosprawnościami.
30/10/2015	Zielone Mazowsze	19/2015	19.1	Przeformułowanie pierwszego celu szczegółowego, tak by wskazywał na potrzebę „zwiększenia udziału ruchu pieszego w ogóle podróży, przy równoczesnym ograniczeniu udziału podróży samochodowych”. Cel został opisany z zaznaczeniem potrzeby zwiększenia udziału ruchu pieszego, sam cel powinien jednak zostać sformułowany w sposób bardziej wyraźnie wskazujący na rolę ruchu pieszego w systemie transportowym. Obecne sformułowanie celu wskazuje na wzrost ruchliwości w ogóle (w liczbach bezwzględnych), co jest częściowo niezależne od realizacji polityki, oraz nie odnosi się do kluczowego elementu zrównoważonej polityki transportowej, czyli relacji pomiędzy poszczególnymi sposobami poruszania się. W obecnym brzmieniu, cel można osiągnąć np. poprzez zlikwidowanie komunikacji miejskiej – w takiej sytuacji znacząco wzrosnie liczba podróży pieszych, ale też samochodowych. Tymczasem polityka transportowa miasta powinna dążyć do stworzenia zrównoważonego systemu transportowego.	Polityka tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego, s. 5	NIE	W opinii występuje błędna interpretacja intencji Autorów w zakresie sformułowania treści celu szczegółowego. Cel ten zakłada zwiększenie ruchliwości pieszej kosztem transportu samochodowego. Wyjaśnienie znajduje się w opisie celu.
			19.2	W zdaniu „Polityka transportowa uznaje znaczenie ruchu pieszego dla sprawnego funkcjonowania systemu transportowego” należy podkreślić „kluczowe znaczenie ruchu pieszego dla sprawnego funkcjonowania systemu transportowego”.	iw.	TAK	Opinia uwzględniona. Tekst skorygowano na str. 5 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
			19.3	Niezależnie od oświetlenia, przejścia dla pieszych powinny być wyposażone w rozwiązania wpływające na ograniczenie prędkości pojazdów. Dopiero takie podejście będzie faktycznie sprzyjać rozwojowi ruchu pieszego – w innym przypadku ruch pieszy faworyzowany będzie tylko na chodnikach.	Str. 10, Bezpieczeństwo – poziom ulicy	NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ odnosi się do sposobu organizacji ruchu samochodowego na jezdni, a rozwiązania powinny uwzględniać prędkość dopuszczalną (bezpieczną). W przypadku prędkości powyżej 30km/h będzie to oznaczać stosowanie dodatkowych rozwiązań wzmacniających uspokojenie ruchu w rejonie przejść dla pieszych
			19.4	Zapis dotyczący izolacji ruchu pieszego powinien zostać ograniczony do ulic najwyższych klas (S i A; GP poza strefą miejską wg SUiKZP). Stosowanie wygrodzień jest sprzeczne z zapisami (słusznymi) dotyczącymi ułatwiania przekraczania jezdni, jak też dotyczącymi estetyki przestrzeni pieszej. Płoty pogarszają też bezpieczeństwo, utrudniając ewakuację z ulicy oraz zachęcając kierowców do rozwijania wysokich prędkości. Stosowanie wygrodzień powinno być wyjątkiem, a nie wskazano jako narzędzie realizacji polityki rozwoju transportu pieszego.	Str. 10, Bezpieczeństwo – poziom szczegółu	NIE	Ograniczenie stosowania urządzeń BRD do dróg wyższych klas może powodować pogorszenie warunków bezpieczeństwa pieszych na drogach niższych klas.
			19.5	Należy zaznaczyć, że urządzenia BRD mają służyć przede wszystkim ograniczeniu prędkości pojazdów.	iw.	TAK	Opinia uwzględniona. Zmienić tekst
			19.6	Należy dodać akapit „Sadzenie szpalerów drzew obok ciągów pieszych w celu przeciwdziałania powstawania miejskiej wyspy ciepła i negatywnemu oddziaływaniu wysokich temperatur na pieszych”. W związku ze zmieniającym się klimatem coraz częściej w okresie letnim będą występowały dni bardzo gorące. Miasto powinno systemowo przeciwdziałać negatywnym oddziaływaniom wysokiej temperatury na pieszych, równocześnie zapewniając atrakcyjne warunki ruchu pieszego.	Str. 11, Komfort użytkownika – poziom obszaru.	NIE	Opinia nieuwzględniona. Konsultowany dokument nie odnosi się do komponowania zieleni.
