

Synteza z raportu z pomiaru natężenia ruchu oraz raportu z analizy i prognozowania ruchu

W ramach przygotowań do Dialogu o Inwestycji inwestor zlecił zrealizowanie dodatkowych badań pomiaru ruchu na okolicznych ulicach (Brzeska, Białostocka, Markowska oraz Ząbkowska) oraz przygotowanie symulacji ruchu po zmianie organizacji ruchu.

Celem badania było opracowanie koncepcji zgodnej z wytycznymi m.st. Warszawy oraz Zarządu Dróg Miejskich odpowiadającej na potrzeby mieszkańców Pragi Północ, zwiększenie bezpieczeństwa na ulicy pieszych, w szczególności dzieci idących do szkoły.

W godzinie szczytu porannego:

- w stanie istniejącym 122-139 pojazdów
- w stanie projektowanym 125-137 pojazdów
- różnica wynosi +3 / -2 pojazdów

W godzinie szczytu popołudniowego:

- w stanie istniejącym 173-190 pojazdów
- w stanie projektowanym 181-197 pojazdów
- różnica wynosi +8 / +7 pojazdów

Uzyskane wyniki wskazują, że proponowane zmiany oraz realizacja inwestycji wpłyną w minimalnym stopniu na warunki ruchu na ulicy Brzeskiej.

Zestawienie opinii zebranych za pośrednictwem maili lub formularza umieszczonego na stronie brzeskadialog.pl wraz z odpowiedziami inwestora.

1. Data: 23.09.2025

**Gdzie można zapoznać się z projektem i analizą zacienienia i nasłonecznienia inwestycji?
Jak widoczne na wizualizacji balkony od strony budynku Białostocka 20 mają się do § 12 ust. 6 pkt 3, oraz § 13 rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie?**

Miło mi poinformować, że rozpoczęliśmy oficjalnie dialog w sprawie inwestycji przy ul. Brzeskiej. Z treści Pana pytania odczytuję że jest Pan dobrze zorientowany i posiada wiedzę merytoryczną, w związku z tym też przesyłam poniżej odpowiedź architekta popartą konkretnymi zapisami prawa.

Analiza nasłonecznienia i przesłaniania została przedstawiona w KUA – koncepcji architektoniczno-urbanistycznej. Co do kwestii spełnienia warunków technicznych, zgodnie z §12 ust. 10 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, zachowanie odległości określonych w ust. 1–9 nie jest wymagane w przypadku, gdy sąsiednia działka stanowi działkę drogową lub publicznie dostępny plac. Teren inwestycji bezpośrednio sąsiaduje z działką drogową, w związku z czym odległości wskazane w ust. 6 nie mają w tym przypadku zastosowania.

Zgodnie z §13 w.w. rozporządzenia, warunek zapewnienia naturalnego oświetlenia pomieszczeń został spełniony na zasadach określonych w tym przepisie. Dodatkowo zwracamy uwagę, że zgodnie z zapisami planistycznymi teren inwestycji znajduje się w zabudowie śródmiejskiej. W związku z tym, na podstawie §13 ust. 4, odległości, o których mowa w §13 ust. 1 pkt 1, mogą zostać zmniejszone maksymalnie o połowę. W trakcie rozmowy dostrzeżony został przez nas temat odległości balkonów. Mimo że jeszcze trwa dialog o inwestycji, może być Pan spokojny, że w koncepcji planowanej inwestycji zostanie uwzględniona zmiana. Balkony zostaną odsunięte od zabudowy istniejącej przy ulicy Białostockiej 20. Przesunięcie linii balkonów spowoduje zwiększenie odległości tych elementów od zabudowy istniejącej do około 4,5 m. W załączniku przesyłam schemat ilustrujący zmiany.

Dostęp do w.w. analiz będzie możliwy na kolejnych etapach konsultacji na stronach Urzędu Miasta. Pana zapytanie, oraz wszystkie inne wiadomości otrzymane w ramach dialogu, będą zanonimizowane i będą stanowiły załącznik do raportu. W razie dodatkowych pytań, pozostajemy do Pana dyspozycji.

Pozdrawiam
Adrian Potoczek

2. Data: 12.10.2025

Ile cm od jedynego okna na 3 piętrze Białostockiej 20 będzie oddalony balkon nowego budynku i czy będę mogła podawać rękę nowym sąsiadom?

Bardzo dziękujemy że była Pani obecna na spotkaniu, oraz za owocny dialog. W trakcie rozmowy dostrzeżony został przez nas temat odległości balkonów. Mimo że jeszcze trwa dialog o inwestycji, może być Pani spokojna że w koncepcji planowanej inwestycji zostanie uwzględniona zmiana. Balkony zostaną odsunięte od zabudowy istniejącej przy ulicy Białostockiej 20. Przesunięcie linii balkonów spowoduje zwiększenie odległości tych elementów od zabudowy istniejącej do około 4,5 m. W załączniku przesyłam schemat ilustrujący zmiany.

Pozdrawiam
Adrian Potoczek

3. Data: 14.10.2025

Zastanawia mnie, w którym miejscu będzie przewidziany wjazd do Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 73?

Wjazd do Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 73 w ramach naszej koncepcji nie uległ zmianie. Dojście do szkoły planowane jest w tym samym miejscu co obecnie.

Pani zapytanie oraz wszystkie inne wiadomości otrzymane w ramach dialogu, będą zanonimizowane i będą stanowiły załącznik do raportu.

Pozdrawiam
Adrian Potoczek

4. Data: 15.10.2025

Projekt nie bierze pod uwagę bezpieczeństwa dzieci i dostępu do szkoły, która znajduje się naprzeciwko. To szkoła z oddziałami integracyjnymi. Jak będą się mogły dostać do szkoły, a czasem są dowożone. Boczny wjazd od ulicy Białostockiej jest trudny nawet dla samochodów osobowych jak więc mają wjechać dostawy do kuchni, wywóz śmieci, dowóz dzieci niepełnosprawnych, dowóz zawodników do hali sportowej na zawody itp. Na terenie szkoły, a dokładnie na tym wjeździe znajduje się wejście do szatni uczniowskiej. Jak ma więc wyglądać bezpieczna droga do szkoły ??? A wszystko to zostanie zablokowane przez korki utworzone przez klientów Galerii Wilenskiej i Konesera.

Dostęp do szkoły i bezpieczeństwo dzieci

Wjazd do Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 73 w ramach naszej koncepcji nie uległ zmianie. Dojście do szkoły planowane jest w tym samym miejscu co obecnie. Obsługę szkoły przewidziano od ul. Białostockiej, dzięki czemu dostawy i odbiór śmieci nie przecinają się z dojściem dzieci. Rozwiązania projektu, a w szczególności zjazdu od strony ul. Brzeskiej, są podyktowane przede wszystkim bezpieczeństwem. Na drodze dzieci do szkoły nie powinny manewrować samochody. Obecnie, pomimo tablic informujących o zakazie zastawiania drogi ewakuacyjnej, manewry, w tym cofanie, odbywają się na zjeździe

do szkoły oraz przylegających do niego chodnikach, co stanowi zagrożenie. Obsługa pożarowa od strony ul. Brzeskiej pozostanie bez zmian.

Chciałbym Państwa zapewnić, że nasza koncepcja nie zakłada jakichkolwiek zmian w obrębie terenu szkoły. Rysunek pokazujący organizację ruchu, a także wizualizacje, obejmują teren na zewnątrz, tj. przed bramą. Naszym celem nie jest likwidacji bramy - znajduje się ona poza naszym zakresem.

Bierzemy pod uwagę informacje przekazane przez Państwa, że do placówki są dowożone dzieci z orzeczeniami i z niepełnosprawnościami. Uwzględniamy takie informacje również w projektowaniu drogi oraz chodników przed placówką. Nie chcemy zaprojektować przestrzeni, która zawierałaby bariery architektoniczne nie tylko dla osób poruszających się na wózkach, ale też dla seniorów lub opiekunów dzieci w wózkach. W ramach zapewnienia dostępności do szkoły dla osób o ograniczonej mobilności zapewniono miejsca postojowe wzdłuż ul. Brzeskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do szkoły.

Obciążenie ruchem z galerii

Przeprowadzone pomiary i analizy ruchu nie wykazały trudności w poruszaniu się w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Zwracamy uwagę, że centra handlowe są obciążone ruchem w godzinach popołudniowych, głównie w piątki i soboty. Są to godziny różne od godzin obciążenia ruchem szkolnym, który przypada głównie w godziny szczytu porannego dni powszednich.

Dodatkowo informuję, że wszystkie przesłane opinie stanowią załącznik do raportu z dialogu.

Serdeczności
Adrian Potoczek

5. Data: 15.10.2025

Pracowałam w SP 73 przez 34 lata, 20 lat byłam jej dyrektorem. Nie mam nic przeciwko budowie, ale mam wiele przeciwko zagrożeniu bezpieczeństwa uczniów i uniemożliwieniu jej funkcjonowania, a jest to szkoła do której uczęszczają też dzieci niepełnosprawne. Trzeba chyba zaplanować inny dostęp do placu budowy

Dziękuję za Pani przychylną opinię na temat budowy budynków mieszkalnych proponowanych w ramach naszej inwestycji. Domyślam się z Pani wiadomości, że niepokoi się Pani jak będzie wyglądać teren przed szkołą w czasie budowy. Tego na tą chwilę nie da się precyzyjnie określić, ale zapewniam że wszystko będzie przebiegało zgodnie z przepisami i zachowaniem wszelkich zasad bezpieczeństwa.

Szczegóły dotyczące przebiegu budowy

Przypomnę, że jesteśmy na etapie konsultacji koncepcji i na dzień dzisiejszy, bez projektu budowlanego, mimo szczerych chęci nie znamy jeszcze odpowiedzi na szczegółowe pytania odnośnie jej przebiegu. Nie możemy Państwu przekazać informacji np. kiedy dokładnie będą przebiegały prace głośne, bo nie mamy jeszcze zgody na takie prace. Dopiero po uzgodnieniu projektu z miastem, przystąpimy do przygotowywania projektu budowlanego, a potem technicznego.

Informowanie w trakcie budowy

Kiedy szczegóły techniczne zostaną ustalone, będziemy o wszelkich istotnych elementach informować Państwa na bieżąco. O tym też rozmawialiśmy z mieszkańcami podczas dialogu.

Jak tylko będziemy robić prace głośnie lub wymagające dłuższej pracy w godzinach popołudniowych będziemy Państwa informować. Będą też Państwo poinformowani o zmianach w organizacji ruchu w trakcie czasu remontu ulicy. Będzie to jeden z ostatnich etapów prac, ponieważ drogę, którą przekazemy Dzielnicy musimy oddać w stanie idealnym.

Bezpieczeństwo podczas budowy

Proszę pamiętać, że kierownik budowy będzie odpowiedzialny za przestrzeganie wszelkich zasad bezpieczeństwa pracowników, mieszkańców oraz innych osób, które będą znajdować się w bliskiej odległości od placu budowy. Już teraz możemy Państwa zapewnić, że mamy na względzie bezpieczeństwo i komfort w dotarciu do placówki oświatowej, bezpieczeństwo i komfort mieszkańców, oraz zapewnienie dojazdu służb uprzywilejowanych, typu śmieciarki, straż pożarna, karetka. Funkcjonowanie całej budowy będzie odbywało się przy pełnym respektowaniu prawa budowlanego.

Dodatkowo informuję, że wszystkie przesłane opinie stanowią załącznik do raportu z dialogu.

Serdeczności
Adrian Potoczek

6. Data: 15.10.2025

W załączeniu przekazuję skan pisma Rady Rodziców przy Szkole Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 73.

Rada Rodziców
przy Szkole Podstawowej Nr 73 w Warszawie
ul. Białostocka 10/18
03 – 741 Warszawa

Warszawa, 06.10.2025 r.

Ateli Investments sp. z o.o.

mail: brzeska24@ateli.pl

dialog@ateli.pl

DIALOG O INWESTYCJI – BRZESKA 24

W związku z prowadzonym dialogiem o inwestycji dotyczącym planowanej inwestycji przy ul. Brzeskiej 24, Rada Rodziców przy Szkole Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi Nr 73 w Warszawie zgłasza uwagi do przedstawionych propozycji zmian w organizacji ruchu ulicy Brzeskiej.

Wyrażamy stanowczy sprzeciw wobec planom likwidacji wjazdu na teren dziedzińca od strony ulicy Brzeskiej. Obecny podjazd zapewnia krótkotrwały postój umożliwiający opuszczenie pojazdu dzieciom podwożonym do szkoły. Pragniemy zaznaczyć, że jest to szkoła podstawowa (kl. I-VIII) z oddziałami integracyjnymi. Młodsze dzieci, często z orzeczeniem, muszą być dowożone. Duża część uczniów rekrutuje się spoza rejonu, często spoza Warszawy. Ich dotarcie do szkoły w wielu przypadkach musi nastąpić za pomocą transportu indywidualnego. Likwidacja wjazdu od strony ulicy Brzeskiej w istotny sposób utrudni rodzicom codzienne obowiązki, a ponadto funkcjonowanie szkoły pod względem logistycznym. Podkreślić należy, że planowany wjazd od strony ul. Białostockiej nie stanowi satysfakcjonującej alternatywy, z uwagi na fakt, że dojazd do niego będzie możliwy jedynie od strony ul. Targowej (zakorkowanej na tym odcinku i pasie przeznaczonym do skrętu).

Rada Rodziców przy Szkole Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi Nr 73 w Warszawie wyraża ponadto opinię, że wprowadzenie jednokierunkowej organizacji ruchu na tym odcinku jest zamysłem chybnym i bardzo utrudniającym poruszanie się mieszkańcom, pracownikom szkoły i rodzicom, tym samym postuluje o pozostawienie dotychczasowej, dwukierunkowej organizacji.

W imieniu Rady Rodziców
przy Szkole Podstawowej Nr 73
Wiceprzewodnicząca

Marzena Wróbel


PIGURA PAWEŁ

Bardzo dziękujemy za przesłane uwagi i opinie. Odnosząc się do każdej z nich, kolejno:

Dostęp do szkoły i likwidacja zjazdu

Wjazd do Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 73 w ramach naszej koncepcji nie uległ zmianie. Dojście do szkoły planowane jest w tym samym miejscu co obecnie. Obsługę szkoły przewidziano od ul. Białostockiej, dzięki czemu dostawy i odbiór śmieci nie przecinają się z dojściem dzieci. Rozwiązania projektu, a w szczególności zjazdu od strony ul. Brzeskiej, są podyktowane przede wszystkim bezpieczeństwem. Na drodze dzieci do szkoły nie powinny manewrować samochody. Obecnie, pomimo tablic informujących o zakazie zastawiania drogi ewakuacyjnej, manewry, w tym cofanie, odbywają się na zjeździe do szkoły oraz przylegających do niego chodnikach, co stanowi zagrożenie. Obsługa pożarowa od strony ul. Brzeskiej pozostanie bez zmian.

Chciałbym Państwa zapewnić, że nasza koncepcja nie zakłada jakichkolwiek zmian w obrębie terenu szkoły. Rysunek pokazujący organizację ruchu, a także wizualizacje, obejmują teren na zewnątrz, tj. przed bramą. Naszym celem nie jest likwidacji bramy szkoły - znajduje się ona poza naszym zakresem.

Bierzemy pod uwagę informacje przekazane przez Państwa, że do placówki są dowożone dzieci z orzeczeniami i z niepełnosprawnościami. Uwzględniamy takie informacje również w projektowaniu drogi oraz chodników przed placówką. Nie chcemy zaprojektować przestrzeni, która zawierałaby bariery architektoniczne nie tylko dla osób poruszających się na wózkach, ale też dla seniorów lub opiekunów dzieci w wózkach. W ramach zapewnienia dostępności do szkoły dla osób o ograniczonej mobilności zapewniono miejsca postojowe wzdłuż ul. Brzeskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do szkoły.

