

Załącznik nr 7

Odpowiedzi na uwagi i pytania zebrane drogą elektroniczną

| Lp. | Autor uwagi | Uwagi do koncepcji (pisownia oryginalna) | Data zgłoszenia |
|-----|-------------|--|---------------------|
| 1 | Osoba 1 | <p><i>Dzień dobry, Jadąc ulicą Prądyńskiego w stronę ulicy Wileńskiej, w którą stronę będzie mocna wyjechać? Wileńska, Chopina i odcinek Wileńskiej od Ogrodowej prowadzą do skrzyżowania z Prądyńskiego, nie ma tam żadnej drogi wyjazdu, jeśli wszystkie będą jednokierunkowe.</i></p> <p><u>Odpowiedź:</u> Odcinek ul. Wileńskiej od ul. Piaskowej do ul. Ogrodowej w wariantcie B jest dwukierunkowy. Będzie można więc z ul. Prądyńskiego skręcić zarówno w prawo, jak i w lewo.</p> | 17.11.2025 |
| 2 | Osoba 2 | <p><i>Dzień dobry, ogólnie uważam, że strefa dróg jednokierunkowych jedynie wydłuża przejazdy co jest dla mnie równoznaczne z większym śladem węglowym -ale proszę mnie poprawić jak się myślę Już jeżdżenie po obecnie zakorkowanym Wołominie jest ciężkie. A tu jeszcze chcecie wprowadzić jednokierunkowe.</i></p> <p><u>Odpowiedź:</u> Wykonane pomiary ruchu nie wskazują, że warunki ruchu w Wołominie są tak złe, żeby można było mówić o zakorkowaniu ulic. Występują pogorszone warunki ruchu na wlotach części skrzyżowań w godzinach ruchu szczytowego, ale kolejki pojazdów nie blokują sąsiednich skrzyżowań. Jest to sytuacja dość typowa w centrum miasta, a zwiększenie liczby ulic jednokierunkowych tej sytuacji nie pogorszy. Celem działania jest nie wydłużanie przejazdów, ale zniechęcenie do odbywania przejazdów tranzytowych przez obszar centralny i w poprzek tego obszaru. Jeśli chodzi o ślad węglowy, propozycja dotyczy przede wszystkim zmniejszenia zainteresowania korzystaniem z samochodów w jazdach po centrum miasta na rzecz korzystania z rowerów i chodzenia pieszo.</p> | 17.11.2025 21:35 |
| 3 | Osoba 3 | <p><i>Jak bym proponował, aby Pani burmistrz zmieniła nawyki i nie korzystała z auta służbowego a przemieszczała się z ulicy Słowackiego do UM rowerem albo pieszo. Dotyczy to pozostałych pracowników UM dojeżdżających do pracy Kto Wam robił te plany rewitalizacji i kiedy dokładnie zostały wykonane, bo jeżeli są to plany na podstawie opracowania Transeko sprzed 3 lat to wydaje mi się, że są one mocno nieaktualne.</i></p> <p><u>Odpowiedź:</u> Prace były wykonywane od roku 2022 do września 2025 (wtedy wykonano aktualizację) Czy ktokolwiek z Państwa zadał sobie chociaż odrobinę trudu, żeby zobaczyć jak rzeczywiście wygląda ruch w terenie? <u>Odpowiedź:</u> Prace były wykonywane z wykorzystaniem inwentaryzacji terenowej ulic oraz pomiarów ruchu w terenie.</p> | 18.11.2025 |

| | | | |
|---|---------|---|---------------------|
| | | <p><i>Dlaczego w tym poronionym pomysle ulica Ogrodowa jest dwukierunkowa? To przecież aż się prosi, żeby był jeden kierunek, ona jest wąska.</i></p> <p><u>Odpowiedź:</u> Ulica Ogrodowa jest dwukierunkowa, bo jest elementem całości systemu ulic, z których część jest jedno, a część dwukierunkowa. Ulica Ogrodowa na odc. Wileńska – Legionów ma jezdnię o szerokości 6,50 m czyli wystarczającą dla prowadzenia ruchu dwukierunkowo.</p> <p><i>Czy Komitet Rewitalizacji Gminy Wołomin powołany z dniem 22 marca 2024 to jest komitet, który brał bądź bierze udział w tym planowaniu?</i></p> <p><i>Jeżeli tak to proszę mi powiedzieć jakie choćby minimalne predyspozycje i umiejętności do planowania tychże zupełnie nietrafionych pomysłów mają Łukasz Marek, Joanna Żero i Emil Żurawiński, którzy z ramienia UM zasiadają w tym Komitecie.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Tak, Komitet Rewitalizacji bierze udział w działaniach związanych z obszarem rewitalizacji. Wymienione przez Pana osoby mają predyspozycje poparte w wieloletnim doświadczeniu rewitalizatorskim, a jeżeli chodzi o doradztwo specjalistyczne to polegają przede wszystkim na wiedzy uznanych ekspertów z danej dziedziny.</p> | |
| 4 | Osoba 4 | <p><i>Szanowni Państwo,</i></p> <p><i>Piszę do Państwa jako mieszkaniec Wołominia od 24 lat, a jednocześnie jako osoba pracująca na co dzień w Wołominie jako kierowca. Chciałbym wyrazić swoją opinię dotyczącą planowanej koncepcji wprowadzenia ruchu jednostronnego w całym mieście. Moim zdaniem wprowadzenie takiego rozwiązania może być problematyczne. Przez pięć dni w tygodniu pokonuję w Wołominie i jego najbliższych okolicach około 150–200 km dziennie. Uważam, że zmiana organizacji ruchu niekoniecznie zachęci mieszkańców do korzystania z transportu publicznego, a może jedynie utrudnić życie kierowcom, w tym osobom, które, tak jak ja, zawodowo poruszają się pojazdami i nie mają alternatywnego środka transportu. W związku z tym proszę o uwzględnienie w dalszych pracach nad koncepcją możliwości ewentualnych utrudnień dla osób pracujących za kierownicą, tak aby proponowane zmiany nie wpływały negatywnie na czas i komfort ich pracy.</i></p> <p><u>Odpowiedź:</u> Głównym celem zmiany organizacji ruchu nie jest zachęcenie do korzystania z transportu publicznego, chociaż i takie zjawisko byłoby korzystne. Celem głównym jest zmniejszenie ruchu nie związanego z obszarem rewitalizacji – ruchu tranzytowego i poruszania się pomiędzy skrajnymi punktami obszaru. Uproszczą się skrzyżowania. Proponowane zwiększenie liczb ulic jednokierunkowych jest związane z ograniczoną szerokością pasów drogowych i koniecznością ich przeznaczenia także dla innych użytkowników niż tylko użytkownicy samochodów (brak jest miejsca dla pieszych i rowerów). Ponadto umożliwi to zorganizowanie parkowania na jezdni w zatokach postojowych, a nie na drogach dla pieszych. Wreszcie umożliwi ograniczenie ruchu samochodowego niezwiązanego z obszarem centrum miasta.</p> | 18.11.2025 09:32 |

| | | | |
|---|---------|---|------------|
| | | Rozwiązanie organizacji ruchu w formie ulic jednokierunkowych nie stanowi dodatkowego utrudnienia dla osób pracujących jako kierowcy. Natężenie ruchu nie wzrośnie, skrzyżowania ulegną uproszczeniu, poprawia się warunki bezpieczeństwa ruchu. | |
| 5 | Osoba 5 | <p><i>Zgłaszam następujące uwagi do koncepcji organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji.</i></p> <p><i>Zmiana organizacji ruchu wokół Placu 3 Maja jest moim zdaniem nietrafiona. Plac często objeżdża się samochodem w poszukiwaniu miejsca parkingowego. W nowym układzie, żeby dojechać do „Sklepu Elektrycznego” wjeżdżając od Moniuszki, trzeba będzie robić objazd przez Moniuszki, Sikorskiego, Miłą i Daszyńskiego. Trudno to uznać za rozwiązanie uproszczające ruch.</i></p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>W koncepcji zakłada się, że Plac 3 Maja ulega przekształceniom. Ulice wokół placu stają się przestrzeniami współdzielonymi. Zastosowane rozwiązania mają przeciwdziałać cyrkulacji ruchu wokół placu w celu zmniejszenia natężenia ruchu. W ramach niniejszego opracowania rozwiązania dot. Placu 3 Maja zostały dostosowane do założeń konkursowego projektu zagospodarowania placu, organizowanego we współpracy ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich (pracował nad nimi inny zespół).</p> <p><i>Ustanowienie ruchu jednokierunkowego w praktycznie całym mieście odbije się w mojej opinii jeszcze większym zakorkowaniem. W praktyce zabieracie Państwo połowę przepustowości dróg, co w obecnych realiach - już mocno utrudnionych przez trwające od lat roboty - tylko pogorszy sytuację.</i></p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Już obecnie duża część ulic w obszarze rewitalizacji jest jednokierunkowa. Rozszerzenie tej idei jest związane z tym, że układ ulic ma charakter rusztu (umożliwia zatem takie rozwiązanie), a w ten sposób znacznie zostanie ograniczony ruch tranzytowy przez ściśle centrum miasta. Dodatkowo na ulicy jednokierunkowej będzie możliwe uporządkowanie parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. Zwracamy uwagę, że opracowanie nie dotyczy całego miasta i nie odnosi się do kierunków ruchu poza obszarem rewitalizacji.</p> <p><i>Poprzednia wersja wariantu A (skrzyżowanie Wileńskiej z Prądyńskiego), gdzie nie przewidziano możliwości wyjazdu, również nie napawa optymizmem. Sprawia to wrażenie, że projekt powstaje bez pełnego przemyślenia i bez należytej staranności.</i></p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>W tzw. poprzedniej wersji wariantu A był błąd na rysunku i został on błyskawicznie skorygowany. W tekście przedstawiającym rozwiązanie na tych ulicach opis był prawidłowy.</p> <p><i>Chciałbym też uzyskać informację, jak wykonano analizę ruchu w momencie, gdy pół miasta jest placem budowy. Ulica 1 Maja od roku nie ma namalowanych pasów, choć to prace na kilka dni. Jedno z głównych skrzyżowań wylotowych (Wileńska/Niepodległości) od roku pozostaje rozkopane i nie wygląda na to, aby prace zmierzały ku końcowi.</i></p> | 19.11.2025 |

| | | | |
|---|---------|--|--|
| | | <p><u>Odpowiedź</u> Koncepcja odnosi się do rozwiązania przyszłego (może docelowego), stąd prowadzone prace remontowe nie mają z tego punktu widzenia znaczenia, są to stany tymczasowe. <i>Przy takiej skali utrudnień, trwających od lat, przygotowywanie kolejnego projektu komplikującego poruszanie się po Wołominie odbieram jako poważne lekceważenie mieszkańców.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Zaprezentowane w koncepcji rozwiązania zostały przygotowane jako podstawa do dyskusji z mieszkańcami miasta o przyszłych nowoczesnych rozwiązaniach komunikacyjnych w obszarze rewitalizacji. Nie jest wyrazem lekceważenia mieszkańców, a troski o bezpieczną i przyjazną przestrzeń dostępną dla wszystkich użytkowników dróg i chodników. W tej chwili nie są planowane żadne prace remontowe i utrudnienia ruchu związane z prezentowanym rozwiązaniem.</p> | |
| 6 | Osoba 6 | <p><i>Dzień dobry, ten pomysł jest beznadziejny. Wygląda jakby stworzył go ktoś kto nie był w Wołominie. Ulica Warszawska nie nadaje się do dwukierunkowego ruchu bo jest zbyt wąska</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Na ulicy Warszawskiej (południowa) na odcinku Fieldorfa – Legionów zaproponowano rozwiązanie w formie Woonerf (strefa zamieszkania). Na rysunku kolor zielony. Jest to rozwiązanie już zaplanowane w mieście – obowiązujący od 2025 roku Miejscowy Plan Rewitalizacji. Na ul. Warszawskiej północnej, na odcinku od ul. Ogrodowej do Fieldorfa jezdnia ma 6,50 m, a więc może być dwukierunkowa. Jednak w tym przypadku zaproponowano ruch jednokierunkowy w kierunku ul. Fieldorfa. Ulica Warszawska północna w kierunku ul. Żelaznej jest zaplanowana jako nowy łącznik dwupasowy z odpowiednią szerokością jezdni. <i>Niby czemu mają służyć te jednokierunkowe ulice w centrum. Tylko utrudnią jazdę. Nie ma najmniejszych przesłanek aby przedłużyć jednokierunkowy ruch na ulicy Wileńskiej.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Celem jest ograniczenie ruchu tranzytowego (przejazdów) przez ścisłe centrum miasta. Dodatkowo na ulicy jednokierunkowej będzie możliwe uporządkowanie parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. Przykładem jest właśnie ul. Wileńska, gdzie następuje odwrócenie kierunków ruchu po to, aby nie wykorzystywać tej ulicy do długiego przejazdu przez centrum (z jednej strony na drugą). <i>Wygląda to na tworzenie takiej koncepcji tylko po to aby ktoś wziął za to 65 tys. Jest to skandal.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Od 2017 roku, w toku każdych konsultacji związanych z procesem rewitalizacji, systematycznie pojawiały się mocne sygnały dotyczące trudności w poruszaniu się po centrum miasta. Mieszkańcy zwracali uwagę, że przestrzeń publiczna jest zdominowana przez samochody, że brakuje miejsc parkingowych, a jednocześnie trudno przejść pieszo lub przejechać rowerem. Wskazywano również konkretne przykłady, takie jak ulica Kościelna, Moniuszki czy Polna,</p> | 19.11.2025 (wysłano ponownie dnia 24.11.2025) |

| | | | |
|---|---------|--|------------|
| | | gdzie szerokość chodnika uniemożliwia swobodne mijanie się pieszych, a przejazd z wózkiem jest utrudniony. W odpowiedzi na te głosy podjęliśmy decyzję o przygotowaniu rzetelnej analizy komunikacyjnej centrum Wołomina, aby oprzeć dalsze działania na konkretnych specjalistycznych danych i profesjonalnych pomiarach. Dlatego wykonanie takiej dokumentacji jest jak najbardziej uzasadnione. Dodatkowo informujemy, że Wykonawca został wyłoniony podczas ogólnodostępnej procedury przetargowej zamieszczonej na Platformie Zakupowej. | |
| 7 | Osoba 7 | <p><i>Dzień dobry,</i></p> <p><i>Szanowni Państwo, z uwagą zapoznałem się z oboma koncepcjami zmian ruchu w centrum miasta. W mojej ocenie obie te koncepcje są nieudane.</i></p> <p><i>Zwracacie Państwo uwagę, że "przestrzeń publiczna jest zdominowana przez samochody, że brakuje miejsc parkingowych, a jednocześnie trudno przejść pieszo lub przejechać rowerem". To prawda. Należy się jednak najpierw zastanowić czemu tak się dzieje, a dopiero później wygaszać ruch w centrum. A powód jest prozaiczny: bez własnego środka transportu dotarcie z rogatek do centrum miasta jest praktycznie niemożliwe, bo, tak zwany, transport publiczny w mieście na to nie pozwala. Ponadto gdyby rowerzyści poruszali się zgodnie z zasadami ruchu drogowego zamiast po chodnikach byłoby im dużo łatwiej przejechać i nie dochodziło by do konfliktu z pieszymi. O bruku pod kinem, po którym na rowerze czy motocyklu nie da się przejechać też warto wspomnieć.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Odnosząc się do uwag ogólnych koncepcja zakłada stworzenie spójnego i bezpiecznego systemu tras dla rowerów w analizowanym obszarze, m.in. po to aby rowerzyści nie korzystali z chodników i nie bali się poruszać po jezdni. Koncepcja nie zakłada wykluczenia możliwości dojazdu do tego obszaru samochodem, parkowania w tym obszarze także na parkingach wydzielonych. Chodzi o ograniczenie ruchu samochodowego, głównie poprzez wyeliminowanie przejazdów tranzytowych i w poprzek obszaru rewitalizacji. Koncepcja może stać się częścią całościowego programu rozwoju infrastruktury rowerowej w Wołominie, tak aby zachęcić do podróżowania rowerem po całym mieście.</p> <p><i>Koncepcja oznaczona jako "Wariant A" jest bezużyteczna ponieważ wyłącza jedną z głównych arterii komunikacyjnych miasta - ul. Wileńską i nie ma co w ogóle się nad nią zastanawiać ani brać pod uwagę.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Wariant A nie wyłącza z ruchu ul. Wileńskiej, ulica ta pozostaje ulicą jednokierunkową, ale z przerwana ciągłością ruchu m.in. po to, aby nie pełniła funkcji arterii wykorzystywanej do ruchu samochodowego. Ulica Wileńska w tej koncepcji ma nie być „ważnym szlakiem komunikacyjnym” wykorzystywanym przez samochody. Nie powinna być także obecnie, ponieważ jest ulicą lokalną – klasa L.</p> <p><i>"Wariant B" jest zaledwie odrobinę lepszy. Należy zacząć od tego, że oznaczenie praktycznie wszystkich ulic jako jednokierunkowe kłóci się z przyzwyczajeniami mieszkańców. Naprawdę ulice o niskim obciążeniu mogą mieć ruch w dwóch kierunkach. Nie można zmuszać ludzi, którzy żyją w mieście od dziecka aby uczyli się miasta od nowa.</i></p> | 24.11.2025 |

Korekta powinna być bardziej subtelna i uwzględniać nawyki mieszkańców. Nie można wszystkiego wysadzić i budować od nowa.

W obu wariantach koncepcji rozszerzono układ ulic jednokierunkowych w tym obszarze. Rozwiązanie to nie dotyczy całego miasta tylko obszaru rewitalizacji.

Odpowiedź

Celem jest ograniczenie ruchu tranzytowego przez ścisłe centrum miasta. Dodatkowo na ulicy jednokierunkowej będzie możliwe uporządkowanie parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. Układ ulic się nie zmienia, nie trzeba się go uczyć od nowa, ale ulice ulegną przekształceniu, tak aby je udostępnić nie tylko zmotoryzowanym.

Druga sprawa to oznaczenie ulic jako strefy zamieszkania. Oznaczenie Orwida czy Cementowej jest bez sensu ale można to jeszcze jakoś tam uzasadnić - choćby dziurawą nawierzchnią. Natomiast oznaczenie Warszawskiej, części Legionów, a zwłaszcza Kościelnej jest zupełnie irracjonalne.

Ul. Kościelna, do niedawna główna ulica handlowa miasta, umiera. Spowodowane jest to moim zdaniem nieograniczonym rozszkakiem wydawaniem pozwoleń i budową sklepów wielkopowierzchniowych, które drenują rynek z pieniędzy oraz przeniesieniem niektórych branż do internetu. Na to drugie nie mamy wpływu ale jeśli Kościelna zostanie oznaczona strefą zamieszkania co za sobą pociągnie zmniejszenie liczby miejsc parkingowych wieszczę jej marny koniec. To jest naprawdę zły pomysł! W ogóle wprowadzenie stref zamieszkania w centrum miasta wydaje się niemądre.

Odpowiedź

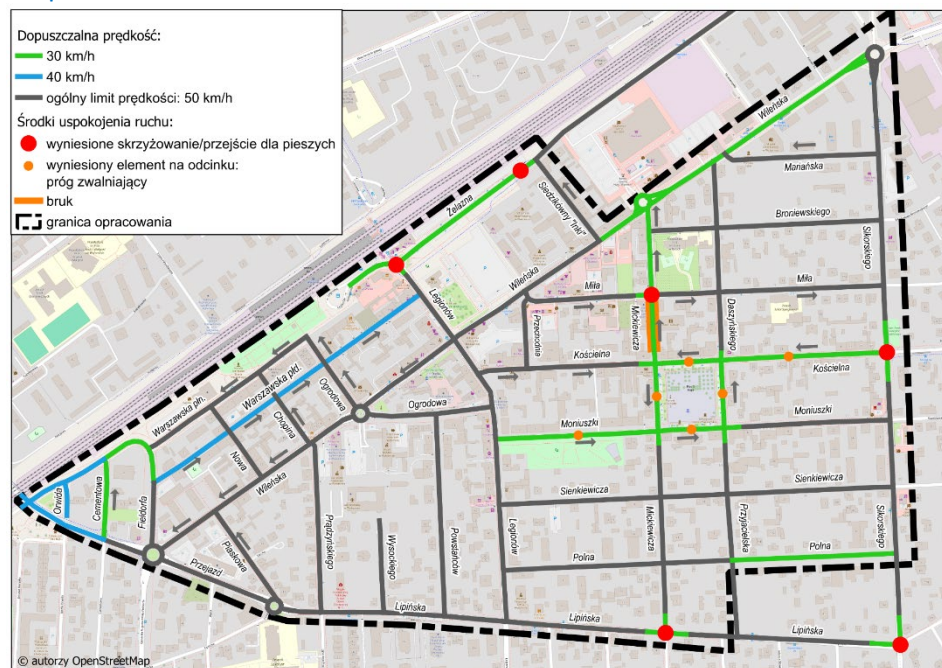
Ulice oznakowane jako strefy zamieszkania wytypowano uwzględniając ich szerokość, funkcje oraz możliwość wytworzenia układu z silnie uprzywilejowanym ruchem pieszym – korytarze pisze. Część z nich została wskazana przez gminę – np. Warszawska, rejon Placu 3 Maja. Zwykle zwiększenie ruchu pieszych, co powinno być jednym z priorytetów w centrum miasta, zwiększa atrakcyjność przestrzeni ulicy i może być połączone ze zwiększeniem aktywności w parterach budynków (funkcje usługowe). Wyparcie pieszych przez samochody nie zwiększa atrakcyjności ulicy. Należy jednak pamiętać, że powodzenie koncepcji będzie uzależnione od podjęcia działań zintegrowanych – połączenia przekształceń ulic z ich aktywizacją (lokowaniem i rozwojem punktów handlowych, gastronomicznych i innych usług).

Uważam, że firmą, która tworzyła te koncepcje zrobiła to po łebkach, bez należytego rozpoznania i rozmów z mieszkańcami. Czy oni tu w ogóle byli? Naciągnęli nas na kasę i stworzyli dwie bezużyteczne koncepcje. W moim odczuciu żaden z tych projektów nie powinien być wdrożony bo są nieprzemyślane i z gruntu wadliwe. Jak to ktoś napisał na Facebooku: "Pomiary z 2022 roku, jeszcze z okresu stanu zagrożenia epidemicznego... wykonane przez parę godzin w przypadkowy wtorek. Moim zdaniem mają mierną wartość analityczną, a że ktoś wyciągnął z nich wnioski to już jest zatrważające". Projekty nadają się wyłącznie do śmieci.

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p><u>Odpowiedź</u> Termin wykonania pomiarów ruchu (pomiaru się odbyły, czyli firma była w Wołominie) wynikał z zamówienia w tym terminie opracowania przez Gminę Wołomin. Niezależnie, naszym zdaniem warunki ruchu i wykorzystanie samochodów było typowe, nic nie wskazywało na wpływ zagrożenia epidemicznego na wykonywane badania. W skali kraju (np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) podjęła standardowe badania ruchu już w roku 2021 i nie uznano tego okresu za nietypowy. Od roku 2021 proces planistyczny i projektowy toczył się bez przeszkód.</p> | |
| 8 | Osoba 8 | <p><i>W języku ludzi kulturalnych brak jest słów na dostatecznie mocne wyrażenie jak bardzo nie zgadzam się i uważam za fatalną 'analizę', na którą z moich pieniędzy wydaliście 65 000 PLN.</i> <i>A czy prawdą jest, że w roku 2022 wydaliście 155 000 PLN publicznych pieniędzy na podobną/tą samą analizę?</i></p> <p><u>Odpowiedź:</u> Rozumiemy, że jest to Pańska opinia, nie przedstawiono jednak żadnych merytorycznych argumentów, które odnoszą się do propozycji rozwiązań. Nie jest prawdą, że miasto wydało w 2022 roku wymienioną przez Pana kwotę. Dodatkowo informujemy, że Wykonawca został wyłoniony podczas ogólnodostępnej procedury przetargowej zamieszczonej na Platformie Zakupowej, a zaproponowane przez oferentów ceny były cenami rynkowymi.</p> | 24.11.2025 |
| 9 | Osoba 9 | <p>1. ul. Wileńska zostaje bez zmian (wariant B) 2. ul. Kościelna zostaje bez zmian , (przystosowane miejsca parkingowe które już istnieją , dostęp do lokali , bezpieczniejsze skrzyżowanie ulic Kościelna - Sikorskiego) 3. ul. Miła niech zostanie jak jest (wyjazd z banków ułatwiony , bezpieczne parkowanie)</p> <p><u>Odpowiedź</u> Pkt. 1 Poparcie dla wariantu B. Punkty 2-3 to są opinie autorki uwag dot. tego jak mają być urządzone wymienione ulice – czyli bez zmian.</p> | 25.11.2025 |
| 10 | osoba 10 | <p>1. ul. Wileńska zostaje bez zmian (wariant B) 2. ul. Kościelna zostaje bez zmian , (przystosowane miejsca parkingowe które już istnieją , dostęp do lokali , bezpieczniejsze skrzyżowanie ulic Kościelna - Sikorskiego) 3. ul. Miła niech zostanie jak jest (wyjazd z banków ułatwiony , bezpieczne parkowanie)</p> <p><u>Odpowiedź</u> Uwagi i odpowiedzi takie same jak w przypadku osoby 9.</p> | 25.11.2025 |
| 11 | osoba 11 | <p>1. ul. Wileńska zostaje bez zmian (wariant B) 2. ul. Kościelna zostaje bez zmian , (przystosowane miejsca parkingowe które już istnieją , dostęp do lokali , bezpieczniejsze skrzyżowanie ulic Kościelna - Sikorskiego) 3. ul. Miła niech zostanie jak jest (wyjazd z banków ułatwiony , bezpieczne parkowanie)</p> <p><u>Odpowiedź</u> Uwagi i odpowiedzi takie same jak w przypadku osoby 9.</p> | 25.11.2025 |

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| 12 | osoba 12 | <p><i>Dzień dobry, w ramach konsultacji społecznych chciałabym przedstawić swoje zdanie. Pomysł wprowadzenia tylu dróg jednokierunkowych jest beznadziejny. Jest to kolejne utrudnienie dla kierowców. Totalny brak podejścia ekologicznego, dodatkowe koszty dla kierowców i dla miasta związane z wprowadzeniem zmian. Te pieniądze można lepiej wydać na coś innego bardziej potrzebnego. Jeszcze bym zaakceptował zmianę w przypadku największych ulic, gdzie jazda jest utrudniona, ale nie w takiej ilości jak jest przedstawione na projekcie.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>W pewnym stopniu można zgodzić się z uwagą, ponieważ wprowadzając układ ulic jednokierunkowych wprowadza się utrudnienie dla użytkowników samochodów. Celem jest ograniczenie ruchu tranzytowego przez ścisłe centrum miasta. Dodatkowo wprowadzając ulice jednokierunkowe będzie możliwość uporządkowania parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. Kwestią dyskusyjną jest czy jest to rozwiązanie nieekologiczne, jeśli celem jest ograniczenie ruchu samochodowego, poprawa płynności ruchu, zachęcenie do korzystania z rowerów i chodzenia pieszo, wprowadzenie na większą skalę zieleni w przestrzeń ulic.</p> <p><i>Dodatkowo nie chciałabym płacić za parkowanie samochodu w mieście w którym i tak płacę podatki. Miejsc parkingowych i tak nie będzie bo zamiast nich (lub ewentualnie drzew pomiędzy którymi można było zaparkować) to rosną różyczki, które zimą nie dają żadnego efektu estetycznego latem też nie bo są pozarastane chwastami.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Koncepcja dopuszcza możliwość płatnego parkowania, ale decyzja należy do radnych i władz miasta. Potrzebę wprowadzenia płatnego parkowania w centrum podnosili sami mieszkańcy, w tym przedsiębiorcy. Jest to rozwiązanie powszechnie stosowane w Polsce i miastach krajów UE. Celem jest ograniczenie zainteresowania wjazdem do wrażliwego obszaru miasta (zwykle centrum lub centrum historycznego) i wymuszenie rotacji, tj. krótkotrwałego korzystania z miejsca postojowego. Zmniejsza to zapotrzebowanie na parkowanie (umożliwia odzyskanie przestrzeni na inne cele), zwiększa szansę na znalezienie wolnego miejsca postojowego – ułatwia parkowanie i sprzyja rozwojowi funkcji usługowych w mieście (handel/usługi).</p> | 25.11.2025 |
| 13 | osoba 13 | <p><i>W analizie z 2025 nie poprawiono danych dotyczącej ul. Polnej na odcinku od Przyjacielskiej do ul. Sikorskiego. Pozostawiono dane dotyczące pojazdów zaparkowanych niezgodnie z przepisami na zakazie znaki te stały bez zatwierdzonej organizacji ruchu organizacji ruchu. Nie zmieniono go na odcinek o dopuszczalnej prędkości 30km/h. W połowie 2024 roku zmiany te (30km/h i usunięcie zakazów postoju) zostały wprowadzone zatwierdzoną stałą organizacją ruchu.</i></p> <p><i>Czy Urząd nie przekazał wykonawcy nowych organizacji ruchu w tym obszarze?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Taką informację o ulicy Polnej autorzy dostali w przekazanych przez gminę materiałach („SOR ograniczenie prędkości sygnalizujący znakiem A-30 wyjście z przedszkola ul. Polna na odc. od ul. Przyjacielskiej do ul. Sikorskiego Wołomin DROGOWSKAZ Jan Libura październik 2024 r.”). Inwentaryzując ulice w terenie odnotowaliśmy,</p> | 25.11.2025 |

że pojawiło się na tej ulicy ograniczenie do 30 km/h i to zmieniono w opisie stanu istniejącego – poniżej rysunek z raportu.



Rys. 3.4. Podział ulic ze względu na dozwoloną prędkość oraz lokalizacja środków uspokojenia ruchu w obszarze rewitalizacji. Natomiast w aktualizacji opracowania w 2025 r. nie były wykonywane badania parkowania, tak jak w roku 2022, tak więc wnioski, że były tam zaparkowane pojazdy niezgodnie z przepisami zostały (cały rozdział nie uległ zmianie).

Co więcej dane dotyczące parkujących samochodów, ilość 17 w godz. 10-14 jest podejrzanie duża. Takiej ilości pojawiają się w godz. 7.00-9.00 czy 14.30-16.30.

Odpowiedź

Badania parkowania zostały wykonane w roku 2022. Wyniki są odzwierciedleniem sytuacji z tamtego okresu.

Dlaczego w analizie brak jest odcinka ul. Przyjacielskiej między ul. Lipińską a ul. Polną natomiast zmiany dotyczące organizacji ruchu już jej dotyczą?

Odpowiedź

Ponieważ tak był zdefiniowany obszar analiz, bez tego odcinka. Ale nasze propozycje dotyczą też tego odcinka.

Dlaczego odcinek Polnej między ul. Mickiewicza a Przyjacielską jest odcinkiem dwukierunkowym?

Odpowiedź

Uwzględniony został projekt przebudowy ul. Polnej przekazany przez gminę na etapie przygotowywania koncepcji.

Ulica Polna – przebudowa ulicy, na odcinku Przyjacielska–Legionów. Założenia projektu:

- na odcinku od Legionów do Mickiewicza – zamiana na ulicę jednokierunkową, na odcinku Mickiewicza–Przyjacielska – dwukierunkowa (tak jak w stanie istniejącym),
- szerokość jezdni – odcinek jednokierunkowy: 5,1 m, odcinek dwukierunkowy: 5,5 m,
- chodniki obustronne przylegające do jezdni o szerokości: 2,2 m–3,8m ,
- ulica o ruchu uspokojonym – prędkość 30km/h; zastosowanie wyniesionych progów na odcinku jednokierunkowym,
- zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniach ulicy Polnej z ulicami: Mickiewicza i Przyjacielską na skrzyżowania równorzędne.

Dlaczego "Materiały szkoleniowe" wyglądają jak materiały dla dużych miast?

Materiały szkoleniowe zostały oparte o obowiązujące przepisy projektowania i nie odnoszą się do dużych miast.

Uwaga zbyt ogólna, aby możliwe było ustosunkowanie się. Jeśli autorowi chodzi o przykłady woonefu czy elementów uspokojenia ruchu to przykłady odnoszą się do układów ulic lokalnych i dojazdowych występujących wszędzie, niezależnie od wielkości miasta.

Wklejenie dwóch zdjęć z ulicy z Wołomina nie powoduje, że są to rozwiązania dla miasta Wołomin

Odpowiedź

Jeśli uwaga odnosi się do materiałów szkoleniowych, nie jest to jasne, bo materiały szkoleniowe nie dotyczyły projektowania ulic w Wołominie, ale dotyczyły przepisów i zasad projektowania ulic w warunkach polskich przepisów techniczno-budowlanych. Zdjęcia ulic zostały wykorzystane do zilustrowania problemów.

- *Dlaczego w tych materiałach przywoływane są wytyczne projektowania dróg zamiejskich WR-D-22-5*

Odpowiedź

Ponieważ nie ma ogólnopolskich wytycznych uspokojenia ruchu na ulicach, a rozwiązania zaproponowane w WR-D-22-5 można także wykorzystywać na ulicach. Są to użyteczne wytyczne.

W analizie przedstawiono "Zagospodarowanie analizowanego obszaru (na podstawie bazy BDoT10k, geoportal)."