			19.7	W związku z powyższą uwagą proponujemy dopisać „Zapewnienie szpalerów drzew po obu stronach jezdni na ulicach szerszych niż 20 metrów i jednego szpalera drzew na ulicach węższych.”	11, Komfort użytkownika – poziom ulicy.	NIE	Opinia nieuwzględniona. Zagadnienie to nie jest przedmiotem konsultowanego dokumentu
			19.8	Określenie „trasy o podstawowym znaczeniu dla ruchu samochodowego” jest pojęciem wysoce subiektywnym i zależnym od prowadzonej polityki (polityka proautochodowa uznaje każdą ulicę za trasę o podstawowym znaczeniu dla ruchu samochodowego). Należy je zamienić na jednoznaczne określenie: „ulice klasy A i S oraz GP poza strefą miejską”. W innych sytuacjach nie powinny być stosowane rozwiązania służące wyłącznie utrudnianie ruchu pieszego.	12, Lista działań – działanie 1	TAK	Dokument uwzględni tę opinię. Miasto nie prowadzi polityki proautochodowej. Podstawowe trasy dla ruchu samochodowego są określone w dokumentach planistycznych m.in. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy.
			19.9	Zdanie: „Nawierzchnia na zjeździe powinna wyraźnie odróżniać się od nawierzchni pasa ruchu pieszego, ale powinna być dostosowana do koncepcji urządzenia ulicy” Zastąpić zdaniem: „Nawierzchnia na zjeździe powinna wyraźnie odróżniać się od nawierzchni pasa ruchu pieszego, ale powinna zachowywać niweletę ciągu pieszego, posiadać fakturę nie utrudniającą poruszania się osobom niepełnosprawnym oraz być dostosowana do koncepcji urządzenia ulicy”.	Standardy projektowania i wykonania – s. 29	TAK	Opinia uwzględniona na str. 29 <i>Standardów projektowania i wykonywania</i> .
			19.10	Na rysunkach zaznaczono szerokość ciągu pieszego - min. 1,0 m. Poza tym, że jest ona za mała na dwukierunkowy ruch pieszy, ta szerokość oznacza konieczność przeciskania się pieszych obok samochodów parkujących na wjazdach. Dlatego należy ją zastąpić zapisem „min. 1,5 m”. Ponadto rysunki przedstawiają wjazdy w nieprawidłowych proporcjach. Proponujemy zastosować przykłady z rozwiązań istniejących w rzeczywistości.	Str. 30-31	NIE	Opinia nieuwzględniona. Rysunki są ideogramami. Ideogramy te (a nie rysunki inwentaryzacyjne) dotyczą pochyleń zjazdów oraz odnoszą się do szerokości PRP od 1 m w górę
			19.11	W standardach brakuje wytycznych co do powierzchni akumulacji dla pieszych przed sygnalizacją świetlną. Jest to szczególnie istotne w przypadku długich cykli świetlnych stosowanych w Warszawie. Przykładowo, przy 90-sekundowym czasie oczekiwania na zielone światło, i natężeniu ruchu pieszego na poziomie 2400 os/h, należy zapewnić miejsce dla min. 60 osób oczekujących. Nawet zakładając niezachęcający do ruchu pieszego ścisk na poziomie 5 os/m <sup>2</sup> , potrzebne jest 12 m <sup>2</sup> . Przy czym jest to szacunek ostrożny, biorąc pod uwagę że np. w węższych przesiadkowych regularnie może się zebrać nawet 250 osób na jedną zmianę światła.	str. 32, Przejścia dla pieszych.	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ konsultowany dokument nie obejmuje rozwiązań dotyczących projektowania przypadków akumulacji pieszych przed skrzyżowaniem, przy wyjściach z metra itp.
			19.12	Doprecyzowanie zapis „przy założeniu podporządkowania ruchu rowerowego ruchowi pieszych”. Obecne sformułowanie jest zbyt ogólne (w przypadku odniesienia do jezdni, obejmowałoby zarówno przejścia przez wjazdy na posesję, jak i autostrady). Dodatkowo, podporządkowanie ciągu rowerowego względem pieszego należy dopuszczać tylko tam, gdzie równoległy ciąg samochodowy jest również podporządkowany względem ruchu pieszego, oraz w miejscach, gdzie ruch samochodowy nie występuje (skróty przez parki, strefy piesze itp.) W przeciwnym przypadku ruch samochodowy będzie uprzywilejowany względem rowerowego, a organizacja ruchu spowodować będzie chaotyczne zachowania: część rowerzystów pojedzie jezdnią zamiast dyskryminującą ich drogą dla rowerów, część nie będzie respektować podporządkowania względem pieszych. Dyskryminacja ruchu rowerowego na rzecz ruchu samochodowego stoi w sprzeczności z polityką transportową miasta.	str. 37	NIE	Opinia nieuwzględniona ponieważ zaproponowane w konsultowanym dokumencie rozwiązania odpowiadają przepisom ruchu drogowego.