Ruch jednokierunkowy

Rozumiem Państwa obawy dotyczące nowej organizacji ruchu i słyszę wyrażany na ich podstawie sprzeciw. Pragnę zapewnić, że tematyka bezpieczeństwa jest dla nas priorytetem. Dlatego powierzyliśmy to zadanie doświadczonym inżynierom ruchu i komunikacji, aby nie bazować na subiektywnych opiniach, ale na konkretnych, rzetelnych danych i wiedzy eksperckiej. Po to, aby wypracować rozwiązanie, które rzeczywiście będzie najlepiej uwzględniać interesy wszystkich użytkowników, szczególnie bezpieczeństwa najmłodszych.

Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Brzeskiej ma na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie i uspokojenie ruchu. Przygotowanie koncepcji przebudowy ulicy Brzeskiej zostało poprzedzone bardzo szczegółowymi analizami. Przeprowadzone zostały zarówno analizy i badania ruchu kołowego w okolicy planowanej przebudowy, jak również symulacje mające na celu sprawdzenie wpływu zmian w organizacji ruchu na ul. Brzeskiej również na sąsiednie ulice. Zaznaczę, że badania ruchu oraz symulacje w zakresie przez nas wykonanym wykraczają poza obowiązkowy zakres inwestora na tym etapie procedury specustawy mieszkaniowej.

Z takim systemowym podejściem jesteśmy w stanie przewidzieć, że proponowane w koncepcji zmiany nie wpłyną negatywnie ani znacząco na drożność sąsiednich ulic. W dalszym ciągu będzie możliwy dojazd z każdego z kierunków. Zmieni się tylko dojazd od strony ul. Żąbkowskiej, co skutecznie zablokuje ruch tranżytowy przez ul. Brzeską. Z przeprowadzonych badań wynika, że taka organizacja ruchu spowoduje spadek ruchu w godzinie szczytu porannego oraz nieznaczny wzrost w szczycie popołudniowym. Różnica wynosi mniej niż 10 samochodów. Aktualnie jezdnia szeroka na ponad 9 m zachęca do szybkiej jazdy, powodując zagrożenie użytkowników. Uporządkowanie przekroju pozwala na czytelne wyznaczenie miejsc postojowych oraz wprowadzenie zieleni wysokiej, podnosząc

atrakcyjność przestrzeni publicznej. Przeprowadzone pomiary i analizy ruchu nie wykazały trudności w poruszaniu się w godzinach szczytu porannego i popołudniowego w kwartale ograniczonym ulicami Brzeską, Białostocką, Markowską i Żąbkowską. Z pomiarów wynika także, że potoki ruchu dochodzące do 200 pojazdów na godzinę szczytu są tranzytowe względem ul. Brzeskiej. Zwracamy uwagę, że centra handlowe są obciążone ruchem w godzinach popołudniowych, głównie w piątki i soboty. Są to godziny różne od godzin obciążenia ruchem szkolnym, który przypada głównie w godziny szczytu porannego dni powszednich.

Zaproponowane rozwiązanie jest ponadto zgodne z aktualną polityką miasta w tym zakresie, szczególnie dotyczącą terenów strefy śródmiejskiej

Dodatkowo informuję, że wszystkie przesłane opinie stanowią załącznik do raportu z dialogu.

Serdeczności
Adrian Potoczek

7. Data: 15.10.2025

Uczestniczyłam w spotkaniu w dniu 6.10.25r. i zgłaszałam swoje obawy dotyczące wyjazdu na teren szkoły od strony ul. Brzeskiej. Ponownie jako dyrektor SP73 zgłaszam swój sprzeciw wobec planom likwidacji wjazdu na teren szkoły od strony ul. Brzeskiej. Prowadzi tędy droga pożarowa, a ponad to obecny dojazd umożliwia krótkotrwały postój aut, których właścicielami są rodzice naszych uczniów- wielu naszych dzieci jest dowożonych do placówki. Planowany dojazd od strony ul. Białostockiej jest niewystarczający, będzie można dojechać tylko od ul. Targowej. Postuluję o pozostawienie dotychczasowej, dwukierunkowej organizacji ruchu w tej części ulicy, ułatwi to rodzicom uczniów i pracownikom dotarcie do placówki i nie wpłynie negatywnie na jej atrakcyjność. Z poważaniem Marzena Mrozińska - dyrektor Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 73 w Warszawie

Bardzo dziękujemy za przesłane uwagi i opinie. Odnosząc się do każdej z nich, kolejno:

Dostęp do szkoły i likwidacja zjazdu

Wjazd do Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 73 w ramach naszej koncepcji nie uległ zmianie. Dojście do szkoły planowane jest w tym samym miejscu co obecnie. Obsługę szkoły przewidziano od ul. Białostockiej, dzięki czemu dostawy i odbiór śmieci nie przecinają się z dojściem dzieci. Rozwiązania projektu, a w szczególności zjazdu od strony ul. Brzeskiej, są podyktowane przede wszystkim bezpieczeństwem. Na drodze dzieci do szkoły nie powinny manewrować samochody. Obecnie, pomimo tablic informujących o zakazie zastawiania drogi ewakuacyjnej, manewry, w tym cofanie, odbywają się na zjeździe do szkoły oraz przylegających do niego chodnikach, co stanowi zagrożenie. Obsługa pożarowa od strony ul. Brzeskiej pozostanie bez zmian.

Chciałbym Państwa zapewnić, że nasza koncepcja nie zakłada jakichkolwiek zmian w obrębie terenu szkoły. Rysunek pokazujący organizację ruchu, a także wizualizacje, obejmują teren na zewnątrz, tj. przed bramą. Naszym celem nie jest likwidacja bramy szkoły - znajduje się ona poza naszym zakresem.

Bierzemy pod uwagę informacje przekazane przez Państwa, że do placówki są dowożone dzieci z orzeczeniami i z niepełnosprawnościami. Uwzględniamy takie informacje również w projektowaniu drogi oraz chodników przed placówką. Nie chcemy zaprojektować przestrzeni, która zawierałaby bariery architektoniczne nie tylko dla osób poruszających się

na wózkach, ale też dla seniorów lub opiekunów dzieci w wózkach. W ramach zapewnienia dostępności do szkoły dla osób o ograniczonej mobilności zapewniono miejsca postojowe wzdłuż ul. Brzeskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do szkoły.

Ruch jednokierunkowy i obciążenie ruchem

Rozumiem Państwa obawy dotyczące nowej organizacji ruchu. Pragnę zapewnić, że tematyka bezpieczeństwa jest dla nas priorytetem. Dlatego powierzyliśmy to zadanie doświadczonym inżynierom ruchu i komunikatom, aby nie bazować na subiektywnych opiniach, ale na konkretnych, rzetelnych danych i wiedzy eksperckiej. Po to, aby wypracować rozwiązanie, które rzeczywiście będzie najlepiej uwzględniać interesy wszystkich użytkowników, szczególnie bezpieczeństwa najmłodszych.

Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Brzeskiej ma na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie i uspokojenie ruchu. Przygotowanie koncepcji przebudowy ulicy Brzeskiej zostało poprzedzone bardzo szczegółowymi analizami. Przeprowadzone zostały zarówno analizy i badania ruchu kołowego w okolicy planowanej przebudowy, jak również symulacje mające na celu sprawdzenie wpływu zmian w organizacji ruchu na ul. Brzeskiej również na sąsiednie ulice. Zaznaczę, że badania ruchu oraz symulacje w zakresie przez nas wykonanym wykraczają poza obowiązkowy zakres inwestora na tym etapie procedury specustawy mieszkaniowej.

Z takim systemowym podejściem jesteśmy w stanie przewidzieć, że proponowane w koncepcji zmiany nie wpłyną negatywnie ani znacząco na drożność sąsiednich ulic. W dalszym ciągu będzie możliwy dojazd z każdego z kierunków. Zmieni się tylko dojazd od strony ul. Ząbkowskiej, Zmieni się tylko dojazd od strony ul. Ząbkowskiej, co skutecznie zablokuje ruch tranzytowy przez ul. Brzeską. Z przeprowadzonych badań wynika, że taka organizacja ruchu spowoduje spadek ruchu w godzinie szczytu porannego oraz nieznaczny wzrost w szczycie popołudniowym. Różnica wynosi mniej niż 10 samochodów. Aktualnie jezdnia szeroka na ponad 9 m zachęca do szybkiej jazdy, powodując zagrożenie użytkowników. Uporządkowanie przekroju pozwala na czytelne wyznaczenie miejsc postojowych oraz wprowadzenie zieleni wysokiej, podnosząc atrakcyjność przestrzeni publicznej. Przeprowadzone pomiary i analizy ruchu nie wykazały trudności w poruszaniu się w godzinach szczytu porannego i popołudniowego w kwartale ograniczonym ulicami Brzeską, Białostocką, Markowską i Ząbkowską. Z pomiarów wynika także, że potoki ruchu dochodzące do 200 pojazdów na godzinę szczytu są tranzytowe względem ul. Brzeskiej. Zwracamy uwagę, że centra handlowe są obciążone ruchem w godzinach popołudniowych, głównie w piątki i soboty. Są to godziny różne od godzin obciążenia ruchem szkolnym, który przypada głównie w godziny szczytu porannego dni powszednich.

Zaproponowane rozwiązanie jest ponadto zgodne z aktualną polityką miasta w tym zakresie, szczególnie dotyczącą terenów strefy śródmiejskiej.

Dziękuję za przesłanie wiadomości. Wiadomości będą zanonimizowane i będą stanowiły załącznik do raportu z Dialogu o Inwestycji.

Serdeczności
Adrian Potoczek

8. Data: 17.10.2025

W imieniu własnym oraz na prośbę mieszkańców ulicy Ząbkowskiej pragnę przedłożyć uwagi w ramach procedury dialog o inwestycji, dotyczącej inwestycji przy ul. Brzeskiej 24.

Zwracam się z prośbą o zmianę koncepcji w zakresie organizacji ruchu. Przedłożona na spotkaniu w d. 30.09.2025 koncepcja drogi jednojezdniowej jednokierunkowej w znaczny sposób utrudniałaby komunikację na tym terenie. Ruch skierowany w ul. Ząbkowską, niezmiennie zakorkowaną, spowoduje ogromne utrudnienia, nie tylko dla obecnych, ale i dla przyszłych mieszkańców (nabywców Państwa inwestycji). Ulica Brzeska na tym odcinku nie jest drogą tranzytową, ruch jest umiarkowany i ma charakter jedynie lokalny, zatem nie ma tutaj uzasadnionej potrzeby zastosowania uspokojenia ruchu kołowego". Pragnę nadmienić, że dwukierunkowa organizacja została wprowadzona wraz z budową pobliskiego centrum handlowego, jako rozwiązanie problemu tworzących się korków wynikłych ze wzmożonego ruchu samochodowego. Zamiana drogi na dwukierunkową zlikwidowała ten problem.

Ten fragment drogi aktualnie stanowi dojazd do Szkoły Podstawowej Nr 73, lokali usługowych przy ul. Ząbkowskiej 13 oraz do garażu podziemnego budynku przy ul. Ząbkowskiej 23/25. Docelowo będzie również obsługiwał dojazd do garażu podziemnego w Państwa inwestycji. Warto zapewnić wymienionym wyżej użytkownikom możliwość wyjazdu i wjazdu z obu stron, zwłaszcza że nie wiąże się to w żaden sposób ze zmianą natężenia ruchu. Ruch będzie dokładnie taki sam, natomiast korki będą większe z uwagi na konieczność włączenia się do ruchu w zakorkowaną Ząbkowską. Wobec powyższego, postuluję zastosowanie wariantu dwukierunkowego.

Pragnę zwrócić ponadto uwagę na koncepcję utworzenia kontrapasa rowerowego (de facto biegnącego donikąd, gdyż ulice Ząbkowska i Białostocka nie dysponują ścieżką rowerową). Usytuowanie pasa po wschodniej stronie jezdni jest kolizyjne z wyjazdem z garaży i tym samym stanowić będzie istotne zagrożenie.

Wyrażam ponadto zaniepokojenie wobec planów likwidacji wjazdu na teren dziedzińca Szkoły Podstawowej Nr 73 od strony ulicy Brzeskiej. Obecny podjazd zapewnia krótkotrwały postój umożliwiający opuszczenie pojazdu dzieciom podwożonym do szkoły. Jest to szkoła podstawowa z oddziałami integracyjnymi. Młodsze dzieci często muszą być dowożone. Duża część uczniów rekrutuje się spoza rejonu, wielu spoza Warszawy. Podkreślić należy, że są to dzieci z orzeczeniem i ich dotarcie do szkoły w wielu przypadkach musi nastąpić za pomocą transportu indywidualnego. Proponowany przez Państwa wjazd od strony ul. Białostockiej nie będzie spełniał swojej roli, z uwagi na fakt, że dojazd do niego będzie możliwy jedynie od strony ul. Targowej - gdyż ulica Białostocka na tym odcinku posiada trwałe wygrodenie pasów ruchu w przeciwnym kierunku.

Wobec powyższego, zwracam się z prośbą o pozostawienie istniejącego wjazdu do szkoły od strony ulicy Brzeskiej i utworzenie miejsca "kiss&ride" przy wejściu do szkoły.

W nawiązaniu do planów utworzenia ogólnodostępnego skweru, istniejący kilka lat temu musiał zostać zlikwidowany z uwagi na incydenty zagrożenia bezpieczeństwa. Bardzo

proszę o rozważenie zastosowania rozwiązań uniemożliwiających wykorzystanie skweru jako noclegowni i miejsca libacji.

Bardzo dziękujemy za przesłane uwagi i opinie. Odnosząc się do każdej z nich, kolejno:

Bezpieczeństwo rewitalizowanego skweru

Państwa opinie na temat skweru są dla nas bardzo ważne, bo nikt tak jak mieszkańcy nie zna związanych z nim wyzwań. Aktualnie jesteśmy na etapie doprecyzowania projektu razem z BAiPP oraz Urzędem Dzielnicy Praga-Północ. Będziemy je także brać pod uwagę na dalszym etapie prac projektowych.

Wspólnie z mieszkańcami już dużo czasu poświęciliśmy temu tematowi i dzięki temu zdajemy sobie dobrze sprawę ze związanych z nim problemów. Pozwolę sobie przytoczyć słowa jednej z wielu osób biorących udział w dialogu o inwestycji. Mieszkanka (Białostocka 20) dzieliła się z nami swoimi doświadczeniami m.in. dotyczącego skweru, wyrażając nadzieję, że inwestycja poprawi nie tylko wygląd ale też wpłynie pozytywnie na zmiany zachowań społecznych w jego okolicy. Często można zaobserwować bowiem zjawisko, że kiedy ludzie chętniej spacerują danym fragmentem ulicy, kiedy przestrzeń dookoła jest ładna i uporządkowana, dobrze oświetlona, brak jest zakamarków, to osoby zakłócające porządek przenoszą do innych miejsc. Tam, gdzie są mniej widoczni. Naszym celem, jako świadomego inwestora, jest przywrócenie bezpieczeństwa na tym terenie wszystkim mieszkańcom, a także dzieciom, które w okolicy tego skweru idą do szkoły. Aktualnie jesteśmy na etapie sprawdzania możliwości monitoringu i będziemy projektować starannie wszystkie elementy przestrzeni które wpłynie pozytywnie ten obszar.

Cel

Naszym celem jako inwestora jest stworzenie wysokiej jakości zabudowy mieszkaniowej z usługami. Dodatkowo, w ramach partycypacji, planujemy wyremontować i podnieść standard przestrzeni publicznej na tym odcinku ulicy Brzeskiej. Obszar opracowania naszego zadania został wypracowany podczas wielomiesięcznych prac przy uczestnictwie wyspecjalizowanych jednostek miejskich: Biura Architektury i Planowania Przestrzennego oraz Urzędu Dzielnicy Praga-Północ.