Jest to obraz w fałszywy sposób przedstawia zagospodarowania miasta bo jako funkcję nadrzędną traktuje funkcję mieszkaniową - nie ma przedstawienia funkcji użytkowej jeśli w budynku jednocześnie jest funkcja mieszkalna.

Nie pokazuje się w ten sposób wielu sklepów czy usług które ożywiają tę część miasta. Co więcej w Analizie brak jest przedstawienia wpływu na lokalne firmy do których dojazd i parkowanie będzie utrudnione i część aktualnych klientów zrezygnuje z korzystania z tych usług. (w załączeniu mapa z zaznaczoną "na szybko" tylko częścią

niewykazanych usług). Pojawia się jedynie twierdzenie że nastąpi "aktywizacja handlu" Na jakiej podstawie tak stwierdzono?

Odpowiedź

W opracowaniu koncepcji organizacji ruchu nie potraktowano funkcji mieszkaniowej jako nadrzędnej. Ponieważ obszar analizy to ściśle centrum miasta funkcje obszaru są mieszane (obszar wielofunkcyjny). Stąd wzięto pod uwagę oczekiwania mieszkańców (np. dostępność, parkowanie) oraz właścicieli obiektów usługowo-handlowych, biurowych, itp. (dostępność, możliwość zaparkowania krótkoterminowego, zwiększenie ruchu pieszego i rowerowego). Troska o funkcjonowanie sklepów i punktów usługowo-handlowych nie przejawia się w zapewnieniu wysokich prędkości i przepustowości ulic, czy nawet możliwości parkowania długoterminowego, ale stworzeniu warunków do prowadzenia działalności (atrakcyjne centrum, obecność mieszkańców i przyjezdnych, łatwość zaparkowania, bezpieczeństwo). Dość oczywiste jest, że aktywizacja usług jest łatwiejsza, gdy ulicą przechodzi więcej osób niż gdy przejeżdża więcej samochodów. Gdyby szukać przykładów, warto zapoznać się z historią ulicy Stroget w Kopenhadze, wyłączonego z ruchu samochodowego całego śródmieścia miejscowości Groningen w Holandii, kilkunastu ulic w Łodzi przekształconych w woonerf, itd. Jeśli chodzi o mniejsze miasta np. Sandomierz, Kazimierz Dolny, Ciechocinek, Sulejów.

- Dlaczego w "Rys. 7.2. Przestrzenie i inne obiekty publiczne, obiekty usług kultury, rozrywki, oświaty, administracji w analizowanym obszarze (istniejące i planowane)" jako 35 wymieniono jeden ze sklepów wielkopowierzchniowych - Kaufland?

Odpowiedź

Ponieważ uznano, że otoczenie tego obiektu, zwłaszcza teren przed wejściem, ma cechy przestrzeni publicznej i jest miejscem istotnym jako atraktor-generator podróży.

Na podstawie jakich przepisów prawa stwierdzono:

"Wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnie ulic w obszarze rewitalizacji, bez segregacji (bez pasów ruchu dla rowerów) będzie wymagać, ze względów bezpieczeństwa, ograniczenia prędkości w tej strefie miasta, zasadniczo do 30 km/godz."

Odpowiedź

Wynika to z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych

W miastach jest dopuszczana prędkość 50km/h i ruch rowerowy zgodnie z przepisami może się odbywać jezdnią.

Odpowiedź

Projektując zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, gdy Vdop jest 50 km/h ruch rowerowy może być na jezdni, ale na wydzielonych pasach ruchu lub poza jezdnią np. na DDR.

W Analizie napisano "Rozwój ruchu pieszego i rowerowego w obszarze rewitalizacji będzie stanowić przeciwwagę dla nadmiernego korzystania z samochodów. Skutki praktycznie nieograniczonej dostępności miasta dla samochodów są bowiem bardzo poważne. Samochody zabierają znaczną część cennej przestrzeni miejskiej, szkodzą środowisku (zanieczyszczenie niszczy także zabytki), są zagrożeniem dla zdrowia (zanieczyszczenie powietrza i hałas). Zastąpienie podróży odbywanych samochodami podróżami odbywanymi transportem zbiorowym, rowerami lub pieszo przyniesie znaczne oszczędności i korzyści zarówno z perspektywy pojedynczych osób jak i całej społeczności miejskiej." Dlaczego w Analizie przedstawiono samochód tylko w złym świetle? Dlaczego nie zastanowiono się że w świetle dzisiejszych czasów samochód nie jest luksusem a koniecznością? Zwłaszcza w mieście Wołomin gdzie transport zbiorowy jest znikomy. Na jakiej podstawie założono że korzystanie z samochodów w tej strefie jest nadmierne?

Odpowiedź

Samochodu nie przedstawiono w złym świetle, chociaż jeśli miasto ma się rozwijać w zgodzie ze zrównoważoną mobilnością rolę samochodu w mieście się ogranicza, a nie zwiększa. W koncepcji nie zaproponowano wyeliminowania samochodów z tego obszaru. Zaproponowano rozwiązania, które mają doprowadzić do zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego i zmniejszenia zapotrzebowania na parkowanie. Należy też pamiętać, że opracowanie nie dotyczy całego miasta (nie odnosi się do kwestii korzystania z samochodu w całym mieście, tylko w jego ścisłym centrum, gdzie priorytetowo (w stosunku do dojazdów samochodem) powinni być traktowani piesi i rowerzyści i gdzie bardzo ważne powinny być społeczne funkcje ulicy.

Czy nadmiernym jest korzystanie z samochodu przez osoby starsze które często mają problem z poruszaniem się ?

Odpowiedź

W opracowaniu nie kwestionuje się praw osób starszych do poruszania się, w tym do korzystania z samochodów. Nie ogranicza się takim osobom możliwości dojazdu do celów podróży i parkowania. Stwarza się im natomiast dodatkowe możliwości np. bezpiecznego i komfortowego korzystania z chodników. Ewentualnie zapewnienie dedykowanych miejsc postojowych dla tego typu osób powinno następować na etapie szczegółowego projektowania i rozwiązania organizacji ruchu na każdej z ulic.

Czy nadmierne jest korzystanie z samochodu przez rodziców dzieci które często trzeba odwieźć do różnych placówek, czy w ogóle się z nimi przemieszczać?

Odpowiedź

Koncepcja nie ogranicza dostępności żadnej z placówek oświatowych w obszarze rewitalizacji. Co więcej stwarza warunki bezpiecznej obsługi tego typu placówek (ze względu na postulowane ograniczenia prędkości dopuszczalnej, zmniejszenie ogólnego natężenia ruchu, zwiększenie dostępności systemem rowerowym i pieszo). Sposób obsługi każdej z placówek oświatowych powinien być odrębnie przemyślany, włącznie z postawieniem sobie pytań skąd odbywają się dojeżdżania i dojazdy i jakie warunki obsługi samochodem powinny być zapewnione. Obecnie znane są rozwiązania dość drastycznego ograniczania możliwości dojazdu samochodem pod drzwi placówki ze względu

na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Uwaga dot. przemieszczania się z dziećmi samochodami w ogóle jest niejednoznaczna – w koncepcji nie ma żadnych tego typu ograniczeń.

Czy nadmiernym korzystaniem jest wyjazd do sklepu po większe zakupy?

Odpowiedź

Koncepcja nie ogranicza możliwości korzystania z samochodów w przypadku zamiaru zrobienia większych zakupów. Niemniej jednak w tej strefie miasta częstszym będzie korzystanie ze sklepów o mniejszej skali i lokalnych. Większe sklepy mają zwykle zapewnione własne parkingi.

Czy nadmiernym korzystaniem jest używanie samochodu by zdążyć na czas z wieloma zajęciami czy wizytami?

Odpowiedź

Uwaga nie jest jasna. Zaproponowana koncepcja nie wyklucza dostępności do analizowanego obszaru samochodem, ale stwarza dodatkowe możliwości wykonywania podróży w inny sposób.

Czy nadmiernym korzystaniem jest przyjeżdżanie przez mieszkańców innej części miasta czy innych miast do lokalnych sklepów? Naprawdę nieliczni jeżdżą samochodem dla samej jazdy.

Odpowiedź

Zaproponowana koncepcja nie wyklucza dostępności do analizowanego obszaru samochodem.

Należy zdawać sobie sprawę że nie zmniejszycie ilości samochodów, w obszarze rewitalizacji, bo mieszkańcy dalej będą je posiadać, i mają pełne prawo z nich korzystać. Takie zmiany jedynie zmniejszą komfort korzystania i wydłużą drogę do celu.

Odpowiedź

Autorzy nie zgadzają się z tą opinią. Celem działania miasta i jego mieszkańców powinno być zmniejszenie liczby samochodów w obszarze rewitalizacji. Mieszkańcy tego obszaru mają prawo korzystać z samochodów. Mają też prawo trzymać dowolną liczbę samochodów zaparkowanych we wspólnych przestrzeniach publicznych jakimi są ulice. Chociaż w wielu miastach wprowadza się w tym względzie ograniczenia, gdy poważnie myśli się o zrównoważonym rozwoju miasta i osiągnięciu zrównoważonej mobilności. Wsłuchując się w ten głos opinii, w Wołominie można nic nie robić, wtedy liczba samochodów wzrośnie i będzie jeszcze trudniej zaparkować albo będzie trzeba na parkowanie przeznaczyć dodatkową przestrzeń. Czy wtedy łatwiej będzie korzystać z tego obszaru i będzie on bardziej atrakcyjny – bardzo wątpliwe. Można też podjąć działania, które będą zmierzać do zmniejszenia liczby samochodów w tej części miasta. Decyzja będzie należeć do władz miasta i mieszkańców i od zrozumienia przez nich jak to jest ważne. Należy też pamiętać, że rozwiązania proponowane w koncepcji dotyczą mieszkańców całego miasta, a nie tylko tej strefy.

Co więcej ruch rowerowy w Polsce jest ograniczony ze względu na pogodę, i nawet zapewnienie "W rzeczywistości obiektywne warunki (w tym klimat) korzystne dla użytkownika roweru występują znacznie częściej niż zwykle

się uważa." nie zmieniają tego że jak jest zimno i pada to ludzie (poza nielicznymi wyjątkami) nie wsiądą na rower. Szczególnie było to widoczne w ostatnich dniach, gdzie ulice były pokryte lodem i śniegiem.

Odpowiedź

Nie ulega wątpliwości, że korzystanie z rowerów cechuje się sezonowością. Ale ruch rowerowy w Polsce rośnie i w dużej mierze zależy od tego czy miasta są zdolne do wytworzenia bezpiecznego systemu tras dla rowerów i czy zachęca się czy zniechęca do korzystania z rowerów. W Wołominie raczej zniechęca się. Trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie czy w związku z okresami złej pogody powinniśmy zrezygnować ze stworzenia bezpiecznego systemu funkcjonującego w okresie wiosenno-letnim, a coraz częściej jesiennym.

w Analizie zapisano "W szczególności wpływ zmian w obszarze rewitalizacji będzie dotyczyć:

- ograniczenia negatywnego wpływu na jakość życia w mieście (eliminowanie hałasu i zanieczyszczeń), ochrony roślinności i zabytków;
- zmniejszenia przestrzeni zajmowanej przez samochody (jezdni, miejsc postojowych) i wykorzystania jej na inne cele,
- zwiększenia atrakcyjności centrum miasta (aktywizacji handlu, obiektów kultury, rekreacji, życia społecznego);
- zmniejszenia zatłoczenia ulic i kosztów społecznych z tym związanych (np. straty czasu);
- zmniejszenia kosztów inwestycji w transport (parkingi, remonty, budowa nowej infrastruktury, itp.);
- poprawy zdrowia publicznego, poprzez zwiększenie aktywności osób (chodzenie pieszo, jazda rowerem)."

Na jakiej podstawie napisano takie stwierdzenia w odniesieniu do obszaru rewitalizacji w Wołominie?

Odpowiedź

Zapisy zaproponowano na podstawie fundamentalnych założeń dotyczących polityk i strategii transportowych miast przyjmujących jako zasadę ideę zrównoważonego rozwoju. W Polsce te zasady są wprowadzane od 1993 roku (pierwsze miasto Kraków), później 1995 r. (Warszawa) i inne miasta. Od wejścia do UE jesteśmy zobowiązani je stosować we wszystkich projektach miejskich ubiegających się o środki finansowe UE, jako warunek ich uzyskania. Można się spodziewać, że Wołomin podejmuje i będzie podejmować próby uzyskania dofinansowań ze środków UE, więc powinien się stosować – albo nie korzystać z tego typu środków. Także te stwierdzenia są już tzw. wiedzą powszechną i odnoszą się także do sytuacji w Wołominie.

Dlaczego w Analizie poza zaprezentowaniem analizy pomiaru ruchu wykonanego w programie "Vissim niemieckiej firmy PTV" (tu pytanie dlaczego tylko na kilku skrzyżowaniach i na jakiej podstawie dobrano te skrzyżowania)nie zaprezentowano żadnych innych analiz.

Odpowiedź

Zakres analizy był określony w zakresie zamówienia. Dotyczy to zakresu pomiarów i wynikającej z tego analizy warunków ruchu programem Vissim. Do analiz wybrano fragment miasta i dla tego fragmentu przygotowano analizę przepustowości. Analizy potwierdziły ogólnie dobre warunki ruchu na odcinkach ulic i zakłócenia w rejonach skrzyżowań, a zatem dość typową sytuację w centrum miasta. Rozszerzanie zakresu pomiarów i analiz (oraz kosztów)

nie było uzasadnione, ponieważ opracowanie to jest opracowaniem koncepcyjnym a nie projektem organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji.

-Dlaczego nie zrobiono w tym programie symulacji po wprowadzeniu zmian?

Odpowiedź

Autorzy opracowania uważają, że nie było to błędem. Koncepcja przekształcenia ulic w centrum miasta nie powinna być uzależniona od analizy przepustowości ulic i skrzyżowań. Pierwszoplanowe powinny być decyzje dotyczące ukształtowania ulic i skrzyżowań z punktu widzenia ruchu pieszego, transportu zbiorowego, rowerowego i wygospodarowania przestrzeni dla funkcji społecznych.

Dlaczego nie przedstawiono analiz dotyczących zmian jakości powietrza?

Odpowiedź

Nie było to przedmiotem i nie znalazło się w zakresie zamówienia.

-Dlaczego nie przedstawiono analizy kosztów?

Odpowiedź

Opracowanie dotyczyło koncepcji organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji, a przybliżone koszty mogłyby być określone dopiero na etapie koncepcji projektowych przekształceń poszczególnych ulic. Poza tym samo liczenie kosztów byłoby metodycznie dyskusyjne. W tego typu rozważaniach o przeprowadzeniu zmian w mieście powinno się raczej myśleć o rachunku kosztów i korzyści.

Dlaczego nie przedstawiono analiz dotyczących zabytków? - tu pytanie o jakie zabytki chodzi?

Odpowiedź

Analiza dotycząca zabytków nie była przedmiotem zamówienia. Odpowiadając na pytanie o jakie zabytki chodzi to mówimy o tkance opisanej w Gminnym Programie Rewitalizacji i Miejskowym Planie Rewitalizacji dla gminy Wołomin. Obszar objęty analizą komunikacyjną pokrywa się z wyznaczonym Gminnym Programem Rewitalizacji obszarem zdegradowanym, który obejmując historyczne centrum miasta, koncentruje znaczną część obiektów zabytkowych. Ponad połowa (56%) budynków wpisanych do gminnej ewidencji zabytków znajduje się właśnie na obszarze rewitalizacji.

W punkcie - zmniejszenia kosztów inwestycji w transport (parkingi, remonty, budowa nowej infrastruktury, itp.); właśnie koszty zostaną zwiększone ponieważ konieczne będą duże przebudowy i inwestycje w urządzenie BRD, znaki drogowe, coroczne malowania powierzchni.

Odpowiedź

Jest to pogląd bardzo dyskusyjny. Oznacza, że lepiej nie robić nic lub co najwyżej odtwarzać stan istniejący (nawet jeśli jest niedobry) by nie ponosić żadnych kosztów.

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p><i>Wygląda na to że analiza poza wykonaniem pomiaru w jednym dniu na kilku skrzyżowaniach (nie wszystkich w obszarze) i policzeniu samochodów w innym dniu i w nocy, jest typowym opracowaniem opisowym pełnym frazesów i typowych stwierdzeń, pisanych pod tezę.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Zakres pomiarów ruchu nie był wykonywany na kilku tylko w 10 przekrojach w celu odnotowania natężenia ruchu w godzinach szczytu. Był wystarczający dla oceny poziomu natężeń ruchu i warunków ruchu w centrum. Celem nie było projektowanie szczegółowe skrzyżowań ani też projektowanie organizacji ruchu – to nie ten etap procesu projektowania. Wyniki pomiarów nie miały decydującego znaczenia dla przedstawionej koncepcji organizacji ruchu. Ponoszenie wyższych kosztów na wykonanie większego zakresu pomiarów byłoby nieuzasadnione biorąc pod uwagę cel opracowania.</p> | |
| 14 | osoba 14 | <p><i>Jakie są podstawy, wytyczne, normy, rozporządzenia, uchwały, dokumenty na podstawie których powstała Analiza komunikacyjna oraz koncepcja organizacji ruchu dla obszaru rewitalizacji w Wołominie?</i></p> <p><i>Bez dokumentów źródłowych trudno traktować przedstawioną analizę poważnie, gdyż nie można odnieść się do obowiązujących norm i wytycznych w zakresie takich analiz.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Nie istnieją w polskim prawie normy i wytyczne dotyczące tego typu analiz. Dokumentem nadrzędnym jest opis przedmiotu zamówienia, w którym przedstawione są oczekiwania gminy Wołomin co do celu i zakresu prac.</p> <p><i>Proszę uzupełnić analizę o dokumenty źródłowe potwierdzające poprawność wykonanej analizy.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Uwaga niejasna. Odpowiedź jw.</p> <p><i>Rozdział 4.1 Analizy Komunikacyjnej – Parkowanie</i></p> <p><i>Wykonano dwa pomiary w ciągu jednej doby, obejmujące w sumie 9 godzin. Wykonanie pomiarów w ciągu wyłącznie jednego, niepełnego dnia jest bardzo mało reprezentatywne. Nie można wykluczyć, że w trakcie pomiarów mogły odbywać się wydarzenia o charakterze zbiorowym, wzmożone odwiedziny lub konieczność parkowania z innych przyczyn. Jaki jest powód przeprowadzania takich pomiarów w tak krótkim czasie? Dlaczego nie wykonano pomiarów chociażby w różnych dniach tygodnia? Czy są jakieś wytyczne w tej kwestii?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>W okresie, gdy wykonywano opracowanie nie obowiązywały żadne przepisy ani wytyczne państwowe bądź lokalne dot. badań parkowania. Należy starać się, żeby ten dzień nie był nietypowy i takiej nietypowości nie stwierdzono np. wzmożonych odwiedzin. Badania wykonywano na potrzeby opracowania koncepcyjnego w dużym obszarze. Rozsądne jest wówczas dostosowywanie zakresu (i kosztu badania) do celu jakiemu ma służyć. Powtarzanie badania nie miało uzasadnienia. Na etapie projektowania ulicy powinny być wykonywane badania, przy czym ich zakres powinien być dostosowany do klasy ulicy. W przypadku ulic klasy L i D, a takie znajdują się w obszarze badania,</p> | 25.11.2025 |

powinny być dość ograniczone, ponieważ ulice L i D nie powinny pełnić istotnych funkcji transportowych (głównie dojazdy i parkowanie) i nie ruch powinien być podstawowym kryterium ich projektowania.

Rozdział 5 Pomiar ruchu

Dlaczego pomiary wykonano wyłącznie w ciągu jednego dnia, tylko przez 4 godziny? Proszę wskazać w których miejscach jest to zgodnie z Wytycznymi wykonywania pomiaru ruchu drogowego WR-D-12?

Odpowiedź

Pomiary ruchu podobnie jak pomiary parkowania były wykonywane do celów planistycznych, a nie projektowych, w typowym dniu bez specjalnych zakłóceń. Były wystarczające z punktu widzenia celu analizy i z uwzględnieniem rozsądnych kosztów. WR-D-12 są znane autorom opracowania, ponieważ jako uczestnicy procesu tworzenia wytycznych dla Ministerstwa Infrastruktury opiniowali je. WR-D-12 zostały opracowane i weszły w życie po zakończeniu prac nad zasadniczą częścią koncepcji, w tym po wykonaniu pomiarów ruchu. Należy także zaznaczyć, że WR-D-12 nie są przepisami prawa w Polsce.

Dlaczego całość analiz dotyczy pomiarów wyłącznie na 10 skrzyżowaniach z około 60 znajdujących się w obszarze rewitalizacji? Dlaczego nie przeprowadzono pomiarów na wszystkich skrzyżowaniach znajdujących się w obszarze rewitalizacji?

Odpowiedź

Zakres pomiarów określony w zamówieniu był wystarczający z punktu widzenia celu analizy. Celem nie było zbudowanie modelu symulacyjnego dla całego obszaru, co jest pracochłonne i kosztowne i na etapie planistycznym nieuzasadnione. Ocenę warunków ruchu można było wykonać na podstawie wybranego podobszaru oraz skrzyżowań i to zrobiono.

Dlaczego nie uwzględniono ruchu pieszych, hulajnóg?

Odpowiedź

Ruch pieszych i hulajnóg został zarejestrowany. Ale nie był wykorzystywany w analizach, ponieważ analiza ruchu była wykonywana do celów planistycznych, a nie projektowych (np. do projektowania sygnalizacji świetlnej).

Jak można traktować poważnie analizę ruchu i parkowania na podstawie tak minimalnej ilości danych? Pojedynczy pomiar mógł trafić w wyjątkowy szczyt komunikacyjny, lub wręcz przeciwnie - ruch minimalny.

Odpowiedź

Wyjaśnienia jak wcześniej. Analiza ruchu została wykonana w takim zakresie w jakim było to potrzebne do oceny warunków ruchu w tej części miasta. Nie ma podstaw by twierdzić, że w dniu pomiarów ruchu ten ruch nie odbywał się normalnie, nietypowo. Ze względu na cel analizy dokładniejsza analiza ruchu nie miała znaczenia.

Całość analizy jest w tym przypadku obarczona niezwykle dużym błędem.

Odpowiedź

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p>Analiza nie jest obciążona dużym błędem, została wykonana prawidłowo, z zastosowaniem nowoczesnych technik (wideorejestracji, co minimalizuje błąd rejestracji natężenia ruchu), a zastosowanie symulacji ruchu (VISSIM) jest obecnie najnowocześniejszą metodą analizy warunków ruchu, nie ma dokładniejszej. Należy podkreślić, że opracowanie jest opracowaniem koncepcyjnym, a więc kwestia popełnienia błędu w tego typu analizach, w dużym stopniu wyrażających poglądy/pomysły autorów jest w ogóle kwestią dyskusyjną. Nie jest to etap projektowania, gdzie można odnosić się do mierzalnych parametrów.</p> | |
| 15 | Osoba 15 | <p><i>Dzień dobry</i></p> <p><i>Jestem kierowcą, pieszym i rowerzystą, więc myślę, że mam ogłęd całości sytuacji. Ogólnie popieram wprowadzenie zmian ograniczających ruch i cieszę się, że problem pieszych, osób niewidomych został zauważony, przydałaby się jeszcze kampania dla kierowców, że nie zastawiamy chodników, a dla rowerzystów, że po nich nie jeździmy z małymi wyjątkami wynikającymi z przepisów prawa.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy opracowania zgadzają się z przedstawionym postulatem, aby oprócz opracowania podjęte zostały szeroko zakrojone działania o charakterze informacyjnym i edukacyjnym.</p> <p><i>Gożąca prośba ogólna <u>poza koncepcję</u>, ale odnosząca się do bezpieczeństwa pieszych, nie wyłączajcie tak wcześnie światel ulicznych, ani nie włączajcie ich tak późno, proszę zobaczcie jak jest ciemno, proszę przejdźcie się w pochmurny dzień, kiedy z rana gasną latarnie, może w ramach oszczędności w nocy, przyciemnić latarnie uliczne. Zostały podświetlone przejścia i co z tego skoro nie świecą, a nie muszę dodawać jak duży ruch pieszych jest w godzinach porannego i popołudniowego szczytu, zapraszam w rejon stacji pkp. To jest bardzo niebezpieczne. Kierowcy nie widzą pieszych.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Powyższa uwaga nie dotyczy koncepcji organizacji ruchu i nie powinna być skierowana do autorów opracowania.</p> <p><i>Uwaga ogólna - w rejonie stacji PKP jest duży parking (wiem, że koncepcja przewiduje zagospodarowanie terenu po Globi z uwzględnieniem parkingu), ale chwili obecnej parking służy głównie osobom dojeżdżającym do Warszawy do pracy i w godzinach kiedy oni są w pracy mieszkańcy faktycznie nie mogą z niego korzystać, bo jest prawie całkowicie zajęty (mijam go codziennie) . Obok jest parking prywatny, płatny, który stoi pusty, bo jest płatny. Wiem, że jest parking przy bibliotece z możliwością darmowego czasowego parkowania i tam są miejsca zazwyczaj, ale niektóre osoby mają kłopot z korzystaniem z parkometrów (często osoby starsze, nieobeznane na co dzień z elektroniką), stąd szukają miejsc bez konieczności pobierania nawet darmowego biletu, na chodniku ulicy itp.,</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Uwagi dotyczące działania parkingów odnoszą się do bieżącej sytuacji w mieście, powyższa uwaga ogólna została przekazana wydziałom merytorycznym urzędu.</p> <p><i>Chciałabym zgłosić swoje uwagi do koncepcji,</i></p> | 26.11.2025 |

1. *Zjazd dla rowerów z DDR w tunelu w ul. Cementową, w koncepcjach jest planowany ruch rowerowy dwukierunkowy w ciągu ul. Cementowej, więc rozumiem, że zakaz zjazdu wskazany na załączniku graficznym dotyczy tylko aut, z uwagi na mały ruch samochodowy ta ulica jest bardzo bezpieczna dla rowerzystów i w tym momencie pozwala uniknąć wjazdu w ciąg pieszo-rowerowy i przejazdu rowerowego przed rondem prosto w chodnik oraz łączny DDR w tunelu z ul. Warszawską i w kierunku Kobyłki.*

Odpowiedź

Tak, kierunki ruchu zasadniczo dotyczą ruchu samochodowego. W koncepcji przedstawiono założenia/zasady organizacji ruchu rowerowego w przekrojach poszczególnych ulic. Rozwiązania projektowe, połączenia tras, sposób rozwiązania zjazdów powinny nastąpić na etapie projektowania układu.

2. *Uwolnienie chodników na ul. Miłej, widzę, że jest plan, ale obawiam się, że dalej wprowadzona organizacja nie będzie tam respektowana, tam czasami zostaje 20 cm przejścia, plus konieczna praca SM, już w tej chwili jest ustawiony zakaz parkowania nie dotyczący zatok w rejonie banku, zupełnie nie działa. W dalszej części pojawia się problem przy szkole, pomimo wyznaczonych miejsc dla samochodów uprzywilejowanych na drodze, zmuszone są (lub kwestia przyzwyczajenia, wcześniej miejsce ich było jednym kołem na chodniku) do wjazdu na chodnik.*

Odpowiedź

Uwaga dotyczy zagadnienia przestrzegania zasad organizacji ruchu w ulicy i kontroli przestrzegania. Rozwiązania po wprowadzeniu powinny być respektowane przez użytkowników ulic.

3. *Dołożenie wyniesień/progów zwalniających, na ul. Sikorskiego, tam jest bardzo niebezpiecznie (samo ograniczenie nic nie da, teraz jest 50 i co z tego), rozumiem, że kierowcy tego nie lubią (pewnie nie byłoby konieczności montowania gdyby kierowcy jeździli ostrożniej), ale przechodząc tam codziennie widzę jak pędzą i nierzadko się nie zatrzymują przy wyznaczonych przejściach, a przy jesiennej aurze przy takiej prędkości aut spod kół lecą odpryski ulicznego brudu (nie mówię o kałużach) wprost na pieszego.*

Odpowiedź

Jest to jedno z możliwych rozwiązań uspokojenia ruchu, ale do decyzji o zastosowaniu na etapie projektowania przekształcenia ulicy. Są też inne możliwości (np. zwężenie i zakrzywienie pasa ruchu).

4. *Str. 97 koncepcji Rozdział 6 ppkt. 4*

Zagospodarowanie Skweru Piłsudskiego (terenu położonego przy ulicy Warszawskiej). Nowy skwer ma stać się kameralnym miejscem odpoczynku i spędzania wolnego czasu dla mieszkańców obszaru rewitalizacji oraz „poczekalnią” dla osób korzystających ze stacji kolejowej. Jednocześnie teren ma wspierać lokalną przedsiębiorczość poprzez aktywne partery przy ul. Warszawskiej (lokalizowanie usług, sklepów) oraz możliwość wykorzystania terenu zielonego pod działalność gospodarczą (np. ogródki kawiarniane). Przewiduje się na skwerze następujące funkcje: miejsca do siedzenia, miejsca dla rodziców z małymi dziećmi, zazielenione ekrany akustyczne, atrakcje muzyczne

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p>(np. grające miejskie meble). prośba o nieustawianie grających mebli, rozumiem, że trend, ale tam mieszkają ludzie, za mały teren, ekrany nie stłumią muzyki grającej zapewne wciąż te same melodie, pytanie dla urzędników, czy byście chcieli mieć pod oknami mieszkania taką ławkę i wciąż słyszeć te same melodie wciąż i wciąż, nie róbcie ludziom traumy, której sami byście nie chcieli? Proszę nie podążajmy ślepo za modą.</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Powyższa uwaga nie dotyczy koncepcji organizacji ruchu, ale odnosi się do Gminnego Programu Rewitalizacji i została przekazana osobom wdrażającym GPR.</p> | |
| 16 | osoba 13 | <p>Widzę brak logiki w organizacji ruchu przy placu 3 Maja</p> <p><u>Odpowiedź</u> Uwaga bardzo ogólna. Zdaniem autorów rozwiązanie organizacji ruchu przy Placu 3 Maja jest logiczne. Jest to rozwiązanie, które powstało w ramach innego opracowania (projekt zagospodarowania Placu 3 Maja wykonany na podstawie zwycięskiej pracy konkursowej w konkursie organizowanym wspólnie ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich).</p> <p>W jakim celu zamknięty jest ruch na odcinku Kościelnej? przecież projekt przebudowy w ten sposób nie będzie procedowany.</p> <p><u>Odpowiedź</u> Ruch na ulicy Kościelnej nie jest zamknięty. Zaproponowano tam rozwiązanie w formie strefy zamieszkania (typu woonerf). W skali całego obszaru rewitalizacji daje to możliwość uzyskania połączenia rejonu Warszawskiej i Legionów z Placem 3 Maja jednolitym rozwiązaniem, silnie ograniczającym ruch samochodowy. Dzięki temu możliwe byłoby wytworzenie osi miejskiej z dominującymi funkcjami publicznymi/społecznymi i ruchem pieszych (także rowerów).</p> <p>Dlaczego zarówno ul. Mickiewicza jak i Przyjacielska mają ten sam kierunek?</p> <p><u>Odpowiedź</u> Ulica Mickiewicza i Przyjacielska mają odwrotne kierunki ruchu (nie ten sam) jako układ dwóch ulic jednokierunkowych.</p> <p>To uniemożliwia pojechanie w stronę Wileńskiej i zmusza do wyjazdu do ul. Sikorskiego lub Legionów.</p> <p><u>Odpowiedź</u> Z ulicy Mickiewicza można wjechać w ulicę Wileńską, ale generalnie układ ulic i kierunkowość ruchu są tak ustalone, aby nie dokonywać przejazdów w sposób bezpośredni wewnątrz obszaru, ale żeby do tego celu wykorzystywany był układ obwodowy w tym ul. Sikorskiego.</p> | 26.11.2025 |
| 17 | osoba 14 | <p>Jak wyznaczono gęstość stanowisk postojowych na 10 metrów ulicy (rysunek 4.10 koncepcji)? Szczególnie na ulicy Polnej na odcinku od Przyjacielskiej do Sikorskiego.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> | 26.11.2025 |

Jako liczba miejsc parkingowych odniesiona do długości odcinka ulicy.
Zakaz parkowania o którym wspomina analiza został zdjęty już dawno temu.

Odpowiedź

W okresie kiedy była wykonywana analiza obowiązywała taka organizacja ruchu.
Jak mogło wyjść na tak spokojnej i szerokiej ulicy 0.2 do 0.5 stanowiska na 10 metrów?

Odpowiedź

Jest to wynik inwentaryzacji parkowania i nie ma to związku z tym czy ulica jest mniej czy bardziej spokojna (domyślamy się, że chodzi o duże lub małe natężenie ruchu samochodowego).



Dodatkowo pomiar robiony przez 4 godziny w ciągu jednego dnia jest bardzo mało miarodajny

Odpowiedź

Pomiar jest miarodajny z uwagi na cel opracowania – opracowanie planistyczne, koncepcyjne. Ponadto biorąc pod uwagę charakter ulicy (osiedlowa) można zakładać, że funkcjonuje ona podobnie we wszystkie dni robocze.

18 osoba 14

Odpowiedź

Poniższe uwagi są powtórzeniem uwag z pkt.12 (przesłanych przez tę samą osobę w dniu 25 listopada 2025 r.)

Dzień Dobry,

Jakie są podstawy, wytyczne, normy, rozporządzenia, uchwały, dokumenty na podstawie których powstała Analiza komunikacyjna oraz koncepcja organizacji ruchu dla obszaru rewitalizacji w Wołominie?