			19.13	Wykreślenie zapis „W skrajnych przypadkach (duży ruch pieszych, duże prędkości rowerzystów) może być uzasadnione stosowanie progów spowalniających na drogach rowerowych”. Jest to rozwiązanie nie poprawiające bezpieczeństwa pieszych, a pogarszające bezpieczeństwo rowerzystów. Przy dużych prędkościach jeżdżący bardziej agresywnie młodzi rowerzyści na rowerach górskich po prostu przeskoczą progi, część spośród pozostałych będzie je omijać – np. chodnikiem. Rozwiązanie będzie za to stanowić duże utrudnienie i zagrożenie dla rowerzystów starszych, a także np. jadących z dziećmi w foteliku lub przyczepce, rowerem cargo, czy nawet wiozących bagaż (ryzyko wypadnięcia bagażu, grożące gwałtownymi manewrami).	Str. 37	TAK	Opinia uwzględniona - zapis o stosowaniu progów spowalniających ruch rowerowy zastąpiono zwrotem: "w skrajnych przypadkach należy zastosować rozwiązania spowalniające ruch rowerowy np. znaki poziome, esowanie"
			19.14	Na rysunku nie zaznaczono pl. Kopernika oraz Pasażu Wiecha jako głównych węzłów urbanistycznych. Wniosek o uzupełnienie tych braków.	Podział miasta na strefy – str 109	NIE	Opinia nieuwzględniona. W konsultowanym dokumencie Pasaż wiecha nie został uznany za główne węzły urbanistyczne.
			19.15	Wykreślenie punktu „minimalną szerokość użytkową (pas ruchu) części ciągu pieszego równą 1,00 m (warunek wynikający ze skrajni osób na wózkach inwalidzkich, bez uwzględnienia wpływu natężeń ruchu)”. Będzie on wytrychem dla projektantów do stawiania barier na chodnikach i budowy chodników o parametrach nie sprzyjających poprawie jakości systemu ruchu pieszego. Tymczasem standardy powinny zapewniać eliminację takich sytuacji, a nie stwarzać preteksty do ich powstawania.	Wytyczne, s. 9	NIE	Opinia nie uwzględniona. W dokumencie posługujemy się pojęciem pasa ruchu, na którym określona jest szerokość minimalna (1m) nie jest to pojęcie tożsame z pojęciem chodnika, dla którego szerokość nie jest określana i powinna wynikać z decyzji projektowych

			19. 16	Jest „Ciagi piesze powinny być projektowane na poziom swobody ruchu C (wyjątkowo D)” oraz „W przypadku gdy natężenie ruchu pieszego nie przekracza 3500 osób/godzinę/przekrój wystarczający jest ciąg pieszy szerokości 1,75 m.” Oznacza to, że praktycznie każdy chodnik w mieście może być węższy niż minimalna dopuszczalna szerokość określona w przepisach krajowych dla chodników przylegających do jezdni. Byłoby to niezgodne z celem głównym wprowadzania standardów i sprzeczne z wynikami badań rzeczywistych natężeń ruchu pieszego. Z badań przeprowadzonych przez TransEko w 2010 roku wynika, że na ul. Nowy Świat natężenie ruchu pieszego wynosi w popołudniowym szczycie 2485 osób/godzinę/przekrój, zaś na ul. Marszałkowskiej niespełnia 1000 osób/godzinę/przekrój. Na ul. Nowy Świat chodnik ma szerokość 3 m, zaś na ul. Marszałkowskiej minimum 6 m. Z badań Jana Gehla wynika, że faktyczne natężenie ruchu pieszego na ulicy handlowej Stroget w Kopenhadze wynosi 870 osób/godzinę/m. W żadnym z tych przypadków nie ma wrażeńa nadpodaży przestrzeni - raczej wręcz przeciwnie. Dla ciągów pieszych, przy których znajdują się sklepy z witrzynami należy przyjąć minimalną szerokość użytkową chodnika na 3 m. Pozwoli to na oglądanie witrzyn sklepowych podczas chodzenia, a więc zwiększy obroty punktów handlowych. Natomiast dla pozostałych chodników proponujemy przyjąć minimalną	Str. 11	NIE	Opinia nie uwzględniona. Przyjęta w <i>Wytycznych projektowania i wykonywania</i> szerokość 1,75 m dotyczy rekomendowanej szerokości pasa ruchu w dostosowaniu do potrzeb ruchu osób z niepełnosprawnościami. Natomiast poziom swobody ruchu służy do określania poszerzeń pasa ruchu pieszego. Wytyczne nie ograniczają projektanta w określaniu szerokości chodnika w dostosowaniu do jego funkcji. Szerokość ta może być dowolnie duża w zależności od dostępności miejsca.