Dostęp do szkoły i likwidacja zjazdu, oraz bezpieczeństwo dzieci

Wjazd do Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 73 w ramach naszej koncepcji nie uległ zmianie. Dojście do szkoły planowane jest w tym samym miejscu co obecnie. Obsługę szkoły przewidziano od ul. Białostockiej, dzięki czemu dostawy i odbiór śmieci nie przecinają się z dojściem dzieci. Rozwiązania projektu, a w szczególności zjazdu od strony ul. Brzeskiej, są podyktowane przede wszystkim bezpieczeństwem. Na drodze dzieci do szkoły nie powinny manewrować samochody. Obecnie, pomimo tablic informujących o zakazie zastawiania drogi ewakuacyjnej, manewry, w tym cofanie, odbywają się na zjeździe do szkoły oraz przylegających do niego chodnikach, co stanowi zagrożenie. Obsługa pożarowa od strony ul. Brzeskiej pozostanie bez zmian.

Chciałbym Państwa zapewnić, że nasza koncepcja nie zakłada jakichkolwiek zmian w obrębie terenu szkoły. Rysunek pokazujący organizację ruchu, a także wizualizacje, obejmują teren na zewnątrz, tj. przed bramą. Naszym celem nie jest likwidacja bramy szkoły - znajduje się ona poza naszym zakresem. Bierzemy pod uwagę informacje przekazane przez Państwa, że do placówki są dowożone dzieci z orzeczeniami i z niepełnosprawnościami. Uwzględniamy takie informacje również w projektowaniu drogi oraz chodników przed placówką. Nie chcemy zaprojektować przestrzeni, która zawierałaby bariery architektoniczne nie tylko dla osób poruszających się na wózkach, ale też dla seniorów lub

opiekunów dzieci w wózkach. W ramach zapewnienia dostępności do szkoły dla osób o ograniczonej mobilności zapewniono miejsca postojowe wzdłuż ul. Brzeskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do szkoły.

Ruch jednokierunkowy i obciążenie ruchem

Zwracamy uwagę, że po 1960 r. na ul. Brzeskiej występował zarówno ruch dwukierunkowy, jak i jednokierunkowy. Było to spowodowane różnymi uwarunkowaniami. Z dostępnej dokumentacji wynika, że ul. Brzeska była dwukierunkowa co najmniej w połowie 2001 r., a więc ok. 1 rok przed otwarciem Centrum Handlowego Wileńska. Ponadto przeprowadzone pomiary i analizy ruchu nie wykazały utrudnień związanych z funkcjonowaniem centrum handlowego w godzinach popołudniowych. Nie można porównywać istniejącej sytuacji do tej sprzed prawie 25 lat, kiedy nie funkcjonowała II linia metra i szereg innych rozwiązań transportowych, w szczególności SPPN.

Rozumiem Państwa obawy dotyczące nowej organizacji ruchu. Pragnę zapewnić, że tematyka bezpieczeństwa jest dla nas priorytetem. Dlatego powierzyliśmy to zadanie doświadczonym inżynierom ruchu i komunikatom, aby nie bazować na subiektywnych opiniach, ale na konkretnych, rzetelnych danych i wiedzy eksperckiej. Po to, aby wypracować rozwiązanie, które rzeczywiście będzie najlepiej uwzględniać interesy wszystkich użytkowników, szczególnie bezpieczeństwa najmłodszych.

Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Brzeskiej ma na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie i uspokojenie ruchu. Przygotowanie koncepcji przebudowy ulicy Brzeskiej zostało poprzedzone bardzo szczegółowymi analizami. Przeprowadzone zostały zarówno analizy i badania ruchu kołowego w okolicy planowanej przebudowy, jak również symulacje mające na celu sprawdzenie wpływu zmian w organizacji ruchu na ul. Brzeskiej również na sąsiednie ulice. Zaznaczę, że badania ruchu oraz symulacje w zakresie przez nas wykonanym wykraczają poza obowiązkowy zakres inwestora na tym etapie procedury specustawy mieszkaniowej.

Z takim systemowym podejściem jesteśmy w stanie przewidzieć, że proponowane w koncepcji zmiany nie wpłyną negatywnie ani znacząco na drożność sąsiednich ulic. W dalszym ciągu będzie możliwy dojazd z każdego z kierunków. Zmieni się tylko dojazd od strony ul. Żąbkowskiej, co skutecznie zablokuje ruch tranzytowy przez ul. Brzeską. Z przeprowadzonych badań wynika, że taka organizacja ruchu spowoduje spadek ruchu w godzinie szczytu porannego oraz nieznaczny wzrost w szczycie popołudniowym. Różnica wynosi mniej niż 10 samochodów. Aktualnie jezdnia szeroka na ponad 9 m zachęca do szybkiej jazdy, powodując zagrożenie użytkowników. Uporządkowanie przekroju pozwala na czytelne wyznaczenie miejsc postojowych oraz wprowadzenie zieleni wysokiej, podnosząc atrakcyjność przestrzeni publicznej. Przeprowadzone pomiary i analizy ruchu nie wykazały trudności w poruszaniu się w godzinach szczytu porannego i popołudniowego w kwartale ograniczonym ulicami Brzeską, Białostocką, Markowską i Żąbkowską. Z pomiarów wynika także, że potoki ruchu dochodzące do 200 pojazdów na godzinę szczytu są tranzytowe względem ul. Brzeskiej. Zwracamy uwagę, że centra handlowe są obciążone ruchem w godzinach popołudniowych, głównie w piątki i soboty. Są to godziny różne od godzin obciążenia ruchem szkolnym, który przypada głównie w godziny szczytu porannego dni powszednich.

Zaproponowane rozwiązanie jest ponadto zgodne z aktualną polityką miasta w tym zakresie, szczególnie dotyczącą terenów strefy śródmiejskiej

Kontrapas rowerowy

Wprowadzenie kontrapasa rowerowego ma na celu poprawę dostępności dla ruchu rowerowego. UD Praga Północ jest w trakcie opracowywania koncepcji przebudowy ul. Białostockiej, gdzie zakładane jest poprowadzenie drogi dla rowerów. Z kolei w rejonie skrzyżowania ul. Brzeskiej z ul. Kijowską funkcjonuje odcinek z kontraruchem rowerowym w kierunku ul. Żąbkowskiej. Proponowany kontrapas na ul. Brzeskiej wpisuje się zatem w istniejące i planowane od wielu lat rozwiązania dla ruchu rowerowego. Jego lokalizacja jest zgodna z przepisami prawa o ruchu drogowym.

Z uwagi na brak załączenia przez Panią listy poparcia sąsiadów, formalnie traktujemy Pani wiadomość jako Pani samodzielne stanowisko. Zgodnie z informacjami przekazywanymi na spotkaniu, wiadomości będą zanonimizowane i będą stanowiły załącznik do raportu z Dialogu o Inwestycji.

Serdeczności
Adrian Potoczek

9. Data: 18.10.2025

Ulica Brzeska na odcinku Żąbkowska - Białostocka w obecnym układzie (ulica dwukierunkowa) spełnia ważną rolę dla mieszkańców tj. - gwarantuje szybki wyjazd dla mieszkańców budynku Żąbkowska 23.25 i budynku Brzeska 24 (objazd ulicy Żąbkowskiej, której natężenie jest bardzo duże) - wjazd/wyjazd do Galerii Wileńska Na tym odcinku ulica jest "spokojna", zatem kolejne etapy uspokajania - według mieszkańców- nie są konieczne. Budowa ścieżki rowerowej budzi szereg wątpliwości - dokąd ta ścieżka, skoro ani na Białostockiej, ani na Żąbkowskiej takowej nie ma.

Cieszy mnie informacja, że ulica na fragmencie od Żąbkowskiej do Galerii Wileńskiej jest postrzegana jako ulica "spokojna". Tym bardziej zasadne jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, ponieważ Państwo nie odczujecie zmian. Ale, żeby Pani była bardziej usatysfakcjonowana moją odpowiedzią pozwolę sobie przytoczyć kilka faktów dot. ulicy Brzeskiej.

Ruch jednokierunkowy i obciążenie ruchem

Rozumiem Państwa obawy dotyczące nowej organizacji ruchu. Pragnę zapewnić, że tematyka bezpieczeństwa jest dla nas priorytetem. Dlatego powierzyliśmy to zadanie doświadczonym inżynierom ruchu i komunikatom, aby nie bazować na subiektywnych opiniach, ale na konkretnych, rzetelnych danych i wiedzy eksperckiej. Po to, aby wypracować rozwiązanie, które rzeczywiście będzie najlepiej uwzględniać interesy wszystkich użytkowników, szczególnie bezpieczeństwa najmłodszych.

Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Brzeskiej ma na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie i uspokojenie ruchu. Przygotowanie koncepcji przebudowy ulicy Brzeskiej zostało poprzedzone bardzo szczegółowymi analizami. Przeprowadzone zostały zarówno analizy i badania ruchu kołowego w okolicy planowanej przebudowy, jak również symulacje mające na celu sprawdzenie wpływu zmian w organizacji ruchu na ul. Brzeskiej również na sąsiednie ulice. Zaznaczę, że badania ruchu oraz symulacje w zakresie przez nas wykonanym wykraczają poza obowiązkowy zakres inwestora na tym etapie procedury specustawy mieszkaniowej.

Z takim systemowym podejściem jesteśmy w stanie przewidzieć, że proponowane w koncepcji zmiany nie wpłyną negatywnie ani znacząco na drożność sąsiednich ulic. W dalszym ciągu będzie możliwy dojazd z każdego z kierunków. Zmieni się tylko dojazd od strony ul. Żąbkowskiej, co skutecznie zablokuje ruch tranżytowy przez ul. Brzeską.

Z przeprowadzonych badań wynika, że taka organizacja ruchu spowoduje spadek ruchu w godzinie szczytu porannego oraz nieznaczny wzrost w szczycie popołudniowym. Różnica wynosi mniej niż 10 samochodów. Aktualnie jezdnia szeroka na ponad 9 m zachęca do szybkiej jazdy, powodując zagrożenie użytkowników. Uporządkowanie przekroju pozwala na czytelne wyznaczenie miejsc postojowych oraz wprowadzenie zieleni wysokiej, podnosząc atrakcyjność przestrzeni publicznej. Przeprowadzone pomiary i analizy ruchu nie wykazały trudności w poruszaniu się w godzinach szczytu porannego i popołudniowego w kwartale ograniczonym ulicami Brzeską, Białostocką, Markowską i Ząbkowską. Z pomiarów wynika także, że potoki ruchu dochodzące do 200 pojazdów na godzinę szczytu są tranzytowe względem ul. Brzeskiej. Zwracamy uwagę, że centra handlowe są obciążone ruchem w godzinach popołudniowych, głównie w piątki i soboty. Są to godziny różne od godzin obciążenia ruchem szkolnym, który przypada głównie w godziny szczytu porannego dni powszednich.

Zaproponowane rozwiązanie jest ponadto zgodne z aktualną polityką miasta w tym zakresie, szczególnie dotyczącą terenów strefy śródmiejskiej objętej Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.

Kontrapas rowerowy

Wprowadzenie kontrapasa rowerowego ma na celu poprawę dostępności dla ruchu rowerowego. UD Praga Północ jest w trakcie opracowywania koncepcji przebudowy ul. Białostockiej, gdzie zakładane jest poprowadzenie drogi dla rowerów. Z kolei w rejonie skrzyżowania ul. Brzeskiej z ul. Kijowską funkcjonuje odcinek z kontraruchem rowerowym w kierunku ul. Ząbkowskiej. Proponowany kontrapas na ul. Brzeskiej wpisuje się zatem w istniejące i planowane od wielu lat rozwiązania dla ruchu rowerowego.

Dziękuję za przesłanie wiadomości. Wiadomości będą zanonimizowane i będą stanowiły załącznik do raportu z Dialogu o Inwestycji.

Serdeczności
Adrian Potoczek

10.Data: 18.10.2025

Na spotkaniach nie uzyskaliśmy informacji szczegółowych w przedmiocie: 1. warunków zabudowy i same budowy 2. Czas trwania inwestycji 3. utrudnienia dla mieszkańców z sąsiadujących budynków 4. wyjazd/wjazd z garaży podziemnych Brzeska 24 5. Ulica Brzeska ma być zapleczem budowlanym - utrudniony dojazd do Szkoły Podstawowej nr 73, dojazd do posesji Ząbkowska 23/25 6. Skwer Ząbkowska/Brzeska jako ogólnie dostępny nie sprawdził się i został zlikwidowany, ze względu na negatywny wpływ na jakość życia mieszkańców Ząbkowska 23/25 7. lokalizacja garaży dla budynku Brzeska 24

Bardzo dziękujemy za przesłane uwagi i opinie. Odnosząc się do każdej z nich, kolejno:

Domyślam się z Pani wiadomości, że niepokoi się Pani jak będzie wyglądać teren ulicy w czasie budowy. Tego na tą chwilę nie da się precyzyjnie określić, ale zapewniam że wszystko będzie przebiegało zgodnie z przepisami i zachowaniem wszelkich zasad bezpieczeństwa.

Szczegóły dotyczące przebiegu budowy

Aktualnie jesteśmy na samym początku drogi. Konsultowana koncepcja była wcześniej dokładnie analizowana przez różne jednostki miejskie (w szczególności Biuro Architektury

i Planowania Przestrzennego). Rozmowy trwały dwa lata. Koncepcja, którą Państwo poznaliście, została dopuszczona do Dialogu o inwestycji i jej zakres pozwala na dyskusję o głównych założeniach, jednak nie stanowi ona projektu budowlanego. Więcej informacji, bardziej szczegółowych i technicznych, pojawi się właśnie na etapie projektu budowlanego. Dlatego dziś nie jesteśmy w stanie dokładnie przewidzieć np. jak szczegółowo będzie wyglądał plac budowy, albo kiedy będą przebiegały prace głośne, bo nie mamy jeszcze zgody na takie prace. Dopiero po uzgodnieniu projektu z miastem, przystąpimy do przygotowywania projektu budowlanego, a potem technicznego.

Informowanie w trakcie budowy

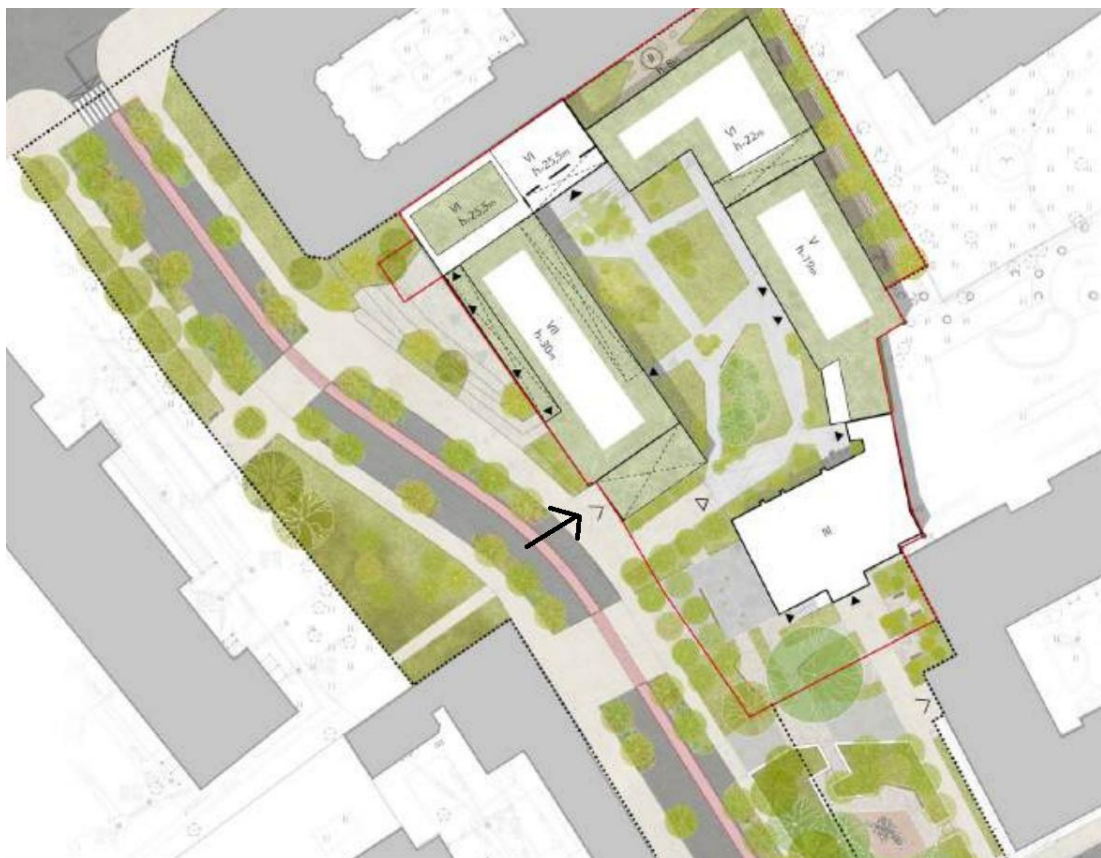
Kiedy szczegóły techniczne zostaną ustalone, będziemy o wszelkich istotnych elementach informować Państwa na bieżąco. O tym też rozmawialiśmy z mieszkańcami podczas dialogu. Jak tylko będziemy robić prace głośne lub wymagające dłuższej pracy w godzinach popołudniowych będziemy Państwa informować. Będą też Państwo poinformowani o zmianach w organizacji ruchu w trakcie czasu remontu ulicy. Będzie to jeden z ostatnich etapów prac, ponieważ drogę, którą przekazemy Dzielnicy musimy oddać w stanie idealnym.