27.11.2025

| | | |
|--|---|--|
| | <p><i>Bez dokumentów źródłowych trudno traktować przedstawioną analizę poważnie, gdyż nie można odnieść się do obowiązujących norm i wytycznych w zakresie takich analiz. Proszę uzupełnić analizę o dokumenty źródłowe potwierdzające poprawność wykonanej analizy.</i></p> <p><i>Rozdział 4.1 Analizy Komunikacyjnej – Parkowanie</i></p> <p><i>Wykonano dwa pomiary w ciągu jednej doby, obejmujące w sumie 9 godzin.</i></p> <p><i>Wykonanie pomiarów w ciągu wyłącznie jednego, niepełnego dnia jest bardzo mało reprezentatywne.</i></p> <p><i>Nie można wykluczyć, że w trakcie pomiarów mogły odbywać się wydarzenia o charakterze zbiorowym, wzmożone odwiedziny lub konieczność parkowania z innych przyczyn.</i></p> <p><i>Jaki jest powód przeprowadzania takich pomiarów w tak krótkim czasie? Dlaczego nie wykonano pomiarów chociażby w różnych dniach tygodnia? Czy są jakieś wytyczne w tej kwestii</i></p> <p><i>Rozdział 5 Pomiar ruchu</i></p> <p><i>Dlaczego pomiary wykonano wyłącznie w ciągu jednego dnia, tylko przez 4 godziny?</i></p> <p><i>Proszę wskazać w których miejscach jest to zgodne z Wytycznymi wykonywania pomiaru ruchu drogowego WR-D-12?</i></p> <p><i>Dlaczego całość analiz dotyczy pomiarów wyłącznie na 10 skrzyżowaniach z około 60 znajdujących się w obszarze rewitalizacji ?</i></p> <p><i>Dlaczego nie przeprowadzono pomiarów na wszystkich skrzyżowaniach znajdujących się w obszarze rewitalizacji? Dlaczego nie uwzględniono ruchu pieszych, hulajnóg?</i></p> <p><i>Jak można traktować poważnie analizę ruchu i parkowania na podstawie tak minimalnej ilości danych?</i></p> <p><i>Pojedynczy pomiar mógł trafić w wyjątkowy szczyt komunikacyjny, lub wręcz przeciwnie - ruch minimalny.</i></p> <p><i>Całość analizy jest w tym przypadku obarczona niezwykle dużym błędem.</i></p> <p><i>Jak wyznaczono gęstość stanowisk postojowych na 10 metrów ulicy (rysunek 4.10 koncepcji)?</i></p> <p><i>Szczególnie na ulicy Polnej na odcinku od Przyjacielskiej do Sikorskiego.</i></p> <p><i>Zakaz parkowania o którym wspomina analiza został zdjęty już dawno temu.</i></p> <p><i>Jak mogło wyjść na tak spokojnej i szerokiej ulicy 0.2 do 0.5 stanowiska na 10 metrów?</i></p> <p><i>Dodatkowo pomiar robiony przez 4 godziny w ciągu jednego dnia jest bardzo mało miarodajny.</i></p> | |
|--|---|--|

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| 19 | Osoba 16 | <p>Szanowni Państwo,</p> <p><i>chcemy stanowczo zaprotestować przeciwko ograniczeniom ilości miejsc parkingowych w centrum miasta oraz wyznaczeniu niektórych ulic, w tym Kościelnej, jako strefy zamieszkania. Jeśli chcecie wprowadzać takie zmiany musicie zacząć od początku, a nie od końca. Żeby rozwiązania związane z ograniczeniem ruchu samochodowego w Wołominie działało najpierw musi powstać sprawna i działająca komunikacja miejska. Ta obecna nie działa i jest tylko plastrem zasłaniającym prawdziwe potrzeby. Za jej pomocą dojazd do centrum jest trudny i dostępny jedynie dla emerytów, którzy mają czas czekać na busy jeżdżące sporadycznie. To zmusza wszystkich do podróżowania autami, a te muszą zaparkować. Ten plac po Globim będziecie musieli kiedyś uprzętnąć co oznacza, że miejsc parkingowych będzie jeszcze mniej.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p><i>Uwagi dotyczące całości systemu transportowego Wołomina oraz jakości transportu zbiorowego nie odnoszą się wprost do opracowania. Przekształcenie obszaru rewitalizacji jest możliwe wg. zaproponowanej koncepcji i nie jest związane z uniemożliwieniem korzystania z samochodów.</i></p> <p><i>Brak miejsc do parkowania spowoduje, że handel w sklepach na Legionów, Kościelnej i w okolicach będzie jeszcze gorszy niż jest teraz. Czy wiecie, że ostatniemu sklepowi spożywcemu w centrum miasta grozi zamknięcie? Bez miejsc parkingowych jego los jest przesądzony, podobnie jak pozostałych sklepów. Zostaną tylko drogie i kiepsko zaopatrzone Żabki.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p><i>Brak jednoznacznych dowodów, że uporządkowanie ulic w mieście, ich przekształcenie w kierunku bardziej uporządkowanego ruchu samochodowego, uporządkowanego parkowania, umożliwienia prowadzenia ruchu rowerowego, poszerzenie chodników, dodanie zieleni, pogarsza warunki funkcjonowania handlu i usług. Pogarszająca się sytuacja handlu i usług nie jest wynikiem planowanych zmian, ale ich braku, w sytuacji, gdy centrum miasta nie zachęca do przebywania na ulicach i korzystania z usług.</i></p> <p><i>To oczywiście nie jest jedyny powód umierania centrum miasta. Główny to liczba sklepów wielkopowierzchniowych, na których otwarcie władze miasta wydają pozwolenia bez opamiętania. Te drenują rynek z pieniędzy, które są transferowane do central zagranicznych i nie wracają w podatkach. Nie mniej, brak możliwości przyjazdu klientów zamknie temat ostatecznie.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p><i>Uwaga dotycząca Wielkopowierzchniowych Obiektów Handlowych nie dotyczy rozwiązań przedstawionych w zaprezentowanej koncepcji. Nie jest prawdą, że w opracowaniu przewiduje się brak możliwości dojazdu klientów do obiektów handlowych. Jest wręcz przeciwnie, w przedstawionej koncepcji jest zagwarantowany dojazd do każdego obiektu, poprawiony dojazd rowerem, poprawione warunki parkowania, poprawione warunki ruchu</i></p> | 27.11.2025 |
|----|----------|---|------------|

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p>pieszego z wprowadzeniem zachęt do chodzenia po centrum miasta pieszo, co powinno zwiększyć zainteresowanie tam zlokalizowanymi punktami usługowo-handlowymi.</p> <p><i>A co z mieszkańcami? Gdzie oni będą parkować? Jeśli damy na to na Polnej chcecie zmniejszyć liczbę miejsc z 67 do 34 to te 33 aut, które się nie zmieszczą staną na sąsiednich ulicach, a mieszkańcy sąsiednich ulic jeszcze na sąsiednich i zrobi się taki kocioł, że trudno sobie wyobrazić.</i></p> <p><i>Rozumiem, że firma konsultująca zrobiła projekt wg. założeń władz miasta ale wszystko wskazuje, że te założenia są wadliwe i nieprzemysłane. Wprowadzając którykolwiek z projektów, oba są niedostosowane do warunków miasta i potrzeb mieszkańców, zniszczycie centrum miasta, które zamiast być pełną ludzi reprezentacyjną dzielnicą stanie się miejscem gdzie tylko wiatr gwiżdże i śmieci goni.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Wykonana analiza obejmowała samochody zaparkowane zgodnie z przepisami (wyznaczone i nie wyznaczone miejsca parkingowe) oraz samochody zaparkowane niezgodnie z przepisami. W ramach koncepcji przewidziano podobną liczbę miejsc do parkowania jak w chwili obecnej. Na każdej z ulic szczegółowe rozwiązania dotyczące parkowania powinny być przedmiotem dyskusji na etapie projektowania. Do wykorzystania są także obecnie nie w pełni wykorzystywane parkingi wydzielone.</p> | |
| 20 | osoba 13 | <p><i>Stwierdzenia podsumowujące są tendencyjne "Samochody zabierają znaczną część cennej przestrzeni miejskiej" - a może są po prostu elementem dla którego tworzone są drogi?</i></p> <p><i>Cenne elementy przestrzeni miejskiej to parki, skwery z drzewami, miejsca kultury i lokale usługowe.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Stwierdzenia podsumowujące nie są tendencyjne tylko realistycznie oceniające sytuację. Koncepcja dotyczy ścisłego centrum miasta i odpowiada na zapotrzebowanie wszystkich użytkowników ulicy, nie tylko użytkowników samochodów. A przestrzeń jest cenna, ponieważ w centrum miasta jest ograniczona i w wielu przypadkach można ją lepiej i ciekawiej wykorzystać niż na cele parkingowe. Samochody, o których mowa nie znajdują się wyłącznie na drogach w obszarze rewitalizacji, ale również na chodnikach i trawnikach.</p> <p><i>"szkodzą środowisku (zanieczyszczenie niszczy także zabytki)" - jakim konkretnie zabytkom w Wołominie szkodzą samochody?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Jeśli przyjąć jako rzecz bezdyskusyjną, że samochody emitują zanieczyszczenia do środowiska, także miejskiego, to przez to wpływają niekorzystnie na obiekty w centrum miasta (szkodzą im), w tym zabytkom opisanym w Gminnym Programie Rewitalizacji i Miejscowym Planie Rewitalizacji dla gminy Wołomin. Obszar objęty analizą komunikacyjną pokrywa się z wyznaczonym Gminnym Programem Rewitalizacji obszarem zdegradowanym, który obejmując</p> | 27.11.2025 |

historyczne centrum miasta, koncentruje znaczną część obiektów zabytkowych. Ponad połowa (56%) budynków wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków znajduje się właśnie na obszarze rewitalizacji.

" są zagrożeniem dla zdrowia (zanieczyszczenie powietrza i hałas)" - aktualnie większym zagrożeniem w Wołominie są tzw. "kopciuchy"

Odpowiedź

Niska emisja pochodząca z budynków jest zagrożeniem, emisje od ruchu samochodowego także.

"Zastąpienie podróży odbywanych samochodami podróżami odbywanymi transportem zbiorowym, rowerami lub pieszo przyniesie znaczne oszczędności i korzyści zarówno z perspektywy pojedynczych osób jak i całej społeczności miejskiej." - jest to typowe stwierdzenie ogólne które nie ma żadnego przełożenia w danych i analizach dla tego konkretnego obszaru rewitalizacji przy tych konkretnych zmianach

Odpowiedź

Jest to stwierdzenie oczywiste w sytuacji, gdy w koncepcji proponuje się szersze udostępnienie centrum miasta innym użytkownikom niż tylko korzystającym z samochodów.

"Próba spełnienia potrzeb parkingowych z wykorzystaniem dostępnych przestrzeni publicznych (pasów drogowych ulic) zdecydowanie zmniejsza znaczenie pozostałych bardzo ważnych funkcji, jakie ulice powinny pełnić w tym obszarze, takich jak: (...) pełnienie funkcji przestrzeni publicznych ulicy, związanych z:" Tutaj autor chyba błędnie przyrównuje ulice Wołomina a ulicami w centrach dużych miast

Odpowiedź

Autorzy nie zgadzają się z tą opinią. Inne wykorzystanie ulic niż tylko jako realizujących funkcje transportowe w centrum miasta jest powszechne w miastach. Jest to podstawowe działanie na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej. Nie ma związku z wielkością miasta, ale raczej z klasą ulicy.

"- zachęcaniem do przebywania we wspólnej przestrzeni miejskiej, w towarzystwie innych ludzi i utrzymywanie z nimi więzi

- zapewnianiem odpoczynku, miejsc spotkań, ułatwianiem kontaktów międzyludzkich,"

Spędzanie czasu na ulicach Wołomina ogranicza się do "small talk" z sąsiadem lub znajomym spotkanym przypadkiem. Jak chcesz się spotkać lub utrzymywać więź to wybierzesz park lub plac zabaw a nie ulice.

Jedynymi osobami jakie widzę na co dzień w Wołominie korzystające z uroków ulic w opisanej wyżej formie to osoby w kryzysie alkoholowym.

"- umożliwianiem organizacji wystaw plenerowych, ekspozycji dóbr kultury itp., sprzyjających kształtowaniu tożsamości miasta i jego mieszkańców

Odpowiedź

Wydaje się, że autorka uwagi nie dostrzega, że to właśnie obecne urządzenie centrum Wołomina nie sprzyja rozwojowi społecznych funkcji ulic, które praktycznie zanikły. Rozwiązania proponowane w koncepcji mają przywrócić korzyści wynikające z możliwości wykorzystywania przestrzeni publicznych na inne cele niż transportowe.

- ułatwianiem rozwoju funkcji usługowych zagospodarowania, np. ogródków kawiarniano-restauracyjnych," Żeby robić wystawy i ekspozycje czy ogródki restauracyjne potrzeba jednak trochę więcej miejsca, nie robi się tego na tak wąskich chodnikach, których po prostu fizycznie nie ma możliwości znacznie poszerzyć

Odpowiedź

Autorzy nie proponują rozwoju funkcji usługowych np. ogródków kawiarnianych na chodnikach, bo jest to niemożliwe i niezgodne z przepisami. Proponują takie działania na przekształconych ulicach, np. w obrębie przestrzeni przeznaczonej dla pieszych (ale poza chodnikami).

"- rozwojem zieleni oraz innych elementów np. małej architektury zapewniających pozytywne wrażenia estetyczne i oddziaływania na zmysły użytkowników ulicy". Postawienie kilku donic nie zmieni estetyki. Natomiast dużej zieleni też nie można posadzić ze względu na istniejące sieci uzbrojenia terenu.

Odpowiedź

Autorzy opracowania nie proponują ustawiania kilku donic na ulicach, uwaga sprowadza propozycje przedstawione w opracowaniu do absurdu. Proponuje się poważne potraktowanie centrum miasta i problemu przekształcenia przestrzeni ulic ze zrozumieniem jak ważne dla centrum miasta jest dodanie elementów zieleni – np. drzew i krzewów zasadzonych pomiędzy zatokami postojowymi w ulicy, stworzenie mikro i mini parków, segregujących pasów zieleni, itp.

Zdecydowanie błędne jest -przyrównywanie ulic Wołomina do ulic dużych miast (takich jak wszystkie użyte zdjęcia w materiałach szkoleniowych czy przykładowe rozwiązania w Analizie)

Odpowiedź

Propozycje zawarte w koncepcji odnoszą się do ulic w centrum Wołomina, a nie w dużym mieście. Przykłady przedstawione w materiałach szkoleniowych nie są częścią koncepcji opracowanej dla Wołomina i nie są przykładami wyłącznie z dużych miast.

-założenie że z każdej przestrzeni można zrobić wszystko. Niestety ulice Wołomina (jak zauważono jednak w Analizie) mają zwartą zabudowę miejską oraz mają wąskie pasy drogowe.

Odpowiedź

Uwaga niezrozumiała, nigdzie w koncepcji nie stwierdza się, że w każdej przestrzeni można zrobić wszystko. Natomiast rzeczywiście, ponieważ ulice w centrum miasta mają wąskie pasy drogowe konieczne jest zastosowanie rozwiązań wielofunkcyjnych i ograniczenie przestrzeni dla użytkowników samochodów, oddając ją innym.

Dlaczego Gmina Wołomin próbuje wpływać na ruch drogowy na drogach których nie jest Zarządcą?

Odpowiedź

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p>W koncepcji nie zakłada się, że Gmina Wołomin decyduje o rozwiązaniach w obrębie innych zarządców dróg. Natomiast opracowując koncepcję dla obszaru rewitalizacji należało zaproponować także rozwiązanie dla ulic będących w tym obszarze, a pod innym zarządem drogowym. Umożliwia to podjęcie świadomej dyskusji z mieszkańcami i pomiędzy zarządcami dróg jak zrealizować spójne rozwiązanie dla całego obszaru. W pracach związanych z opracowaniem przedstawionej koncepcji brali udział przedstawiciele powiatu.</p> <p><i>Dlaczego analiza obejmuje też drogi powiatowe - Lipińską , Przejazd i Wileńską, i przewiduje wyniesienia na nich? Gmina nie może naruszać dyscypliny finansów publicznych i ponosić kosztów nie na swoich drogach.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Odpowiedź jw. Jeśli chodzi o rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu to w Polsce są one możliwe do wprowadzenia także na ulicach klasy Z (z uspokojeniem).</p> <p><i>Co więcej Gmina Wołomin nie jest zarządcą ruchu na drogach. Czy Analiza została uzgodniona z Zarządcą Ruchu drogowego. Gdzie w dokumentacji jest opinia w tym temacie lub inny dowód że zostało to przedstawione Inspektorom ruchu drogowego.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Konsultowane opracowanie nie jest projektem organizacji ruchu, a propozycją rozwiązań komunikacyjnych będącą podstawą do dyskusji i dalszych działań. Dlatego w opracowaniu nie ma takiej opinii.</p> | |
| 21 | osoba 14 | <p><i>Zgłaszam uwagi do analizy parkowania na parkingach. Przedstawiono listę parkingów na których parkowane są samochody (pkt. 4.2.1).</i></p> <p><i>Dlaczego wymieniono: parking przy starostwie - dokładnie który? Z mapy wynika, że jest to parking między urzędem miejskim a starostwem. Co z dwoma parkingami od ulicy Prądyńskiego (parking pod starostwem, parking przy sądzie)? Parking przy urzędzie skarbowym - źle oznaczono na mapie. Co więcej jest to parking zamknięty urzędu skarbowego - oznaczony jako "tylko dla interesantów". Na noc jest on zamykany. Nie powinien on być uwzględniony w analizie.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Badanie parkingów przeprowadzono w stosunku do obiektów wyraźnie wskazanych i wymienionych w raporcie – str. 67-70 (tabela i rysunek). Celem analizy nie było opracowanie polityki parkingowej dla Wołomina, ani szczegółowe badanie parkingów wydzielonych, ale ustalenie jaką rolę pełnią w obszarze rewitalizacji i jaka jest proporcja pomiędzy parkowaniem w pasach drogowych i na parkingach wydzielonych. Z tego punktu widzenia zdaniem autorów opracowania badanie było wystarczające.</p> <p><i>Dlaczego po aktualizacji nie wykazano istotnego miejsca gdzie stoi dużo samochodów przy skrzyżowaniu ul. Sienkiewicza i Legionów - który nie ma formalnej funkcji parkingu?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> | 27.11.2025 |

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p>Aktualizację wykonano w oparciu o materiały i informacje przekazane Wykonawcy. nie ujęto w nich parkingu przy ul. Sieniewicza ponieważ jest to parking wyznaczony tymczasowo.</p> <p>Należy również zauważyć, że w dużej mierze parking oznaczony jako "parking przy stacji kolejowej" (po starym Globi) nie ma parametrów parkingu - nie ma wyznaczonych miejsc postojowych i dróg manewrowych.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy przyjmują komentarz do wiadomości, nie wpływa on na wnioski z opracowania, którego przedmiotem nie była szczegółowa analiza tego miejsca.</p> <p>Należy zauważyć, że w analizie przedstawiono ilość planowanych miejsc na ulicach, natomiast, nie przedstawiono ilości planowanych miejsc na parkingach.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Opracowanie nie dotyczyło planowania zmian, przekształceń parkingów wydzielonych w obszarze rewitalizacji. Brak analizy miejsc postojowych na parkingach sugeruje, że ich ilość pozostanie bez zmian. Natomiast na rysunku 7.2 i w opisie przedstawiono, że teren "po Globi", opisany jako parking przy stacji kolejowej (mieszczący 235 samochodów) będzie budynkiem wielofunkcyjnym. Czyli znacznie spadnie ilość miejsc postojowych na tym parkingu. Gdzie zostaną one zagospodarowane? Samochody przeniosą się na miejsca przy ulicach, ponieważ są to osoby korzystające z transportu publicznego. Jeżeli nawet podjęto by decyzję by zrobić tam parking, liczba miejsc nie zostanie zachowana, ze względu na zachowanie parametrów i zachowanie odległości od obiektów sąsiednich.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy nie mają wpływu na przekształcenia terenu po sklepie Globi. Z informacji uzyskanych z gminy można zakładać, że w tym miejscu może powstać obiekt z parkingiem wielopoziomowym. Autorzy opracowania zakładają, że w obszarze rewitalizacji liczba miejsc parkingowych zasadniczo nie zmieni się (ale będzie to wynikać ze szczegółowego projektowania poszczególnych ulic). Niemniej jednak autorzy uważają też, że niezbędne przekształcenia centrum Wołomina i przekształcenia ulic nie mogą być w całości zdominowane założeniem, że muszą być spełnione oczekiwania wszystkich osób chcących zaparkować w centrum miasta.</p> | |
| 22 | osoba 17 | <p>Dzień Dobry. Z przerażeniem obserwuję pomysły Urzędu. Z analizy komunikacyjnej dowiaduje się iż wcześniejsze ustalenia ze stroną firm prowadzących działalność gospodarczą i Urzędem nijak się mają do naszych ustaleń. Zamykanie ulicy Kościelnej(Daszyńskiego-Mickiewicza) w okresie letnim -miała być ona zamykana i udostępniana pieszym w soboty po godzinie 15 i przez całą niedzielę a w pozostałym czasie miała być dostępna dla ruchu kołowego.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Rozwiązania układu drogowego związanego z Placem 3 Maja, w tym ulicy Kościelnej, wynikają z rozwiązań przedstawionych w koncepcji zagospodarowania tego terenu będącej wynikiem konkursu architektonicznego.</p> | 28.11.2025 |

Urząd głosił tezę że nie likwiduje miejsc parkingowych na ulicy Kościelnej (pomiędzy Daszyńskiego a Mickiewicza) tylko je przenosi -gdzie ?Bóg raczy wiedzieć,a po rozmowach z Panem Mikołajem miało być ich dogęszczenie wokół Placu 3 maja.

Odpowiedź

W projektowanych rozwiązaniach zagospodarowania terenu wokół placu wzięto pod uwagę uwagi mieszkańców i przedsiębiorców dotyczące liczby miejsc parkingowych. Biorąc pod uwagę fakt, że koncepcja zakładała likwidację znacznej ich części, projekt zakłada zachowanie większej ich liczby niż pierwotnie zakładano. Należy zwrócić uwagę, że w pobliżu placu już powstały dodatkowe miejsca (ul. Mickiewicza).

Opracowanie analizy natężenia ruchu na podstawie 3 kolejnych dni zakrawa na kpinę .

Odpowiedź

Uwaga jest niezrozumiała lub nie dotyczy konsultowanej koncepcji. Pomiarów nie wykonywano w ciągu 3 kolejnych dni.

Skoro ma być tu deptak to dlaczego analiz nie zrobiono w soboty i niedziele gdzie ruch jest praktycznie zerowy?

Odpowiedź

Odpowiedź jak wcześniej – rozwiązania zakładane dla Placu 3 Maja zostały udostępnione przez gminę i włączone do koncepcji.

Skoro z pomiarów wynika że ulica Kościelna jest najbardziej obleganą ulicą w tym mieście to ci ludzie z jakiego kierunku przybywają i gdzie się rozchodzą ?

Odpowiedź

Odpowiedź jak wcześniej – rozwiązania zakładane dla Placu 3 Maja zostały udostępnione przez gminę i włączone do koncepcji.

Dlaczego nie zrobić deptaka w całym mieście ?idźmy na całość.

Odpowiedź

Wyłączenie ruchu samochodowego w całym mieście nie jest możliwe ze względu na różne funkcje miasta. Natomiast wyłączenie ruchu samochodowego w mniejszym obszarze, np. w ścisłym centrum, centrum dzielnicowym lub na pojedynczej ulicy, jest możliwe i dość często stosowane, zwykle z dużymi korzyściami dla rozwoju handlu i usług. Problem ten jednak nie dotyczy Wołomina, ponieważ koncepcja nie zakłada podejmowania tego typu działań. Sądziłem że po " genialnym" pomysle wybrukowania kamieniami polnymi ulicy Mickiewicza (na marginesie kilkakrotnie już poprawianych bo wychodzą z podłoża) pracownicy urzędu wyczerpali swoje "genialne" pomysły ale nie.

Odpowiedź

Niestety, nie jesteśmy w stanie merytorycznie odnieść się do tej uwagi.

Proponuje pojawić się któregoś dnia i zobaczyć jak autobusy dowożące dzieci do kina Kultura mają problem ze skrętem z Kościelnej w Mickiewicza-wiem mogą zaparkować na obrzeżach miast i zasuwają na piechotę ale wtedy pogrzebicie ostatnie prywatne kino w tym mieście i pojedą do Centrum Handlowego w którym jest kino

Odpowiedź

Kwestia dojazdu do poszczególnych obiektów usytuowanych w strefach z ograniczeniami bądź wyłączeniami ruchu może być rozwiązana, np. poprzez wskazanie sposobu dojazdu i miejsc parkingowych. Dotyczy to także takich obiektów jak kina. Możliwe jest i praktykowane rozwiązanie umożliwiające dojazd np. autobusom, umożliwienie bezpiecznego wysadzenia pasażerów i odstawienia autobusu na zaplanowane miejsce.

Wpadnięto na pomysł ulic jednokierunkowych bo piesi nie mają się gdzie pomieścić-dlaczego nie wpadnięto na poszerzenie ulic bo samochody nie mają się gdzie pomieścić? Proszę o logiczne argumenty co poza chaosem w tym mieście i wypchnięciem klientów do centrum Handlowego da zrobienie ulic jednokierunkowych? Na marginesie nie widziałam Centrum Handlowego które by nie miało parkingu.

Odpowiedź

Tę kwestię wyjaśniano wielokrotnie w raporcie z opracowania oraz podczas konsultacji społecznych. Ulice jednokierunkowe funkcjonują w Wołominie także obecnie. Ich wyznaczenie jest związane z ograniczoną szerokością pasów drogowych i koniecznością ich przeznaczenia także dla innych użytkowników niż tylko użytkownicy samochodów (brak jest miejsca dla pieszych i rowerzystów). Ponadto umożliwia to zorganizowanie parkowania na jezdni w zatokach postojowych, a nie na drogach dla pieszych. Wreszcie umożliwia ograniczenie ruchu samochodowego niezwiązanego z obszarem centrum miasta.

Na pewno nie zwiększy to miejsc parkingowych (ulice jednokierunkowe),spowoduje większy ruch samochodów krążących po ulicach jednokierunkowych,będą one generowały spaliny w większej ilości niż w tej chwili oraz skutecznie odstraszają garstkę dotychczasowych klientów.

Odpowiedź

Odpowiedź jak wyżej. Z punktu widzenia natężenia ruchu odpowiedni układ ulic jednokierunkowych będzie zmniejszał natężenie ruchu tranzytowego w stosunku do obszaru analizy i liczbę przejazdów wewnątrz, zwłaszcza pomiędzy skrajnymi punktami obszaru.

Czy ktoś z pracowników urzędu wpadł na pomysł aby do kawiarni, restauracji, kina, udawać się pieszo czy raczej samochodem?

Odpowiedź

Opracowanie dotyczy ścisłego centrum miasta, swobodnie dostępnego pieszo. Zachęcanie do chodzenia pieszo powinno być także postrzegane jako działanie prozdrowotne. W przypadku punktów gastronomicznych usytuowanych w analizowanej strefie są one swobodnie dostępne pieszo i rowerem i nie trzeba dojeżdżać samochodem. Ale można – rozwiązanie nie wyklucza też dojazdu samochodem.

Wiem, wasi urzędnicy jeżdżą przykładnie rowerami ale przeczą temu ilości samochodów pracowników pod urzędem Miasta.

Odpowiedź

Zasady organizacji ruchu proponowane w koncepcji dotyczyłyby wszystkich korzystających ze strefy, także pracowników urzędów.

Może do mnie klient przyjedzie po telewizor , odkurzacz,suszarkę czy żelazko rowerem i zabierze go pod pachę ?

Odpowiedź

Zasady organizacji ruchu proponowane w koncepcji nie wprowadzają zakazu ruchu samochodowego w obszarze rewitalizacji, a jego uspokojenie (zmniejszenie prędkości, zwiększenie płynności). Dojazdy samochodami do całego obszaru i do poszczególnych obiektów, w tym handlowych, będą zapewnione.

Decydując się na biznes nie wpadł bym że urząd będzie walczył z przedsiębiorcami ograniczając dojazd do ich firm i likwidował miejsca postojowe.

Odpowiedź

Odpowiedź jw. Celem opracowanej koncepcji nie jest walka z przedsiębiorcami, likwidowanie miejsc parkingowych i ograniczanie dojazdu. Celem jest m.in. stworzenie warunków do wielofunkcyjnego wykorzystania publicznych przestrzeni ulic. Dobrym tego przykładem są dodatkowe miejsca parkingowe na ulicy Mickiewicza, tuż przy Placu 3 Maja.

Parking pod urzędem miasta pęka w szwach i nie są to interesanci I NIE MUSZE ROBIĆ ekspertyz ZA DUŻE PIENIĄDZE a zapewniony jest samochodami pracowników. Może żeby przykład szedł z góry zlikwidujemy tam parking a i tak petenci do was trafią?

Odpowiedź

W koncepcji nie zakłada się likwidacji parkingów wydzielonych, w tym obsługujących budynki użyteczności publicznej. Uwagi dot. zachowań transportowych pracowników urzędów nie odnoszą się wprost do koncepcji organizacji ruchu.

Jestem absolutnym przeciwnikiem tak głupich i szkodliwych działań jak ulice jednokierunkowe(już jakiś geniusz zrobił wcześniej Kościelna ,Miła i Moniuszki ulicami jednokierunkowymi)

Odpowiedź

Powtórzenie uwagi dot. ulic jednokierunkowych – odpowiedzi udzielono powyżej.

Jeśli chcecie coś pozytywnego zrobić to proponuje parkometry do 2 H bezpłatnie i to zwiększy rotację miejsc parkingowych oraz wpływy do miasta.