			19. 17	Wykreślenie ryc. I/35 i analogiczne rysunki w pozostałych strefach. Stosowanie jednolitej nawierzchni chodnika i DDR na przecięciu z ciagami pieszymi jest pewnym sposobem na pogorszenie warunków ruchu zarówno pieszych jak i rowerzystów. Dowiodły tego wieloletnie eksperymenty polegające na stosowaniu szarej i różowej kostki Bauma, zapewniającej liczne konflikty między oboma rodzajami użytkowników. Różnice kolorów są dodatkowo niemal całkowicie niewidoczne po zmierzchu/przedświtem, czyli w godzinach szczytu w okresie jesienno-zimowym. Bezwarunkowo zalecanie podporządkowania ruchu rowerowego ruchowi pieszemu jest wreszcie sprzeczne z polityką transportową miasta, jak wskazano we wcześniejszych uwagach.	Załącznik Nr 2 (część rysunkowa), . 20, Ryc. I/35.	NIE	Uwaga nieuwzględniona, ponieważ występują sytuacje, np. strefy zamieszkania, w których wszyscy użytkownicy mają te same prawa. Tak jak stosuje się wyniesione wyspy dla samochodów, tak samo zmiana nawierzchni rowerowej może być ostrzeżeniem dla rowerzystów, że priorytet mają piesi.
			19. 18	Rysunki w załączniku z przykładowymi rozwiązaniami ilustrują eleganckie ułożenie wysokiej jakości materiałów, ale równocześnie są przykładami geometrii całkowicie antypieszkiej (utrudniającej ruch pieszy, sprzyjającej niebezpiecznym zachowaniom kierowców na przejściach, mnożące punkty kolizji między pieszymi a rowerzystami, nie przewidującej adekwatnej przestrzeni do kumulacji pieszych na skrzyżowaniu, zmuszającej do krążenia wokół skrzyżowania w celu przejścia przez jezdnię itp.). Podanie ich jako wzorowych propaguje dyskryminację pieszych. Należy je zastąpić przykładami rozwiązań poprawiających, a nie pogarszających warunki ruchu pieszego, takimi jak skrzyżowania z chodnikami poszerzonymi na przejściach o szerokość pasów postojowych („uszy Myszy Miki”), skrzyżowania z minimalnymi promieniami skrętu, skrzyżowania z przejściami dosięgniętymi do tarczy skrzyżowania, skrzyżowania bez przeplatania drogi dla rowerów i chodnika, skrzyżowania z zachowaniem ciągłości przebiegu i niwelety chodnika wzdłuż drogi z pierwszeństwem itp.	Przykłady rozwiązań dla stref 1-3 (Rondo Dmowskiego i kolejne)	NIE	Przykłady ukazują jedynie sposoby układania nawierzchni. Projekty kompleksowej przebudowy skrzyżowań byłyby przedmiotem odrębnego opracowania.
30/10/2015	Forum Rozwoju Warszawy	20/2015	20. 1	Powiększenie palety rozwiązań projektowych dla infrastruktury pieszej o tzw. „przechodnie chodniki”. Rozwiązanie to polega na zachowaniu ciągłości nawierzchni oraz wysokości chodnika (przy jednoczesnym wzmocnieniu podbudowy nawierzchni) na wysokości wyjazdów bramowych oraz wlotów ulic lokalnych. Przykłady takiego projektowania infrastruktury pieszej możemy już zaobserwować w polskich miastach m. in. Gdańsk i Wrocław. Zaletą proponowanego rozwiązania „przechodnich chodników” jest podkreślenie pierwszeństwa pieszych nad pojazdami włączającymi się do ruchu. Takie rozwiązanie podnosi czujność kierowcy – za pomocą nawierzchni i niwelety wskazuje się, że to pieszy znajduje się w swojej przestrzeni, zaś samochód jest tylko „gościem”. Poprawia to nie tylko bezpieczeństwo pieszych, zwiększa również ostrożność kierowców przy włączaniu się do ruchu. Utrzymanie jednolitej nawierzchni i niwelety chodnika pozwala również ograniczyć niedogodności typowe dla przejść dla pieszych: wystające krawężniki, rynienki sciekowe, strome spadki, nierówna nawierzchnia (np. kostka łupana często stosowana na zjazdach na posesje). „Chodnik przechodni” jest też rozwiązaniem estetycznym, podnoszącym jakość przestrzeni publicznej.	Załącznik nr 1 Rozdział nr „STANDARZY PROJEKTOWANIA I WYKONYWANIA”, „4 Wytyczne materiałowe i geometryczne w poszczególnych strefach” Strona nr 62-72	NIE	Istotne jest zapewnienie właściwej niwelety i równości nawierzchni ewentualne stosowanie proponowanego rozwiązania zostanie wzięte pod uwagę w następnej edycji.