Bezpieczeństwo podczas budowy

Proszę pamiętać, że kierownik budowy będzie odpowiedzialny za przestrzeganie wszelkich zasad bezpieczeństwa pracowników, mieszkańców oraz innych osób, które będą znajdować się w bliskiej odległości od placu budowy. Już teraz możemy Państwa zapewnić, że mamy na względzie bezpieczeństwo i komfort w dotarciu do placówki oświatowej, bezpieczeństwo i komfort mieszkańców, oraz zapewnienie dojazdu służb uprzywilejowanych, typu śmieciarki, straż pożarna, karetka. Funkcjonowanie całej budowy będzie odbywało się przy pełnym respektowaniu prawa budowlanego. Informuję również, że plac budowy będzie znajdował się na naszym terenie, a nie na ul. Brzeskiej.

wjazd/wyjazd z garaży Brzeska 24

Planowany przez nas wjazd i wyjazd z garaży naszej inwestycji przedstawia poniższy fragment rysunku Projektu Zagospodarowania Terenu



Bezpieczeństwo rewitalizowanego skweru

Państwa opinie na temat skweru są dla nas bardzo ważne, bo nikt tak jak mieszkańcy nie zna związanych z nim wyzwań. Aktualnie jesteśmy na etapie doprecyzowania projektu razem z BAiPP oraz Urzędem Dzielnicy Praga-Północ. Będziemy je także brać pod uwagę na dalszym etapie prac projektowych.

Wspólnie z mieszkańcami już dużo czasu poświęciliśmy temu tematowi i dzięki temu zdajemy sobie dobrze sprawę ze związanych z nim problemów. Pozwolę sobie przytoczyć słowa jednej z wielu osób biorących udział w dialogu o inwestycji. Mieszkancka (Białostocka 20) dzieliła się z nami swoimi doświadczeniami m.in. dotyczącego skweru, wyrażając nadzieję, że inwestycja poprawi nie tylko wygląd ale też wpłynie pozytywnie na zmiany zachowań społecznych w jego okolicy. Często można zaobserwować bowiem zjawisko, że kiedy ludzie chętniej spacerują danym fragmentem ulicy, kiedy przestrzeń dookoła jest ładna i uporządkowana, dobrze oświetlona, brak jest zakamarków, to osoby zakłócające porządek przenoszą do innych miejsc. Tam, gdzie są mniej widoczni. Naszym celem, jako świadomego inwestora, jest przywrócenie bezpieczeństwa na tym terenie wszystkim mieszkańcom, a także dzieciom, które w okolicy tego skweru idą do szkoły. Aktualnie jesteśmy na etapie sprawdzania możliwości monitoringu i będziemy projektować starannie wszystkie elementy przestrzeni które wpłynie pozytywnie ten obszar.

Lokalizacja garaży dla budynku Brzeska 24

Garaż podziemny będzie znajdował się wyłącznie pod płytą dziedzińca, oraz fragmentem budynku w oficynie i jego konstrukcja nie będzie wiązała się z pracami przy granicach z budynkami sąsiednimi.

Na koniec pragnę podziękować za uczestnictwo i fakt, że na naszym spotkaniu panowała bardzo sąsiedzka i miła atmosfera i zapewniliśmy się wzajemnie o najlepszych intencjach.

Dziękuję za przesłanie wiadomości. Zgodnie z informacjami przekazywanymi na spotkaniu, wiadomości będą zanonimizowane i będą stanowiły załącznik do raportu z Dialogu o Inwestycji.

Serdeczności
Adrian Potoczek

11.Data: 19.10.2025

W imieniu Rady Kolonii Żąbkowska w załączeniu przesyłam uwagi do proponowanego projektu Brzeska 24. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości proszę o kontakt z naszym przedstawicielem

RADA KOLONII ŻĄBKOWSKA

Warszawa, 18.10.2025

ATELI INVESTMENTS SPÓŁKA Z
OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
ul. Pilotów 2E
Kraków

dot. konsultacje społeczne Brzeska 24

Szanowni Państwo,

W imieniu Rady Kolonii Żąbkowska pragnę przekazać kilka wątpliwości, które budzi u mieszkańców naszego osiedla, bezpośrednio sąsiadującego z planowaną inwestycją, Brzeska 24.

O ile sama idea stworzenia spójnego zespołu nowej i starej zabudowy z poszanowaniem unikalnego charakteru tego miejsca jest oceniana pozytywnie, to są niewyjaśnione podczas spotkań konsultacyjnych tematy.

dot. inwestycji Brzeska 24:

1. Brak informacji nt. warunków zabudowy i samej budowy,
2. Brak informacji nt. czasu trwania inwestycji
3. Brak informacji nt. lokalizacji miejsc parkingowych dla mieszkańców Brzeska 24, określenie wjazd/wyjazd jeśli hala podziemna
4. Brak informacji gdzie będzie tzw. zaplecze budowlane dla inwestycji i jak inwestor zamierza przeciwdziałać utrudnieniom dla mieszkańców, sąsiadujących budynków

dot. rewitalizacji ulicy Brzeskiej (odcinek Białostocka-Żąbkowska)

Piszecie Państwo: Planujemy uspokoić ruch kołowy na przebudowanym odcinku Brzeskiej, wprowadzając jednokierunkową organizację ruchu dla samochodów (Białostocka>Żąbkowska), strefę tempo 30 i wyniesione przejścia dla pieszych. W pasie drogowym dodany zostanie kontrapas rowerowy. Przeprowadzone analizy ruchu wykazały, że proponowane przez nas zmiany nie wpłyną w odczuwalny sposób na drożność ruchu samochodowego. W znaczący sposób przyczynią się za to do komfortu poruszania się po Brzeskiej pieszych i rowerzystów.

Zatem:

1. Nieprawdą jest, że proponowane zmiany nie wpłyną w odczuwalny sposób na drożność ruchu drogowego. Wręcz odwrotnie. Obecnie wyjazd do Żąbkowskiej i/lub do Białostockiej wpływa na drożność ruchu drogowego. Wprowadzenie jednokierunkowej organizacji ruchu bardzo mocno ograniczy tę drożność, szczególnie w godzinach szczytu.
2. Wprowadzenie jednokierunkowej organizacji ruchu spowodują ograniczenia dla mieszkańców naszego osiedla, korzystających z hali garażowej od strony Brzeskiej (wjazd/wyjazd), jak również docelowo dla mieszkańców Brzeska 24
3. Dodanie kontrapasu rowerowego w pasie drogowym na tak krótkim odcinku, gdzie takowego nie ma ani na ulicy Żąbkowskiej, ani ulicy Białostockiej jest wręcz dziwne.
4. Planowane warunki zagospodarowania skweru Żąbkowska/Brzeska w istotny sposób mogą wpłynąć na jakość życia mieszkańców naszego osiedla. Naszym zdaniem przy planach należy uwzględnić i wykorzystać doświadczenia z ostatnich lat, potwierdzeniem których są raporty Policji, czy Straży Miejskiej.

Oczekując wyjaśnienia podniesionych zagadnień

Pozostaję z poważaniem
Małgorzata Markowska
Przewodnicząca Rady Kolonii Żąbkowska

Dziękujemy za pozytywną opinię na temat projektu naszej inwestycji mieszkaniowej.

Funkcjonowanie placu budowy

Aktualnie jesteśmy na samym początku drogi. Konsultowana koncepcja była wcześniej dokładnie analizowana przez różne jednostki miejskie (w szczególności Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego). Rozmowy trwały dwa lata. Koncepcja, którą Państwo poznaliście, została dopuszczona do Dialogu o inwestycji i jej zakres pozwala na dyskusję o głównych założeniach, jednak nie stanowi ona projektu budowlanego. Więcej informacji, bardziej szczegółowych i technicznych, pojawi się właśnie na etapie projektu budowlanego. Dlatego dziś nie jesteśmy w stanie dokładnie przewidzieć np. jak szczegółowo będzie wyglądał plac budowy, albo kiedy będą przebiegały prace głośnie, bo nie mamy jeszcze zgody na takie prace. Dopiero po uzgodnieniu projektu z miastem, przystąpimy do przygotowywania projektu budowlanego, a potem technicznego.

Kiedy szczegóły techniczne zostaną ustalone, będziemy o wszelkich istotnych elementach informować Państwa na bieżąco. O tym też rozmawialiśmy z mieszkańcami podczas dialogu. Jak tylko będziemy robić prace głośnie lub wymagające dłuższej pracy w godzinach popołudniowych będziemy Państwa informować. Będą też Państwo poinformowani o zmianach w organizacji ruchu w trakcie czasu remontu ulicy. Będzie to jeden z ostatnich etapów prac, ponieważ drogę, którą przekazemy Dzielnicy musimy oddać w stanie idealnym.

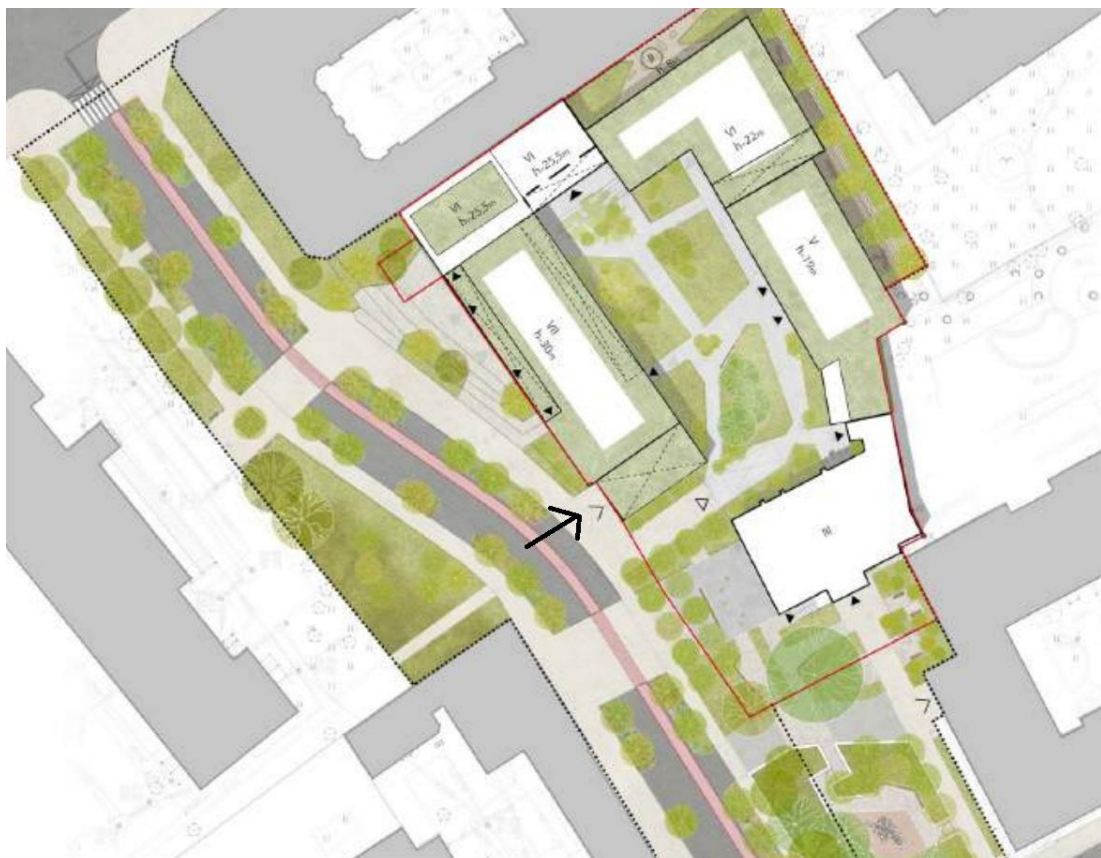
Proszę pamiętać, że kierownik budowy będzie odpowiedzialny za przestrzeganie wszelkich zasad bezpieczeństwa pracowników, mieszkańców oraz innych osób, które będą znajdować się w bliskiej odległości od placu budowy. Już teraz możemy Państwa zapewnić, że mamy na względzie bezpieczeństwo i komfort w dotarciu do placówki oświatowej, bezpieczeństwo i komfort mieszkańców, oraz zapewnienie dojazdu służb uprzywilejowanych, typu śmieciarki, straż pożarna, karetka. Funkcjonowanie całej budowy będzie odbywało się przy pełnym respektowaniu prawa budowlanego.

Lokalizacja garaży dla budynku Brzeska 24

Garaż podziemny będzie znajdował się wyłącznie pod płytą dziedzińca oraz fragmentem budynku w oficynie i jego konstrukcja nie będzie wiązała się z pracami przy granicach z budynkami sąsiednimi.

Wjazd/wyjazd z garaży Brzeska 24

Planowany przez nas wjazd i wyjazd z garaży naszej inwestycji przedstawia poniższy fragment rysunku Projektu Zagospodarowania Terenu



Ruch jednokierunkowy i obciążenie ruchem

Rozumiem Państwa obawy dotyczące nowej organizacji ruchu. Pragnę zapewnić, że tematyka bezpieczeństwa jest dla nas priorytetem. Dlatego powierzyliśmy to zadanie doświadczonym inżynierom ruchu i komunikatom, aby nie bazować na subiektywnych opiniach, ale na konkretnych, rzetelnych danych i wiedzy eksperckiej. Po to, aby wypracować rozwiązanie, które rzeczywiście będzie najlepiej uwzględniać interesy wszystkich użytkowników, szczególnie bezpieczeństwa najmłodszych.

Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Brzeskiej ma na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie i uspokojenie ruchu. Przygotowanie koncepcji przebudowy ulicy Brzeskiej zostało poprzedzone bardzo szczegółowymi analizami. Przeprowadzone zostały zarówno analizy i badania ruchu kołowego w okolicy planowanej przebudowy, jak również symulacje mające na celu sprawdzenie wpływu zmian w organizacji ruchu na ul. Brzeskiej również na sąsiednie ulice. Zaznaczę, że badania ruchu oraz symulacje w zakresie przez nas wykonanym wykraczają poza obowiązkowy zakres inwestora na tym etapie procedury specustawy mieszkaniowej.