Odpowiedź

| | | | |
|----|----------|---|--|
| | | <p>Jeśli autorowi uwagi chodzi o wprowadzenie parkowania płatnego, to może to być dobre rozwiązanie w celu zmniejszenia zainteresowania dojazdami samochodami do obszaru rewitalizacji, przy czym okres parkowania bezpłatnego do 2 godzin jest zbyt długi i będzie powodował, że strefa płatna nie będzie działać efektywnie.</p> | |
| 23 | osoba 18 | <p>w związku z prezentowanymi planami reorganizacji ruchu w centrum miasta Wołomin, zwracam się z prośbą o szczególne zwrócenie uwagi na dwie kwestie dotyczące ul. Kościelnej.</p> <p>1. Zapewnienie dojazdu do posesji</p> <p>Proszę o potwierdzenie, czy planowane wyłączenie z ruchu wskazanego odcinka ul. Kościelnej zostało odpowiednio zabezpieczone pod kątem dojazdu do posesji dla mieszkańców, w szczególności nieruchomości o numerach 21–21a.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Na żadnym odcinku ulicy w obszarze rewitalizacji nie planuje się wprowadzenia zakazu wjazdu (dojazdu). W niektórych przypadkach oznaczonych jako strefy zamieszkania 20 km/h (kolor zielony na rysunku) możliwe będzie ograniczenie dostępności ulicy dla przyjezdnych. Mieszkańcy oraz pojazdy uprawnione (np. dostawy, służby komunalne) będą mogli z takich odcinków ulic korzystać.</p> <p>2. Planowane wyniesienie odcinka</p> <p>Na jednym z przedstawionych planów znajduje się informacja o planowanym wyniesieniu tego fragmentu ulicy. Z doświadczeń z lat ubiegłych wiadomo, że podczas silnych opadów deszczu dochodziło do zalewania pierwszych kondygnacji budynków. W związku z tym proszę o doprecyzowanie, czy wyniesienie w tej lokalizacji jest konieczne oraz czy istniejące studzienki kanalizacyjne będą w stanie zapewnić skuteczne odprowadzanie wód opadowych i ochronę domów przed zalaniem.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Konsultowane opracowanie jest koncepcją organizacji ruchu w tej części miasta. Rozwiązania projektowe, w tym ewentualne zastosowanie wyniesienia skrzyżowania czy odcinka ulicy, będą rozpatrywane na etapie projektowania ulicy i powinny być przedstawione do konsultacji mieszkańcom. Przypadek, o którym Pani pisze (zalewanie) powinien być wzięty pod uwagę przez projektanta, ponieważ problem tak jak Pani pisze wynikał z niewłaściwego projektu lub wykonania (złe odprowadzenie wody opadowej), bądź z niewłaściwego utrzymania drogi przez jej zarządcę (zatkane studzienki).</p> <p>Dodatkowo:</p> <p>3. Kwestia dostępności miejsc parkingowych w centrum</p> <p>W związku z tym, że planowane zmiany w organizacji ruchu zakładają zmniejszenie liczby dostępnych miejsc parkingowych, proszę o informację, w jaki sposób miasto zamierza zabezpieczyć możliwość parkowania dla mieszkańców centrum. Czy w planach znajduje się budowa większego parkingu poza ścisłym obszarem rewitalizacji, który realnie mógłby przejąć ruch kołowy dla osób przybywających do centrum? Obawiamy się, że sama zmiana</p> | |

| | | | |
|----|----------|---|--|
| | | <p><i>organizacji ruchu nie rozwiąże problemu, a może skutkować sytuacją, w której to mieszkańcy tej okolicy nie będą mieli gdzie pozostawiać swoich samochodów.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Przeprowadzone analizy nie wskazują, że miałyby nastąpić istotne ograniczenie liczby miejsc parkingowych w obszarze rewitalizacji. W skali całości obszaru liczba miejsc parkingowych będzie zbliżona, różnice mogą dotyczyć pojedynczych ulic w zależności od szczegółowego rozwiązania. Na niektórych z nich liczba miejsc może się zmniejszyć, a na innych zwiększyć. Koncepcja nie zakłada natomiast usankcjonowania parkowania niezgodnego z przepisami, np. z wykorzystaniem pasów zieleni czy chodników, a takie sytuacje występują obecnie. Koncepcja nie zakłada budowy dużego parkingu poza obszarem rewitalizacji, a raczej zmianę sposobu korzystania z tego obszaru także przez dojeżdżających (nie wjeżdżanie do strefy, jeśli osoby nie są zainteresowane dojazdem do celów podróży w niej zlokalizowanych, dojeżdżanie rowerem i transportem zbiorowym, dojście pieszo). W koncepcji zakłada się także, że miejsca do parkowania będą zapewniane przede wszystkim mieszkańcom obszaru rewitalizacji.</p> | |
| 24 | osoba 19 | <p>Dzień dobry!</p> <p>Chcielibyśmy formalnie zgłosić jako uwagi do nowej koncepcji organizacji centrum Wołomina treść opracowania pod adresem: https://zmianywolomin.wordpress.com/2025/11/27/krytyka-koncepcji-organizacji-ruchu-w-centrum-wolomina/. Pozdrawiamy,</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Wszystkie uwagi i zastrzeżenia przedstawione w dokumencie znajdującym się pod powyższym linkiem są powtórzeniem uwag zgłoszonych przez poszczególne osoby zgłaszające uwagi do opracowania i na wszystkie te uwagi i zastrzeżenia udzielono odpowiedzi powyżej.</p> | |
| 25 | Osoba 20 | <p><i>Witam , oba przedstawione warianty nowej organizacji ruchu są niekorzystne dla mieszkańców miasta ,którzy muszą dojechać do centrum ,załatwić sprawy ,zrobić zakupy . Już teraz brakuje miejsc w centrum do zaparkowania a obecne plany mają zamiar jeszcze je zabrać co odbije się na firmach lokalnych ,które prowadzą tu działalność . Każda zmiana ,która ogranicza dojazd i powoduje brak możliwości zaparkowania niedaleko powoduje ,że klient rezygnuje i np pojedzie do galerii a lokalne małe biznesy upadają . Proszę uwzględnić lokalnych przedsiębiorców ,którzy głównie prowadzą swoje usługi w centrum miasta .</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Jeśli autorka uwagi ma na myśli dojazdy do obszaru rewitalizacji samochodem, to należy wyjaśnić, że w koncepcji zasadniczo nie zakłada się wprowadzania takich ograniczeń, za wyjątkiem niektórych odcinków ulic oznakowanych jako strefa zamieszkania. W takich przypadkach na etapie projektowania będzie musiało nastąpić przesądzenie czy będą to odcinki zamknięte dla ruchu ogólnego z przeznaczeniem tylko dla mieszkańców i pojazdów uprawnionych, czy będą ogólnodostępne, ale z prędkością dopuszczalną 20 km/h (np. ul. Warszawska południowa).</p> | |

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p>W innych przypadkach ulice będą ogólnodostępne (prędkości 30-40 km/h), może się tylko zmienić sposób dojazdu (kierunki ruchu).</p> <p>Nie zakłada się także znaczącego ograniczenia liczby miejsc do parkowania, a raczej ich uporządkowanie. Jeśli chodzi o dostępność do lokalnych biznesów, to nie będzie ona ograniczana dla dojazdu samochodem, a dodatkowo poprawi się dostępność rowerem i pieszo. Zakłada się także, że jednym z celów jest zachęcenie do chodzenia po centrum miasta pieszo, do spacerowania wewnątrz obszaru, czyli do zwiększenia obecności ludzi (a nie jadących samochodów) w przestrzeniach ulic. Będzie to korzystniejsze rozwiązanie dla prowadzących interesy z punktu widzenia potencjalnego zainteresowania klientów wejściem do obiektów.</p> | |
| 26 | osoba 21 | <p><i>Szanowni Państwo! Z dużym zainteresowaniem przestudiowałem koncepcję zmian w organizacji ruchu w naszym mieście oraz analizę, na podstawie której ta koncepcja powstała. W pełni zgadzam się z wnioskami płynącymi z przeprowadzonej analizy i popieram wprowadzenie proponowanych zmian, zwłaszcza w zakresie uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz ucywilizowania parkowania samochodów. W ostatnich latach da się zauważyć lawinowy wzrost ruchu samochodowego na wołomińskich ulicach i opanowanie przestrzeni miejskiej przez zaparkowane samochody. Chciałbym zauważyć, że samo formalne wprowadzenie ograniczenia prędkości na naszych drogach nic nie da, jeśli nie zmienią się nawyki kierowców (w co wątpię) lub jeśli nie wprowadzimy rozwiązań wymuszających rzeczywiste ograniczenie prędkości przez kierowców. Oprócz wyniesionych skrzyżowań szczególnie zwracam uwagę, na możliwości, jakie daje wymuszone zakrzywienie toru jazdy. Jest to szansa nie tylko na poprawę bezpieczeństwa, ale i estetyki, jeśli uwzględni się w planowaniu obiekty małej architektury lub zieleni. Przy okazji chciałbym nawiązać do podejmowanego już wielokrotnie problemu z organizacją ruchu na ul. Topolowej. Formalne ograniczenie prędkości do 30 km/h nie jest respektowane przez kierowców. Samochody poruszają się naszą ulicą z prędkościami znacznie większymi, co stwarza wysokie ryzyko dla innych uczestników ruchu. Tu również wskazane jest zastosowanie rozwiązań wymuszających dostosowanie prędkości do obowiązującego ograniczenia. Warto rozważyć również lepsze oznakowanie strefy 30 km/h, np. przez znaki poziome.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p><i>Autorzy opracowania dziękują autorowi uwagi za zrozumienie zaproponowanego rozwiązania i poparcie. Kwestia ulicy Topolowej powinna być przedmiotem zainteresowania władz miasta i zarządcy drogi. Autorzy zgadzają się, że osiągnięcie efektu ograniczenia prędkości (a raczej wymuszenia zachowania zgodnie z wprowadzoną zasadą ruchu) powinno być poparte wprowadzeniem rozwiązań technicznych (np. zwężenie pasa ruchu, zakrzywienie toru ruchu).</i></p> | |
| 27 | osoba 22 | <p><i>Szanowni Państwo, jako mieszkaniec Wołomina, biorący udział w konsultacjach społecznych dotyczących proponowanych zmian w organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji centrum miasta, wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec przedstawionej koncepcji w jej obecnym kształcie. Uważam, że projekt jest niekompletny, nieodpowiednio</i></p> | 01.12.2025 |

udokumentowany i nieuwzględniający realnych potrzeb mieszkańców, użytkowników instytucji publicznych oraz lokalnych przedsiębiorców.

Poniżej przedstawiam najważniejsze uwagi:

1. Brak uwzględnienia kluczowych inwestycji infrastrukturalnych

Projekt pomija planowane inwestycje, które w sposób oczywisty wpłyną na docelowy układ komunikacyjny miasta, w szczególności:

- planowane przejście podziemne pod torami kolejowymi w ul. Piłsudskiego,
- planowany trzeci tunel w rejonie ul. Wilsona.

Koncepcja organizacji ruchu, która nie odnosi się do tak istotnych działań, nie może być traktowana jako dokument opisujący stan docelowy i rodzi ryzyko konieczności kosztownych korekt w niedalekiej przyszłości

Odpowiedź

Obszar rewitalizacji, dla którego została przygotowana koncepcja organizacji ruchu jest obszarem zamkniętym, o gęstej zabudowie, w którym nowe rozwiązania drogowe (nowe ulice, znaczne poszerzenie istniejących) nie będą mogły być wprowadzone. Założeniem tej koncepcji jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum. Dlatego planowane inwestycje zewnętrzne nie będą miały wpływu na proponowany układ. Planowane przejście w ulicy Piłsudskiego nie jest jeszcze w żaden sposób zaprojektowane przez PKP, jednak ponieważ będzie to przejście pieszo-rowerowe, będzie ono kompatybilne z zaproponowanymi rozwiązaniami. Jeżeli chodzi o projektowany w przyszłości (przez Starostwo Powiatowe) tunel to nie ma żadnej dokumentacji dotyczącej tej inwestycji, a prezentowana koncepcja była omawiana z przedstawicielami starostwa, którzy na bieżąco konsultują z gminą plany rozwiązań drogowych na terenie gminy.

2. Niewiarygodne i nieaktualne dane o natężeniu ruchu

Jak wynika z informacji, pomiary ruchu stanowiące podstawę projektu wykonano jednego dnia (11 października 2022 r.) w bardzo ograniczonym wymiarze czasowym – łącznie przez ok. cztery godziny.

Odpowiedź

Pomiary ruchu zostały wykonane w 2022 roku, kiedy wykonywano konsultowane opracowanie. Pomiary wykonano w dniu powszednim w godzinach ruchu szczytowego. Były wystarczające z punktu widzenia celu pomiaru, wykonania analizy przepustowości układu drogowego metodą symulacji ruchu, na potrzeby dokumentu planistycznego (konceptyjnego), a nie projektowego.

Tak wąski zakres badań nie może być uznany za reprezentatywny dla skomplikowanej sytuacji komunikacyjnej centrum Wołomina. Dodatkowo dane te są już nieaktualne, pochodzą z okresu tuż po pandemii, kiedy natężenie ruchu i nawyki transportowe były zaburzone. Budowanie wieloletniej koncepcji na tak słabych podstawach budzi poważne wątpliwości co do rzetelności całego projektu.

Odpowiedź

Wyniki pomiarów natężenia ruchu jako narzędzia do skalibrowania modelu symulacyjnego służącego do analizy przepustowości były wystarczające i reprezentatywne. Koncepcja jednak nie opierała się głównie o pomiary natężenia ruchu, nie one były tu decydujące. Ważniejsza była inwentaryzacja poszczególnych ulic identyfikacja sposobu ich wykorzystania (np. podział przestrzeni wykorzystywanej przez poszczególnych użytkowników, warunki ruchu pieszych, warunki ruchu rowerowego, powierzchnie zieleni, parkowanie) i skonfrontowanie uzyskanych wyników z celami zmian w organizacji ruchu w centrum miasta (udostępnienie przestrzeni wszystkim użytkownikom nie tylko samochodów, uporządkowanie parkowania, dodanie zieleni, zapewnienie bezpieczeństwa ruchu).

3. Specyfika centrum – koncentracja instytucji publicznych

W centrum Wołomina znajduje się wyjątkowo duże nagromadzenie instytucji publicznych i usług o znaczeniu ponadlokalnym: Urząd Miejski, Urząd Skarbowy, Starostwo Powiatowe, Sąd Rejonowy, Poczta Polska, biblioteka, liczne przychodnie, banki, PCPR, Wydział Paszportowy, a wkrótce również Ośrodek Pomocy Społecznej.

Taki układ generuje stały, znaczący ruch użytkowników – w tym osób starszych, chorych i z niepełnosprawnościami. Każde ograniczanie dostępności komunikacyjnej tego obszaru musi być oparte na bardzo precyzyjnych analizach, których w przedstawionej koncepcji brakuje.

Odpowiedź

Wołomin nie jest wyjątkowym miastem pod tym względem. W większości miast mamy do czynienia z koncentracją tego typu funkcji i nagromadzeniem generatorów ruchu. To specyfika centrów miast, co nie oznacza, że nie można dokonywać przekształceń ulic i podnoszenia atrakcyjności tego typu obszarów bez zachowania nieograniczonego dostępu dla samochodów. Doświadczenia są raczej odwrotne, tj. w miastach rozumiejących konieczność wdrażania idei zrównoważonej mobilności wprowadza się rozwiązania wpływające na zmiany zachowań postawi i przyzwyczajzeń użytkowników systemu transportowego – namawiania do rezygnacji z samochodu, zachęcenia do chodzenia pieszo, jeżdżenia rowerem.

4. Likwidacja funkcji ulicy Wileńskiej bez realnej alternatywy

Deklarowany zamiar „wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza centrum” przy jednoczesnym ograniczeniu możliwości przejazdu ulicą Wileńską przez całe miasto nie jest poparty wskazaniem konkretnej, alternatywnej trasy o odpowiednich parametrach.

W praktyce może to oznaczać przerzucenie nadmiernego ruchu na mniejsze ulice osiedlowe, pogorszenie płynności ruchu, wzrost hałasu i emisji spalin w tych rejonach oraz obniżenie bezpieczeństwa mieszkańców. Każde dobrze funkcjonujące miasto opiera się na czytelnym układzie głównych arterii – likwidowanie ich funkcji bez realnych zamienników jest rozwiązaniem w najwyższym stopniu ryzykownym.

Odpowiedź

W opracowaniu jest wskazana taka trasa – ciąg ulic Lipińska–Sikorskiego. Jest to ciąg o wyższych parametrach (ulica klasy Z). Wileńska jest klasy L. Układ ulic zaproponowany w koncepcji nie doprowadzi do przeniesienia się ruchu na ulice osiedlowe, a na pewno nie obniży bezpieczeństwa. Działania są dokładnie odwrotne – uspokojenie ruchu. Obecnie na części ulic możliwa jest jazda ze zbyt dużą prędkością jak na centrum miasta (50km/h), a ulice mają niewiele zabezpieczeń przed nadmierną prędkością. Autorzy zwracają także uwagę, że w obszarze rewitalizacji już dzisiaj nie ma arterii, ulice są najniższej klasy tj. Li D, jedynie układ obwodowy tj., Lipińska i Sikorskiego są klasy Z. Rzadko zdarza się, żeby w obszarze ścisłego centrum ulice miały wyższą klasę i miały charakter arterii. Byłoby to raczej sprzeczne z zasadami dobrze funkcjonującego centrum.

5. Nieadekwatne porównania do dużych miast

W prezentacji projektu powoływano się na przykłady dużych miast, gdzie szerokie przestrzenie pomiędzy zabudową pozwalają na rozbudowę rozległych stref pieszo–rowerowych. Układ urbanistyczny Wołomina jest zupełnie inny – zabudowa jest gęstsza, ulice węższe, a marginesy przestrzenne znacznie mniejsze. Zgłaszane podczas spotkań uwagi o nieadekwatności tych porównań nie uzyskały rzetelnej, merytorycznej odpowiedzi.

Odpowiedź

W prezentacji projektu nie ma odwołań do dużych miast, jest mowa prawie wyłącznie o Wołominie. Jeśli podawane są przykłady – np. sposobów urządzenia ulic, to odniesienia są do ulicy klasy Z, L i D. Np. dla sposobu zorganizowania parkowania czy dodania elementów zieleni nie ma znaczenia z jak dużego miasta pochodzi przykład. Jeśli uwaga odnosi się do przykładów woonerfów z Łodzi, to należy stwierdzić, że są to dobre, polskie przykłady przekształceń ulic lokalnych, które mogłyby posłużyć jako doświadczenie realizacyjne dla Wołomina i innych polskich miast. Rozwiązanie nie dotyczyło przekształcenia wielkomiejskiej arterii tylko ulicy lokalnej.

6. Brak lokalnego dostosowania idei „uspokajania ruchu”

Dostrzegalne jest dążenie do spowolnienia ruchu samochodowego oraz zwiększenia udziału ruchu pieszego i rowerowego, co co do zasady jest kierunkiem słusznym. Jednak w przypadku Wołomina wdrażanie takich założeń musi być ściśle powiązane ze specyfiką miasta – w szczególności z jego funkcją administracyjną i usługową w centrum.

Ograniczenie dostępności samochodowej bez zapewnienia rozwiązań alternatywnych (np. odpowiedniej organizacji komunikacji publicznej, parkingów buforowych, realnych objazdów o dobrej przepustowości) może doprowadzić do utrudnień w funkcjonowaniu urzędów, spadku dostępności usług i osłabienia lokalnej gospodarki.

Odpowiedź

W tym, że w centrum Wołomina jest nagromadzenie funkcji administracyjnych nie ma nic szczególnego. Tak zwykle jest w centrach miast, także tych mniejszych. Specyfiką centrum Wołomina jest raczej to, że w niedostatecznym

stopniu jest ono przygotowane do ruchu pieszego, nieprzygotowane do prowadzenia ruchu rowerowego, niezabezpieczone z punktu widzenia bezpiecznego ruchu pojazdów, zastawione parkującymi samochodami, w przestrzeniach pieszych, także niezgodnie z przepisami. Posiada mało zieleni w pasach drogowych ulic, niską jakość chodników i nawierzchni jezdni. Ulice nie pełnią także funkcji społecznych, bo są skoncentrowane na obsłudze ruchu samochodowego.

W uwadze autorka nie dostrzega, że w centrum miasta powinno się bardziej zauważać potrzeby innych użytkowników miasta niż właścicieli samochodów. W uwadze proponuje się prawie wyłącznie rozwiązania przeznaczone dla użytkowników samochodów (parkingi, przepustowości, objazdy). W zaproponowanej koncepcji organizacji ruchu nie wprowadza się ograniczeń w dostępności samochodem celów podróży położonych w obszarze rewitalizacji i dowodów na to, że przyczyni się ona do utrudnień w funkcjonowaniu, spadku dostępności i osłabienia gospodarki.

7. Strefy płatnego parkowania – priorytetyzacja obszarów problemowych

W kontekście planowanego wprowadzenia stref płatnego parkowania zasadne wydaje się, aby ewentualne wdrożenie tych rozwiązań rozpocząć od terenów przyległych do instytucji publicznych, gdzie presja parkingowa jest obecnie największa, a znalezienie miejsca do zaparkowania – najtrudniejsze. Obciążanie opłatami w pierwszej kolejności innych rejonów centrum, przy pozostawieniu największych problemów nierozwiązanych, byłoby działaniem nieracjonalnym z punktu widzenia mieszkańców i użytkowników miasta.

Odpowiedź

Koncepcja organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji nie obejmuje zagadnienia wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Niemniej jednak należy zauważyć, że propozycja zgłoszona w uwadze, aby w pierwszej kolejności wprowadzać opłaty na terenach przyległych do instytucji publicznych, a pozostawienie bez opłat innych rejonów jest ryzykowne. Jeśli strefa płatnego parkowania miałaby być wprowadzana powinna dotyczyć obszaru (strefy) ograniczonego naturalnymi granicami (np. linią kolejową od północy) i innymi naturalnymi granicami (np. ważniejszymi/szerszymi ulicami). W Wołominie będzie to trudne. Wprowadzenie opłat w małym obszarze, na wybranych ulicach, doprowadzi do przesunięcia parkowania poza strefę płatną i silnych zaburzeń w funkcjonowaniu centrum. Znacznie ucierpią korzystający z przyległych ulic, gdzie parkowanie będzie bezpłatne, zwłaszcza mieszkańcy tych ulic. Warto korzystać w tym względzie z doświadczeń miast, które już prowadziły strefy płatne, zwłaszcza Warszawy, pomimo tego, że to duże miasto.

8. Niezależna analiza krytyczna projektu

Istnieje już publicznie dostępna, niezależna analiza krytyczna koncepcji, wskazująca na liczne braki, niespójności oraz ryzyka związane z wdrożeniem projektu w obecnej formie. Zwracam się z prośbą o oficjalne odniesienie się Urzędu Miejskiego do zawartych tam uwag i wniosków oraz o uwzględnienie ich w dalszych pracach nad dokumentem.

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p>Analiza: https://zmianywolomin.wordpress.com/2025/11/27/krytyka-koncepcji-organizacji-ruchu-w-centrum-wolomina/</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Przywołana w opinii analiza zawiera praktycznie wszystkie te same uwagi i zastrzeżenia, które są zgłaszane przez poszczególne osoby zgłaszające uwagi do koncepcji organizacji ruchu. Na wszystkie te uwagi i zastrzeżenia udzielono odpowiedzi powyżej.</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wstrzymanie procedowania koncepcji w obecnym kształcie do czasu: <ul style="list-style-type: none"> • wykonania aktualnych, wielodniowych pomiarów ruchu (dopiero po ukończeniu przebudowy 634), • uwzględnienia w projekcie planowanych inwestycji infrastrukturalnych, • przeprowadzenia rzetelnych analiz wpływu zmian na funkcjonowanie instytucji publicznych, lokalnych przedsiębiorców oraz mieszkańców. 2. Przeprowadzenie poszerzonych konsultacji społecznych z realną możliwością wpływu mieszkańców na ostateczny kształt rozwiązań (w tym spotkania tematyczne, publikację pełnych materiałów analitycznych, scenariuszy wariantowych oraz symulacji ruchu). 3. Zapewnienie, że wszelkie zmiany w organizacji ruchu w centrum Wołomina będą: <ul style="list-style-type: none"> • oparte na aktualnych i wiarygodnych danych, • dostosowane do lokalnych uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych, • równoważące potrzeby kierowców, pieszych, rowerzystów oraz pasażerów komunikacji publicznej, • realizowane etapowo, z możliwością korekt na podstawie rzeczywistych efektów. <p>Uprzejmie proszę o pisemne odniesienie się do powyższych uwag i poinformowanie mieszkańców o dalszym harmonogramie prac nad koncepcją organizacji ruchu w centrum Wołomina.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy opracowania uważają, że pomiary ruchu zostały wykonane prawidłowo, są wystarczające i ich powtórzenie (i to wielodniowe!) byłoby niepotrzebnym kosztem nic nie wnosząc do dyskusji nad organizacją ruchu w centrum miasta. Materiał przedstawiany podczas konsultacji jest materiałem wyjściowym do dalszych prac i dyskusji.</p> | |
| 28 | osoba 23 | <p>W przedmiotowym obszarze wprowadzanie ograniczeń koliduje z interesem mieszkańców i zasady przyjaznych urzędów, sprawnego powiatu. Zostanie ograniczona dostępność do głównych instytucji - Sąd Rejonowy, Starostwo Powiatowe, Urząd Skarbowy, PCPR, Wydział paszportowy. Urzędy te wymagają ułatwień w dostępie dla petentów tych instytucji. Ponadto likwidowane są miejsca parkingowe i ograniczenie płynności ruchu. Proponowane warianty jednokierunkowości i ograniczeń prędkości pogłębią chaos komunikacyjny, spowoduje to wydłużenie czasu dojazdu, ograniczenie manewrowości. Dla przedsiębiorców spowoduje to straty i problemy z zaopatrzeniem. Jako miasto powiatowe Wołomin dysponuje zbyt małą ilością dostępnych miejsc parkingowych. Miasto nie radzi sobie z dzikim</p> | 02.12.2025 |

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p><i>parkowaniem i egzekwowaniem przepisów drogowych nie wspominając o samowoli parkowania w czwartki i soboty przy targowiskach. Zabierane są miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych, gdzie na każdych dziesięć miejsc parkingowych powinno być jedno uprzywilejowane. Społeczeństwo się starzeje i potrzebuje ułatwień a ten projekt jest antyspołeczny i szkodliwy dla mieszkańców powiatu</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Koncepcja organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji nie przewiduje ograniczenia dostępności dojazdu samochodem do instytucji publicznych zlokalizowanych w centrum Wołomina. Zakłada natomiast dodatkowe ułatwienia w dostępie do tych instytucji dla pieszych i osób korzystających z rowerów.</p> <p>Koncepcja organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji nie przewiduje pogorszenia płynności ruchu, wręcz odwrotnie zwiększenie płynności ruchu m.in. poprzez uproszczenie skrzyżowań i zwiększenie widoczności.</p> <p>Koncepcja organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji zakłada porządkowanie parkowania, na niektórych odcinkach ulic może to oznaczać zmniejszenie liczby miejsc postojowych, a na innych zwiększenie, łącznie bilans miejsc do parkowania przed i po wdrożeniu koncepcji jest dość zbliżony, ale będzie uzależniony od konkretnych rozwiązań projektowych. Wprowadzenie ograniczeń prędkości do 20-30 km/h tj. obniżenie w przypadku części ulic prędkości dopuszczalnej z 50 km/h jest działaniem poprawiającym bezpieczeństwo ruchu i nie wpłynie istotnie na prędkości i czasy dojazdu – w centrum miasta już dzisiaj nie jeździ się szybko. Przedsiębiorcy nie odczuwają pogorszenia warunków dostaw – wszystkie obiekty będą dostępne tak jak obecnie. Problem dzikiego parkowania, niezgodnego z przepisami występuje w Wołominie, został szczegółowo opisany w opracowaniu i powinien być adresowany do służb i instytucji odpowiedzialnych za porządek w mieście. Bardzo szkoda, że autor uwagi w sposób krzywdzący dokonuje oceny pod kątem rozwiązań proponowanych dla osób o szczególnych potrzebach. Tym bardziej, że proponowana w koncepcji przebudowa ulic, zmiana podziału funkcji ulic z przesunięciem parkujących samochodów z przestrzeni pieszych na jezdnię, porządkowanie parkowania (w zatokach), poszerzanie chodników, przesunięcie rowerystów na jezdnię, remonty chodników, dodawanie przejść dla pieszych (wyniesionych), itd. to wszystko działania poprawiające warunki korzystania z centrum miasta przez tego typu osoby, warunki, które dzisiaj są niedostatecznie spełnione.</p> | |
| 29 | osoba 24 | <p><i>Szanowni Państwo, Absolutnie nie zgadzam się z koncepcją ulicy jednokierunkowej na ul. Wileńskiej niezależnie od przedstawionego wariantu. Na tym odcinku mamy już 2 ulice jednokierunkowe min. Kościelna, Moniuszki , czy to nie jest wystarczające dla rowerzystów, którzy z ulic korzystają tylko w okresie letnim. Przecież to absurd. Na początek niech zostanie oddane skrzyżowanie na Szosie Jadowskiej i pozostałe rozgrzebane inwestycje.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Ulica Wileńska nie jest planowana jako ulica w całości jednokierunkowa. W wariantcie B (dostosowanym do projektu starostwa) odcinków jednokierunkowych jest mniej niż obecnie. W koncepcji organizacji ruchu przyjęto, że na wszystkich ulicach w obszarze rewitalizacji powinny być zapewnione rozwiązania dla ruchu rowerowego.</p> | 03.12.2025 |

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p>Korzystający z rowerów mają prawo korzystać bezpiecznie z każdej z ulic nie w mniejszym stopniu niż posiadacze samochodów. Nie jest prawdą, że rowerzyści korzystają z ulic tylko w okresie letnim, korzystają przez cały rok, z różną intensywnością zależną od pogody, ale także w zależności od tego czy centrum miasta jest czy nie jest przystosowane do ruchu rowerowego. Centrum Wołomina bardzo słabo zachęca do korzystania z rowerów i to powinno ulec zmianie.</p> | |
| 30 | osoba 17 | <p><i>Dzień Dobry. W związku z "konsultacjami "społecznymi:</i></p> <p><i>1. Planowany proces inwestycyjny-mapka pokazana na wczorajszym spotkaniu, nie uwzględnia kolorem zmiany kierunku jazdy -Daszyńskiego -Przyjacielska-moim zdaniem zmiana ta jest szkodliwa.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Mapka pokazująca proces inwestycyjny została opracowana uwzględniając projekt zagospodarowania Placu 3 Maja.</p> <p><i>2.Plan B zakłada odwrócenie kierunku na odcinku Daszyńskiego -Przyjacielska-moim zdaniem obecny kierunek-Przyjacielska -Daszyńskiego jest jak najbardziej poprawny.</i></p> <p><i>Uzasadnienie -osoba jadąca ulicą Moniuszki chcąc dojechać do ulicy Kościelnej 38(Przychodnia Lekarska) lub Daszyńskiego 7 musi dojechać do dwukierunkowej ulicy Sikorskiego i skręcić w lewo ,dojechać do ulicy Broniewskiego,trochę pokluczyć i dopiero wtedy będzie u celu.</i></p> <p><i>Osoby wyjeżdżające z przychodni też będą generowały korki próbując włączyć się do ruchu na ulicy Sikorskiego.</i></p> <p><i>Pomijając techniczną trudność włączenia się do ulicy Sikorskiego,która ma odciążyc i ograniczyć ruch w Centrum,spowoduje to generowanie większej emisji spalin i niepotrzebne krążenie pojazdów.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Rozwiązanie takie zostało wprowadzone, żeby ograniczyć możliwość przejeżdżania przez Plac 3 Maja, jeśli nie jest on celem podróży. Zwracamy także uwagę, że z ul. Moniuszki na Kościelną jest bardzo blisko na piechotę. Przychodnia będzie dostępna samochodem (jeśli trzeba będzie dojechać), a ruch generowany przez przychodnie zwykle nie doprowadza do powstawania korków (ma zbyt małą intensywność).</p> <p><i>3.Zrobienie ulic -Kościelnej(Daszyńskiego- Sikorskiego) i Moniuszki (Daszyńskiego -Sikorskiego) jednokierunkowymi w tym kierunku nie spowoduje płynności gdyż kierowcy wyjeżdżający/chcący się włączyć do ruchu na Sikorskiego będą generowali korki gdyż ulica Sikorskiego stanie się ruchliwsza(ma odciążyc wjazd do Centrum) i jest dwukierunkowa.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Tak, ulica Sikorskiego stanie się ulicą ruchliwszą i w organizacji ruchu trzeba będzie przewidywać zadbanie o jej sprawność, przepływ ruchu i przepustowość. Należy zaznaczyć, że ulica Moniuszki już jest de facto ulicą jednokierunkową ze względu na parkujące wzdłuż chodnika samochody.</p> <p>Zachowanie obecnego kierunku Kościelnej (Kierunek- Sikorskiego-Daszyńskiego) oraz Moniuszki (Kierunek Sikorskiego -Daszyńskiego) nie spowoduje chaosu komunikacyjnego.</p> | 03.12.2025 |

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p><u>Odpowiedź</u> Zagadnienie rozwiązania ul. Kościelnej i kierunków ruchu jest powiązane z organizacją Placu 3 Maja .</p> | |
| 31 | osoba 13 | <p><i>Gdzie w Analizie jest wymagane w zamówieniu</i> "- analiza i <u>określenie potrzeb</u> ruchu pieszego , rowerowego i komunikacji zbiorowej oraz propozycje rozwiązań celu polepszenia istniejącego stanu"</p> <p><u>Odpowiedź</u> Zagadnienia dotyczące ruchu pieszego, rowerowego i komunikacji zbiorowej są omawiane w całym opracowaniu (w tekście raportu). W szczególności w rozdziałach 3.2, 3.3, 3.4, 10.5, 10.6,10.7, 11,12. <i>Dlaczego poza podaniem jaki procent pojazdów na badanych skrzyżowaniach to rowery, brak jest badania natężeń miarodajnych ruchu pieszych i rowerów?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Nie badano natężeń miarodajnych ruchu pieszych i rowerów, bo jest to niemożliwe. Natężenia miarodajne są to natężenia dla ustalonego roku prognozy. W opracowaniu podano podział modalny opracowany na podstawie badań, ponieważ pokazuje on sposób wykorzystania ulic w miejscach, gdzie wykonano badania (pomiar w stanie istniejącym). Prowadzenie szerszej zakrojonych pomiarów ruchu pieszego i rowerowego nie było objęte zamówieniem, ale też nie miało większego znaczenia dla wniosków z opracowania – wobec nieprzystosowania ulic w centrum miasta do ruchu pieszego i rowerowego (przede wszystkim jako efektu zawłaszczenia przez samochody) ruch ten jest niewielki i wymaga to zmiany. <i>Dlaczego w potrzebach parkingowych brak jest analizy parkingów, po wprowadzeniu rozwiązań</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Uwaga niejasna. Jeśli chodzi o pasy drogowe ulic, w opracowaniu wykonano analizę i to wariantową odnoszącą się do parkowania po wprowadzeniu zmian w organizacji ruchu. Analizy w odniesieniu do parkingów wydzielonych w większości prywatnych nie prowadzono, bo nie było to celem pracy. <i>(zwłaszcza że parking po Globi przestanie istnieć - jeśli planuje się budowę parkingu - na czas budowy też tych miejsc nie będzie)</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Kwestia parkingu po Globi jest przedstawiona na str. 97. W tym informacja o planowanym parkingu. <i>- Nie przedstawiono co się stanie z pętlą autobusową przy Żelaznej po jej "przebicciu"</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Szczegółowe rozwiązania związane z budową łącznika – przedłużeniem ul. Żelaznej – będą następowały na etapie projektowym, w tym także jeśli chodzi o pętlę autobusową co do decyzji czy ma pozostać, w jakim rozmiarze, w jakim miejscu, czy też nastąpią zmiany w sposobie prowadzenia komunikacji autobusowej i np. zastosowane rozwiązania nie wymagające pętli.</p> | 04.12.2025 |

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p>Zgodnie z regulaminem z Uchwały nr XLIX-35/2018 Rady Miejskiej w Wołominie z dnia 7 marca 2018 r. w sprawie trybu i zasad przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami Gminy Wołomin, Rozdział 1, paragraf 3 pkt 4 – „każdemu, kto zgłosi opinię, należy się merytoryczna odpowiedź w rozsądnym terminie”, proszę o przesłanie odpowiedzi pocztą elektroniczną na adres: u.sz.durka@tlen.pl</p> <p>Jeżeli chodzi o Regulamin konsultacji społecznych obowiązujący w gminie Wołomin to zgodnie z cytowanym przez Panią paragrafem dotyczącym prowadzenia konsultacji w oparciu o siedem zasad konsultacji to (podajemy całe zdanie): „każdemu, kto zgłosi opinię, należy się merytoryczna odpowiedź w rozsądnym terminie, co nie wyklucza odpowiedzi zbiorczych” czyli również w formie niniejszego raportu z konsultacji.</p> | |
| 32 | osoba 25 | <p>Dzień dobry,Chciałem skorzystać z możliwości przedstawienia swojej opinii na temat proponowanych zmian w zakresie koncepcji organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji Wołomina.Nie zgadzam się z tym że są to dobre zmiany dla miasta (w każdej z przedstawionych koncepcji), które mogłyby przynieść realną korzyść, a wręcz przeciwnie spowodują duże utrudnienia w codziennym życiu mieszkańców.Na przedmiotowym obszarze, znajdują się m.in. przedszkola, szkoły,przychodnie, urzędy oraz inne instytucje, do których w obecnej chwili w godzinach szczytu i tak już bardzo ciężko jest dotrzeć mieszkańcom za pomocą swoich aut, a wprowadzenie zmian, w szczególności tylu ulic jednokierunkowych spowoduje dodatkowe olbrzymie utrudnienia w ruchu.Uważam że większość ulic z proponowanych koncepcji powinna zostać ulicami dwukierunkowymi, a w szczególności ulica Wileńska w takim zakresie, którym obecnie jest.</p> <p>Zgodnie z powyższym wyrażam sprzeciw wobec proponowanych zmian w organizacji ruchu.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Już obecnie duża część ulic w obszarze rewitalizacji jest jednokierunkowa. Rozszerzenie tej idei jest związane z tym że układ ulic ma charakter rusztu (umożliwia zatem takie rozwiązanie), a dzięki temu zostanie znacznie ograniczony ruch tranzytowy przez ścisłe centrum miasta. Dodatkowo na ulicy jednokierunkowej będzie możliwe uporządkowanie parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. Dotyczy to także ul. Wileńskiej. Zwracamy uwagę, że rozszerzenie zakresu ulic jednokierunkowych nie uniemożliwi dojazdów samochodami do obiektów położonych w obszarze rewitalizacji, także tych wymienionych w uwadze.</p> | 05.12.2025 |
| 33 | osoba 26 | <p>Szanowni Państwo, Jako mieszkanka miasta, aktywny uczestnik ruchu w mieście, uważam, że proponowana reorganizacja ruchu w centrum Wołomina jest pomysłem złym, szkodliwym i przygotowanym bez poszanowania dla osób, które z tej przestrzeni korzystają na co dzień.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Propozycja organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji została przygotowana z szacunkiem dla osób, które z tej przestrzeni korzystają w różny sposób: jeżdżą samochodem, korzystają z komunikacji miejskiej, jeżdżą rowerem i chodzą pieszo.</p> | 05.12.2025 |

Projekt opiera się na wcześniejszym planie inwestycyjnym tworzonym bez konsultacji, a obecna analiza jedynie powieliła te założenia, zamiast sprawdzić, czy odpowiadają one rzeczywistym potrzebom miasta.