Z takim systemowym podejściem jesteśmy w stanie przewidzieć, że proponowane w koncepcji zmiany nie wpłyną negatywnie ani znacząco na drożność sąsiednich ulic. W dalszym ciągu będzie możliwy dojazd z każdego z kierunków. Zmieni się tylko dojazd od strony ul. Ząbkowskiej, co skutecznie zablokuje ruch tranzytowy przez ul. Brzeską. Z przeprowadzonych badań wynika, że taka organizacja ruchu spowoduje spadek ruchu w godzinie szczytu porannego oraz nieznaczny wzrost w szczycie popołudniowym. Różnica wynosi mniej niż 10 samochodów. Aktualnie jezdnia szeroka na ponad 9 m zachęca do szybkiej jazdy, powodując zagrożenie użytkowników. Uporządkowanie przekroju pozwala na czytelne wyznaczenie miejsc postojowych oraz wprowadzenie zieleni wysokiej, podnosząc atrakcyjność przestrzeni publicznej. Przeprowadzone pomiary i analizy ruchu nie wykazały

trudności w poruszaniu się w godzinach szczytu porannego i popołudniowego w kwartale ograniczonym ulicami Brzeską, Białostocką, Markowską i Ząbkowską. Z pomiarów wynika także, że potoki ruchu dochodzące do 200 pojazdów na godzinę szczytu są tranzytowe względem ul. Brzeskiej. Zwracamy uwagę, że centra handlowe są obciążone ruchem w godzinach popołudniowych, głównie w piątki i soboty. Są to godziny różne od godzin obciążenia ruchem szkolnym, który przypada głównie w godziny szczytu porannego dni powszednich.

Zaproponowane rozwiązanie jest ponadto zgodne z aktualną polityką miasta w tym zakresie, szczególnie dotyczącą terenów strefy śródmiejskiej.

Kontrapas rowerowy

Wprowadzenie kontrapasa rowerowego ma na celu poprawę dostępności dla ruchu rowerowego. UD Praga Północ jest w trakcie opracowywania koncepcji przebudowy ul. Białostockiej, gdzie zakładane jest poprowadzenie drogi dla rowerów. Z kolei w rejonie skrzyżowania ul. Brzeskiej z ul. Kijowską funkcjonuje odcinek z kontraruchem rowerowym w kierunku ul. Ząbkowskiej. Proponowany kontrapas na ul. Brzeskiej wpisuje się zatem w istniejące i planowane od wielu lat rozwiązania dla ruchu rowerowego.

Bezpieczeństwo rewitalizowanego skweru

Państwa opinie na temat skweru są dla nas bardzo ważne, bo nikt tak jak mieszkańcy nie zna związanych z nim wyzwań. Aktualnie jesteśmy na etapie doprecyzowania projektu razem z BAIPP oraz Urzędem Dzielnicy Praga-Północ. Będziemy je także brać pod uwagę na dalszym etapie prac projektowych.

Wspólnie z mieszkańcami już dużo czasu poświęciliśmy temu tematowi i dzięki temu zdajemy sobie dobrze sprawę ze związanych z nim problemów. Pozwolę sobie przytoczyć słowa jednej z wielu osób biorących udział w dialogu o inwestycji. Mieszkanka (Białostocka 20) dzieliła się z nami swoimi doświadczeniami m.in. dotyczącego skweru, wyrażając nadzieję, że inwestycja poprawi nie tylko wygląd ale też wpłynie pozytywnie na zmiany zachowań społecznych w jego okolicy. Często można zaobserwować bowiem zjawisko, że kiedy ludzie chętniej spacerują danym fragmentem ulicy, kiedy przestrzeń dookoła jest ładna i uporządkowana, dobrze oświetlona, brak jest zakamarków, to osoby zakłócające porządek przenoszą do innych miejsc. Tam, gdzie są mniej widoczni. Naszym celem, jako świadomego inwestora, jest przywrócenie bezpieczeństwa na tym terenie wszystkim mieszkańcom, a także dzieciom, które w okolicy tego skweru idą do szkoły. Aktualnie jesteśmy na etapie sprawdzania możliwości monitoringu i będziemy projektować starannie wszystkie elementy przestrzeni które wpłynie pozytywnie ten obszar.

Dziękuję za przesłanie wiadomości. Wiadomości będą zanonimizowane i będą stanowiły załącznik do raportu z Dialogu o Inwestycji.

Serdeczności
Adrian Potoczek

12.Data: 19.10.2025

1) Planowana rewitalizacja ul. Brzeskiej nie może abstrahować od infrastruktury i układu funkcjonalnego sąsiednich ulic. Obecna propozycja nie bierze pod uwagę jak bardzo ruchliwa jest skrzyżowanie ulic Białostockiej i Brzeskiej, ze względu na funkcjonowanie wielkopowierzchniowego sklepu Galerii Wileńskiej. Planowana rewitalizacja powinna zakładać również przebudowę skrzyżowania tych ulic.

2) Ulica Brzeska na odcinku od ulicy Białostockiej do ulicy Ząbkowskiej powinna pozostać ulicą dwukierunkową albo na całym odcinku, albo przynajmniej na odcinku od ul. Białostockiej do budynku komisariatu policji - aby wyjazd z parkingów na tym odcinku oraz z parkingu szkoły dawał możliwość skrętu w obu kierunkach. Na ulicy mogą być obniżone limity prędkości, co pozwoliłoby z powodzeniem na ruch rowerowy po ulicy.

3) Planowany plac powinien zakładać jakąś atrakcję/ charakterystyczny element - plac zabaw, fontannę.

Dziękuję za przesłanie wiadomości. Pozwolę sobie na odpowiedź w punktach, żeby żadnego wątku nie pominąć.

Przebudowa skrzyżowania

Przebudowa skrzyżowania ulic Brzeskiej i Białostockiej nie jest podyktowana wynikami pomiarów i analiz ruchu, które wskazują dobre i bardzo dobre warunki ruchu w godzinach szczytów porannych i popołudniowych. Ponadto UD Praga Północ opracowuje koncepcję przebudowy ul. Białostockiej. Wyłączenie samego skrzyżowania poza zakres opracowania jest niecelowe i rodziłoby dodatkowe problemy związane z opracowaniem i koordynacją dokumentacji projektowych, a następnie co najmniej dwukrotnym uruchamianiem prac budowlanych. Ponadto, ze względu na niewielką skalę inwestycji, przebudowa skrzyżowania ulic Brzeskiej i Białostockiej znacząco wykracza poza skalę budżetu inwestycji.

Ruch jednokierunkowy i obciążenie ruchem

Rozumiem Państwa obawy dotyczące nowej organizacji ruchu. Pragnę zapewnić, że tematyka bezpieczeństwa jest dla nas priorytetem. Dlatego powierzyliśmy to zadanie doświadczonym inżynierom ruchu i komunikatom, aby nie bazować na subiektywnych opiniach, ale na konkretnych, rzetelnych danych i wiedzy eksperckiej. Po to, aby wypracować rozwiązanie, które rzeczywiście będzie najlepiej uwzględniać interesy wszystkich użytkowników, szczególnie bezpieczeństwa najmłodszych.

Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Brzeskiej ma na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie i uspokojenie ruchu. Przygotowanie koncepcji przebudowy ulicy Brzeskiej zostało poprzedzone bardzo szczegółowymi analizami. Przeprowadzone zostały zarówno analizy i badania ruchu kołowego w okolicy planowanej przebudowy, jak również symulacje mające na celu sprawdzenie wpływu zmian w organizacji ruchu na ul. Brzeskiej również na sąsiednie ulice. Zaznaczę, że badania ruchu oraz symulacje w zakresie przez nas wykonanym wykraczają poza obowiązkowy zakres inwestora na tym etapie procedury specustawy mieszkaniowej.

Z takim systemowym podejściem jesteśmy w stanie przewidzieć, że proponowane w koncepcji zmiany nie wpłyną negatywnie ani znacząco na drożność sąsiednich ulic. W dalszym ciągu będzie możliwy dojazd z każdego z kierunków. Zmieni się tylko dojazd od strony ul. Ząbkowskiej, co skutecznie zablokuje ruch tranzytowy przez ul. Brzeską. Z przeprowadzonych badań wynika, że taka organizacja ruchu spowoduje spadek ruchu w godzinie szczytu porannego oraz nieznaczny wzrost w szczycie popołudniowym. Różnica wynosi mniej niż 10 samochodów. Aktualnie jezdnia szeroka na ponad 9 m zachęca do szybkiej jazdy, powodując zagrożenie użytkowników. Uporządkowanie przekroju pozwala na czytelne wyznaczenie miejsc postojowych oraz wprowadzenie zieleni wysokiej, podnosząc atrakcyjność przestrzeni publicznej. Przeprowadzone pomiary i analizy ruchu nie wykazały trudności w poruszaniu się w godzinach szczytu porannego i popołudniowego w kwartale ograniczonym ulicami Brzeską, Białostocką, Markowską i Ząbkowską. Z pomiarów wynika także, że potoki ruchu dochodzące do 200 pojazdów na godzinę szczytu są tranzytowe

względem ul. Brzeskiej. Zwracamy uwagę, że centra handlowe są obciążone ruchem w godzinach popołudniowych, głównie w piątki i soboty. Są to godziny różne od godzin obciążenia ruchem szkolnym, który przypada głównie w godziny szczytu porannego dnia powszednich.

Zaproponowane rozwiązanie jest ponadto zgodne z aktualną polityką miasta w tym zakresie, szczególnie dotyczącą terenów strefy śródmiejskiej objętej Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.

Zagospodarowanie skweru

Pomysł na skwer, który został przedstawiony podczas Dialogu o Inwestycji był dokładnie analizowany wspólnie z Zarządem Dzielnicy Praga Północ. Zebraliśmy wiele uwag i propozycji dotyczących zagospodarowania skweru. Wynika z nich, że koncepcja którą warto rozwijać to skwer edukacyjny z dużą ilością zieleni dającej chłód latem, oraz interaktywnymi elementami informacji o historii miejsca, które będą stanowiły oryginalną atrakcję. Projektowany jest plac przechodni na skos, z bezpośrednim wejściem z pasów przez ul. Żąbkowską. Projekt powinien zostać uzupełniony meblami miejskimi, przy których można odpocząć, nie da się jednak na nich leżeć czy zostać na dłużej. Słuszne jest także zwrócenie uwagi na wodę - po rozmowach z Radnymi zaproponowaliśmy suche fosy dla retencji wody oraz nawadniania roślinności na skwerze.

Po konsultacji z mieszkańcami zrezygnowaliśmy z pomysłu na placu zabaw, ponieważ jego lokalizacja w tym miejscu stanowiłaby zagrożenie dla dzieci ze względu na położenie przy samym skrzyżowaniu (jak wszyscy podnoszą - dość ruchliwym). Bliskość placu zabaw byłaby także uciążliwa dla mieszkańców sąsiadującego budynku Kolonii Żąbkowskiej. W okolicy jest nowa przestrzeń na Markowskiej i tam zdecydowanie przyjemniej spędzić czas wolny na placu zabaw.

Takie rozwiązanie zostało też bardzo pozytywnie przyjęte przez mieszkańców zabudowy Żąbkowska 23 obecnych na spotkaniu w Synergi.

Dziękuję za przesłanie wiadomości.

Wiadomości będą zanonimizowane i będą stanowiły załącznik do raportu z Dialogu o Inwestycji.

Serdeczności
Adrian Potoczek

13.Data: 19.10.2025

1) Budynki w oficynie (od wewnątrz) nie powinny być podwyższane, powinny być dostosowane wysokością do budynków znajdujących się po stronie wewnętrznej od strony ulicy Białostockiej.

2) Budynki projektowane w oficynie (od wewnątrz) nie mogą zostać podwyższone ze względu na sąsiedztwo przedszkola, które jest wyposażone w fotowoltaikę na dachu (czy inwestor zakłada odszkodowanie na rzecz tej placówki publicznej w przypadku zacienienia obecnej instalacji?).

3) Inwestycja powinna zakładać większy komponent usługowy - obecnie w tych budynkach funkcjonuje wiele usług, z których korzystają okoliczni mieszkańcy - fryzjer, masażysta, warsztaty artystyczne etc. Lokalizacja byłaby również świetnym miejscem na

ogólnodostępną restaurację na wyższych piętrach - piękny widok na lewobrzeżną Warszawę (warszawskie "city").

4) Zaproponowana elewacja nie nawiązuje w żaden sposób do otoczenia. Pomysł na pokrycie elewacji cegłą jest dobry, ale nie może to być cegła szara tylko czerwona - jak w sąsiedniej kamienicy od ul. Białostockiej, czy jak w przypadku zabudowań kompleksu Konesera. Tylko zabytkowy budynek "małej Pasty" powinien pozostać w szarej kolorystyce.

5) Balkony budynku frontowego zbyt mocno wychodzą poza obrys elewacji - jest to niespójne z sąsiednimi budynkami już istniejącymi i zaburza układ elewacji frontowej.

Wysokość budynków w oficynie

Dziękuję za przekazanie opinii. Aktualnie analizujemy całym zespołem wysokości zabudowy.

Żłobek nr 13

Jesteśmy w kontakcie z przedstawicielami Żłobka nr 13 (Markowska 17a). Byłem osobiście na terenie obiektu. Z przeprowadzonych analiz wynika, że podwyższenie które zaproponowaliśmy w ramach koncepcji nie wpływa negatywnie na sąsiedztwo placówki oświatowej. Proszę mieć na względzie, że podczas opracowywania koncepcji analizowane są bardzo dokładnie kwestie doświetlania i przystaniania. Wynika to też z obowiązujących przepisów prawa budowlanego. Nieprawidłowe wskaźniki spowodowałyby, że nie moglibyśmy przeprowadzić z Państwem dialogu o inwestycji.

Rodzaj i powierzchnia usług

W ramach procedury ULIM (uchwały o lokalizacji inwestycji mieszkaniowej) otrzymaliśmy jasno określony udział usług w inwestycji. W zgodzie z wytycznymi planujemy przeznaczyć na usługi 4 lokale znajdujące się w budynku od strony ul. Brzeskiej. Dzięki temu front tego budynku będzie nadawać też nowy rytm ulicy. Możemy stworzyć przyjemniejszą atmosferę vis a vis szkoły. Miejsce przestanie być przechodnie i bez charakteru, ludzie będą mogli zatrzymać się przy tych usługach. To ważne, by ulica była uczęszczana przez ruch pieszego, dzięki temu podniesie się też poziom bezpieczeństwa. Nie bez powodu na spotkaniu konsultacyjnym pytaliśmy mieszkańców jakie usługi mogą znaleźć się w parterach tego budynku. Będziemy to analizować.

Ważne jest też uwzględnienie niepokojów naszych sąsiadów, którzy pytali nas na spotkaniu: Czy wyższe piętra będą mieszkalne, czy będą tam głośne lokale usługowe, czy będzie dostęp na dachy. Mieszkańcy skarżyli się na mieszkania wykorzystywane na najem krótkoterminowy, głośne imprezy i huk niesiony przez podwórka-studnie. W trakcie rozmowy w Synergii moderatorka wręcz zapytała, czy ludzie obawiają się, że górny taras będzie służył publicznie tak jak na Powiślu - charakterystyczny budynek Smolna 8. Wtedy mieszkańcy powiedzieli, że tak dokładnie boją się takiego przeznaczenia górnych mieszkań i zielonego dachu. Oczami wyobraźni sąsiedzi widzieli tam imprezy. Szanujemy te uwagi i nie planujemy przeznaczyć górnych pięter do realizacji usług gastronomicznych. Przewidziane są tam mieszkania, zgodnie z prośbami mieszkańców.

Obecni najemcy

Co zaś się tyczy naszych obecnych najemców, od momentu podpisywania umów najmu byli informowani o planowanej inwestycji mieszkaniowej i czasowym charakterze najmu. Ze względu na niski czynsz traktują to miejsce oraz zaproponowane warunki najmu jako bonus na start swoich pierwszych biznesów. W trosce o ich dalsze losy rozmawialiśmy z radnymi, że

w ramach współpracy z dzielnicą zorganizujemy spotkanie naszych najemców z odpowiednimi jednostkami dzielnicowymi aby mogli przenieść swoje działalności do pustych lokali w dzielnicy których na pradze jest duża ilość.

Elewacja frontowa

W przedwojennej, gęstej tkance praskiej zabudowy mieszkaniowej kamienic, wyróżniały się liczne manufaktury i niewielkie fabryki, wznoszone zazwyczaj z czerwonej cegły, materiału charakterystycznego dla XIX-wiecznej architektury przemysłowej. Zespół zabudowy technicznej i biurowej operatora telefonicznego, którego dotyczy niniejsze opracowanie, powstał później, w latach 30. XX wieku i wyróżnia się nietypowym jak na Pragę materiałem elewacyjnym: szarą cegłą cementową.

Kierując się tą zasadą oraz z uwagi na fakt, że obszar objęty koncepcją nie pełnił w przeszłości funkcji produkcyjnych ani przemysłowych, zrezygnowano z użycia czerwonej cegły. Jej zastosowanie w tym miejscu wprowadziłoby niepożądany kontrast wobec budynku PAST-y i mogłoby z nim konkurować o miano dominanty architektonicznej całego założenia.

Zastosowana jasna kolorystyka współgra z przyjętą koncepcją architektoniczną i pozwala, mimo usytuowania budynku PAST-y w drugiej linii zabudowy, podkreślić jego znaczenie historyczne oraz symboliczne.

Przyjęte rozwiązania architektoniczne, w tym dobór kolorystyki, były przedmiotem konsultacji z konserwatorem zabytków, czego efektem jest uzyskanie pozytywnej opinii dla przedstawionej koncepcji.

Projekt balkonów

Podjęto decyzję o zachowaniu bryły głównej budynku operatora telefonicznego, przy jednoczesnym założeniu jej modernizacji. Budynek, ze względu na swoją pierwotną funkcję techniczną, nie był wyposażony w balkony. W związku ze zmianą sposobu użytkowania obiektu na funkcję mieszkalną, koncepcja przewiduje uzupełnienie bryły budynku o balkony, zaprojektowane zgodnie z zasadami określonymi w obowiązujących przepisach prawa.

Ze względu na fakt, że istniejące budynki wzdłuż ulicy Brzeskiej po stronie objętej koncepcją usytuowane są w różnych odległościach od linii ulicy, nie tworzą spójnej pierzei zabudowy. Projektowana koncepcja zakłada uporządkowanie istniejącej elewacji, a nowoprojektowane balkony stanowią jej uzupełnienie i podkreślają porządek kompozycyjny całości.

Dodatkowo informuję, że wszystkie wiadomości e-mail zebrane podczas Dialogu o Inwestycji będą stanowiły załącznik

Dziękuję za przesłaną opinię.

Serdeczności
Adrian Potoczek

14.Data: 19.10.2025

Uwagi dotyczące budynków:

- 1) Budynki w oficynie (od wewnątrz) nie powinny być podwyższane, powinny być dostosowane wysokością do budynków znajdujących się po stronie wewnętrznej od strony ulicy Białostockiej.
- 2) Budynki projektowane w oficynie (od wewnątrz) nie mogą zostać podwyższone ze względu na sąsiedztwo przedszkola, które jest wyposażone w fotowoltaikę na dachu (czy inwestor zakłada odszkodowanie na rzecz tej placówki publicznej w przypadku zacielenia obecnej instalacji?).
- 3) Inwestycja powinna zakładać większy komponent usługowy - obecnie w tych budynkach funkcjonuje wiele usług, z których korzystają okoliczni mieszkańcy - fryzjer, masażysta, warsztaty artystyczne etc. Lokalizacja byłaby również świetnym miejscem na ogólnodostępną restaurację na wyższych piętrach - piękny widok na lewobrzeżną Warszawę (warszawskie "city").
- 4) Zaproponowana elewacja nie nawiązuje w żaden sposób do otoczenia. Pomysł na pokrycie elewacji cegłą jest dobry, ale nie może to być cegła szara tylko czerwona - jak w sąsiedniej kamienicy od ul. Białostockiej, czy jak w przypadku zabudowań kompleksu Konesera. Tylko zabytkowy budynek "małej Pasty" powinien pozostać w szarej kolorystyce.
- 5) Balkony budynku frontowego zbyt mocno wychodzą poza obrys elewacji - jest to niespójne z sąsiednimi budynkami już istniejącymi i zaburza układ elewacji frontowej.

Uwagi dotyczące rewitalizacji ulicy:

- 1) Projekt powinien zakładać również przebudowę skrzyżowania Białostocka/ Brzeska, ponieważ obecny projekt nie bierze pod uwagę układu funkcjonalnego sąsiednich ulic. Ulica Białostocka jest bardzo rychliwa ze względu na funkcję dojazdu do parkingu sklepu wielkopowierzchniowego - Galerii Wieleńskiej.
- 2) Ulica Brzeska na całym odcinku do ul. Białostockiej do ul. Ząbkowskiej powinna pozostać dwukierunkowa aby zapewnić dogodny wyjazd z parkingów szkoły oraz budynków mieszkalnych.
- 3) Projektowany plac powinien mieć jakiś element wyróżniający - lokalna atrakcja - np. plac zabaw albo fontanna.

Uwagi dotyczące budynków:

Wysokość budynków w oficynie

Wysokość zabudowy została zaprojektowana o obowiązujące prawo zawarte w prawie budowlanym, ustawie lex, lokalnych standardach urbanistycznych, warunkach technicznych. Pierwotnie architekci zaproponowali wyższą zabudowę która spełniała wszystkie warunki jakie dopuszcza prawo, jednak po konsultacjach wew oraz z różnymi

urzędami już obniżyliśmy zabudowę. Kolejne obniżenie sprawi, że inwestycja stanie się nierentowna, co doprowadzi do zaniechania, a należy pamiętać, że to nie tylko budynki ale przede wszystkim inwestycja towarzysząca co mamy nadzieję stanie się wizytówką Pragi.

Żłobek nr 13

Jesteśmy w kontakcie z przedstawicielami Żłobka nr 13 (Markowska 17a). Byłem osobiście na terenie obiektu. Z przeprowadzonych analiz wynika, że podwyższenie które zaproponowaliśmy w ramach koncepcji nie wpływa negatywnie na sąsiedztwo placówki oświatowej. Proszę mieć na względzie, że podczas opracowywania koncepcji analizowane są bardzo dokładnie kwestie doświetlania i przysłaniania. Wynika to też z obowiązujących przepisów prawa budowlanego. Nieprawidłowe wskaźniki spowodowałyby, że nie moglibyśmy przeprowadzić z Państwem dialogu o inwestycji.

Rodzaj i powierzchnia usług

W ramach procedury ULIM otrzymaliśmy jasno określony udział usług w inwestycji. W zgodzie z wytycznymi planujemy przeznaczyć na usługi 4 lokale znajdujące się w budynku od strony ul. Brzeskiej. Dzięki temu front tego budynku będzie nadawać też nowy rytm ulicy. Możemy stworzyć przyjemniejszą atmosferę vis a vis szkoły. Miejsce przestanie być przechodnie i bez charakteru, ludzie będą mogli zatrzymać się przy tych usługach. To ważne, by ulica była uczęszczana przez ruch pieszy, dzięki temu podniesie się też poziom bezpieczeństwa. Nie bez powodu na spotkaniu konsultacyjnym pytaliśmy mieszkańców jakie usługi mogą znaleźć się w parterach tego budynku. Będziemy to analizować.

Ważne jest też uwzględnienie niepokojów naszych sąsiadów, którzy pytali nas na spotkaniu: Czy wyższe piętra będą mieszkalne, czy będą tam głośne lokale usługowe, czy będzie dostęp na dachy. Mieszkańcy skarżyli się na mieszkania wykorzystywane na najem krótkoterwały, głośne imprezy i huk niesiony przez podwórka-studnie. W trakcie rozmowy w Synergii moderatorka wręcz zapytała, czy ludzie obawiają się, że górny taras będzie służył publicznie tak jak na Powiślu - charakterystyczny budynek Smolna 8. Wtedy mieszkańcy powiedzieli, że tak dokładnie boją się takiego przeznaczenia górnych mieszkań i zielonego dachu. Oczami wyobraźni sąsiedzi widzieli tam imprezy. Szanujemy te uwagi i nie planujemy przeznaczyć górnych pięter do realizacji usług gastronomicznych. Przewidziane są tam mieszkania, zgodnie z prośbami mieszkańców.

Obecni najemcy

Co zaś się tyczy naszych obecnych najemców, od momentu podpisywania umów najmu byli informowani o planowanej inwestycji mieszkaniowej i czasowym charakterze najmu. Ze względu na niski czynsz traktują to miejsce oraz zaproponowane warunki najmu jako bonus na start swoich pierwszych biznesów. W trosce o ich dalsze losy rozmawialiśmy z radnymi, że w ramach współpracy z dzielnicą zorganizujemy spotkanie naszych najemców z odpowiednimi jednostkami dzielnicowymi aby mogli przenieść swoje działalności do pustych lokali w dzielnicy których na prądzie jest duża ilość.

Elewacja frontowa

W przedwojennej, gęstej tkance praskiej zabudowy mieszkaniowej kamienic, wyróżniały się liczne manufaktury i niewielkie fabryki, wznoszone zazwyczaj z czerwonej cegły, materiału charakterystycznego dla XIX-wiecznej architektury przemysłowej. Zespół zabudowy technicznej i biurowej operatora telefonicznego, którego dotyczy niniejsze opracowanie, powstał później, w latach 30. XX wieku i wyróżnia się nietypowym jak na Pragę materiałem elewacyjnym: szarą cegłą cementową.

Kierując się tą zasadą oraz z uwagi na fakt, że obszar objęty koncepcją nie pełnił w przeszłości funkcji produkcyjnych ani przemysłowych, zrezygnowano z użycia czerwonej cegły. Jej zastosowanie w tym miejscu wprowadziłoby niepożądany kontrast wobec budynku PAST-y i mogłoby z nim konkurować o miano dominanty architektonicznej całego założenia.

Zastosowana jasna kolorystyka współgra z przyjętą koncepcją architektoniczną i pozwala, mimo usytuowania budynku PAST-y w drugiej linii zabudowy, podkreślić jego znaczenie historyczne oraz symboliczne.

Przyjęte rozwiązania architektoniczne, w tym dobór kolorystyki, były przedmiotem konsultacji z konserwatorem zabytków, czego efektem jest uzyskanie pozytywnej opinii dla przedstawionej koncepcji.

Projekt balkonów

Podjęto decyzję o zachowaniu bryły głównej budynku operatora telefonicznego, przy jednoczesnym założeniu jej modernizacji. Budynek, ze względu na swoją pierwotną funkcję techniczną, nie był wyposażony w balkony. W związku ze zmianą sposobu użytkowania obiektu na funkcję mieszkalną, koncepcja przewiduje uzupełnienie bryły budynku o balkony, zaprojektowane zgodnie z zasadami określonymi w obowiązujących przepisach prawa.

Ze względu na fakt, że istniejące budynki wzdłuż ulicy Brzeskiej po stronie objętej koncepcją usytuowane są w różnych odległościach od linii ulicy, nie tworzą spójnej pierzei zabudowy. Projektowana koncepcja zakłada uporządkowanie istniejącej elewacji, a nowoprojektowane balkony stanowią jej uzupełnienie i podkreślają porządek kompozycyjny całości.

Uwagi dotyczące rewitalizacji ulicy:

Przebudowa skrzyżowania

Przebudowa skrzyżowania ulic Brzeskiej i Białostockiej nie jest podyktowana wynikami pomiarów i analiz ruchu, które wskazują dobre i bardzo dobre warunki ruchu w godzinach szczytów porannych i popołudniowych. Ponadto UD Praga Północ opracowuje koncepcję przebudowy ul. Białostockiej. Wyłączenie samego skrzyżowania poza zakres opracowania jest niecelowe i rodziłoby dodatkowe problemy związane z opracowaniem i koordynacją dokumentacji projektowych, a następnie co najmniej dwukrotnym uruchamianiem prac budowlanych. Ponadto, ze względu na niewielką skalę inwestycji, przebudowa skrzyżowania ulic Brzeskiej i Białostockiej znacząco wykracza poza skalę budżetu inwestycji.

Ruch jednokierunkowy i obciążenie ruchem

Rozumiem Pana obawy dotyczące nowej organizacji ruchu. Pragnę zapewnić, że tematyka bezpieczeństwa jest dla nas priorytetem. Dlatego powierzyliśmy to zadanie doświadczonym inżynierom ruchu i komunikatom, aby nie bazować na subiektywnych opiniach, ale na konkretnych, rzetelnych danych i wiedzy eksperckiej. Po to, aby wypracować rozwiązanie, które rzeczywiście będzie najlepiej uwzględniać interesy wszystkich użytkowników, szczególnie bezpieczeństwa najmłodszych.

Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Brzeskiej ma na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie i uspokojenie ruchu. Przygotowanie koncepcji przebudowy ulicy Brzeskiej zostało poprzedzone bardzo szczegółowymi analizami. Przeprowadzone zostały zarówno analizy i badania ruchu kołowego w okolicy planowanej przebudowy, jak również symulacje mające na celu sprawdzenie wpływu zmian w organizacji ruchu na ul. Brzeskiej również na sąsiednie ulice. Zaznaczę, że badania ruchu oraz symulacje w zakresie przez nas wykonanym wykraczają poza obowiązkowy zakres inwestora na tym etapie procedury specustawy mieszkaniowej.

Z takim systemowym podejściem jesteśmy w stanie przewidzieć, że proponowane w koncepcji zmiany nie wpłyną negatywnie ani znacząco na drożność sąsiednich ulic. W dalszym ciągu będzie możliwy dojazd z każdego z kierunków. Zmieni się tylko dojazd od strony ul. Ząbkowskiej, co skutecznie zablokuje ruch tranzytowy przez ul. Brzeską. Z przeprowadzonych badań wynika, że taka organizacja ruchu spowoduje spadek ruchu w godzinie szczytu porannego oraz nieznaczny wzrost w szczycie popołudniowym. Różnica wynosi mniej niż 10 samochodów. Aktualnie jezdnia szeroka na ponad 9 m zachęca do szybkiej jazdy, powodując zagrożenie użytkowników. Uporządkowanie przekroju pozwala na czytelne wyznaczenie miejsc postojowych oraz wprowadzenie zieleni wysokiej, podnosząc atrakcyjność przestrzeni publicznej. Przeprowadzone pomiary i analizy ruchu nie wykazały trudności w poruszaniu się w godzinach szczytu porannego i popołudniowego w kwartale ograniczonym ulicami Brzeską, Białostocką, Markowską i Ząbkowską. Z pomiarów wynika także, że potoki ruchu dochodzące do 200 pojazdów na godzinę szczytu są tranzytowe względem ul. Brzeskiej. Zwracamy uwagę, że centra handlowe są obciążone ruchem w godzinach popołudniowych, głównie w piątki i soboty. Są to godziny różne od godzin obciążenia ruchem szkolnym, który przypada głównie w godziny szczytu porannego dni powszednich.

Zaproponowane rozwiązanie jest ponadto zgodne z aktualną polityką miasta w tym zakresie, szczególnie dotyczącą terenów strefy śródmiejskiej.

Zagospodarowanie skweru

Pomysł na skwer, który został przedstawiony podczas Dialogu o Inwestycji był dokładnie analizowany wspólnie z Zarządem Dzielnicy Praga Północ. Zebraliśmy wiele uwag i propozycji dotyczących zagospodarowania skweru. Wynika z nich, że koncepcja którą warto rozwijać to skwer edukacyjny z dużą ilością zieleni dającej chłód latem, oraz interaktywnymi elementami informacji o historii miejsca, które będą stanowiły oryginalną atrakcję. Projektowany jest plac przechodni na skos, z bezpośrednim wejściem z pasów przez ul. Ząbkowską. Projekt powinien zostać uzupełniony meblami miejskimi, przy których można odpocząć, nie da się jednak na nich leżeć czy zostać na dłużej. Słuszne jest także zwrócenie uwagi na wodę - po rozmowach z Radnymi zaproponowaliśmy suche fosy dla retencji wody oraz nawadniania roślinności na skwerze.