Odpowiedź

Koncepcja nie opiera się na żadnym „planie inwestycyjnym” a jedynie przy aktualizacji została uzupełniona o trwający lub zakończony proces projektowy, w który zaangażowani byli mieszkańcy poszczególnych ulic.

Masowe wprowadzanie jednokierunkowych ulic i deptaków nie ma poparcia w danych, a jedynie utrudni codzienny dojazd do szkół, przedszkoli, urzędów i usług - a właśnie te miejsca są sercem codzienności mieszkańców.

Odpowiedź

W opracowanej koncepcji nie ma masowego wprowadzania ulic jednokierunkowych. Już obecnie duża część ulic w obszarze rewitalizacji jest jednokierunkowa. Rozszerzenie tej idei jest związane z tym, że układ ulic ma charakter rusztu (umożliwia zatem takie rozwiązanie), a w ten sposób znacznie zostanie ograniczony ruch tranzytowy przez ścisłe centrum miasta. Dodatkowo na ulicy jednokierunkowej będzie możliwe uporządkowanie parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. Zwracamy uwagę, że rozszerzenie zakresu ulic jednokierunkowych nie uniemożliwi dojazdów samochodami do obiektów położonych w obszarze rewitalizacji, także tych wymienionych w uwadze.

Kierunek „miasta dla rowerów” uważam za nietrafiony w przypadku Wołomina, gdzie ruch rowerowy nie jest dominujący, a mieszkańcy nie mają realnych alternatyw transportowych przy konieczności szybkiego przemieszczania się, więc samochód pozostaje koniecznością. Piszę to jako mama trójki dzieci, która codziennie ogarnia logistycznie dowożenie dzieci na różne zajęcia.

Odpowiedź

W opracowanej koncepcji nie proponuje się wprowadzania w Wołominie idei miasta dla rowerów, choć Wołomin ma taką skalę i ukształtowanie, że byłoby to możliwe. Współczesne miasto, zwłaszcza jego centrum, powinno być przystosowane do pełnej obsługi ruchu rowerowego, zwłaszcza w centrum. Obecnie w Wołominie tak nie jest, stąd też zainteresowanie korzystaniem z rowerów jest małe – występuje zjawisko stłumionego popytu. Wprowadzenie rozwiązań dla ruchu rowerowego w połączeniu z odległościami podróży samochodowych wewnątrz miasta doprowadziłoby do sytuacji, w której przejazd rowerem (od drzwi do drzwi) byłby krótszy/szybszy niż samochodem. Osoby posiadające większą liczbę dzieci będą mogły nadal korzystać z samochodów – koncepcja nie ogranicza takiej możliwości. Ale będą mogły też bezpiecznie korzystać wspólnie z dziećmi z rowerów.

Projekt zmniejsza liczbę realnych miejsc parkingowych i w żaden sposób nie rekompensuje tego mieszkańcom. Pomija też przedsiębiorców, osoby starsze i osoby z ograniczeniami mobilności, które najbardziej odczują skutki zmian.

Odpowiedź

W opracowanej koncepcji nie zakłada się istotnego zmniejszenia liczby miejsc parkingowych. Zakłada się zabranie samochodów z przestrzeni dla pieszych i eliminację parkowania niezgodnego z przepisami. Parkowanie powinno być

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p>zorganizowane w zatokach (szczegółowe rozwiązania w ramach projektów poszczególnych ulic, z rekomendacjami co do rozwiązań zapisanymi w konsultowanym opracowaniu) i na wydzielonych parkingach. Rozwiązanie to w żaden sposób nie pomija przedsiębiorców. Mylnie jest założenie jakoby mieli najbardziej odczuć zmiany – jeśli autorka ma na myśli usługi i handel w centrum miasta, to dostęp do obiektów poprawi się (będzie możliwy nie tylko samochodem), a celem jest także zwiększenie obecności ludzi w przestrzeni ulic – potencjalnych klientów.</p> <p><i>W mojej opinii plan ten należy odrzucić i stworzyć nową koncepcję, tym razem w dialogu z mieszkańcami i opartą na rzetelnych danych oraz na analizie wszystkich dróg w mieście, również tych obwodowych.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy nie zgadzają się z powyższą opinią. Opracowanie zostało wykonane zgodnie ze sztuką inżynierską i opiera się o rzetelne dane, pozyskane z zasobów Gminy Wołomin oraz własnych badań, pomiarów i inwentaryzacji przeprowadzonych w obszarze rewitalizacji.</p> | |
| 34 | osoba 27 | <p><i>Szanowni Państwo, jestem mieszkańcem z ulicy Prądyńskiego, terenu objętego rewitalizacją. Nie zgadzam się na cały projekt rewitalizacji. Byłem na spotkaniu konsultacyjnym 2.12.25. Wszystko zostało tam wyjaśnione.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>W zgłoszonej uwadze/stanowisku nie oczekuje się odniesienia ze strony autorów – wyjaśnienie otrzymano na spotkaniu konsultacyjnym.</p> | 05.12.2025 |
| 35 | osoba 28 | <p><i>Dzień dobry, Jestem bardzo zaskoczona planami Urzędu Miasta zmiany organizacji ruchu oraz całościowej przebudowy centrum Wołomina. Zaproponowane zmiany są spowodują ogromny wpływ na funkcjonowanie całego centrum miasta.</i></p> <p><i>1.nie wyrażam zgody na wycięcie dużych drzew na ulicy Prądyńskiego oraz Powstańców. Wszystkie drzewa mają bardzo korzystny wpływ na temperaturę w ich otoczeniu zwłaszcza latem powodują obniżenie temperatury w ich otoczeniu. Nasadzenie nowych drzew nie daje takiego efektu, bo są po prostu małe. Obserwując wszystkie przeprowadzane dotychczasowe remonty zawsze zaczynają się od wycięcia istniejących drzew np. ul. 1 maja, legionów i inne. Mieszkając w Wołominie wiele lat widzę jak znikają piękne stare drzewa, a miasto staje się betonową pustynią.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy koncepcji, podobnie jak autorka uwagi, są przeciwnikami wycinania drzew, wszystkich nie tylko dużych. W koncepcji nie założono wycięcia ani jednego drzewa. Wręcz przeciwnie, w wielu miejscach opisu wskazuje się na konieczność wzbogacenie ulic o zieleń, w tym drzewa. Temu mają m.in. służyć zaproponowane przekształcenia.</p> <p><i>2.Zmiana ruchu na jednokierunkową powoduje, że jadąc samochodem więcej czasu zajmuję przejazd, a jego wynikiem jest więcej spalin. Zmiany powinny brać pod uwagę ilość przejeżdżających samochodów skierowanie całego ruchu na ul Lipińską od przejazdu kolejowego zwiększy jeszcze bardziej korki.</i></p> | 07.12.2025 |

Odpowiedź

W opracowanej koncepcji zwiększenie w stosunku do obecnej sytuacji liczby ulic jednokierunkowych ma na celu zmniejszenie ruchu nie związanego z obszarem rewitalizacji – ruchu tranzytowego i poruszania się pomiędzy skrajnymi punktami obszaru. Uproszczą się skrzyżowania. To wszystko nie spowoduje zwiększenia się ruchu, ale będzie możliwe jego upłynnienie. Stworzone zostaną także warunki dla zamiany podróży samochodowych na rowerowe. Odzyskana część jezdni będzie mogła być zamieniona na zatoki parkingowe, zieleń (w tym drzewa) i trasy dla rowerów. Cały ruch nie zostanie skierowany na ulicę Lipińską – będzie z niej korzystać ruch dojazdowy do obszaru i ruch przejeżdżających tranzytem.

3. Proponowane zmiany nie biorą pod uwagę istnienia w centrum miasta głównych urzędów miasta, powiatu, sądu, urzędu skarbowego oraz innych co powoduje że w ten rejon przyjeżdżają mieszkańcy z całego powiatu aby załatwić tutaj swoje sprawy. Już obecnie ok 95% miejsc parkingowych zajmują pracownicy tych urzędów.

Odpowiedź

Proponowane zmiany biorą pod uwagę obecność w centrum wszystkich celów podróży w tym urzędów. Zwiększona atrakcyjność centrum jest typowa/charakterystyczna dla tego typu obszarów i można tego typu obiekty obsługiwać eliminując z obszaru ruch nimi niezainteresowany – ruch tranzytowy. Można będzie do tego typu obiektów dojechać różnymi środkami transportu (nie tylko samochodem) i będzie można zaparkować na parkingach wydzielonych lub w zatokach postojowych w pasach drogowych ulic.

4. W trakcie spotkania w dniu 02 grudnia 2025r. dowiedziałam się, że już jest projekt przebudowy ul. Prądyńskiego i Powstańców. Podobno były konsultacje z mieszkańcami. Niestety o żadnych konsultacjach nic niw wiedziałam. Urząd może bardzo łatwo poinformować mieszkańców SMS. Tak jest informuje o terminie zapłaty za wywóz śmieci.

Odpowiedź

Proces projektowy dotyczący ul. Prądyńskiego nie został jeszcze rozpoczęty, środki na dokumentację zostały wprowadzone do budżetu na 2026 rok. Natomiast projekt ul. Powstańców był konsultowany.

5. Budowanie ścieżki rowerowej w obie strony jest zbyteczne, bo ruch rowerowy w tej okolicy jest mały.

Odpowiedź

W opracowaniu w niewielkim stopniu proponuje się budowanie dróg dla rowerów W zasadzie wydzielona infrastruktura powstałaby w tych miejscach, gdzie wynika to z już przygotowywanych projektów przed jednostki miejskie. W opracowaniu zasadniczo proponuje się pozostawienie ruchu rowerowego na jezdniach. Co do znikomego ruchu rowerowego – zdaniem autorów wynika to między innymi z braku możliwości korzystania w Wołominie ze spójnej sieci tras dla rowerów, dających możliwość dojazdu do większości celów podróży,

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p>z poczucia braku bezpieczeństwa ruchu i braku komfortu. Są to wieloletnie zaległości, przekładające się na postawy i zachowania użytkowników systemu transportowego, także w centrum miasta.</p> <p><i>6. Obecnie powinno się dokonać więcej nasadzeń drzew np. w pasie zieleni między chodnikiem, a parkingiem przed Sądem.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>To słuszny kierunek i takie rozwiązania zaproponowano w opracowaniu – zwiększenie powierzchni zieleni po uporządkowaniu organizacji ruchu na poszczególnych ulicach (tam gdzie zgodnie z przepisami prawa, własnościami i warunkami technicznymi zieleni jest możliwa).</p> | |
| 36 | osoba 29 | <p><i>Dzień dobry,</i></p> <p><i>Poniżej przesyłam moje uwagi do zaproponowanych koncepcji z podziałem na warianty.</i></p> <p>Wariant A</p> <p><i>Zabranie możliwości objazdu Placu 3 Maja dookoła jak dotychczas – obecny ruch kołowy sprawdza się w przypadku dojazdu do placu z każdej strony i poszukiwania miejsca parkingowego.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Zmiana organizacji na Placu 3 Maja wynika z założeń do przekształcenia placu, zmiany jego charakteru, w tym ograniczenia ruchu samochodowego. Cyrkulowanie wokół placu nie sprzyja osiągnięciu takiego celu. Niezależnie sposób rozwiązania rejonu Placu 3 Maja wynika z innego opracowania.</p> <p><i>Odwrócenie kierunku jazdy ulicy kościelnej pomiędzy ulicami Sikorskiego i Daszyńskiego – ten odcinek zapewnia ulicy wygodny dojazd ludziom z okolic osiedla niepodległości i okolic. Dodatkowo nie ma dodatkowego kierunku ruchu na który trzeba uważać przy wyjeździe z Kościelnej w Sikorskiego (spory ruch)</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p><u>Odpowiedź jw.</u></p> <p><i>Robienie ulic Mickiewicza i Daszyńskiego jednokierunkowymi na całej długości - Te ulice łączą Lipińską i Wileńską co zapewnia przejazd pomiędzy nimi i wygodny rozjazd w ulice do nich prostopadłe, o ile pozostaną dwukierunkowym (wyjątek to plac 3 Maja).</i></p> <p><i>W propozycji na odcinku placu 3 maja kierunek ulicy Mickiewicza jest odwrócony w stosunku do całego biegu .</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Wprowadzenie takiego rozwiązania na ulicach Mickiewicza i Daszyńskiego wynika z podstawowego założenia, na którym opiera się zaproponowana koncepcja – siatka ulic jednokierunkowych. Już obecnie duża część ulic w obszarze rewitalizacji jest jednokierunkowa. Rozszerzenie tej idei jest związane z tym, że układ ulic ma charakter rusztu (umożliwia zatem takie rozwiązanie), a w ten sposób zostanie znacznie ograniczony ruch tranzytowy przez ścisłe centrum miasta. Dodatkowo na ulicy jednokierunkowej będzie możliwe uporządkowanie parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. Zwracamy uwagę, że rozszerzenie zakresu ulic</p> | 07.12.2025 |

jednokierunkowych nie uniemożliwi dojazdów samochodami do obiektów położonych w obszarze rewitalizacji. Ulice Mickiewicza i Daszyńskiego będą uczestniczyć w zapewnieniu dojazdów do celów podróży znajdujących się wewnątrz obszaru rewitalizacji, w wyjazdach z tego obszaru oraz będą wyposażone w zatoki postojowe. Kierunki ruchu, wynikają z rozwiązań przyjętych dla Placu 3 Maja, ulicy Kościelnej, konieczności zapewnienia dojazdów do obiektów oraz ograniczenia (wyeliminowania) przejazdów tranzytowych i długich w poprzek obszaru.

Robienie ulicy Prądyńskiego jednokierunkową jest bez sensu znajdują się przy niej przychodnia , apteka, parking sądu i starostwo – lepszym pomysłem jest rozbudowa parkingu (w górę lub w dół) przy urzędach żeby samochody nie blokowały ulicy

Odpowiedź

Odpowiedź dotycząca kierunkowości ruchu jw. Dodatkowo ul. Prądyńskiego jest objęta procesem planistyczno-projektowym prowadzonym przez jednostki miejskie, postępującym niezależnie od konsultowanego opracowania. Jeżeli chodzi o rozbudowę parkingu to taka opcja jest brana pod uwagę (taki pomysł przedstawiono zarządcom terenu).

Zmiana kierunku ruchu ulicy wileńskiej pomiędzy rondami na ulicach przejazd i ogrodowa – zablokowany wyjazd do przejazdu kolejowego z centrum miasta

Odpowiedź

W wariancie A układ kierunków ruchu na ul. Wileńskiej wprowadzono z zamiarem przerwania ciągłości tej ulicy i uniemożliwienia przejazdów w poprzek obszaru rewitalizacji. Między innymi dlatego, że jest to ulica niskiej klasy – lokalna. Wyjazd nie jest zablokowany można go wykonać ul. Ogrodową i Legionów.

Zmiana ulicy wileńskiej na jednokierunkową pomiędzy rondem przy Kauflandzie a ulicą Legionów. Legionów zostaje dwukierunkowa i zostanie zablokowany wygodny dojazd z centrum do Kauflandu oraz w kierunku osiedla Niepodległości i dalej

Odpowiedź

Odpowiedź jw. Jeśli chodzi o powód wprowadzenia w wariancie A układu kierunków ruchu na ul. Wileńskiej, to wprowadzono go z zamiarem przerwania ciągłości tej ulicy i uniemożliwienia przejazdów w poprzek obszaru rewitalizacji. Dojazd do Kauflandu będzie możliwy ul. Wileńską i np. z wykorzystaniem ul. Żelaznej.

Robienie odcinka ulicy Kościelnej dwukierunkową wzdłuż placu 3 Maja. O wiele lepiej zostawić plac 3 Maja z ruchem okrężnym jak dotychczas.

Odpowiedź

Organizacja ruchu wokół Placu 3 Maja jest objęta innym opracowaniem.

Między ulicami pętli autobusowej przy dworcu PKP a Warszawska pld. Nie ma połączenia jezdni dla samochodów jak sugeruje plan

Odpowiedź

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Obecnie nie ma tego połączenia, jest ono przewidziane w SUIKZP oraz „Miejscowym planie rewitalizacji obszaru położonego w rejonie ul. Warszawskiej w Wołominie”. Autorzy opracowania wiedzą o zapisach dotyczących ograniczenia jego dostępności zawartych w tym dokumencie. Razem z proponowanym rozwiązaniem dla tego odcinka dodane jest w tekście opracowania wyjaśnienie. Poniżej tekst skopiowany z opracowania:</p> <p>„Rekomendacje odbiegają od rozwiązań zakładanych w „Miejscowym planie rewitalizacji obszaru położonego w rejonie ul. Warszawskiej w Wołominie”. Niezgodność dotyczy przyjętych w rekomendacji założeń obsługi rejonu dworca od strony ul. Warszawskiej lub Ogrodowej (w zależności od kierunku ruchu) poprzez nowy łącznik do ul. Żelaznej. Rekomendacja zakłada, że będzie on dwukierunkowy i ogólnodostępny, natomiast miejscowy plan rewitalizacji ustala na tym łączniku jeden kierunek ruchu od ul. Legionów do ul. Ogrodowej oraz dopuszcza ograniczenie dostępności tego odcinka dla autobusów, taksówek, służb ratowniczych itp.”</p> <p>Ostateczna decyzja zostanie podjęta na etapie projektu przebudowy tego obszaru.</p> <p><u>Elementy uspokojenia i organizacji ruchu</u></p> <p><i>Obecnie na skrzyżowaniu ulic Legionów i Wileńskiej są światła z licznikiem sekund do zmiany światła. W tym miejscu ruch jest spokojny i uporządkowany. Nie ma sensu robić tam pinezki/mini ronda/poduszki bo nie ma tam na to miejsca, zwłaszcza że trakty piesze są i tak wąskie w tym miejscu.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Jeśli na skrzyżowaniu ulic lokalnych jest skrzyżowanie, które wymaga sygnalizacji to oznacza, że natężenie ruchu jest duże i nietypowe dla tego typu ulic. Celem zmian jest doprowadzenie do zmniejszenia natężenia ruchu i rezygnacji z sygnalizacji. W strefach prędkości 30 km/h nie powinny funkcjonować skrzyżowania z sygnalizacją. Kiedy w opracowaniu mówi się o uspokojeniu ruchu ma się na myśli wprowadzenie rozwiązań technicznych/inżynierskich i środków organizacji ruchu zapewniających bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ulicy. Ponadto w konsultowanej koncepcji zaproponowano bardziej istotną zmianę – wytworzenie korytarza z silnym ograniczeniem ruchu samochodowego i udostępnieniem go pieszym: Warszawska–Legionów–Kościelna–Plac 3 Maja. Chodzi o jakościową zmianę tych ulic z poszerzeniami chodników, uruchomieniem dodatkowych funkcji społecznych, punktów handlowych i usługowych. Przy takim założeniu skrzyżowanie ulic Wileńska/Legionów nie powinno funkcjonować jako sterowane sygnalizacją.</p> <p><i>Zabezpieczenie drogi dla pieszych i rowerów na rondzie u zbiegu ulic wileńska i Sikorskiego. Pragnę zauważyć że to rondo było remontowane kilka miesięcy temu (wiosna – lato 2025) i obecnie jest tam wylana nawierzchnia z oznaczeniami traktu pieszo rowerowego.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>W opracowaniu uwzględnia się wszystkie rozwiązania zrealizowane lub będące w procesie planistyczno-projektowym prowadzonym przez jednostki miejskie. Nie zakłada się zmiany tego ronda. Jeśli niezbędne byłyby korekty, np. jeśli</p> | |
|--|---|--|

chodzi o poprawność rozwiązań dla pieszych i rowerzystów, to dotyczy to etapu projektowania rozwiązań, a nie etapu planistycznego (konceptyjnego).

Rozwiązania dla ruchu rowerowego

To nic nie da poza ogólnym wkurwem (przepraszam za wyrażenie ale nie znajduje bardziej odpowiedniego do opisanie sytuacji) społecznym absolutnie na wszystkich i wszystkie obostrzenia które zostaną zastosowane.

Odpowiedź

W przypadku ruchu rowerowego nie zakłada się obostrzeń (chyba że w tym miejscu autor uwagi ma na myśli obostrzenia dla ruchu samochodowego). W opracowaniu przyjęto, że w centrum miasta ulice powinny być przystosowane do bezpiecznego prowadzenia ruchu rowerowego. Warto też pamiętać, że obecnie powszechnie stosowana jest w miastach zasada uprzywilejowania ruchu rowerowego na ulicach w centrach miast, zwłaszcza w stosunku do samochodów. To wyraz realizacji strategii rozwojowych, w których podstawą jest zrównoważona mobilność. Zapewnienie rozwiązań dla ruchu rowerowego w sytuacji wąskich pasów drogowych (ale nie tylko) i przy prędkościach rekomendowanych dla centrum miast (20, 30 km/h, rzadziej 40 km/h, a nie 50 km/h) oznacza pozostawianie rowerzystów na jezdniach (ale z dwukierunkowym ruchem rowerowym).

Problemem jest świadomość rowerzystów o przepisach ruchu drogowego oraz kultura i myślenie wszystkich użytkowników dróg. Nie raz byłem świadkiem sytuacji konfliktowych wynikających z braku poszanowania praw obu stron oraz podstawowego użycia myślenia. Mam tu na myśli zarówno kierowców samochodów, rowerzystów i pieszych. Więc może najpierw zaczniemy od podniesienia świadomości ludzi jak należy poruszać się po drogach. A żadne ograniczenia, pasy ruchu nic nie wniosą jeżeli ludzie nie będą się do nich stosować.

Odpowiedź

Autorzy zgadzają się, że należy podnosić świadomość mieszkańców, a przede wszystkim użytkowników systemu transportowego. Wydaje się jednak, że świadomość rowerzystów, jeśli chodzi o przepisy, ich kultura korzystania ze wspólnych przestrzeni (pasy drogowe), myślenie o innych, powinna być podnoszona tak samo jak świadomość innych (np. kierujących samochodami, pieszych, użytkowników hulajnóg). Podnoszenie świadomości powinno następować równoległe z innymi działaniami (przekształcenia ulic), a może nawet byłoby ono łatwiejsze, gdyby takie przekształcenia następowały szybciej. Byłoby bowiem większe zrozumienie dla korzyści jakie tego typu przekształcenia mogą przynosić.

Wariant B

Zabranie możliwości objazdu Placu 3 Maja dookoła jak dotychczas – obecny ruch kołowy sprawdza się w przypadku dojazdu do placu z każdej strony i poszukiwania miejsca parkingowego.

Odpowiedź

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Zmiana organizacji na Placu 3 Maja wynika z założeń do przekształcenia placu, zmiany jego charakteru, w tym ograniczenia ruchu samochodowego. Cyrkulowanie wokół placu nie sprzyja osiągnięciu takiego celu. Niezależnie sposób rozwiązania rejonu Placu 3 Maja wynika z innego opracowania.</p> <p><i>Odwroćcie kierunku jazdy ulicy kościelnej pomiędzy ulicami Sikorskiego i Daszyńskiego – ten odcinek zapewnia ulicy wygodny dojazd ludziom z okolic osiedla niepodległości i okolic. Dodatkowo nie ma dodatkowego kierunku ruchu na który trzeba uważać przy wyjeździe z Kościelnej w Sikorskiego (spory ruch)</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> <u>Odpowiedź jw.</u></p> <p><i>Robienie ulic Mickiewicza i Daszyńskiego jednokierunkowymi na całej długości - Te ulice łączy Lipińska i Wileńska co zapewnia przejazd pomiędzy nimi i wygodny rozjazd w ulice do nich prostopadłe, o ile pozostaną dwukierunkowym (wyjątek to plac 3 Maja).</i></p> <p><i>W propozycji na odcinku placu 3 maja kierunek ulicy Mickiewicza jest odwrócony w stosunku do całego biegu .</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Wprowadzenie takiego rozwiązania na ulicach Mickiewicza i Daszyńskiego wynika z podstawowego założenia, na którym opiera się zaproponowana koncepcja – siatka ulic jednokierunkowych. Już obecnie duża część ulic w obszarze rewitalizacji jest jednokierunkowa. Rozszerzenie tej idei jest związane z tym, że układ ulic ma charakter rusztu (umożliwia zatem takie rozwiązanie), a w ten sposób zostanie znacznie ograniczony ruch tranzytowy przez ścisłe centrum miasta. Dodatkowo na ulicy jednokierunkowej będzie możliwe uporządkowanie parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. Zwracamy uwagę, że rozszerzenie zakresu ulic jednokierunkowych nie uniemożliwi dojazdów samochodami do obiektów położonych w obszarze rewitalizacji. Ulice Mickiewicza i Daszyńskiego będą uczestniczyć w zapewnieniu dojazdów do celów podróży znajdujących się wewnątrz obszaru rewitalizacji, w wyjazdach z tego obszaru oraz będą wyposażone w zatoki postojowe. Kierunki ruchu, wynikają z rozwiązań przyjętych dla Placu 3 Maja, ulicy Kościelnej, konieczności zapewnienia dojazdów do obiektów oraz ograniczenia (wyeliminowania) przejazdów tranzytowych i długich w poprzek obszaru.</p> <p><i>Robienie ulicy Prądyńskiego jednokierunkową jest bez sensu znajdują się przy niej przychodnia , apteka, parking sądu i starostwo – lepszym pomysłem jest rozbudowa parkingu (w górę lub w dół) przy urzędach żeby samochody nie blokowały ulicy</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Odpowiedź dotycząca kierunkowości ruchu jw. Dodatkowo ul. Prądyńskiego jest objęta procesem planistyczno-projektowym prowadzonym przez jednostki miejskie, postępującym niezależnie od konsultowanego opracowania. Jeżeli chodzi o rozbudowę parkingu to taka opcja jest brana pod uwagę (taki pomysł przedstawiono zarządcom terenu).</p> | |
|--|--|--|

Zmiana kierunku ruchu ulicy wileńskiej pomiędzy rondami na ulicach przejazd i ogrodowa – zablokowany wyjazd do przejazdu kolejowego z centrum miasta

Odpowiedź

W wariantach B nie zmienia się kierunku ruchu ulicy Wileńskiej.

Robienie odcinka ulicy Kościelnej dwukierunkową wzdłuż placu 3 Maja. O wiele lepiej zostawić plac 3 Maja z ruchem okrężnym jak dotychczas.

Odpowiedź

Organizacja ruchu wokół Placu 3 Maja jest objęta innym opracowaniem.

Między ulicami pętli autobusowej przy dworcu PKP a Warszawska pld. Nie ma połączenia jezdni dla samochodów jak sugeruje plan

Odpowiedź

Odpowiedź jak w przypadku wariantu A.

Elementy uspokojenia i organizacji ruchu

Zabezpieczenie drogi dla pieszych i rowerów na rondzie u zbiegu ulic wileńska i Sikorskiego. Pragnę zauważyć że to rondo było remontowane kilka miesięcy temu (wiosna – lato 2025) i obecnie jest tam wylana nawierzchnia z oznaczeniami traktu pieszo rowerowego.

Odpowiedź

W opracowaniu uwzględnia się wszystkie rozwiązania zrealizowane lub będące w procesie planistyczno-projektowym prowadzonym przez jednostki miejskie. Nie zakłada się zmiany tego ronda. Jeśli niezbędne byłyby korekty, np. jeśli chodzi o poprawność rozwiązań dla pieszych i rowerzystów, to dotyczy to etapu projektowania rozwiązań, a nie etapu planistycznego (konceptyjnego).

Rozwiązania dla ruchu rowerowego

To nic nie da poza ogólnym wkurwem (przepraszam za wyrażenie ale nie znajduje bardziej odpowiedniego do opisanie sytuacji) społecznym absolutnie na wszystkich i wszystkie obostrzenia które zostaną zastosowane.

Odpowiedź

Odpowiedź jak w przypadku wariantu A.

Problemem jest świadomość rowerzystów o przepisach ruchu drogowego oraz kultura i myślenie wszystkich użytkowników dróg. Nie raz byłem świadkiem sytuacji konfliktowych wynikających z braku poszanowania praw obu stron oraz podstawowego użycia myślenia. Mam tu na myśli zarówno kierowców samochodów, rowerzystów i pieszych.

Więc może najpierw zacznijmy od podniesienia świadomości ludzi jak należy poruszać się po drogach. A żadne ograniczenia, pasy ruchu nic nie wniosą jeżeli ludzie nie będą się do nich stosować.