Po konsultacji z mieszkańcami zrezygnowaliśmy z pomysłu na placu zabaw, ponieważ jego lokalizacja w tym miejscu stanowiłaby zagrożenie dla dzieci ze względu na położenie przy samym skrzyżowaniu (jak wszyscy podnoszą - dość ruchliwym). Bliskość placu zabaw byłaby także uciążliwa dla mieszkańców sąsiadującego budynku Kolonii Ząbkowskiej. W okolicy jest nowa przestrzeń na Markowskiej i tam zdecydowanie przyjemniej spędzić czas wolny na placu zabaw.

Takie rozwiązanie zostało też bardzo pozytywnie przyjęte przez mieszkańców zabudowy Ząbkowska 23 obecnych na spotkaniu w Synergii.

Dodatkowo informuję, że wszystkie wiadomości e-mail zebrane podczas Dialogu o Inwestycji będą stanowiły załącznik

Serdeczności
Adrian Potoczek

15.Data: 19.10.2025

Poniżej przesyłam swoje uwagi do koncepcji zaprezentowanej na posiedzeniu Komisji Architektury i Planowania Przestrzennego Rady Dzielnicy Praga-Północ w dniu 2.10.2025:

- Kompleksowa modernizacja ulicy Brzeskiej i otoczenia SP 73

Przebudowa ulicy Brzeskiej powinna być zrealizowana równolegle z rewitalizacją przestrzeni przed Szkołą Podstawową nr 73, tak aby całość została spójnie zaprojektowana i odnowiona. W ramach tych działań warto uporządkować kwestię parkowania dla kadry pedagogicznej – zapewniając im dedykowane miejsca postojowe, np. w ramach inwestycji przy Brzeskiej 24 lub w pobliskim centrum handlowym. Wjazd samochodów na teren przed szkołą powinien być możliwy wyłącznie w wyjątkowych sytuacjach (np. dostawy), i to poza godzinami największego natężenia ruchu związanego z rozpoczęciem i zakończeniem zajęć. Obszar przed szkołą należy odbetonować i zazielenić, tworząc przyjazne miejsce z odpowiednią liczbą stojaków na rowery i hulajnogi oraz strefami wypoczynku dla dzieci – np. ławkami czy siłownią plenerową.

- Silniejszy komponent edukacyjny w inwestycji

Projekt oprócz rozwiązań drogowych powinien również objąć komponent edukacyjny – może to być wspomniana wcześniej przebudowa przestrzeni przed SP 73, budowa podjazdu dla osób z niepełnosprawnościami przed SP 73 (obecnie dostępny jest jedynie awaryjny podnośnik, mimo że szkoła jest integracyjna), czy też modernizacja placu zabaw przy żłobku na ul. Markowskiej.

- Bezpieczna i zielona Brzeska

Kierunek zmian na Brzeskiej – uspokojenie ruchu, wprowadzenie jednokierunkowego ruchu samochodowego oraz kontraruchu dla rowerów, a także zazielenienie ulicy – jest właściwy. Jednak koncepcja przedstawiona podczas konsultacji wymaga korekt. Należy mocniej zaakcentować, że jest to przestrzeń przed placówką edukacyjną. Kontraruch rowerowy powinien być fizycznie oddzielony, np. niskimi separatorami, jak na ul. Targowej (między Wileńską a Ratuszową). Organizacja ruchu powinna skutecznie zniechęcać kierowców do krótkotrwałego zatrzymywania się na pasie rowerowym, co może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji – podobnie jak na Tamce czy Świętokrzyskiej. Miejsca parkingowe powinny być wyznaczone wyłącznie po stronie jezdni bez kontraruchu, nawet jeśli wiązałoby się to z ograniczeniem ilości zieleni po tej stronie. Warto rozważyć czasowe zamykanie ulicy w godzinach szczytu szkolnego – wprowadzenie tzw. „Szkolnej ulicy”. Miejsca dla dostawców powinny być przewidziane w obrębie inwestycji przy Brzeskiej 24.

- Przyjazny i funkcjonalny skwer

Podczas modernizacji skweru należy zadbać o odpowiednią liczbę miejsc do siedzenia, które nie będą sprzyjały gromadzeniu się osób pod wpływem alkoholu. Dobrym pomysłem może być dodanie źródła wody, fontanny itp. Wycinka drzew powinna być ograniczona do minimum, ale warto zadbać o możliwość przechodzenia przez plac po przekątnej – z

bezpośrednim wejściem od strony przejścia dla pieszych na ul. Ząbkowskiej. Obecnie dostęp do skweru jest utrudniony (trzeba chodzić dookoła przy policji lub wjeżdżać do garażu podziemnego budynku komunalnego przy Ząbkowskiej), co zmniejsza jego atrakcyjność jako miejsca rekreacji.

- Całoroczna atrakcyjność zieleni

Roślinność sadzona na skwerze i w pasie drogowym powinna być estetyczna przez cały rok. Należy dobrać gatunki tak, by obejmowały wiosenne kwiaty cebulowe, drzewa i krzewy kwitnące wiosną, rośliny efektowne latem oraz gatunki owocujące i przebarwiające się jesienią.

Dziękujemy za przesłanie Pani opinii. Jednocześnie dziękuję w imieniu całego zespołu, że mogliśmy stawić się u Państwa na Komisji Architektury i Zagospodarowania Przestrzennego. Pozwolę sobie na krótki komentarz dotyczący każdego punktu.

Ateli opracowuje jedną z najmniejszych inwestycji objętych aktualnie postępowaniem w ramach lex deweloper w Warszawie, dlatego też otrzymaliśmy od Prezydenta Miasta St. Warszawy Biura Edukacji zaświadczenie o spełnieniu przez inwestycję wszystkich wymagań ustawowych, lokalnych standardów oraz lokalnych standardów urbanistycznych. Nasz obszar opracowania obejmuje inwestycję towarzyszącą w postaci stworzenia nowoczesnej, bezpiecznej przestrzeni publicznej (ulicy wraz ze skwerem) na ulicy Brzeskiej na odcinku od ulicy Ząbkowskiej do ulicy Białostockiej. Ze względu na to, przekazanie dodatkowych środków na inwestycję na terenie Szkoły Podstawowej nr 73 jest dla nas finansowo niemożliwe do udźwignięcia i musiałoby się wiązać z koniecznością rezygnacji z innych, ważniejszych dla mieszkańców, elementów. Chcemy natomiast powiększyć nasz zakres poprzez komponent edukacyjny w postaci wsparcia placówki Żłobka nr 13, ponieważ to miejsce wymaga pomocy. Natomiast na terenie SP nr 73 realizowane jest już obecnie kilka projektów deweloperskich mających na celu podniesienie standardu tej placówki (poczynając od wybudowania nowej części szkoły, przez naprawę elewacji).

Dziękujemy za pozytywny odbiór zmian zaproponowanych w koncepcji polegających na wprowadzeniu jednokierunkowego ruchu samochodów na ulicy oraz zwiększenia zieleni w przestrzeni publicznej. Opracowując propozycję nowej organizacji ruchu staraliśmy się przede wszystkim mieć na celu poprawę bezpieczeństwa uczniów w drodze do szkoły. W tym też celu zaproponowaliśmy stworzenie wygodnych szerokich chodników, by dzieci do lat 10 mogły swobodnie i bezpiecznie przemieszczać się na tym odcinku. Wprowadzenie kontrapasa rowerowego ma na celu poprawę dostępności dla ruchu rowerowego i zostało ono opracowane zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Słuchając wielu uczestników dialogu o inwestycji chcemy zwiększyć liczbę miejsc postojowych dla samochodów. Szacujemy, że możliwe będzie zwiększenie puli z 9 do 11. Jesteśmy jeszcze na etapie analiz możliwości różnych rozwiązań, jednak bierzemy pod uwagę Pani sugestie.

Zagospodarowanie skweru

Pomysł na skwer, który został przedstawiony podczas Dialogu o Inwestycji był dokładnie analizowany wspólnie z Zarządem Dzielnicy Praga Północ. Zebraliśmy wiele uwag i propozycji dotyczących zagospodarowania skweru również od uczestników spotkania otwierającego. Wynika z nich, że koncepcja którą warto rozwijać to skwer edukacyjny z dużą ilością zieleni dającej chłód latem, ale atrakcyjnej przez cały rok, oraz interaktywnymi elementami informacji o historii miejsca, które będą stanowiły oryginalną atrakcję. Projektowany jest plac przechodni na skos, z bezpośrednim wejściem z pasów przez ul. Ząbkowską. Projekt zostanie uzupełniony matą architekturą oraz meblami miejskimi, przy

których można odpocząć, nie da się jednak na nich leżeć czy zostać na dłużej. Słuszne jest także zwrócenie uwagi na wodę - po rozmowach z Radnymi zaproponowaliśmy suche fosy dla retencji wody lub fontannę posadzkową.

Po konsultacji z mieszkańcami zrezygnowaliśmy z pomysłu na placu zabaw, ponieważ jego lokalizacja w tym miejscu stanowiłaby zagrożenie dla dzieci ze względu na położenie przy samym skrzyżowaniu (jak wszyscy podnoszą - dość ruchliwym). Bliskość placu zabaw byłaby także uciążliwa dla mieszkańców sąsiadującego budynku Kolonii Żąbkowskiej. W okolicy jest nowa przestrzeń na Markowskiej i tam zdecydowanie przyjemniej spędzić czas wolny na placu zabaw.

Takie rozwiązanie zostało też bardzo pozytywnie przyjęte przez mieszkańców zabudowy Żąbkowska 23 obecnych na spotkaniu w Synergi.

Opracowując ostateczną koncepcję oraz na późniejszym etapie projekt zagospodarowania terenu skweru oraz ulicy Brzeskiej będziemy mieć na uwadze zadbanie o to, by nasadzenia były atrakcyjne przez cały rok. Dziękujemy za zwrócenie uwagi na ten aspekt.

Dodatkowo informuję, że wszystkie wiadomości e-mail zebrane podczas Dialogu o Inwestycji będą stanowiły załącznik

Dziękuję za przesłaną opinię.

Serdeczności,
Adrian Potoczek

16.Data: 19.10.2025

Przesyłamy uwagi stowarzyszenia "Porozumienie dla Pragi" do koncepcji modernizacji ulicy Brzeskiej (odcinek Białostocka-Żąbkowska) oraz projektu inwestycji Brzeska 24 w ramach lex developer:

Modernizacja przestrzeni ulicy Brzeskiej powinna zostać połączona z remontem terenu przed SP 73, tak by ten obszar został zaprojektowany i wyremontowany całościowo. Przy tej okazji należy zadbać o uporządkowanie parkowania nauczycieli na terenie przed szkołą i zapewnić im miejsca postojowe, np. w inwestycji przy Brzeskiej 24 lub w pobliskiej Galerii Handlowej. Na teren przed szkołą wjazd samochodami powinien być możliwy wyłącznie w wyjątkowych przypadkach (np. dostaw) poza godzinami porannego i popołudniowego szczytu w szkole. Teren należy rozbetonować i zazielenić, zapewniając dostateczną liczbę stojaków na rowery i hulajnogi dla uczniów oraz miejsca do spędzania czasu dla najmłodszych (ławki, siłownia plenerowa itd.)

Inwestycja potrzebuje większego komponentu oświatowego - może nim być np. remont terenu przed szkołą opisany wcześniej, budowa podjazdu do szkoły (obecnie jest tylko awaryjny podnośnik, a jest to szkoła integracyjna), remont placów zabaw w żłobku przy Markowskiej 17A.

Uspokojenie ruchu na ul. Brzeskiej, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego dla samochodów i kontraruchu dla rowerów oraz zazielenienie ulicy to dobry kierunek. Koncepcja zaprezentowana podczas konsultacji wymaga jednak poprawek - należy położyć większy nacisk na to, że jest to przestrzeń przed placówką oświatową. Kontraruch powinien zostać odseparowany przynajmniej niskimi separatorami jak na Targowej (odcinek Wileńska

- Ratuszowa). Organizacja ruchu powinna maksymalnie zniechęcać dostawców i innych kierowców do parkowania "tylko na chwilę" na pasie do kontraruchu, by nie tworzyć niebezpiecznych sytuacji, np. jak na pasach rowerowych na Tamce czy Świętokrzyskiej. Miejsca parkingowe należy wyznaczyć tylko po tej stronie jezdni, gdzie nie będzie wyznaczony kontraruch, by nie zachęcać kierowców do przecinania go - nawet ewentualnym kosztem zmniejszenia ilości zieleni po stronie nieparzystej. Należy rozważyć zamykanie tego fragmentu ulicy w godzinach porannego i popołudniowego szczytu szkolnego (tzw. "Szkolna ulica"). Należy zapewnić miejsca dla dostaw oraz odbioru śmieci na terenie inwestycji przy Brzeskiej 24.

Przy modernizacji skweru należy zadbać o odpowiednio dużą liczbę miejsc do siedzenia, które jednocześnie nie będą zachęcały do gromadzenia się osób "pod wpływem". Warto rozważyć wprowadzenie źródła wody - fontanna posadzkowa, fontanna kaskadowa, poidło. Należy ograniczyć wycinki do minimum, ale plac powinien być przechoźni na skos, z bezpośrednim wejściem z pasów przez ul. Ząbkowską - nawet jeśli w tym celu trzeba będzie usunąć jedną z młodych robinii akacjowych. Obecnie na skwerek trzeba wchodzić "dookoła" przy policji i przy wjeździe do garażu podziemnego, co sprawia, że jest mniej atrakcyjny jako miejsce do spędzania wolnego czasu.

Monitoring na skwerze - wyposażyć skwer w kamery monitoringu.

Zieleń sadzona na skwerze i w pasie drogowym powinna być atrakcyjna przez cały rok - należy zadbać o odpowiedni dobór gatunkowy obejmujący cebule kwiatów wiosennych oraz kwitnące wiosną drzewa i krzewy, rośliny atrakcyjne latem, a także gatunki owocujące i przebarwiające się jesienią; należy rozważyć większe rozpytowania przed wejściem do budynku Brzeska 24.

Mała architektura - zadaszone, odpowiednio duże kosze na śmieci (minimum 1 szt./ławka), ławki warszawskie przy ulicach, na części skweru, stylizowane latarnie (pastorały) na ulicy Brzeskiej, stojaki rowerowe ukształtne w kolorze czarnym, adekwatne do zabytkowej przestrzeni.

Dostępność - przy okazji remontu ulicy i chodników należy dobudować podjazdy do lokali miejskich, np. Armii Zbawienia przy Ząbkowskiej 13 (wejście od ul. Brzeskiej) lub zniwelować stopnie poprzez odpowiednie wyprofilowanie chodnika.

Centrum Społeczne w "Małej Paście" - należy udostępnić lokal na potrzeby lokalnej społeczności, np. do prowadzenia przez NGO, nie tylko jako lokal na potrzeby wspólnoty mieszkaniowej.

Zakaz grodzenia plus wykonanie przejścia na teren żłobka (wymagana korekta posesji zajmowanej przez żłobek).

Miejsce postojowe dla policji - wyznaczyć jedno z miejsc postojowych na ulicy Brzeskiej na potrzeby policji.

Wsparcie obecnych rzemieślników z Brzeskiej 24 - w dialogu z dzielnicą szukanie miejskich lokali na wynajem, tak by rzemieślnicy pozostali na Pradze.

Obniżenie/rezygnacja z dodatkowej kondygnacji na styku budynków B i C."

Dziękujemy za przestanie tak szerokiego stanowiska. Poniżej przesyłamy nasz krótki komentarz.

Zdajemy sobie sprawę, że na terenie SP nr 73 realizowanych jest wiele prac doposażających tę jednostkę oświatową. Nie znamy wszystkich planów i terminów realizacji poszczególnych prac, ani na terenie szkoły ani związanych z procesem budowlanym naszego przedsięwzięcia. Obszar opracowania, którym my się zajmujemy obejmuje teren ulicy do ogrodzenia szkoły. Prace obejmujące całkowitą przebudowę drogi, wdrożenie nowej organizacji ruchu na jezdni, nowe nasadzenia, nowe wygodne chodniki i skwer to inwestycje na rzecz dzielnicy Praga - Północ szyte na miarę naszych możliwości. Dodatkowo chcemy wspomóc Żłobek nr 13, ponieważ ta placówka oświatowa wymaga interwencji.