Odpowiedź

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | Odpowiedź jak w przypadku wariantu A. | |
| 37 | osoba 30 | <p><i>Jestem przedsiębiorcą z ulicy Kościelnej, mam sklep na odcinku między Sikorskiego a Daszyńskiego. Od momentu kiedy parę lat wstecz zrobiliście Kościelną w jednym kierunku obrotu spadły, teraz chcecie zmienić kierunek do ulicy Sikorskiego, mało tego dojazd do mojego sklepu i nie tylko mojego będzie tylko ulicą Broniewskiego co utrudni dojazd do sklepów. W tych czasach ludzie są wygodni, nie chce im się lawirować uliczkami i wybiorą sklepy gdzie łatwo dojechać i zaparkować a te sklepy to markety i galeria. Jestem przeciwny zmianie kierunku na ulicy Kościelnej, utrudni to dojazd do sklepów, po za tym po co zmieniać przyzwyczajenia wołominiaków, teraz na nowo trzeba będzie uczyć się jeździć.</i></p> <p><i>Nadmienię że jako przedsiębiorca płacę podatki i mam prawo domagać się swoich praw.</i></p> <p><i>Na koniec dodam że Wy jesteście dla nas a nie na odwrót.</i></p> <p><i>Jest mój sprzeciw co do zmiany ruchu na ulicy Kościelnej, proszę o przekazanie tam gdzie trzeba.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Jeśli chodzi o koncepcję organizacji ruchu to na ulicy Kościelnej (odc. Daszyńskiego–Sikorskiego) kierunek ruchu do ul. Sikorskiego wynika z planowanych zmian na Placu 3 Maja. Planowane ograniczenie ruchu wokół placu – strefa zamieszkania/20 km/h – wymusza przekierowanie ewentualnego ruchu związanego z placem oraz z ul. Daszyńskiego (odc. północny) na zewnątrz do ul. Sikorskiego. Należy podkreślić, że zmiany organizacji ruchu nie mają wpływu na konkurencyjność galerii handlowych i sklepów wielkopowierzchniowych.</p> | 07.12.2025 |
| 38 | osoba 31 | <p><i>Odnosząc się do zaproponowanych zmian w organizacji ruchu w ścisłym centrum Wołomina, określiłbym je jako nie potrzebne i wprowadzające jeszcze więcej zamieszania w poruszaniu się po mieście.</i></p> <p><i>Moim zdaniem pieniądze które miały by być wypłacone na pokrycie powyższych zmian powinny być przekierowane na przebudowę ulicy Żelaznej a dalej Wąskiej. Budowę tam chodnika i ścieżki rowerowej. Ulica ta była już w złym stanie a po przejęciu ruchu ze skrzyżowania 634/635 została dodatkowo obciążona.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Uwaga określa opracowanie jako niepotrzebne, ale nie zawiera pytania ani uwagi, która mogłaby być skomentowana przez autorów opracowania.</p> | 08.12.2025 |
| 39 | osoba 32 | <p><i>Szanowni Państwo,</i></p> <p><i>Po zapoznaniu się z projektowanymi zmianami chciałbym wyrazić swoje głębokie zaniepokojenie oraz sprzeciw projektowanym zmianom. Wypowiadam się jako mieszkaniec miasta Wołomin oraz mikro przedsiębiorca prowadzący od 2010r tutaj swoją działalność. Trudno mi sobie wyobrazić, by projektowane zmiany odpowiadały rzeczywistym potrzebom mieszkańców, czy osób przyjezdnych. Staram się być osobą aktywną i zważać na środowisko. Kiedy tylko mogę rezygnuję z samochodu na rzecz spaceru, komunikacji zbiorowej, czy roweru. Niestety w życiu codziennym, w mojej pracy samochód jest głównym środkiem transportu i służy do szybkiego, sprawnego przemieszczania się, również po Wołominie. Nierealnym oczekiwaniem jest, iż mieszkańcy w tygodniu</i></p> | 08.12.2025 |

sprawy urzędowe, czy inne służbowe lub prywatne, które mogą załatwić w centrum miasta korzystając z indywidualnego transportu, załatwiali pieszo lub przy użyciu komunikacji zbiorowej, która mimo, że się rozwija, pokrywa drobny fragment miasta i gminy Wołomin,

Odpowiedź

W przedstawionej koncepcji organizacji ruchu nie ma założenia, że obszar rewitalizacji będzie niedostępny dla ruchu samochodowego. Wręcz przeciwnie, zakłada się, że większość celów podróży pozostanie dostępna (dojazdy i wyjazdy do obszaru są możliwe). Jedyne ograniczenia mogą dotyczyć ulic oznakowanych jako prędkość dopuszczalna 20 km/h i strefa zamieszkania. Na etapie projektowania trzeba będzie przesądzić, czy zostanie na tych ulicach pozostawiony dostęp dla wszystkich jej użytkowników czy tylko mieszkańców. Przypadki te nie dotyczą jednak takich celów podróży jak np. urzędy. To co koncepcja zapewnia dodatkowo, to poprawienie dostępności tej części miasta rowerami i pieszo. Jako element dodatkowy w stosunku do stanu istniejącego. *Jako w dużej mierze przedsiębiorca nie mogą sobie pozwolić, by krótki wyjazd do księgowej, czy spotkanie z klientem na mieście, z 15-20 minut przerodziło się w 1-2 godzinny spacer, czy podróż komunikacją miejską. O podróżowaniu rowerem w celach biznesowych w naszej szerokości geograficznej przez większość roku, też można zapomnieć.*

Odpowiedź

Koncepcja nie wyklucza możliwości wykorzystywania samochodu podczas wykonywania podróży w celach, które Pan opisuje. To z jakiej formy podróżowania będzie się korzystać powinno zależeć przede wszystkim od długości podróży. W przypadku krótszych może okazać się jednak, że przejście pieszo będzie korzystniejsze (także ze względów zdrowotnych), w przypadku krótkich podróży i średnich (3-5 km) dobrze sprawdza się rower i często jest szybszy niż samochód. Niezależnie od powyższego, w koncepcji nie wyklucza się korzystania z samochodu, ale stwarza się możliwość innym osobom niż kierowcy samochodów innych sposobów podróżowania do centrum miasta, a zwłaszcza wewnątrz centrum.

Wprowadzenie tak rygorystycznych zmian w organizacji ruchu, ograniczeń prędkości oraz zwężenia ulic jest niezasadny i być może zaspokajać będzie nieliczne, ale głośno krzyżące środowiska ekologów, a nie rzeczywiste potrzeby mieszkańców.

Odpowiedź

Ograniczenia prędkości są związane z tym, że w obszarze rewitalizacji ulice są niskiej klasy L i D i prędkości 20, 30 km/h, są podstawowymi i bezpiecznymi dla tego typu ulic. Umożliwiają także bezpieczne zorganizowanie ruchu rowerowego wykorzystującego głównie jezdnie (bez dodatkowych kosztów budowy wydzielonej infrastruktury). W koncepcji nie zakłada się zwężania ulic – zakłada się ewentualne zwężanie pasów ruchu i szerokości jezdni po to, by wprowadzić zatoki parkingowe, więcej zieleni i ew. kontrapasy rowerowe. Rozwiązania tego typu powinny być doprecyzowane na etapie projektowania – w koncepcji przedstawiono jedynie

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p>wytyczne/wskazówki. Rozwiązania zaproponowano korzystając z doświadczenia zawodowego autorów, a nie po to, aby zaspokajać jakiegokolwiek krzyczące środowiska.</p> <p><i>Niestety spacerując po Wołominie w tygodniu - mimo sporej już ilości szerokich chodników, parków, czy skwerów nie widać dużego zainteresowania, poza drobnymi grupkami emerytów oraz rodzin z dziećmi. W weekendy spacerując głównymi ulicami Wołomina można wręcz odnieść wrażenie, że jest ono wymarłym miastem. (Wyjątkiem są dni, gdy w mieście organizowane są jakieś wydarzenia.).</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Dlatego trzeba to zmienić i podjąć działania zachęcające do chodzenia pieszo i korzystania ze wspólnych przestrzeni publicznych.</p> <p><i>Obawiam się, że wprowadzając tak daleko idące zmiany w organizacji ruchu, doprowadzą Państwo do upadku drobnych przedsiębiorstw mieszczących się w obszarze objętym rewitalizacją oraz do postępującego wymarcia miasta, które zostanie już tylko sypialnią Warszawy, a ludzi w centrum zobaczymy wyłącznie przy okazji jakiś większych wydarzeń kulturalnych.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Zdaniem autorów to właśnie nie podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości obszaru rewitalizacji skutkuje jego degradacją. Z kolei udostępnienie centrum wszystkim użytkownikom ulic, nie tylko „samochodom”, może powstrzymać degradację tego obszaru. Symptomy tej degradacji są widoczne – brak ludzi na ulicach, bardzo słaba jakość ulic, niedostateczna zieleń itd.</p> <p><i>Zachęcam do zapoznania się z obecnymi skutkami podobnego pomysłu, jaki został zrealizowany w Warszawie na ul. Marszałkowskiej.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Jest wiele zarzutów pod adresem autorów jakoby posługiwali się tylko przykładami dużych miast, więc może przykład ulicy Marszałkowskiej nie jest dobry. A ten przypadek ma dobre i złe rozwiązania, niestety więcej złych. Ale proszę sięgnąć po inny przykład – ulicy Stroget w Kopenhadze. Bliższe przykłady mniejszych miast, w których uspokojenie ruchu w centrum przyniosło korzyści przedsiębiorcom to: Pułtusk, Grodzisk Mazowiecki, Płońsk, Cieszyń, Pleszew.</p> | |
| 40 | osoba 33 | <p><i>Szanowni Państwo, w odpowiedzi na komunikat o konsultacjach koncepcji organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji, zamieszczony na stronie Wołomin.org, poniżej przesyłam swoje uwagi.</i></p> <p><i>Chciałabym prosić o pozostawienie ul. Polnej (odcinek Mickiewicza-Sienkiewicza), a także obszaru przyległego, bez zmian w zakresie organizacji ruchu oraz parkowania, tj. bez wprowadzania propozycji uwidocznionych w koncepcji, a także planowanych inwestycjach. Swoją prośbę argumentuję następująco:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Wprowadzanie powszechnego ruchu jednokierunkowego wydłuży dojazd i znacząco utrudni nawigację. Na ten moment, dojazd do mojego obiektu jest już wystarczająco utrudniony przez remonty dróg głównych,</i> | 08.12.2025 |

co potwierdzają komentarze moich Klientów, a także utrata stałych Gości, którzy wybrali obiekty w innych miastach. Zmiana ruchu w całym centrum problem ten utrzyma, a nawet pogłębi, bo trzeba będzie dokładnie wiedzieć, gdzie należy skręcić – jest to zupełnie nieintuicyjne i nawet wykorzystanie nawigacji w telefonie sprawy nie ułatwi. Uważam, że podobne zdanie będzie miało wielu Przedsiębiorców objętych tymi zmianami – Klienci, nie mówiąc tylko o okazjonalnych, ale także stałych bywalcach, nie przestaną pojawiać się w miejscach o skomplikowanym dojeździe. Rower, komunikacja, a tym bardziej spacer nie stanowią alternatywy dla punktów, które obsługują Klienta biznesowego, do Wołomina dojeżdżającego samochodem. Tak jest w moim, ale też wielu innych przypadkach.

Odpowiedź

Koncepcja organizacji ruchu jest rozwiązaniem przyszłościowym. Obserwowane zakłócenia związane z bieżącymi remontami nie mogą być brane pod uwagę – są tymczasowe. W obszarze rewitalizacji są zlokalizowane różne cele podróży i mogą one być osiągnięte różnymi rodzajami transportu. Są w tej strefie zlokalizowane przestrzenie publiczne, z uwagi na charakter tego obszaru i one też powinny być dostępne różnymi środkami transportu. Wreszcie jest to (powinna być, ponieważ nie jest obecnie) reprezentacyjna część miasta, to także ważny powód przekształceń.

Jeśli chodzi o kierunkowość ruchu w opracowanej koncepcji zwiększenie w stosunku do obecnej sytuacji liczby ulic jednokierunkowych ma na celu zmniejszenie ruchu nie związanego z obszarem rewitalizacji – ruchu tranzytowego i poruszania się pomiędzy skrajnymi punktami obszaru. Uproszczą się skrzyżowania. To wszystko nie spowoduje zwiększenia się ruchu, ale będzie możliwe jego upłynnienie. Odzyskana część jezdni będzie mogła być zamieniona na zatoki parkingowe, zieleni (w tym drzewa) i trasy dla rowerów.

W koncepcji zakłada się utrzymanie możliwości dojazdu samochodem do wszystkich celów podróży zlokalizowanych w tym obszarze.

2. Wprowadzenie ograniczonej liczby miejsc parkingowych, szczególnie przy obleganych osiedlach takich jak na początku ul. Polnej spowoduje naturalne poszukiwanie dodatkowych miejsc w dalszych miejscach. Będzie to oznaczało zwiększoną kumulację aut, także nocną, w okolicy mojego obiektu, a co za tym idzie – zajmowanie mojego parkingu prywatnego przez osoby niebędące Klientami. Wprowadzenie SPP tylko ten problem pogłębi, a ja nie mam środków finansowych i technicznych, aby ten parking monitorować i w ślad za miastem regulować odpłatnie jego dostępność.

Odpowiedź

W koncepcji nie zakłada się wprowadzania ograniczeń w parkowaniu. Pozostają wszystkie parkingi wydzielone oraz parkowanie w pasach drogowych ulic. Zakłada się likwidację parkowania niezgodnego z przepisami (nielegalnego) oraz przesunięcie samochodów z przestrzeni pieszych („chodników”) na jezdnie (do urządzonych zatok postojowych w ramach ulic jednokierunkowych). Szczegółowe rozwiązania dotyczące parkowania powinny wynikać z projektów wykonywanych dla poszczególnych ulic w kolejnym kroku, po uzgodnieniu koncepcji. Koncepcja organizacji ruchu nie zajmuje się zagadnieniem SPP.

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p>4. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Polnej z wylotem w ul. Sikorskiego skumuluje samochody w newralgicznym miejscu, co może doprowadzić do niespotykanej tutaj sytuacji, czyli korków. Proszę mieć na uwadze, że poza moim obiektem, znajduje się tu także Przedszkole nr 2. Z tego względu, w roku szkolnym, występuje wzmożony ruch w godzinach porannych oraz popołudniowych. Aktualnie rodzice dzieci dojeżdżają z obu kierunków – swobodnie dobierając trasę szybszą, bardziej dogodną. Wymuszenie ich włączania się do ul. Sikorskiego, ulicy o już wyjątkowo dużym ruchu, który po proponowanych zmianach się zapewne jeszcze zwiększy, zdecydowanie wydłuży ich potencjalny czas odjazdu. Myślę, że ten problem wystąpi w wielu punktach, gdzie zamiast naturalnego „rozproszenia” samochodów po ulicach bocznych, „zbiera” się je z całej okolicy i nakazuje włączanie w główne ulice z pierwszeństwem przejazdu.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego zwykle nie pogarsza warunków ruchu w stosunku do układu dwukierunkowego. Ruch jest płynniejszy a skrzyżowania prostsze. Dodatkowo zostanie wyeliminowana część ruchu nie związanej z obszarem. W układach ulic obowiązuje hierarchia ważności – wszystkie ulice wewnątrz obszaru rewitalizacji mają niskie klasy funkcjonalne (tak zadecydowano w Wołominie) – są to ulice lokalne i dojazdowe. Żadna z nich nie powinna obsługiwać dużego ruchu. Postulowanie przesuwania samochodów – „ratowania sytuacji” – na „boczne” ulice (dojazdowe?) jest działaniem niewłaściwym. Prowadzi do całkowitego zawłaszczenia obszaru centrum przez samochody.</p> <p>Podsumowując powyższe – jestem przeciwna proponowanej koncepcji w zakresie powszechnego wprowadzania ulic jednokierunkowych oraz daleko idących zmian w parkowaniu. Myślę, że są w centrum miejsca wymagające pod tym kątem zmian, ale to są pojedyncze przypadki, które nie mają zastosowania do warunków przy moim obiekcie. Nie mamy tutaj wzmożonego ruchu, sytuacji niebezpiecznych, problemu z dojazdem rowerem, czy z parkowaniem nocnym. Jeszcze raz zwracam się więc z prośbą o ich pominięcie proponowanych zmian przynajmniej w najbliższym mi odcinku Polnej oraz Przyjacielskiej.</p> <p>Proszę o pozytywne rozpatrzenie prośby oraz odpowiedź.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Każdy głos w dyskusji jest ważny, należy jednak pamiętać, że obszar opracowania traktowany jest jako całość objęta spójnym planem organizacji ruchu, w którym poszczególne kierunki wynikają z pewnej konsekwencji i są ze sobą logicznie powiązane. Na prezentowane rozwiązania nie możemy patrzeć wyłącznie przez pryzmat swojego najbliższego sąsiedztwa, ale brać pod uwagę wszystkich użytkowników wspólnej przestrzeni miejskiej.</p> | |
| 41 | osoba 34 | <p>Szanowni :)</p> <p>1. Badania ruchu, jak i analizę komunikacyjną obszaru rewitalizacji należy powtórzyć, z koniecznym uwzględnieniem w proponowanej koncepcji przewidywanego ruchu za 2-5-10 lat wraz z możliwymi skutkami i kosztami zmiany dla różnych interesariuszy.</p> | 08.12.2025 |

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p><u>Odpowiedź</u> Badania ruchu dotyczyły stanu istniejącego, miały charakter inwentaryzacyjny. Zakres zamówienia nie obejmował wykonywania prognoz ruchu i wynikających z prognoz skutków dla różnych interesariuszy.</p> <p>2. Przed publikacją nowej koncepcji zdecydowanie warto wykonać audyt wykonania tejże koncepcji przez inną specjalistyczną agencję, która oceni, czy koncepcja jest wykonana prawidłowo... :)</p> <p>3. Zmiana organizacji ruchu w tak znacznym zakresie, dopóki nie będzie zrealizowana (najpierw wyłoniona) koncepcja nowego budynku po starym Globi, jest destrukcyjna. Zamiast pomóc, zdecydowanie zaszkodzi całemu centrum Wołomina. Nowy budynek/kompleks po starym Globi mocno zmieni rzeczywistość, nie tylko komunikacyjną, całego obszaru rewitalizacji i koniecznym jest uwzględnienie go w koncepcji nowej organizacji ruchu obszaru rewitalizacji.</p> <p><u>Odpowiedź</u> To jest opinia zgłaszającego uwagę. Wykonanie zadania zlecono w określonym okresie, w którym znane były wstępne założenia planów związanych z tą nieruchomością i przedstawiono je w opracowaniu. Między innymi wzięto pod uwagę, że istnieje możliwość zorganizowania tam parkingu. W miastach przekształcenia następują w sposób ciągły, niedyskutowanie o planach dotyczących systemu transportowego i nie podejmowanie działań w oczekiwaniu na zrealizowanie kolejnych obiektów nie jest dobrym rozwiązaniem.</p> | |
| 42 | osoba 35 | <p><i>Dzień dobry!</i> Chciałbym przekazać swoje uwagi / opinie w ramach konsultacji dotyczących planowanych zmian w ramach nowej koncepcji organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji.</p> <p>1. Stworzenie deptaków na ulicy Legionów (w połączeniu z Inki), czy też na skrzyżowaniu ul. Legionów z Kościelną w znaczący sposób utrudni dojazd i wyjazd ze stacji. Aktualnie samochody mogą poruszać się swobodnie do skrzyżowania Legionów/Wileńska a także dalej ul. Żelazną. Po zmianach ruch będzie się kumulował w kierunku Sikorskiego i co gorsza, po przebicie "nowej" Warszawskiej, głównie na Fieldorfa. Oznacza to całkowite "zatkanie", już i tak obciążonego, ronda JP2. Podobny skutek przyniosą zmiany przy ul. Wileńskiej. Przy tej okazji, zupełnie nie rozumiem umniejszania rangi ul. Legionów, która jest moim zdaniem jedną z głównych "arterii" spajających Wołomin jako całość - ciągnie się od stacji aż do lasu i przez to obsługuje dużą część ruchu. Ograniczenie jej przepustowości prawdopodobnie odbije się także na mieszkańcach z ul. 1-Maja.</p> <p><u>Odpowiedź</u> Dostęp do dworca kolejowego będzie zapewniony, głównie poprzez obsługę ul. Żelaznej połączoną z ul. Sikorskiego i poprzez ul. Warszawską i Fieldorfa z ul. Przejazd. Będzie także znacznie poprawiona dostępność dla poruszających się rowerami (zorganizowany system tras dla rowerów) i pieszo. Ulicy Legionów nie powinno się traktować jako arterii (nie jest tak zapisana w dokumentach miasta, jest to ulica lokalna), stąd nie powinna być traktowana jako ulica, której</p> | 08.12.2025 |

zadaniem jest obsługa dużego natężenia ruchu np. dojazdowego do dworca. Może być natomiast traktowana jako ulica reprezentacyjna, spinająca układ ulic lokalnych i dojazdowych w obszarze rewitalizacji i tworzyć oś od bramy wejściowej do centrum (dworzec) w kierunku Kościelnej. W tym celu nie musi być wypełniona samochodami, może być ulicą znacznie bardziej udostępnioną pieszym, wypełnioną przestrzeniami z funkcjami społecznymi i uruchomionym dodatkowym programem aktywizacji (usługi/handel).

2. *Niepotrzebna jednokierunkowość w całej dzielnicy. Osobiście uważam, że już teraz mamy zbyt wiele odcinków o wymuszonej jednokierunkowości - chociażby na części ulicy Miłej. Proponuje się jednak wprowadzić ją na prawie wszystkich ulicach, co biorąc pod uwagę występujący na nich ruch, uważam za bezpodstawne. Oczywiście, są miejsca trudne (np. Polna, odcinek Legionów-Mickiewicza, oraz Moniuszkim, odcinek Przyjacielska-Sikorskiego), ale wynika to z parkowania. Pomijając jednak te wyjątki, ulice Mickiewicza, Przyjacielska, Sienkiewicza, Polna i Broniewskiego w sposób "naturalny" rozładują wymuszony w okolicy ruch. Pozwalają się włączyć wygodnie do ulic głównych i skrócić czas dojazdu bez niepotrzebnego kluczenia. Są to też ulice o marginalnym ruchu przez większą część dnia oraz roku - nie zaobserwowałem tam nigdy stłuczek, czy problemów z przejściem przez ulicę, chyba, że przy ulicach głównych. Proponowana, całkowita zmiana - na pewno w sposób znaczący wydłuży dojazdy wewnątrz dzielnicy, a przez to, że ma ona istotną funkcję usługową i mieszkalną - przełoży się to na zakurzenie, zadymienie oraz hałas. Przeliczając interesujące mnie punkty od domu - będę codziennie zmuszony do nadrabiania kilometrów dziennie.*

Odpowiedź

W opracowanej koncepcji nie ma masowego wprowadzania ulic jednokierunkowych. Już obecnie duża część ulic w obszarze rewitalizacji jest jednokierunkowa. Rozszerzenie tej idei w przedstawionej koncepcji jest związane z tym, że układ ulic ma charakter rusztu (umożliwia zatem takie rozwiązanie), a w ten sposób można ograniczyć ruch tranzytowy przez ścisłe centrum miasta. Żeby go ograniczyć, trzeba wprowadzić rozwiązania uniemożliwiające przejazd lub utrudniające (o tym prawdopodobnie pisze autor uwagi myśląc o kluczeniu). Dodatkowo na ulicy jednokierunkowej będzie możliwe uporządkowanie parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. W części z tych przypadków proponowane rozwiązania nie są związane z zaobserwowanym dużym natężeniem ruchu tylko brakiem miejsca na zorganizowanie rozwiązań dla wszystkich użytkowników ulicy: piesi, rowery, samochody. Rozszerzenie zakresu ulic jednokierunkowych nie uniemożliwi dojazdów samochodami do obiektów położonych w obszarze rewitalizacji, także tych wymienionych w uwadze. Autorzy nie zgadzają się z poglądem, że działania podejmowane w kierunku zmniejszenia natężenia ruchu (wylimitowanie części podróży odbywanych samochodem w centrum), upłynnienia i spowolnienia ruchu, poszerzenie przestrzeni dla pieszych, stworzenie możliwości jazdy rowerami, dosadzenie zieleni, będzie przyczyniać się do zwiększonego zadymienia, zakurzenia i hałasu. Rozwiązanie zachęca także do zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń i zwiększonego korzystania z innych form podróżowania niż samochodem.

3. *Jednokierunkowy labirynt i wymuszenie ruchu "obwodowego" po ulicach Lipińskiej, Sikorskiego oraz Żelaznej/Wileńskiej mogą spowodować korki na drogach wewnątrz centrum. Z mojego doświadczenia - w godzinach szczytu dnia roboczego już teraz trudno włączyć się we wspomniane ulice. Szczególnie w okolicach głównych skrzyżowań. Teraz, gdy ruch z całego obszaru zostanie "wypuszczony" w Przyjacielską oraz wybrane ulice prostopadłe, zazwyczaj wąskie, o ograniczonej widoczności i bez świateł - ludzie będą ustawili się tam w kolejkach, aby rano dojechać do pracy oraz szkoły. Będzie też pewnie więcej kolizji i ogólnie - mniej bezpiecznie. Wymuszanie ograniczonej liczby możliwych "ścieżek" na pewno zwiększy ruch przy miejscach takich jak banki, przedszkola, szkoły, przychodnie itd. a jest dużo tych miejsc w obszarze rewitalizacji.*

Odpowiedź

Odpowiedzi odnośnie powodów proponowanego układu ulic jednokierunkowych udzielono powyżej. Rozwiązanie ma na celu zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w obszarze rewitalizacji. Zaproponowany układ kierunków ruchu umożliwi uproszczenie skrzyżowań, które w tej strefie miasta i przy tych funkcjach ulic – lokalne i dojazdowe – powinny pracować bez sygnalizacji świetlnej. To, że stworzy to korki jest poglądem autora uwagi, autorzy koncepcji się z tym nie zgadzają.

4. *Przedstawiona analiza w sposób liczbowy pokazuje, że liczba miejsc do parkowania przy ulicy zmniejszy się. Uważam, że będzie to bardzo problematyczne dla mieszkańców osiedli przy ul. Lipińskiej, Polnej, Moniuszki oraz okolic Kościelnej. Proszę mieć na uwadze, że statystyka jest nieubłagana - w Polsce co roku rośnie liczba rejestrowanych samochodów. Nie można więc zakładać, że ludzie zaczną masowo przesiadać się na rower - szczególnie w mieście takim jak Wołomin, gdzie dużo osób pracuje w Warszawie, okolicznych ośrodkach przemysłowych (np. w kierunku Tłuszcza) i dojeżdża do szkoły. Instytucje oraz istotne punkty usługowe również są "rozrzucone" na różnych krańcach miast - cmentarz, wodociągi, centrum handlowe, kościoły itd. - to wszystko wymaga dojazdu. Biorąc to pod uwagę, uważam, że mieszkańcy tychże osiedli zostaną zwyczajnie poszkodowani i będą musieli parkować daleko od swoich mieszkań. Podobnie stanie się z ich sąsiadami, do których zapewne przeniosą się z parkowaniem. Aktualnie widać to już naszym przy skupisku urzędów - mieszkańcy walczą o miejsca i swobodę wjazdu/wyjazdu z przyjezdnymi. Jestem także przeciwny SPP, bo na przykładzie Warszawy – sytuacja w centrum nie poprawiła się ani trochę i to pomimo szerokiego dostępu do komunikacji miejskiej.*

Odpowiedź

Koncepcja organizacji ruchu nie jest związana z wprowadzeniem SPP, chociaż wprowadzenie takiego rozwiązania zmniejszyłoby zapotrzebowanie na parkowanie w obszarze rewitalizacji. Nie zakłada się także istotnego zmniejszenia dostępnej liczby miejsc parkingowych (za wyjątkiem eliminacji możliwości parkowania niezgodnego z przepisami). Dlatego w rozwiązaniu zaproponowano, aby część dotychczasowych jezdni zamienić na zatoki parkingowe. Dokładna liczba miejsc będzie znana dopiero po przygotowaniu projektów poszczególnych ulic, ale w skali całego obszaru rewitalizacji ubytek miejsc nie będzie znaczący. Są pewne rezerwy na funkcjonujących

parkingach wydzielonych, zwłaszcza poza godzinami szczytowego zapotrzebowania i mogłyby być te rezerwy wykorzystywane przez mieszkańców. W opracowaniu wyraźnie wskazano, że występuje deficyt miejsc parkowania przy tych ulicach gdzie jest intensywniejsza zabudowa mieszkaniowa i ten problem będzie wymagał rozwiązania niezależnie od tego czy koncepcja zostanie zrealizowana czy nie. Wynika to ze wzrastającej liczby samochodów mieszkańców (zjawisko bardzo niekorzystne z punktu widzenia centrum miasta) i oczekiwania, że parkowanie będzie się odbywać w przestrzeni publicznej.

5. *Nie jestem w stanie tego w żaden sposób udowodnić, ale jestem w stanie się założyć, że utworzenie deptaku na ul. Kościelnej będzie początkiem końca wielu tamtejszych biznesów. Sam osobiście korzystam w tym obszarze ze sklepów: legendarnej pasmanterii Pani Honoraty, sklepu zoologicznego oraz sklepu z butami dla dzieci. Mogę z przykrością i całą pewnością stwierdzić, że nie będę już do nich zaglądał, jeśli nie będę miał możliwości prostego dojechania do tych miejsc. I nie chodzi mi tutaj tylko o brak bezpośredniego dojazdu, ale o deptak w połączeniu z labiryntem ulic jednokierunkowych oraz potencjalnie SPP. W mojej opinii każdy kto ma wybór - poświęcić czas na lawirowanie po ulicach oraz bilety parkingowe i spacer kontra dojazd do centrum handlowego i te same czynności - wybierze to drugie. Jest to istotne zmniejszenie konkurencyjności dzielnicy oraz wsparcia małego, lokalnego biznesu, a nie tego, który jest w stanie wynająć lokal przeznaczony dla wielkich sieciówek.*

Odpowiedź

Funkcjonowanie punktów usługowo-handlowych zależy m.in. od liczby klientów, a koncepcja zakłada aktywizację centrum, zachęcenie do chodzenia po mieście, zachęcenie do przyjeżdżania rowerem. Nie ogranicza też możliwości podjechania samochodem. Autorzy opracowania wielokrotnie podkreślali także, że przekształcenia ulic powinny być połączone z programem zwiększania intensywności funkcji handlowo-usługowych ulic (nowe punkty usługowo-handlowe) i nowe przestrzenie społeczne. Zmiany te powinny liczbę klientów punktów usługowo handlowych zwiększyć.

6. *Uważam rozwiązanie w postaci kontraruchu rowerego (dwukierunkowego), bez wydzielonego (tj. wymalowanego) pasa, za skrajnie niebezpieczne na ulicach jednokierunkowych dla ruchu samochodowego. Mówię tak na podstawie doświadczenia mojej rodziny - sam korzystam z roweru i z roweru korzystają moje dzieci. Kierowcy zwyczajnie nie wiedzą, jak się na takich ulicach zachować - zazwyczaj reagują irytacją, gdy rowerzysta "jedzie na czołówkę pod prąd". Ogólnie nie rozumiem, dlaczego całe centrum Wołomina ma mieć priorytet rowerowopieszny w sytuacji, gdy nie zauważam problemów w takim poruszaniu się po tym obszarze. Proszę sprawdzić ruch rowerowy, oczywiście w miesiącach letnich, przy miejscówkach edukacyjnych - w szkole nr 4 często nie ma gdzie zostawić rower. Podobnie jest pod stacją. Osobiście wolałbym przeznaczyć te pieniądze na dalsze rozwijanie sieci ścieżek wzdłuż ulic o gęstym, szybkim ruchu - takich, które pozwalają faktycznie bezpiecznie wjechać i wyjechać do centrum, co byłoby alternatywą dla szczytkowej moim zdaniem komunikacji miejskiej. A może darmowy rower miejski, żeby sprawdzić, czy to działa na jeszcze większą skalę?*

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p><u>Odpowiedź</u> Rozwiązanie, z którym nie zgadza się autor uwagi jest rozwiązaniem rekomendowanym w polskich przepisach projektowania. Jest rozwiązaniem uznawanym za bezpieczne pod warunkiem odpowiedniego przygotowania ulicy (co zaproponowano w koncepcji jako rozwiązania uspokajające ruch i wprowadzające prędkość dopuszczalną 30 km/h). Jest to także rozwiązanie już powszechnie stosowane w Polsce (i zagranicą także).</p> <p>7. Chciałbym na koniec zauważyć, że są w koncepcji pomysły warte uwagi - chociażby ograniczenia prędkości oraz dodatkowe wyniesienia skrzyżowań, które w mojej opinii faktycznie zwiększają bezpieczeństwo, szczególnie dzieci. Nie jestem pewien, czy potrzebujemy ich na prawie każdej ulicy, choć często spełniają swoje zadania na ulicach "głównych". Biorąc pod uwagę Wołomin - nadmiarowy wydaje się uspokajanie ruchu na Lipińskiej, a zdecydowanie w tyle jest ul. Sikorskiego, gdzie samochody potrafią naprawdę nieźle się rozpędzać na poszczególnych odcinkach. Serdecznie proszę o zapoznanie się, uwzględnienie uwag, a także odpowiedź i dalsze informacje w sprawie konsultacji.</p> <p><u>Odpowiedź</u> Rozwiązania uspokajające ruch, żeby przyniosły oczekiwane korzyści muszą być wprowadzone w całym obszarze rewitalizacji (na każdym odcinku ulicy i na każdym skrzyżowaniu). Na ulicy Lipińskiej i Sikorskiego zakłada się punktowe rozwiązania zabezpieczające miejsca przekraczania jezdni przez pieszych.</p> | |
| 43 | osoba 36 | <p>Dzień dobry, w ramach konsultacji chciałam zgłosić kilka własnych uwag dotyczących koncepcji organizacji ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proszę o uwzględnienie przy ulicach jednokierunkowych oznaczenia "NIE DOTYCZY ROWERÓW" - ma to zastosowanie w Warszawie w ścisłym centrum na drogach jednokierunkowych, pozwala to na ominięcie korków w godzinach szczytu i poruszanie się rowerów w kontrze do ruchu samochodowego (akie rozwiązanie zwiększa bezpieczeństwo rowerzystów: lepsza widoczność rowerzystów rzez kierowców przy mijaniu niż przy wyprzedzaniu, brak konieczności wykorzystywania chodnika przez rowerzystów w przypadku chęci ominięcia korka samochodowego itd). <p><u>Odpowiedź</u> Autorzy zgadzają się ze zgłoszonym postulatem i wyjaśniają, że wszędzie tam, gdzie zaproponowano kontraruch rowerowy w szczegółowym rozwiązaniu organizacji ruchu na ulicy trzeba będzie wprowadzić oznakowanie pionowe z tabliczką T-22 (zakaz wjazdu nie dotyczy rowerów).</p> <ul style="list-style-type: none"> - organizacja ruchu na ul. Ogrodowej: - na odcinku Warszawska - Wileńska: obecny kierunek jest słuszny, ale tutaj aż się prosi o możliwość jazdy rowerem w dwóch kierunkach (dotyczy też listonoszy) oraz należało by skonsultować z pocztą władz na ich teren, bo już widziałam pojazdy Poczty, które wjeżdżały tam na zakazie pod prąd, aby nie stać w korku na ul. Warszawskiej a potem na ul. Legionów i ul. Wileńskiej <p><u>Odpowiedź</u></p> | 08.12.2025 |

Na tym odcinku ul. Ogrodowej w koncepcji proponuje się dwukierunkowy ruch rowerowy, w tym kontraruch. Rowery pracowników poczty/listonoszy będą mogły poruszać się dwukierunkowo, samochody zgodnie z organizacją ruchu dla samochodów.