Dziękujemy za pozytywny odbiór zmian zaproponowanych w koncepcji polegających na wprowadzeniu jednokierunkowego ruchu samochodów na ulicy oraz zwiększenia zieleni w przestrzeni publicznej. Opracowując propozycję nowej organizacji ruchu staraliśmy się przede wszystkim mieć na celu poprawę bezpieczeństwa uczniów w drodze do szkoły. W tym też celu zaproponowaliśmy stworzenie wygodnych szerokich chodników, by dzieci do lat 10 mogły swobodnie i bezpiecznie przemieszczać się na tym odcinku jeździć na nich do szkoły na hulajnodze lub rowerze. Wprowadzenie kontrapasa rowerowego ma na celu poprawę dostępności dla ruchu rowerowego i zostało ono opracowane zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Słuchając wielu uczestników dialogu o inwestycji chcemy zwiększyć liczbę miejsc postoju dla samochodów. Szacujemy, że zwiększymy możliwe będzie zwiększenie puli z 9 do 11. Jesteśmy jeszcze na etapie analiz możliwości różnych rozwiązań. Dodatkowo zaznaczę, że możliwe jest zwężenie przekroju jezdni nawet do 4 metrów szerokości. Zapewni to parametry wymagane dla dróg pożarowych. Jednocześnie przy zapewnieniu podziału na kontrapas rowerowych o szerokości 1,5 m i pas ruchu ogólnego szerokości 2,5 m pozwoli na ograniczenie parkowania w nieuprawniony sposób. Jednak tego rozwiązania na dzień dzisiejszy nie rekomendujemy.

Zagospodarowanie skweru

Jeśli chodzi o Państwa propozycje dotyczące zagospodarowania skweru, małej architektury lub nasadzeń chciałbym poinformować, że takie same postulaty zgłosiły też inne osoby. Szczególnie podoba nam się pomysł wprowadzenia akcentu wodnego na terenie skweru. Widzimy potrzebę wykorzystania pomysłów mieszkańców, radnych oraz Państwa w opracowaniu ostatecznej koncepcji, żeby odpowiadała na jak najwięcej potrzeb osób biorących udział w dialogu.

Obecni najemcy

Co się tyczy naszych obecnych najemców, od momentu podpisywania umów najmu byli informowani o planowanej inwestycji mieszkaniowej i czasowym charakterze najmu. Ze względu na niski czynsz traktują to miejsce oraz zaproponowane warunki najmu jako bonus na start swoich pierwszych biznesów. W trosce o ich dalsze losy rozmawialiśmy z radnymi, że w ramach współpracy z dzielnicą zorganizujemy spotkanie naszych najemców z odpowiednimi jednostkami dzielnicowymi aby mogli przenieść swoje działalności do pustych lokali w dzielnicy których na prądzie jest duża ilość.

Wysokość budynków

Wysokość zabudowy została zaprojektowana w oparciu o obowiązujące prawo zawarte w specustawie mieszkaniowej z 2018 roku, lokalne standardy urbanistyczne, oraz warunki techniczne. Pierwotnie architekci zaproponowali wyższą zabudowę która spełniała wszystkie

warunki jakie dopuszcza prawo, jednak po konsultacjach wewnętrznych oraz z różnymi jednostkami miejskimi, zaproponowaliśmy niższą zabudowę przedstawioną w koncepcji. Kolejne zmiany w tym zakresie jeszcze bardziej okroził by budżet inwestycji prowadząc do utraty rentowności, w konsekwencji uniemożliwiając jej realizację w takim zakresie (a należy pamiętać, że inwestycją objęte są nie tylko budynki, ale, przede wszystkim, inwestycja towarzysząca, która ma stać się nową wizytówką Pragi).

Pozostałe tematy:

W ramach koncepcji zapewniamy miejsca dla dostaw oraz odbioru śmieci na terenie inwestycji przy Brzeskiej 24.

Informuję, że inwestycja nasza będzie objęta monitoringiem.

W Małej Paście planujemy wspólną przestrzeń dla mieszkańców; nie widzę przeszkody by udostępnić to miejsce w czasie obchodów rocznic Powstania Warszawskiego, w szczególności dla seniorów.

Dziękujemy za zwrócenie uwagi na fragment chodnika przy "Armi Zbawienia" - zadbam o dostępność w tym miejscu.

W koncepcji od początku komunikowaliśmy, że chcemy przeznaczyć jedno miejsce postojowe wyłącznie dla policji stacjonującej w budynku Żąbkowska 23.

W ramach postępowań tzw. lex deweloper nie można grodzić obszarów inwestycji. Ten wymóg spełniamy.

Dodatkowo informuję, że wszystkie wiadomości e-mail zebrane podczas Dialogu o Inwestycji będą stanowiły załącznik

Dziękuję za przesłaną opinię.

Serdeczności,
Adrian Potoczek

17.Data: 19.10.2025

Przesyłamy uwagi stowarzyszenia "Porozumienie dla Pragi" do koncepcji modernizacji ulicy Brzeskiej (odcinek Białostocka-Ząbkowska) oraz projektu inwestycji Brzeska 24 w ramach lex developer:

1. Modernizacja przestrzeni ulicy Brzeskiej powinna zostać połączona z remontem terenu przed SP 73, tak by ten obszar został zaprojektowany i wyremontowany całościowo. Przy tej okazji należy zadbać o uporządkowanie parkowania nauczycieli na terenie przed szkołą i zapewnić im miejsca postojowe, np. w inwestycji przy Brzeskiej 24 lub w pobliskiej Galerii Handlowej. Na teren przed szkołą wjazd samochodami powinien być możliwy wyłącznie w wyjątkowych przypadkach (np. dostaw) poza godzinami porannego i popołudniowego szczytu w szkole. Teren należy rozbetonować i zazielenić, zapewniając dostateczną liczbę stojaków na rowery i hulajnogi dla uczniów oraz miejsca do spędzania czasu dla najmłodszych (ławki, siłownia plenerowa itd.)

2. Inwestycja potrzebuje większego komponentu oświatowego - może nim być np. remont terenu przed szkołą opisany wcześniej, budowa podjazdu do szkoły (obecnie jest tylko awaryjny podnośnik, a jest to szkoła integracyjna), remont placów zabaw w żłobku przy Markowskiej 17A.

3. Uspokojenie ruchu na ul. Brzeskiej, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego dla samochodów i kontraruchu dla rowerów oraz zazielenienie ulicy to dobry kierunek. Koncepcja zaprezentowana podczas konsultacji wymaga jednak poprawek - należy położyć

większy nacisk na to, że jest to przestrzeń przed placówką oświatową. Kontraruch powinien zostać odseparowany przynajmniej niskimi separatorami jak na Targowej (odcinek Wileńska - Ratuszowa). Organizacja ruchu powinna maksymalnie zniechęcać dostawców i innych kierowców do parkowania "tylko na chwilę" na pasie do kontraruchu, by nie tworzyć niebezpiecznych sytuacji, np. jak na pasach rowerowych na Tamce czy Świętokrzyskiej. Miejsca parkingowe należy wyznaczyć tylko po tej stronie jezdni, gdzie nie będzie wyznaczony kontraruch, by nie zachęcać kierowców do przecinania go - nawet ewentualnym kosztem zmniejszenia ilości zieleni po stronie nieparzystej. Należy rozważyć zamykanie tego fragmentu ulicy w godzinach porannego i popołudniowego szczytu szkolnego (tzw. "Szkolna ulica"). Należy zapewnić miejsca dla dostaw oraz odbioru śmieci na terenie inwestycji przy Brzeskiej 24.

4. Przy modernizacji skweru należy zadbać o odpowiednio dużą liczbę miejsc do siedzenia, które jednocześnie nie będą zachęcały do gromadzenia się osób "pod wpływem". Warto rozważyć wprowadzenie źródła wody - fontanna posadzkowa, fontanna kaskadowa, poidło. Należy ograniczyć wycinki do minimum, ale plac powinien być przechodni na skos, z bezpośrednim wejściem z pasów przez ul. Ząbkowską - nawet jeśli w tym celu trzeba będzie usunąć jedną z młodych robinii akacjowych. Obecnie na skwerze trzeba wchodzić "dookoła" przy policji i przy wjeździe do garażu podziemnego, co sprawia, że jest mniej atrakcyjny jako miejsce do spędzania wolnego czasu.

5. Monitoring na skwerze - wyposażyć skwer w kamery monitoringu.

6. Zieleń sadzona na skwerze i w pasie drogowym powinna być atrakcyjna przez cały rok - należy zadbać o odpowiedni dobór gatunkowy obejmujący cebule kwiatów wiosennych oraz kwitnące wiosną drzewa i krzewy, rośliny atrakcyjne latem, a także gatunki owocujące i przebarwiające się jesienią; należy rozważyć większe rozplantowanie przed wejściem do budynku Brzeska 24.

7. Mała architektura - zadaszone, odpowiednio duże kosze na śmieci (minimum 1 szt./ławka), ławki warszawskie przy ulicach, na części skweru, stylizowane latarnie (pastorały) na ulicy Brzeskiej, stojaki rowerowe ukształtne w kolorze czarnym, adekwatne do zabytkowej przestrzeni.

8. Dostępność - przy okazji remontu ulicy i chodników należy dobudować podjazdy do lokali miejskich, np. Armii Zbawienia przy Ząbkowskiej 13 (wejście od ul. Brzeskiej) lub zniwelować stopnie poprzez odpowiednie wyprofilowanie chodnika.

9. Centrum Społeczne w "Małej Paście" - należy udostępnić lokal na potrzeby lokalnej społeczności, np. do prowadzenia przez NGO, nie tylko jako lokal na potrzeby wspólnoty mieszkaniowej.

10. Zakaz grodzenia plus wykonanie przejścia na teren żłobka (wymagana korekta posesji zajmowanej przez żłobek).

11. Miejsce postojowe dla policji - wyznaczyć jedno z miejsc postojowych na ulicy Brzeskiej na potrzeby policji.

12. Wsparcie obecnych rzemieślników z Brzeskiej 24 - w dialogu z dzielnicą szukanie miejskich lokali na wynajem, tak by rzemieślnicy pozostali na Pradze.

13. Obniżenie/rezygnacja z dodatkowej kondygnacji na styku budynków B i C."

Dziękujemy za przestanie tak szerokiego stanowiska. Poniżej przesyłamy nasz krótki komentarz.

Zdajemy sobie sprawę, że na terenie SP nr 73 realizowanych jest wiele prac doposażających tę jednostkę oświatową. Nie znamy wszystkich planów i terminów realizacji poszczególnych prac, ani na terenie szkoły ani związanych z procesem budowlanym naszego przedsięwzięcia. Obszar opracowania, którym my się zajmujemy obejmuje teren ulicy do ogrodzenia szkoły. Prace obejmujące całkowitą przebudowę drogi, wdrożenie nowej organizacji ruchu na jezdni, nowe nasadzenia, nowe wygodne chodniki i skwer to inwestycje na rzecz dzielnicy Praga - Północ szyte na miarę naszych możliwości. Dodatkowo chcemy wspomóc Żłobek nr 13, ponieważ ta placówka oświatowa wymaga interwencji.

Dziękujemy za pozytywny odbiór zmian zaproponowanych w koncepcji polegających na wprowadzeniu jednokierunkowego ruchu samochodów na ulicy oraz zwiększenia zieleni w przestrzeni publicznej. Opracowując propozycję nowej organizacji ruchu staraliśmy się przede wszystkim mieć na celu poprawę bezpieczeństwa uczniów w drodze do szkoły. W tym też celu zaproponowaliśmy stworzenie wygodnych szerokich chodników, by dzieci do lat 10 mogły swobodnie i bezpiecznie przemieszczać się na tym odcinku jeździć na nich do szkoły na hulajnodze lub rowerze. Wprowadzenie kontrapasa rowerowego ma na celu poprawę dostępności dla ruchu rowerowego i zostało ono opracowane zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Słuchając wielu uczestników dialogu o inwestycji chcemy zwiększyć liczbę miejsc postojowych dla samochodów. Szacujemy, że zwiększymy możliwe będzie zwiększenie puli z 9 do 11. Jesteśmy jeszcze na etapie analiz możliwości różnych rozwiązań. Dodatkowo zaznaczę, że możliwe jest zwężenie przekroju jezdni nawet do 4 metrów szerokości. Zapewni to parametry wymagane dla dróg pożarowych. Jednocześnie przy zapewnieniu podziału na kontrapas rowerowych o szerokości 1,5 m i pas ruchu ogólnego szerokości 2,5 m pozwoli na ograniczenie parkowania w nieuprawniony sposób. Jednak tego rozwiązania na dzień dzisiejszy nie rekomendujemy.

Zagospodarowanie skweru

Jeśli chodzi o Państwa propozycje dotyczące zagospodarowania skweru, małej architektury lub nasadzeń chciałbym poinformować, że takie same postulaty zgłosiły też inne osoby. Szczególnie podoba nam się pomysł wprowadzenia akcentu wodnego na terenie skweru. Widzimy potrzebę wykorzystania pomysłów mieszkańców, radnych oraz Państwa w opracowaniu ostatecznej koncepcji, żeby odpowiadała na jak najwięcej potrzeb osób biorących udział w dialogu.

Obecni najemcy

Co się tyczy naszych obecnych najemców, od momentu podpisywania umów najmu byli informowani o planowanej inwestycji mieszkaniowej i czasowym charakterze najmu. Ze względu na niski czynsz traktują to miejsce oraz zaproponowane warunki najmu jako bonus na start swoich pierwszych biznesów. W trosce o ich dalsze losy rozmawialiśmy z radnymi, że w ramach współpracy z dzielnicą zorganizujemy spotkanie naszych najemców z odpowiednimi jednostkami dzielnicowymi aby mogli przenieść swoje działalności do pustych lokali w dzielnicy których na Pradze jest duża ilość.

Wysokość budynków

Wysokość zabudowy została zaprojektowana w oparciu o obowiązujące prawo zawarte w specustawie mieszkaniowej z 2018 roku, lokalne standardy urbanistyczne, oraz warunki techniczne. Pierwotnie architekci zaproponowali wyższą zabudowę która spełniała wszystkie warunki jakie dopuszcza prawo, jednak po konsultacjach wewnętrznych oraz z różnymi jednostkami miejskimi, zaproponowaliśmy niższą zabudowę przedstawioną w koncepcji. Kolejne zmiany w tym zakresie jeszcze bardziej okroił by budżet inwestycji prowadząc do utraty rentowności, w konsekwencji uniemożliwiając jej realizację w takim zakresie (a należy pamiętać, że inwestycją objęte są nie tylko budynki, ale, przede wszystkim, inwestycja towarzysząca, która ma stać się nową wizytówką Pragi).

Pozostałe tematy:

W ramach koncepcji zapewniamy miejsca dla dostaw oraz odbioru śmieci na terenie inwestycji przy Brzeskiej 24.

Informuję, że inwestycja nasza będzie objęta monitoringiem.

W Małej Paście planujemy wspólną przestrzeń dla mieszkańców; nie widzę przeszkody by udostępnić to miejsce w czasie obchodów rocznic Powstania Warszawskiego, w szczególności dla seniorów.

Dziękujemy za zwrócenie uwagi na fragment chodnika przy "Armi Zbawienia" - zadbam o dostępność w tym miejscu.

W koncepcji od początku komunikowaliśmy, że chcemy przeznaczyć jedno miejsce postojowe wyłącznie dla policji stacjonującej w budynku Ząbkowska 23.

W ramach postępowań tzw. lex deweloper nie można grodzić obszarów inwestycji. Ten wymóg spełniamy.

Dodatkowo informuję, że wszystkie wiadomości e-mail zebrane podczas Dialogu o Inwestycji będą stanowiły załącznik

Dziękuję za przesłaną opinię.

Serdeczności,
Adrian Potoczek