- na odcinku Wileńska- Legionów: skręt w lewo z ul. Ogrodowej w Legionów ma dość mocno ograniczoną widoczność (nie wiem, jakie są tam statystyki kolizyj, ale przy dużym ruchu na Legionów jest dość to niebezpieczny manewr) dlatego należało by rozważyć zakaz skrętu w lewo.

Odpowiedź

W koncepcji skrzyżowanie ul. Ogrodowej i Legionów znacznie zmienia charakter, jego funkcje związane z obsługą ruchu samochodowego maleją. Będzie to skręt w lewo z ulicy 30 km/h w ulicę 20 km/h. Zdaniem autorów problem z niebezpieczeństwem na skręcie w lewo nie będzie występował.

Drugą kwestią jest przeanalizowanie kierunku ulic jednokierunkowych dla osób odwiedzających UM - brak miejsc na parkingu pod Urzędem, Starostwem i Sądem, powinien być tak zaprojektowany, aby umożliwić ruch w kółko np. Ogrodowa Powstańców Lipińska Prądyńskiego, Wileńska, *gdzie znajdują się sąsiednie wjazdy na parkingi i miejsca postojowe"

- podobne rozwiązania należy przewidzieć dla innych budynków użyteczności publicznej, gdzie znajdują się parkingi i osoby szukające miejsca mogły poruszać się w okręgu najbliższych ulic w celu znalezienia miejsca. Dotyczy to np. Urzędu Skarbowego, gdzie osoby skręcające w lewo na parking urzędu często blokują ruch na pobliskim rondzie. Najlepiej ruch ten jest obecnie zorganizowany przy Urzędzie Pracy, bo można krążyć tak ulicą Warszawską w obu kierunkach szukając miejsca.

- możliwość przejechania ul. Chopina między dwoma ciągami ul. Warszawskiej.

Odpowiedź

Autorzy uważają, że proponowana koncepcja organizacji ruchu umożliwi dojazd samochodem do obiektów wymienionych w uwadze i poprawi ich dostępność w inny sposób (rowerem, pieszo). Obsługa samochodami będzie możliwa z wykorzystaniem układów ulic: Legionów–Ogrodowa (dwukierunkowo) z wyjazdem do Lipińskiej i jednokierunkowo do Warszawskiej; Powstańców (wyjazd), Prądyńskiego do Wileńskiej (jednokierunkowo). Oraz poprzez Polną i Sienkiewicza do Sikorskiego.

-zostawienie dwukierunkowego ruchu na odcinku ul. Wileńskiej od Chopina do Ogrodowej.

-czemu ma służyć odwrócenie ruchu jednokierunkowego na ul. Wileńskiej na odcinku od ronda przy tunelu ul. Prądyńskiego - ullica ta popołudniowym szczyście korkuje się na całej tej długości na RONDZIE. odwrócenie kierunku spowoduje, że ruch zostanie wzmożony na ul. Lipińskiej, ale nie będzie można z niej wyjechać, bo auta zjeżdżającej z ronda będą wjeżdżać w ulicę Wileńską lub kolejne zjazdy. dodatkowo, te samochody ja wjadą w ul. Wileńską to nie będą skręcać dalej w stronę torów (bo tak to by pojechały innym zjazdem) a wzmoży to ruch na Ogrodowej w kierunku ul. Legionów. Wtedy najlepszym rozwiązaniem byłoby odwrócenie ruchu na całym odcinku

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p>tej ulicy czy do skrzyżowania z Legionów, ale wtedy należałoby udroźnić przejazd w kierunku przeciwnym Warszawską od strony torów. Z obywateli ruchu jednak obecna organizacja Wileńskiej na tym odcinku jest poprawna, jednak aby rozładować popołudniowy ruch należy udroźnić możliwy objazd ulicą Warszawską Chopina, Nową</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Ulica Wileńska, gdy jest dwukierunkowa łączy ulice Przejazd i Sikorskiego i wówczas umożliwia przejazd przez cały obszar rewitalizacji. Jest to sprzeczne z założeniem, że jest to ulica lokalna, umożliwia tranzyt przez obszar rewitalizacji i przejazdy wewnątrz tego obszaru. Ulica Wileńska jako jednokierunkowa z odwróconymi kierunkami ruchu (od ul. Przejazd do ul. Chopina) uniemożliwia tego typu przejazdy, ale zapewnia dostęp do wszystkich celów podróży. Ponadto ulica Wileńska jako jednokierunkowa dla samochodów, jest dwukierunkowa dla rowerów, umożliwia też zorganizowanie parkowania w zatokach, poszerzenie chodników i dosadzenie zieleni. Być może są możliwe inne kombinacje układu ulic jednokierunkowych w tym obszarze, autorzy opracowania zaproponowali rozwiązanie wg. wariantu A. Wariant B zakłada, że kierunek pozostanie bez zmian, rozszerzy się natomiast odcinek dwukierunkowy.</p> <p>- przebicie ul. Warszawskiej z pętli autobusowej: zdecydowanie należy wykonać tam wjazd rowerów np. skweru Piłsudskiego, bo pozwala to ominąć ruchliwą ul. Wileńską nieprzystosowaną dla rowerzystów. Należy jednak zastanowić się czy takiego połączenia nie zrobić tylko dla komunikacji zbiorowej, lub samochodów uprzywilejowanych. otworzenie takiej łącznicy dla ogólnego ruchu odciąży ulicę Wileńską, ale spowoduje bezpośrednie korkowanie się samochodów przy przejściu dla pieszych przy wyjściu z PKP.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Łącznik pomiędzy ul. Żelazną a Warszawską jest potrzebny ze względu na dojazdy i wyjazdy związane z obsługą dworca kolejowego. Z tego powodu powinna być ogólnodostępna. Zakłada się, że wzdłuż tego łącznika będzie dwukierunkowe rozwiązanie dla ruchu rowerów – droga dla rowerów. Należy dodać, że w przedstawionej koncepcji ul. Wileńska będzie również przystosowana do dwukierunkowego ruchu rowerów.</p> <p>- należy zintegrować ścieżki rowerowe w Wołominie, kawałek ul. Kościelnej kończy się na placu 3 Maja i chcąc kontynuować jazdę dalej w kierunku Legionów są 3 ulice o przeciwnym kierunku Miła Kościelna i Moniszki (może wyjątek dla rowerów) - aby najkrótszą drogą dojechać do tuneli w ciągu ul. Sasina gdzie jest ścieżka dla rowerów.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>W opracowaniu, w opisie i na rysunkach – w tym pokazujących cały układ komunikacyjny w kontekście rozwiązań rowerowych – założono, że powstanie w pełni zintegrowany system tras dla rowerów. Na wszystkich ulicach w obszarze będzie dwukierunkowy, zorganizowany ruch rowerowy. Postulaty zawarte w opinii są ujęte w przedstawionej koncepcji.</p> | |
| 44 | osoba 37 | <p>Witam. Mieszkam przy ul.Ovrodowej, która, wg Państwa "nowego planu rewitalizacji" ma pozostać dwukierunkowa, więc teoretycznie jest wszystko ok. Nie jest. Pracuję jako kierowca, dużo poruszam się po centrum</p> | 08.12.2025 |

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p>Wołomina autem. To co się dzieje w chwili obecnej na ulicach (korki) to jest już absurd. A totalnym absurdem i totalną abstrakcją jest chęć zmiany okolicznych ulic w jednokierunkowe. Dane, którymi Państwo operują są przestarzałe. Państwa zmiany utrudnią życie mieszkańcom okolicznych kamienic, ale i przedsiębiorcom prowadzącym swoje działalności w tym obszarze. Nie dość, że nie ma (!!!) gdzie zaparkować samochód (będąc mieszkańcem!!!) to dodatkowo nie będzie jak przejechać! Nie rozumiem czemu chcą Państwo tak bardzo utrudnić nam życie, nam, zwykłym mieszkańcom!</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Dane, którymi posługiwano się w opracowaniu pochodzą z jesieni 2022 roku, wtedy też powstawała koncepcja. Nie są przestarzałe z punktu widzenia metodyki wykonywania podobnych opracowań studialnych. Np. GDDKiA wykonuje pomiary ruchu na sieci drogowej co 5 lat. Warszawa wykonuje badania transportowe nie częściej niż co 5 lat, a ostatnio nawet co 10. Nie ma podstaw, by w tak krótkim okresie powtarzać badania. Zmiany proponowane w koncepcji nie są proponowane, aby utrudnić życie mieszkańcom, ale aby umożliwić korzystanie z ulic przez wszystkich ich użytkowników, nie tylko poruszającym się samochodami, aby poszerzyć chodniki, umożliwić bezpieczną jazdę rowerem, dosadzić zieleń, poprawić jakość i atrakcyjność przestrzeni publicznych w centrum miasta. Zmiany nie zakładają ograniczeń dla mieszkańców i przedsiębiorców, jeśli chodzi o dostępność samochodem. Badania nie wykazały, że nie ma gdzie zaparkować samochodów, jest ich w tej strefie miasta bardzo dużo, ale liczba samochodów odpowiada liczbie dostępnych miejsc parkingowych, a część powierzchni parkingów wydzielonych nie jest w pełni wykorzystana.</p> <p>JAKO MIESZKANIEC TEGO MIASTA, KTÓRY PŁACI PODATKI, NIE MAŁE!, MÓWIĘ STANOWCZE NIE!!!! NA TE ZMIANY! NIE WYRAŻAM ZGODY NA TO!!!</p> | |
| 45 | Osoba 38 | <p>Dzień dobry,</p> <p>Wprowadzenie proponowanych zmian spowoduje utrudnienie dostania się do placu 3 Maja oraz spowoduje większe obciążenie wjazdów na rondo Jana Pawła II od strony urzędu skarbowego i ul. Fieldorfa. Krążenie dookoła w celu dotarcia do sklepu lub przejechania przez tunel w Wołominie spowoduje tylko wzrost emisji przez pojazdy a nie jego zmniejszenie jak zakładano w projekcie.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Wprowadzone zmiany nie spowodują utrudnień w dostaniu się samochodem w pobliżu Placu 3 Maja. Można to będzie zrobić ulicami Daszyńskiego, Moniuszki i Mickiewicza. Będzie także możliwość bardzo wygodnego dojazdu rowerami i poprawionymi chodnikami. Koncepcja zgodnie z przekazanymi przez gminę wytycznymi dotyczącymi Placu 3 Maja zakłada jednak ograniczenia w poruszaniu się samochodem wokół Placu 3 Maja, gdzie ma obowiązywać strefa 20 km/h (strefa zamieszkania).</p> | 08.12.2025 |

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p>Koncepcja nie zakłada krążenia dookoła aby dostać się do celów podróży. W obszarze rewitalizacji układ ulic jest rusztowy, więc na ogół równoległe ulice będą miały odwrotne kierunki ruchu. Niektóre podobszary, położone przy granicy obszaru będą miały także zapewniony dostęp na zasadzie sięgaczy od ulicy Lipińskiej i Sikorskiego.</p> <p>W ogólnym bilansie emisji należy brać pod uwagę nie tylko dłuższy przejazd związany z jednokierunkowością ruchu, ale także zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego i zwiększenie płynności ruchu. Odbywanie większej liczby podróży rowerami i pieszo, dosadzenie zieleni.</p> <p><i>Przeprowadzone badania ruchu wykonano tylko przez jeden dzień co nie daje sensownych badań statystycznych. Należy zaznaczyć też że badania wykonano w okresie pandemii covid 19.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Badania ruchu wykonano w jeden dzień powszedni, w dobrych warunkach atmosferycznych, bez istotnych zakłóceń w funkcjonowaniu miasta. Uzyskano typowe rezultaty dla tego okresu w roku. Dane zbierano do celów planistycznych, a nie projektowych (np. do zaprojektowania sygnalizacji) i nie ma większego uzasadnienia dla wydłużania okresu pomiarowego. Ponadto dane zbierano zasadniczo dla układu ulic L i D, dla których pomiary natężenia ruchu mają mniejsze znaczenie ze względu na funkcje tych ulic. Badania wykonywane w Polsce jesienią 2022 r. były traktowane jako miarodajne w kontekście covid. Już wcześniej – od roku 2021 – wznowiono badania na drogach krajowych i wojewódzkich (GDDKiA) i w miastach (np. w Warszawie).</p> | |
| 46 | osoba 39 | <p>Szanowni Państwo,</p> <p><i>przedkładam poniższe uwagi do dokumentu pt. „Analiza komunikacyjna obszaru rewitalizacji” oraz projektowanej koncepcji organizacji ruchu, wskazując liczne braki merytoryczne, metodologiczne oraz ryzyka społeczne wynikające z proponowanych w nim rozwiązań.</i></p> <p>1.Brak nadrzędnej, całościowej koncepcji układu komunikacyjnego dla Wołomina</p> <p><i>Wskazuję, że miasto nie posiada aktualnej, kompleksowej koncepcji układu komunikacyjnego dla całej gminy. Oznacza to, że projekt dla obszaru rewitalizacji został przygotowany w oderwaniu od:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> •pełnego układu drogowego miasta, •roli poszczególnych ulic (tranzytowe, zbiorcze, lokalne), •planowanych inwestycji drogowych i kolejowych, •rzeczywistych kierunków przepływu ruchu. <p><i>Projektowanie fragmentu centrum bez dokumentu nadrzędnego stanowi naruszenie zasad planowania transportowego i prowadzi do błędnych decyzji wpływających na całość systemu.</i></p> <p>Wniosek: <i>opracowanie powinno zostać wstrzymane do czasu przygotowania całościowej koncepcji układu komunikacyjnego miasta Wołomin.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> | 08.12.2025 |

W powiecie wołomińskim nie ma gminy, która posiada kompleksową koncepcję układu komunikacyjnego dla całej gminy z uwzględnieniem pełnego układu drogowego miasta, roli poszczególnych ulic (tranzytowe, zbiorcze, lokalne), planowanych inwestycji drogowych i kolejowych oraz rzeczywistych kierunków przepływu ruchu. Jest to problem dotyczący całej aglomeracji warszawskiej. Nie oznacza to jednak, że robienie takiego opracowania dla części obszaru nie ma sensu.

Obszar objęty opracowaniem jest zbiorem zamkniętym. Jest to centrum o zwartej zabudowie wykluczającej rozbudowę i poszerzenie istniejących dróg, ograniczone ulicami o większym natężeniu ruchu. Właśnie dla takiego obszaru profesjonalne opracowanie organizacji ruchu (często nazywane **Planem Uspokojenia Ruchu** lub **Koncepcją Mobilności Centrum**) ma największy sens. W zwartym centrum miasta ulice pełnią zbyt wiele funkcji naraz: są parkingiem, trasą tranzytową, drogą dojazdową do sklepów i przestrzenią dla pieszych. Opracowanie pozwala rozstrzygnąć te konflikty poprzez na przykład:

- **Eliminację ruchu tranzytowego (szczurze ścieżki):** Kierowcy często skracają sobie drogę przez wąskie uliczki centrum, by ominąć korki na arteriach. Opracowanie może wprowadzić ulice jednokierunkowe, które uniemożliwiają przejazd „na wskroś”, zachowując jednocześnie pełny dojazd dla mieszkańców.

- **Optymalizację parkowania:** Zamiast chaotycznego parkowania „gdzie popadnie”, koncepcja wyznacza strefy dostaw (kurierzy), miejsca dla mieszkańców i rotacyjne dla klientów usług. Taka koncepcja organizacji ruchu dedykowana obszarowi o opisanej specyfice pozwoli również na przyszłościowe rozwiązanie problemów z „arteriami”: Odpowiednia organizacja ruchu wewnątrz „wyspy” (centrum) pozwala lepiej zaprogramować sygnalizację świetlną na otaczających ją arteriach. Podobne rozwiązania z innych miast pokazują, że uspokojenie ruchu w centrach zwiększa obroty w lokalnych sklepach i restauracjach (więcej pieszych = więcej klientów). Dodatkowo posiadanie gotowych rozwiązań jest często warunkiem koniecznym przy ubieganiu się o środki unijne lub krajowe na rewitalizację dróg.

2. Dane pomiarowe są nieaktualne, niereprezentatywne i niewystarczające

Wskazuję, że pomiary ruchu:

- przeprowadzono **jednego dnia**,
- w ograniczonych przedziałach czasowych (06:30–08:30 oraz 14:30–16:30),
- 11 października 2022 r.**,
- bez pomiarów całodobowych, weekendowych, sezonowych, porównawczych,
- przed ukończeniem istotnych inwestycji drogowych.

Tak skromny zakres danych **nie spełnia standardów diagnostycznych**, nie odzwierciedla aktualnej sytuacji komunikacyjnej miasta i **nie może stanowić podstawy dla wieloletnich zmian** w organizacji ruchu.

Wniosek: konieczne jest wykonanie nowych, reprezentatywnych pomiarów ruchu drogowego i pieszego.

Odpowiedź:

Badania ruchu wykonano w jeden dzień powszedni, w dobrych warunkach atmosferycznych, bez istotnych zakłóceń w funkcjonowaniu miasta. Uzyskano typowe rezultaty dla tego okresu w roku. Dane zbierano do celów planistycznych, a nie projektowych (np. do zaprojektowania sygnalizacji) i nie ma większego uzasadnienia dla wydłużania okresu pomiarowego. Ponadto dane zbierano zasadniczo dla układu ulic L i D, dla których pomiary natężenia ruchu mają mniejsze znaczenie ze względu na funkcje tych ulic. Badania wykonywane w Polsce jesienią 2022 r. były traktowane jako miarodajne w kontekście covid. Już wcześniej – od roku 2021 – wznowiono badania na drogach krajowych i wojewódzkich (GDDKiA) i w miastach (np. w Warszawie).

Badania ruchu wykonywano w godzinach ruchu szczytowego, co jest powszechnie praktykowane w studiach komunikacyjnych dla miast. Z punktu widzenia celu opracowania nie było potrzeby wydłużania okresu pomiarowego i ponoszenia kosztów z tym związanych.

Przyjęcie założenia, że należy z pracami planistycznymi oczekiwać na dokończenie ważnych inwestycji drogowych byłoby błędem. Mogłoby prowadzić do sytuacji, w której prace planistyczne w ogóle nie byłyby prowadzone. Tymczasem działania w odniesieniu do obszaru rewitalizacji wobec poziomu zdegradowania tego obszaru i występujących potrzeb powinny być podejmowane możliwie szybko.

Zdaniem autorów nie ma potrzeby wykonywania ponownych pomiarów, te które zostały wykonane spełniają standardy diagnostyczne i są wystarczające z punktu widzenia celu opracowania.

3. Brak analiz potwierdzających zasadność wprowadzenia szerokiej jednokierunkowości

Dokument nie zawiera:

- symulacji czasów przejazdu „przed” i „po”,
- analiz wydłużenia tras przejazdu,
- wpływu na sąsiednie ulice,
- skutków dla służb ratunkowych,
- skutków dla dostaw i zaopatrzenia,
- oceny wpływu na osoby starsze i o ograniczonej mobilności.

Wprowadzanie jednokierunkowości na tak dużą skalę bez analiz i symulacji stoi w sprzeczności z zasadami projektowania organizacji ruchu.

***Wniosek:** wdrażanie jednokierunkowości na obszarze rewitalizacji jest nieuzasadnione i nie powinno być procedowane bez wykonania wymaganych analiz.*

Odpowiedź

Ze względu na skalę obszaru rewitalizacji wykonanie modelu umożliwiającego przeprowadzenie takiej analizy porównawczej byłoby dość pracochłonne i kosztowne.

Rozszerzenie układu ulic jednokierunkowych, co zaproponowano, a nie wprowadzenie w całym obszarze, można oczywiście analizować z wykorzystaniem modeli symulacyjnych, ale tak jak wspomniano zbudowanie takiego modelu

byłoby pracochłonne i kosztowne, a nie ma obowiązku ani zasad określających zastosowanie takiego modelu w planowaniu (z tym przypadkiem mamy do czynienia w opracowaniu), ani w projektowaniu organizacji ruchu. Zastosowanie lub nie modelu zależałoby wyłącznie od decyzji gminy.

Stwierdzenie wyrażone w opinii autorki uwagi o rzekomych „wymaganych analizach” nie ma żadnych podstaw wynikających z polskich przepisów techniczno-budowlanych, nie wspominając o tym, że zakres i metodyka opracowania mającego charakter planistyczny zależy wyłącznie od decyzji zamawiającego takie opracowanie.

4. Deklarowana poprawa sytuacji parkingowej jest sprzeczna z danymi

Z analizy wynika, że:

- akumulacja dzienna to **975 pojazdów**,
- w wariacie projektowanym przewidziano **ok. 599 miejsc**,
- wprowadza się **zakaz parkowania poza miejscami wyznaczonymi**.

Oznacza to **faktyczne zmniejszenie realnej pojemności parkingowej**, co pozostaje w sprzeczności z deklaracjami o polepszeniu warunków parkowania.

Wniosek: projekt prowadzi do znacznego ograniczenia dostępności centrum dla mieszkańców i użytkowników usług publicznych i powinien zostać skorygowany.

Odpowiedź

W opracowaniu, w wariacie rekomendowanym, zadeklarowano liczbę oszacowanych miejsc postojowych możliwych do wyznaczenia na ulicach z prędkością 30 i 40 km/h (według przedstawionych rekomendacji i założeń) na poziomie od 590 do 630, w zależności od wariantu (na kilku odcinkach przedstawiono rozwiązania wariantowe). Obecne zapotrzebowanie w dzień jest wyższe – 753 pojazdy, ale w nocy tylko 275 (mieszkańcy). W przypadku ulic oznaczonych jako strefy współdzielone/strefy zamieszkania (prędkość ograniczona do 20km/h) liczba miejsc parkingowych powinna wynikać ze szczegółowej analizy potrzeb mieszkańców i ewentualnych lokali usługowych. W stanie istniejącym liczba miejsc postojowych wyznaczonych w ciągu tych ulic to 72 miejsca. W ciągu dnia parkuje wzdłuż tych ulic 214 pojazdów, a w nocy 78 (mieszkańcy). Dodatkowo wskazano na możliwość wykorzystywania parkingów wydzielonych (nie tylko pasów drogowych ulic, które są przestrzeniami publicznymi, które nie powinny być zajmowane przede wszystkim na parkowanie). Na parkingach wydzielonych są wolne miejsca w dzień i bardzo dużo wolnych miejsc w nocy.

Zdaniem autorów nie ma mowy o znacznym ograniczeniu dostępności parkowania, a w szczególności nie ma podstaw by twierdzić, że tego typu ograniczenia mają dotyczyć mieszkańców obszaru rewitalizacji. Pamiętajmy, że w obszarze objętym analizą wiele miejsc, na których obecnie parkują mieszkańcy to miejsca, w których parkowanie przepisowo jest zabronione.

5. Brak danych i analiz dotyczących ruchu pieszego, rowerowego i użytkowników wrażliwych

Dokument nie zawiera:

- pomiarów potoków pieszych,
- analizy bezpieczeństwa po likwidacji przejść dla pieszych,
- oceny potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych, rodzin z dziećmi,
- analizy dojazdów do PKP, szkół, urzędów i usług.

Jednocześnie projekt zakłada:

- wprowadzenie licznych stref współdzielonych,
- rezygnację z wyznaczonych przejść dla pieszych,
- silny priorytet ruchu pieszego i rowerowego.

Wprowadzanie takich zmian **bez badań i bez oceny ryzyka** jest niezgodne z zasadami projektowania infrastruktury dla pieszych.

Wniosek: projekt wymaga uzupełnienia o pełną analizę ruchu pieszego i rowerowego oraz ocenę bezpieczeństwa.

Odpowiedź

Należy podkreślić, że jest to koncepcja, w której proponowane są kompleksowe rozwiązania na etapie przedprojektowym. Dokument nie zawiera wyników pomiarów ruchu pieszego, rowerowego, analiz bezpieczeństwa, analiz dojazdów do PKP, szkół, urzędów i usług, zaproponowano w nim jednak rozwiązania dla ruchu pieszego, w tym rozwiązania dotyczące bezpieczeństwa pieszych oraz rozwiązania dla ruchu rowerowego, ponieważ: (1) wynika to z podstawowego założenia, że w ścisłym centrum miasta (obszar rewitalizacji) obowiązkiem jest zapewnienie pełnego układu tras dla rowerów (na każdej ulicy, dwukierunkowo) i nie wymaga to potwierdzenia wykonaniem pomiarów ruchu rowerowego (który w Wołominie w związku z dużymi brakami rozwiązań dla ruchu rowerowego) jest stłumiony, (2) wynika to z podstawowego założenia że ulice mają mieć wysoki standard obsługi ruchu pieszego (szerokości i standard dróg dla pieszych i chodników, nie zastawionych przez samochody, tak jak to jest obecnie) – i nie wymaga to potwierdzenia w formie pomiarów ruchu, ponieważ określony standard musi być zapewniony, (3) wynika to z podstawowego założenia że wszystkie ulice muszą zapewniać najwyższy standard bezpieczeństwa ruchu, także ze względu na prowadzenie ruchu rowerowego po jezdni, a więc powinna zostać ustanowiona strefa ruchu 30 km/h (miejscowo 20 km/h), a tym samym powinny być wprowadzone techniczne środki uspokojenia ruchu, w szczególności zabezpieczające ruch pieszych wzdłuż i w poprzek ulic, (4) wynika to z podstawowego założenia, że w obszarze rewitalizacji trzeba pobudzić zainteresowanie przestrzeniami publicznymi jakimi są ulice, zwiększyć znaczenie funkcji społecznych, zachęcić ludzi do chodzenia pieszo, korzystania z usług, a tym samym ograniczyć funkcje transportowe (korzystanie z samochodów) – stąd zaproponowano ciągi z dominującym ruchem pieszych (strefy 20 km/h). Podsumowując, po wykonaniu prac inwentaryzacyjnych i po zdiagnozowaniu stanu systemu transportowego w obszarze rewitalizacji, autorzy zaproponowali inne niż dotychczas obowiązujące w Wołominie podejście do urządzania przestrzeni poszczególnych ulic. Przyjęto, że nadrzędnym celem jest wprowadzenie rozwiązań, które zapewnią najwyższy

priorytet ruchowi pieszemu, które zapewnią pełny układ tras dla rowerów, które uporządkują parkowanie, dadzą możliwość zwiększenia powierzchni zieleni i które zapewnią dostęp do funkcji obszaru samochodom (usługowym, handlowym, mieszkaniowym), ale ograniczą ruch innych pojazdów oraz zapewnią bezpieczeństwo ruchu (uspokojenie ruchu). Zaproponowane rozwiązanie koncepcyjne oparto o diagnozę sytuacji i stosowane powszechnie rekomendacje dotyczące urządzania ulic w centrach miast, w których ustala się priorytety wykorzystania przestrzeni. Nie są do tego potrzebne szczegółowe informacje o natężeniach ruchu. Prowadzenie szczegółowych pomiarów ruchu nie ma w tym przypadku szczególnego znaczenia, zwłaszcza gdy rozwiązania dotyczą niskich klas funkcjonalnych ulic: L i D.

6. Brak analizy wpływu zmian na lokalnych przedsiębiorców i gospodarkę centrum

Dokument:

- nie identyfikuje liczby i rodzaju działalności gospodarczych,
- nie analizuje zachowań klientów,
- nie uwzględnia specyfiki dostaw,
- nie ocenia skutków ekonomicznych zmian,
- nie bada wpływu ograniczeń dostępności na handel i usługi.

W obszarze rewitalizacji znajdują się liczne punkty usługowe, gabinety, sklepy i firmy — pominięcie ich potrzeb stanowi **poważny błąd metodologiczny**.

Wniosek: koncepcja powinna zostać uzupełniona o analizę wpływu na lokalną przedsiębiorczość.

Odpowiedź

Nie było to przedmiotem zamówienia. Koncepcja ma wyraz kierunkowy i ogólny. Wspomniane dane są bardzo szczegółowe. Dodatkowo to zadanie z pogranicza inżynierii ruchu, socjologii i ekonomii miejskiej czyli dla zespołu interdyscyplinarnego. Koszt takiego opracowania to około 100 000 złotych netto.

7. Strefy współdzielone projektowane są bez danych i bez powiązania z funkcją miejsca

Brak pomiarów pieszych uniemożliwia ocenę:

- rzeczywistego natężenia ruchu,
- potrzeb użytkowników,
- zasadności przekształceń w strefy współdzielone.

Ulice w analizowanym obszarze mają funkcję obsługową (dojazd do usług, PKP, szkół i urzędów), a nie rekreacyjną czy turystyczną.

Wniosek: wprowadzenie stref współdzielonych należy poprzedzić rzetelnymi badaniami i symulacjami, których obecnie brakuje.

Odpowiedź

Generalnie odpowiedź jak wyżej w kwestii przyjętej metodyki pracy nad koncepcją organizacji ruchu i sposobu przekształcenia ulic. Duża część ulic współdzielonych w koncepcji ma źródło w założeniach wynikających z konsultacji prowadzonych w obszarze rewitalizacji, a dotyczących takich dokumentów jak MPZP CENTRUM, Gminny Program Rewitalizacji, aktualizacja Gminnego Programu Rewitalizacji, MPR, konkurs architektoniczny „Odetchnij na Placu 3 Maja” (Warszawska, Plac 3 Maja, Kościelna). Rozwiązania te zostały włączone do koncepcji, a jej autorzy zgadzają się z nimi. Pozostałe zostały zaproponowane po to, aby wytworzyć spójny ciąg, przestrzeń reprezentacyjną miasta, zwiększyć szansę na zainteresowanie osób korzystaniem z przestrzeni publicznej, chodzeniem pieszo, przebywaniem na zewnątrz, spędzaniem czasu w mieście, itd. Oczekiwanie wyrażone w uwadze, że takie rozwiązania jak ulice współdzielone będą poparte analizami natężenia ruchu, świadczą o niezrozumieniu idei. Rozwiązania te z założenia wiążą się z silnym ograniczeniem ruchu samochodowego (głównie do dojazdów mieszkańców, obsługi komunalnej, dostaw w określonych godzinach). Są decyzjami planistycznymi o sposobie wykorzystania przestrzeni publicznych. Nie ma żadnych przeciwwskazań, żeby tego typu ulice były organizowane, gdy znajdują się na nich funkcje usługowe – w czym to szkodzi? Znanie są przecież rozwiązania z jeszcze silniejszym ograniczeniem ruchu samochodowego – strefy piesze z ulicami handlowymi. I najczęściej występują one w centrach miast czy centrach dzielnic.

8. Deklaracje dotyczące korzyści środowiskowych nie mają podstaw analitycznych

Projekt nie zawiera:

- analiz emisji spalin,
- porównania emisji przed/po reorganizacji,
- oceny wpływu wydłużonych tras na jakość powietrza,
- analizy hałasu,
- oceny wpływu na grupy wrażliwe.

Wprowadzając liczne jednokierunkowości oraz objazdy, projekt w praktyce może **zwiększyć**, a nie zmniejszyć emisję.

Wniosek: oceny środowiskowe muszą zostać wykonane przed procedowaniem koncepcji.

Odpowiedź

Koncepcja ma wyraz kierunkowy i ogólny. Wspomniane dane są bardzo szczegółowe. Koszt dodania komponentu środowiskowego (emisje i hałas) to około 35 000 złotych netto (oprogramowanie do modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w zabudowie zwartej jest drogą w obsłudze).

9. Przedstawione warianty A i B nie są alternatywami

Oba warianty:

- wprowadzają taką samą filozofię ruchu,
- mają zbliżoną skalę jednokierunkowości,
- wprowadzają podobne strefy współdzielone,

- ograniczają parkowanie w analogicznym stopniu.

Różnice mają charakter techniczny i nie stanowią realnych alternatyw.

Wniosek: należy przedstawić rzeczywiście odmienne warianty, uwzględniające różne modele funkcjonowania centrum.

Odpowiedź

Nie są alternatywami, bo nie miały być rozwiązaniami alternatywnymi. Wariant A został opracowany w 2022 roku przez zespół autorski i pozostał wariantem autorskim rekomendowanym przez autorów opracowania. Wariant B zawiera korekty głównie dotyczące ulicy Wileńskiej, wynikające z procesu inwestycyjnego prowadzonego przez miasto i powiat w okresie po 2022 roku.

10.Proces konsultacyjny budzi poważne wątpliwości proceduralne

Zgłaszam uwagi dotyczące:

- braku informacji do mieszkańców,
- narzucenia formy warsztatowej bez wcześniejszego powiadomienia,
- braku obecności odpowiedzialnych osób,
- braku protokołowania spotkania,
- braku notatki urzędowej po spotkaniu.

Tak przeprowadzone konsultacje nie spełniają standardów dialogu społecznego.

Wniosek: należy powtórzyć etap konsultacji w rzetelnej i transparentnej formie.

Odpowiedź

Jeszcze przed konsultacjami, na etapie prowadzenia prac analitycznych gmina informowała mieszkańców o podejmowanych działaniach (trzy oficjalne profile w mediach społecznościowych miasta, 30-31 marca 2023 oraz proces aktualizacji Gminnego Programu Rewitalizacji 2024).

Ważne jest podkreślenie, że przedstawiony dokument to **konceptja**, a więc materiał do dalszych rozmów, analiz i konsultacji. Nie oznacza on wprowadzania jakichkolwiek zmian w organizacji ruchu na tym etapie. Proponowane rozwiązania mają charakter kierunkowy i służą ocenie, które z nich są możliwe i akceptowalne do wdrożenia (informacja przekazana oficjalnie w materiałach informacyjnych dotyczących konsultacji). Informacje o terminach konsultacji zostały opublikowane na oficjalnej stronie miasta 17 listopada 2025 r. (tydzień przed rozpoczęciem konsultacji) wraz z kompletem materiałów (opracowanie, załączniki graficzne). Informacje były również opublikowane na oficjalnym kanale w mediach społecznościowych (17 listopada, 24 listopada, 25 listopada, 26 listopada, 2 grudnia, 8 grudnia) oraz w TV Wołomin (2 grudnia, wywiad z wiceburmistrzem Łukaszem Markiem) i Radio Fama Wołomin (5 grudnia wywiad z burmistrz Elżbietą Radwan). W czasie trwania konsultacji na stronie internetowej miasta i kanałach społecznościowych publikowano materiały informacyjne (21 listopada, 24 listopada, 24 listopada Q&A). O formie warsztatowej mieszkańcy byli powiadomieni już podczas ogłoszenia wyprzedzającego o

konsultacjach (17 listopada) na stronie internetowej i mediach społecznościowych. Stosowną informację otrzymali również radni drogą mailową w dniu 17 listopada. Zostało również zorganizowane spotkanie dedykowane radnym. Osobami odpowiedzialnymi za przeprowadzenie konsultacji byli w tym przypadku pracownicy Wydziału Planowania Rozwoju i Rewitalizacji, którzy byli obecni na spotkaniach zarówno z radnymi, jak i z mieszkańcami. Spotkanie nie było protokołowane ponieważ w trakcie spotkania zmieniono zaplanowaną formę, natomiast dzięki uprzejmości lokalnej gazety dysponujemy nagraniem ze spotkania. Autorzy opracowania przygotowali materiały szkoleniowe dotyczące projektowania ulic w centrum miasta, przygotowali materiały informacyjne na spotkania konsultacyjne, uczestniczyli w dwóch bezpośrednich spotkaniach konsultacyjnych i odpowiadali na wszystkie pytania (spotkania miały nielimitowany czas). Odpowiedzieli też na wszystkie pytania i uwagi zgłoszone w różnych formach podczas konsultacji. Przygotowali także spotkanie konsultacyjne w formie warsztatów, tak aby przedyskutować z mieszkańcami proponowane rozwiązanie, ale taka forma dyskusji nie została przyjęta przez mieszkańców. Zdaniem autorów taka forma konsultacji spełnia standardy dialogu społecznego i jest transparentna. Ponadto uwaga została sformułowana przed formalnym zakończeniem procesu konsultacji, który będzie związany z przekazaniem przez autorów raportu z konsultacji. Nie uwzględnia zatem całości procesu konsultacji. „Urzędową notatkę ze spotkania” w tym przypadku zastępuje raport z konsultacji.

11.Brak informacji o kosztach oraz źródłach finansowania

Dokument nie zawiera:

- szacunkowego kosztorysu,
- analizy etapowania inwestycji,
- wskazania źródeł finansowania.

To uniemożliwia ocenę realności proponowanych rozwiązań.

Wniosek: koncepcja powinna zawierać kosztorys i propozycję finansowania.

Odpowiedź

Przedmiotem opracowania było przeprowadzenie analizy komunikacyjnej, której efektem jest prezentowana koncepcja organizacji ruchu, dokument będący materiałem wyjściowym do dalszych działań.

Wnioski końcowe

Wnoszę o:

- 1.Wstrzymanie procedowania koncepcji w obecnym kształcie.**
- 2.Przygotowanie aktualnych badań ruchu i ruchu pieszego.**
- 3.Opracowanie całościowej koncepcji układu komunikacyjnego dla całego miasta.**
- 4.Przygotowanie realnych wariantów alternatywnych.**
- 5.Uzupełnienie analiz o wpływ na gospodarkę, użytkowników wrażliwych i środowisko.**
- 6.Przeprowadzenie rzetelnych konsultacji z mieszkańcami i przedsiębiorcami.**

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p><u>Odpowiedź</u> Tak jak informowaliśmy, od początku procesu konsultacyjnego prezentowana koncepcja organizacji ruchu to dokument będący materiałem wyjściowym do dalszych działań. W odpowiedzi na Pani uwagę powyżej (punkt 1) informujemy również, że opracowanie dla części obszaru jest uzasadnione ponieważ obszar ten jest zbiorem zamkniętym, o zwartej zabudowie wykluczającej rozbudowę i poszerzanie istniejących dróg, ograniczony ulicami o większym natężeniu ruchu.</p> <p><i>Obecnie przedstawiona koncepcja nie spełnia wymogów merytorycznych i metodologicznych, a jej wdrożenie może prowadzić do istotnego pogorszenia dostępności centrum, obniżenia jakości życia mieszkańców oraz osłabienia lokalnej przedsiębiorczości.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Autorzy nie zgadzają się z tą opinią. Koncepcja spełnia wymogi merytoryczne i metodologiczne. Została opracowana przez doświadczony zespół autorski. Wniosek autorki uwagi wskazuje o ograniczeniu myślenia o dostępności obszaru rewitalizacji dla dostępności samochodami (która będzie zachowana) z pominięciem innych grup użytkowników ulic i innych funkcji ulic niż transportowe. Autorzy stanowczo zaprzeczają nieuzasadnionej hipotezie, że przekształcenia ulic w zakresie przedstawionym w opracowaniu będą obniżać jakość życia mieszkańców i lokalnej przedsiębiorczości. Z obniżeniem tej jakości mieszkańcy i przedsiębiorcy mierzą się obecnie.</p> | |
| 47 | osoba 40 | <p><i>Dzień Dobry,</i> 1. <i>Dlaczego koncepcja nie bierze pod uwagę nowej funkcji ul. Żelaznej z przebicciem do ul. Warszawskiej (część północna)? Ciąg ten w założeniu powiatu był dwukierunkowy i miał w założeniu pełnić funkcję ciągu komunikacyjnego z tunelem pod torami kolejowymi na przedłużeniu ulicy Załuskiego w Kobylce.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u> Autorzy wyjaśniają, że koncepcja bierze pod uwagę połączenie ul. Żelaznej i Warszawskiej. To rozwiązanie jest postulowane w opracowaniu jako ważne z punktu widzenia obsługi dojazdów do dworca PKP i parkowania P+R. W przypadku zastosowania zaproponowanej koncepcji, jednokierunkowość Warszawskiej "północnej" uniemożliwi wykorzystanie tego ciągu i jeszcze bardziej obciążą rondo przy Urzędzie Skarbowym, a takiej sytuacji chciał uniknąć powiat.</p> <p><u>Odpowiedź</u> Autorzy wyjaśniają, że jednokierunkowość ulicy Warszawskiej północnej będzie wykorzystana m.in. do obsługi wyjazdów z rejonu dworca PKP.</p> <p>2. <i>Dlaczego wykonawca analizy nie zmierzył natężeń ruchu samochodowego i twierdził na konsultacjach, że nie jest to żaden wyznacznik? Na jakiej podstawie wykonawca tak stwierdził?</i> <i>W uchwale Zarządu Uchwały Woj. Mazowieckiego z 2022 dotyczących standardów infrastruktury rowerowej natężenie ruchu samochodów jest podstawą wyboru infrastruktury rowerowej?</i></p> | 08.12.2025 |

| | | | |
|----|----------|--|------------|
| | | <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy w opracowaniu i podczas konsultacji społecznych pokazali wyniki pomiarów natężenia ruchu samochodowego. Wyniki te zgodnie z zamówieniem zostały wykorzystane do oceny warunków ruchu w obszarze rewitalizacji. Niezależnie, ponieważ wewnątrz obszaru rewitalizacji ulice mają klasy L i D, oznacza to, że w planowaniu i projektowaniu powinno się zakładać ich ograniczone funkcje transportowe (w rozumieniu prowadzenia ruchu, natężeń ruchu), a większe znaczenie powinno się przypisywać organizacji parkowania, ruchowi pieszemu, rowerowemu oraz funkcjom społecznym ulicy. Stąd mniejsze znaczenie w przypadku ulic L i D mają pomiary natężenia ruchu. Wynikiem planowania, a następnie projektowania układu, powinny być małe natężenia ruchu. Sposób rozwiązania ruchu rowerowego w ulicy w centrum miasta powinien być przede wszystkim uzależniony od prędkości dopuszczalnej (na jezdni poza jezdnią) i dostępnego miejsca w pasie drogowym, a nie od natężenia ruchu. W przypadku małego miasta natężenie ruchu (w układzie ulic L i D) z jakimi mamy do czynienia w obszarze rewitalizacji powinno być małe.</p> <p>Co do uchwały Zarządu Województwa Mazowieckiego z 2022 roku dotyczącej standardów infrastruktury rowerowej to nie jest ona obowiązująca jako przepis projektowania w obszarze rewitalizacji w Wołominie. Rozwiązania zaproponowane co do zasady nie są sprzeczne z tymi wytycznymi, a natężenie ruchu samochodowego nie jest w nich podstawą wyboru rozwiązania. Koncepcja organizacji ruchu jest natomiast spójna z dokumentem wyższego rzędu niż wytyczne województwa mazowieckiego, tj. z przepisami techniczno-budowlanymi (rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518), które obowiązuje od dnia 21 września 2022 r.) oraz z wytycznymi Ministra Infrastruktury (WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów wersja 01 obowiązuje od 2022.09.19, WR-D-42-2, Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów wersja 01 obowiązuje od 2022.09.19 i WR-D-42-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach).</p> | |
| 48 | osoba 41 | <p><i>Szanowni Państwo,</i></p> <p><i>przekazuję poniżej uwagi dot. koncepcji organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>pomiary zostały dokonane w październiku 2022 r. - od tego czasu w centralnym obszarze (skrzyżowanie ul. Wileńskiej z ul. Legionów) pojawiło się chociażby Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, które codziennie obsługuje znaczną liczbę mieszkańców gminy i powiatu, mając na uwadze dynamikę zmian - dane wydają się nie być adekwatnymi do obecnych potrzeb mieszkańców;</i> <p><u>Odpowiedź</u></p> | 08.12.2025 |

Pomiary ruchu zostały wykonane w ramach opracowania, które było wykonywane jesienią 2022 roku. W tym okresie powstała także koncepcja. Należy liczyć się z ryzykiem, że im dłuższy czas minie od momentu opracowania koncepcji do podjęcia decyzji wdrożeniowych, tym bardziej będzie się ona dezaktualizować.

- mając na uwadze ilość pieszych, którzy codziennie przedostają się na stację PKP Wołomin, stworzenie "obwodnicy" w ciągu ul. Żelaznej i planowanego przebiegu ul. Warszawskiej - stanowi to realne zagrożenie dla pieszych - jednocześnie ilość pieszych oraz częstotliwość nadjeżdżających pociągów - nie sprzyja płynności przejazdu w tym miejscu;

Odpowiedź

Autorzy wyjaśniają, że nie zakłada się przekształcenia ulicy Żelaznej w obwodnicę. Podstawową funkcją tej ulicy ma być obsługa dojazdów i wyjazdów związanych ze stacją kolejową (samochodem i rowerem). Takie usytuowanie stacji kolejowej (ale też jej rola w obsłudze miasta) nie dają możliwości wyłączenia z tej ulicy jej funkcji transportowych.

- ul. Wileńska od ronda Jana Pawła II do ronda przy UM powinna być dwukierunkowa - dzięki temu uda się znacznie odciążyć rondo przy Urzędzie Skarbowym;

Odpowiedź

Jednokierunkowość ulicy Wileńskiej na tym odcinku jest związana z koniecznością przerwania ciągłości ciągu – uniknięcia przejazdów tą ulicą w poprzek całego obszaru rewitalizacji. W wariantcie B dwukierunkowość jest wprowadzona na dłuższym odcinku niż jest to obecnie.

- z informacji uzyskiwanych od mieszkańców wynika, iż zakładana koncepcja nie została omówiona z przedsiębiorcami działającymi na obszarze objętym konsultacjami - mają oni uzasadnione obawy o to, że utrudniony dojazd może doprowadzić do konieczności zamknięcia danych punktów;

Odpowiedź

Konsultacje prowadzone w związku z koncepcją zmian w organizacji ruchu były otwarte dla wszystkich, także przedsiębiorców i byli oni obecni na spotkaniu. Zgłosili także swoje uwagi w formie pisemnej.

- obszar rewitalizacji jest wyłącznie małą częścią gminy Wołomin - skupienie uwagi wyłącznie na tym obszarze, mając na uwadze brak koncepcji dla całego miasta i gminy, może przynieść negatywne skutki dla dalszych planów dot. całej gminy.

Odpowiedź

Koncepcja organizacji ruchu dotyczy obszaru rewitalizacji co nie wyklucza możliwości prac nad koncepcją dla większego obszaru, np. całego miasta. Wykonanie opracowania dla wybranego obszaru w tym przypadku jest uzasadnione. Obszar objęty opracowaniem jest zbiorem zamkniętym. Jest to centrum o zwartej zabudowie wykluczającej rozbudowę i poszerzenie istniejących dróg, ograniczone ulicami o większym natężeniu ruchu. Właśnie dla takiego obszaru profesjonalne opracowanie organizacji ruchu (często nazywane **Planem Uspokojenia Ruchu** lub

| | | | |
|----|----------|---|------------|
| | | <p>Koncepcją Mobilności Centrum) ma największy sens. W zwartym centrum miasta ulice pełnią zbyt wiele funkcji naraz: są parkingiem, trasą tranzytową, drogą dojazdową do sklepów i przestrzenią dla pieszych. Opracowanie pozwala rozstrzygnąć te konflikty poprzez na przykład:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eliminację ruchu tranzytowego (szczurze ścieżki): Kierowcy często skracają sobie drogę przez wąskie uliczki centrum, by ominąć korki na arteriach. Opracowanie może wprowadzić ulice jednokierunkowych, które uniemożliwiają przejazd „na wskroś”, zachowując jednocześnie pełny dojazd dla mieszkańców. - Optymalizację parkowania: Zamiast chaotycznego parkowania „gdzie popadnie”, koncepcja wyznacza strefy dostaw (kurierzy), miejsca dla mieszkańców i rotacyjne dla klientów usług. Taka koncepcja organizacji ruchu dedykowana obszarowi o opisanej specyfice pozwoli również na przyszłościowe rozwiązanie problemów z „arteriami”: Odpowiednia organizacja ruchu wewnątrz „wyspy” (centrum) pozwala lepiej zaprogramować sygnalizację świetlną na otaczających ją arteriach. Podobne rozwiązania z innych miast pokazują, że uspokojenie ruchu w centrach zwiększa obroty w lokalnych sklepach i restauracjach (więcej pieszych = więcej klientów). Dodatkowo posiadanie gotowych rozwiązań jest często warunkiem koniecznym przy ubieganiu się o środki unijne lub krajowe na rewitalizację dróg. | |
| 49 | osoba 42 | <p><i>Moje uwagi co do udostępnionych materiałów.</i></p> <p>1. <i>W opublikowanych materiałach jest sporo błędów (podobnie zresztą jak w ogłoszonej Uchwale NR XVI-43/2025 RADY MIEJSKIEJ W WOŁOMINIE z dnia 29 maja 2025 r.)</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Uwaga sformułowana bardzo ogólnie, bez doprecyzowania o jakie błędy i materiały chodzi. Zdaniem autorów zasadniczo w przygotowanych materiałach nie ma błędów.</p> <p>2. <i>Opublikowane warianty A i B są tak nieznacznie różniące się, że trudno uznać to jako osobne warianty. Ja uważam że jest tylko jedna propozycja z dwoma podwariantami bez możliwości wyboru.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Warianty A i B są zbliżone, ponieważ Wariant A został opracowany w 2022 roku przez zespół autorski i pozostał wariantem autorskim rekomendowanym przez autorów opracowania. Wariant B zawiera korekty głównie dotyczące ulicy Wileńskiej, wynikające z procesu inwestycyjnego prowadzonego przez gminę i powiat w okresie po 2022 roku.</p> <p>3. <i>Zaproponowany ruch jednokierunkowy nadal charakteryzuje się chaotycznym rozwiązaniem bez systemowego, strukturalnego rozwiązania. Wybitnym dowodem tego jest:</i></p> <p><i>a) propozycja ruchu na Placu 3 maja - obecnie można objechać plac dookoła, po zmianie już nie; b) ulica Mickiewicza nagle na odcinku Placu 3 maja ma przebieg przeciwny do pozostałej części ulicy;</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy nie zgadzają się z tą opinią. W obszarze rewitalizacji układ ulic ma charakter rusztu, a na tej bazie system ulic jednokierunkowych jest uporządkowany. Zmiany kierunków ruchu na tej samej ulicy (przeciwstawnie)</p> | 08.12.2025 |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>są zaplanowane i typowe dla układów ulic jednokierunkowych w centrach miasta – chodzi o przerwanie ciągłości ciągu (przeciwdziałanie przejazdowi tranzytowemu). Rejon Placu 3 Maja jest częścią koncepcji zagospodarowania placu (opracowywana w ramach innego projektu), ale jej założeniem jest właśnie ograniczenie możliwości cyrkulacji samochodów wokół placu.</p> <p>c) odcinek ulicy Kościelnej nagle na odcinku Placu 3 ma ruch dwukierunkowy;</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Odcinek ulicy Kościelnej na wysokości Placu 3 Maja to przestrzeń współdzielona – strefa zamieszkania.</p> <p>d) wiele sąsiadujących ulic jednokierunkowych ma kierunek ruchu z zachodu na wschód</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Jest mniej więcej tak samo – podobnie wiele ulic ma kierunek ze wschodu na zachód.</p> <p>4. Dlaczego ulica Ogrodowa w całej sieci ulic jednokierunkowych nie jest przewidziana jako jednokierunkowa; umożliwiło by to wygospodarowanie znacznej ilości miejsc parkingowy w tak newralgicznym obszarze miasta;</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Ze względu na możliwość obsługi ruchu (dojazdy/wyjazdy) ze strefy o znacznej gęstości celów ruchu związanych z różnego rodzaju instytucjami.</p> <p>5. Jeżeli planowane jest wprowadzenie parkometrów na terenie rekapitalizowanym - proponuję zrobić przed powszechnym wprowadzeniem zrobić test a najlepszym obszarem będą parkingi wokół Urzędu Miasta, Sądu, Urzędu Powiatowego.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Dziękujemy za sugestię. Należy jednak pamiętać, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie jest niezależne od prezentowanej koncepcji.</p> <p>6. Dlaczego rewitalizacją nie został objęty dziwny wycinek terenu pomiędzy ulicami ul Sikorskiego, Polną, Lipińską, Przyjacielską</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Obszar rewitalizacji został wyznaczony podczas procesu opracowywania Gminnego Programu Rewitalizacji. Jest to pierwszy krok w procesie rewitalizacji regulowany ustawą o rewitalizacji.</p> <p>7. Z zamieszczonych materiałów projektu oraz przebiegu spotkania z 2 grudnia br. wynika, że prawdopodobnie do prac projektowych przyjęto całkowicie błędne założenia i dlatego nie uzyskał on żadnego społecznego poparcia w trakcie spotkania. Wnioskuje, że trzeba zmienić założenia rewitalizacji.</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Jeśli uwaga dotyczy założeń do opracowania koncepcji to autorzy nie zgadzają się z nią, założenia są typowe dla obszaru centrum miasta.</p> | |
|--|--|--|

| | | | |
|----|----------|---|--|
| 50 | osoba 43 | <p><i>Nie podoba mi się przyjęta koncepcja, mieszanie w kierunku ruchu na poszczególnych ulic i dalsze utrudnianie przemieszczenia się po mieście zamiast rozwiązywania realnych problemów mieszkańców.</i></p> <p><i>A spotkanie z mieszkańcami było zorganizowane nieodpowiednio.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>W koncepcji nie zaproponowano mieszania kierunków ruchu. Zaproponowano zwiększenie w stosunku do obecnej sytuacji liczby ulic jednokierunkowych. Celem jest zmniejszenie ruchu nie związanego z obszarem rewitalizacji – ruchu tranzytowego i poruszania się pomiędzy skrajnymi punktami obszaru – to można potraktować jako świadome utrudnienie. Zaletą będzie to, że uproszczą się skrzyżowania i poprawi się płynność ruchu. Odzyskana część jezdni będzie mogła być zamieniona na zatoki parkingowe, zieleń (w tym drzewa) i trasy dla rowerów. W koncepcji zakłada się utrzymanie możliwości dojazdu samochodem do wszystkich celów podróży zlokalizowanych w tym obszarze. To jak obecnie funkcjonuje obszar rewitalizacji, w jak złym stanie technicznym są ulice, jak ta przestrzeń jest zdominowana przez samochody, jak trudno jest się poruszać pieszo i rowerem, jak mało jest powodów żeby spędzać czas w tej przestrzeni, powinno być rozumiane jako realny i jeden z ważniejszych problemów mieszkańców Wołomina.</p> | 08.12.2025 |
| 51 | osoba 44 | <p>Szanowni Państwo, Jako wieloletni mieszkaniec Wołomina, płacący tutaj podatki stanowczo sprzeciwiam się proponowanemu projektowi rewitalizacji</p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Jest to opinia nie poparta uwagami, do których autorzy mogliby się odnieść.</p> | <p>UWAGA PRZEKAZANA PO TERMINIE</p> <p>09.12.2025 godz. 00:01</p> |
| 52 | osoba 45 | <p><i>Dzień dobry,</i></p> <p><i>piszę w sprawie konsultacji społecznych odnośnie organizacji ruchu dla obszaru rewitalizacji w Wołominie. Chcemy zgłosić swój sprzeciw na plan przebudowy ulicy Polnej w Wołominie i wyznaczenie miejsc parkingowych zmniejszając ich ilość. Nie mam nic przeciwko odnośnie zmiany kierunku ruchu ulicy ale ulica jest szeroka są chodniki po 2 stronach i jest wystarczająco dużo miejsca na parkowanie na chodnikach. Na tej ulicy znajduje się 5 bloków minimum 2 klatki w każdym. Nie ma w tych blokach parkingów podziemnych (stare budownictwo). Nie ma również miejsc na parkingi na terenie działek bloków. Mieszkańcy płacą podatki a mieszka ich tutaj większa ilość na jednej ulicy. Mieszkańcy od lat parkują pod blokami na chodniku. Zmniejszenie miejsc parkingowych nie zmieni problemu ilości aut, mieszkańcy będą szukać miejsc w innej części miasta i tak samo zwiększą w innym miejscu ilość parkujących aut. Miasto nie powinno utrudniać życia mieszkańcom płacącym podatki a ułatwiać a dojazd do pracy niekiedy na drugi koniec minimum Warszawy trwa pociągami i komunikacja często 2 godziny. Płacimy pieniądze i oczekujemy wygodnych rozwiązań a nie nieprzemyślanych inicjatyw, które mają zachęcić mieszkańców do zmiany nawyków i ograniczenia używania aut. Proponowane zmiany to nie zachęta a przymus. Każdy człowiek odpowiada sam za to jak chce spędzać czas i dojeżdżać do pracy. Jeśli ilość aut jest za duża i jest</i></p> | <p>UWAGA PRZEKAZANA PO TERMINIE</p> <p>09.12.2025 godz.11:12</p> |

| | | | |
|----|----------|---|--|
| | | <p><i>za duże zanieczyszczenie powietrza to proponuje zająć się i zacząć kontrole palenia nielegalnymi rzeczami w piecach w domach jednorodzinnych. Nie da się oddychać w sezonie grzewczy a ilość zanieczyszczeń jest na wykresach często wyższa niż w Warszawie gdzie jest dużo więcej aut.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy potwierdzają, że na odcinku ulicy Polnej występuje znaczny deficyt miejsc do parkowania. Mieszkańcy parkują samochody w pasie drogowym ulicy, deficyt jest największy w porze nocnej. W pomiarach ruchu stwierdzono zapotrzebowanie na poziomie 67 miejsc parkingowych. Obecnie zgodnie z przepisami (na wyznaczonych i niewyznaczonych) miejscach może tam parkować 29 samochodów. Pozostałe parkują niezgodnie z przepisami. W koncepcji zaproponowano wyznaczenie zatok postojowych z wykorzystaniem jezdni (ewentualnie wciętych w drogę dla pieszych np. w tle drzew), ale nie na chodniku, tak żeby zachować wolną przestrzeń (zwłaszcza dla osób o szczególnych potrzebach – wózki, wózki inwalidzkie). Bez wyznaczenia miejsc postojowych będzie poważne ryzyko parkowania na chodniku. W tym rozwiązaniu ruch rowerowy odbywałby się po jezdni w obu kierunkach (także pod prąd na odcinku jednokierunkowym). Zaproponowano także przebudowę dróg dla pieszych i zachowanie minimalnego standardu chodników o szerokości min 1,5 m, z lokalizacją znaków drogowych, słupów latarni, koszy itp. w pasie technicznym drogi dla pieszych (przy jezdni), w jednej linii. To pozwoli zwiększyć liczbę miejsc parkingowych z 27 do 34. Więcej samochodów parkujących zgodnie z przepisami się nie zmieści. Spełnienie oczekiwań dotyczących liczby miejsc parkingowych dla mieszkańców wymagałoby przeniesienia części parkowania na parkingi wydzielone (są dostępne zwłaszcza w porze poza szczytem dziennym, nocą), ale wymagałoby to dojścia lub rezygnacji z podejmowania działań i przyzwolenia na parkowanie niezgodne z przepisami.</p> | |
| 53 | osoba 46 | <p><i>Uwagi do planowanej zmiany organizacji ruchu na ul. Wileńskiej w Wołominie</i></p> <p><i>Proponowane przez Gminę Wołomin zmiany organizacji ruchu na ulicy Wileńskiej, która jest drogą powiatową, budzą poważne wątpliwości zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i wpływu na płynność komunikacyjną w centrum miasta.</i></p> <p><i>1. Ulica Woleńska - droga powiatowa, pełni kluczową rolę w układzie komunikacyjnym miasta. Ulice tej kategorii w centrum nie są przypadkowe - ich zadaniem jest wyprowadzanie potoków pojazdów, a nie ich spowalnianie czy wprowadzanie dodatkowych barier. Ograniczenie przepustowości Wileńskiej spowoduje, że ruch zacznie rozlewać się na ulice gminne, które nie są przygotowane na takie obciążenie.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Ulica Wileńska nie powinna pełnić kluczowej roli w układzie komunikacyjnym miasta, w dokumentach planistycznych ma funkcje L (lokalna). O kluczowej roli w skali miasta można mówić w przypadku ulic klas G (główna) lub wyższych. Faktem jest natomiast, że z uwagi na to, że przecina cały obszar ścisłego centrum miasta ze wschodu na zachód jest wypełniona głównie ruchem samochodowym. W zaproponowanej koncepcji zakłada się</p> | <p>UWAGA PRZEKAZANA PO TERMINIE</p> <p>09.12.2025 godz. 11:16</p> |

| | | | |
|----|----------|--|--|
| | | <p>zmianę charakteru tej ulicy, dostosowanie jej do funkcji charakterystycznych dla ulic lokalnych (ważnej dla centrum miasta, dla rozrządu ruchu w tej części miasta, ale lokalnej). Zatem zaproponowano usunięcie z niej ruchu ponadlokalnego – tranzytowego, przejazdów w poprzek obszaru rewitalizacji, uporządkowanie parkowania oraz poprawienie jej dostępności dla pieszych i ruchu rowerowego.</p> <p>2.Zmiana organizacji ruchu może spowodować ogromne korki w centrum Wołomina.</p> <p>Ul. Wileńska jest jedną z głównych arterii łączących centrum z trasami wylotowymi. Próba ograniczenia jej na kolejnym fragmencie do ruchu jednokierunkowego może spowodować:</p> <ul style="list-style-type: none"> •znaczące wydłużenie czasu przejazdu, •blokowanie skrzyżowań, •obciążenie ul. Prądyńskiego, Kościelnej, Legionów i Warszawskiej, •Poprzez wprowadzone zmiany większe ryzyko stłuczek i paraliżu w godzinach szczytu. <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Zmiana organizacji ruchu nie będzie prowadzić do powstawania ogromnych korków, ponieważ będzie związana ze zmniejszeniem natężenia ruchu oraz uproszczeniem skrzyżowań. Podobnie, jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu – nastąpi poprawa związana z jednoznacznym określeniem prędkości dopuszczalnych (30-20 km/h), odpowiednim do tego dostosowaniem przekrojów ulic (także poprzez wyposażenie w urządzenia spowalniające ruch) oraz poprawieniem widoczności na odcinkach ulic i skrzyżowaniach.</p> <p><i>Odnośząc się co do pozostałych propozycji zmian należy stwierdzić, że tak duża ingerencja w układ drogowy powinna być poprzedzona rzetelnymi konsultacjami z Mieszkańcami, Przedsiębiorcami i Powiatem.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy dołożyli wszelkich starań i uczestniczyli w konsultacjach w sposób rzetelny. Przygotowali materiały na konsultacje, uczestniczyli w spotkaniach bez ograniczeń czasowych, odpowiadali na wszystkie pytania i przygotowali raport z konsultacji.</p> <p><i>Bez danych i realnych symulacji łatwo jest stworzyć projekt, który będzie atrakcyjnie wyglądał na papierze, ale w praktyce może sparaliżować całe miasto.</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Autorzy przedstawili koncepcję organizacji ruchu przygotowaną na podstawie ich wieloletniego doświadczenia zawodowego. Proponowane rozwiązania poprawiłyby warunki funkcjonowania i atrakcyjność obszaru rewitalizacji oraz dostępność tego obszaru dla wszystkich potencjalnych użytkowników – nie tylko mieszkańców i nie tylko osób jeżdżących samochodami. Ale decyzja czy wykorzystać te propozycje należy do władz miasta i jego mieszkańców.</p> | |
| 54 | osoba 13 | <p><i>Jakie były materiały początkowe, dane, na podstawie których oparto analizę?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> | <p>UWAGA PRZEKAZANA PO TERMINIE</p> |

| | | |
|--|--|----------------------------------|
| | <p>Wszystkie informacje dotyczące materiałów jakie wykorzystywano w opracowaniu są przedstawione w raporcie. Można je znaleźć w informacjach o wykorzystanych źródłach danych podawanych pod rysunkami i tabelami oraz w tekście na stronach 97-108.</p> <p><i>Czy przeanalizowane liczbę wypadków i zdarzeń drogowych na terenie obszaru rewitalizacji?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Nie przeanalizowano – nie było to przedmiotem zamówienia.</p> <p><i>Czy brano pod uwagę „ Standardy infrastruktury rowerowej i koncepcja tras rowerowych wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku w Województwie Mazowieckim”, - uchwała nr 1100/333/22 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dn. 28 czerwca 2022r. które są podstawą przy ubieganiu się o dofinansowania?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Koncepcja jest opracowaniem planistycznym, a nie projektowym. Podstawą do ubiegania się o dofinansowanie będą studia wykonalności i ewentualne projekty ulic wykonane zgodnie ze standardami. W ujęciu planistycznym, także jeśli chodzi o umieszczenie rozwiązania ruchu rowerowego w przekroju (rodzaj proponowanego rozwiązania) opracowanie jest zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518), które obowiązuje od dnia 21 września 2022 r.) oraz z wytycznymi Ministra Infrastruktury (WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów wersja 01 obowiązuje od 2022.09.19, WR-D-42-2, Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów wersja 01 obowiązuje od 2022.09.19 i WR-D-42-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach).</p> <p>W tym kontekście na pewno spełni wszystkie wymagania związane z wnioskowaniem o finansowanie z jakichkolwiek źródeł, nie tylko UE. Uważamy też, że proponowane rozwiązania są zgodne także z przywołanymi Standardami infrastruktury rowerowej i koncepcją tras rowerowych wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku.</p> <p><i>Dlaczego nie badano, natężeń ruchu pieszych i rowerów, a także dlaczego nie zrobiono analizy parkowania dla rowerów?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Badano natężenia ruchu rowerów – w opracowaniu podano podział modalny opracowany na podstawie badań, ponieważ pokazuje on sposób wykorzystania ulic w miejscach, gdzie wykonano badania (pomiar w stanie istniejącym).</p> <p>W rozdziale dotyczącym pomiarów ruchu można znaleźć te informacje. Prowadzenie szerzej zakrojonych pomiarów ruchu pieszego i rowerowego nie było objęte zamówieniem, ale też nie miało większego znaczenia dla wniosków</p> | <p>09.12.2025 godz 11:22</p> |
|--|--|----------------------------------|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>z opracowania – wobec nieprzystosowania ulic w centrum miasta do ruchu pieszego i rowerowego (przede wszystkim jako efektu zawłaszczenia przez samochody) ruch ten jest niewielki i wymaga to zmiany. Pomiarów parkowania rowerów nie prowadzono, m.in. dlatego że ilości zaparkowanych rowerów były śladowe.</p> <p><i>Dlaczego w Analizie nie przedstawiono analizy ewentualnych kosztów, jakie miasto by poniosło w przypadku planowanych rozwiązań?</i></p> <p><u>Odpowiedź</u></p> <p>Nie było to przedmiotem zamówienia</p> | |
|--|--|--|