

Załącznik nr 8

Odpowiedzi na uwagi złożone na piśmie bezpośrednio w urzędzie miasta

Uwaga 1

Dotyczy: Uwagi do koncepcji organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji

Szanowni Państwo,

w związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi koncepcji organizacji ruchu na obszarze rewitalizacji, przekazuję poniżej moje uwagi i wnioski.

1. Konieczność przywrócenia i utrzymania ruchu dwukierunkowego na ul. Wileńskiej

Wnoszę o przywrócenie oraz utrzymanie ruchu dwukierunkowego na odcinku ul. Wileńskiej od ronda Jana Pawła II do ronda przy Urzędzie Miejskim.

Obecne funkcjonowanie tej ulicy jako jednokierunkowej już teraz wykazuje, jak poważnym błędem jest ograniczanie jej funkcji. W godzinach szczytu rondo Jana Pawła II ulega znacznemu zakorkowaniu, co powoduje zatory również na ulicach dochodzących do ronda.

Dalsze ograniczenia tylko pogorszą tę sytuację. Utrzymanie dwukierunkowości ul. Wileńskiej jest kluczowe dla płynności ruchu w centrum i właściwego rozłożenia ruchu pojazdów.

Odpowiedź

Jeżeli chodzi o wnioskowane przywrócenie i utrzymanie ruchu dwukierunkowego ul. Wileńskiej na odcinku od ronda Jana Pawła II do ul. Ogrodowej informujemy, że obecnie ten odcinek jest jednokierunkowy (z wyłączeniem dwukierunkowego fragmentu pomiędzy rondem przy urzędzie a ulicą Prądyńskiego). Wariant B koncepcji zakłada wydłużenie dwukierunkowego odcinka do ul. Piaskowej, więc powyższa uwaga jest niezrozumiała. Oczywiście, jeśli chodzi o Wileńską, można zrobić ją dwukierunkową. To będzie decyzja zarządcy drogi i mieszkańców. Autorzy zaproponowali inaczej, ponieważ celem była zmiana roli jaką ulica Wileńska pełni w układzie komunikacyjnym miasta. W dokumentach planistycznych ma funkcję L (lokalna). 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 zmianę charakteru tej ulicy, dostosowanie jej do funkcji charakterystycznych dla ulic lokalnych. Zatem zaproponowano usunięcie z niej ruchu ponadlokalnego – tranzytowego, przejazdów w poprzek obszaru rewitalizacji, uporządkowanie parkowania oraz poprawienie jej dostępności dla pieszych i ruchu rowerowego. W przypadku, gdyby pozostała jako dwukierunkowa nie byłoby takiej możliwości.

Ponadto, jest to ulica już zaprojektowana przez Starostwo Powiatowe i to we współpracy ze Starostwem Powiatowym są uzgadniane rozwiązania (wariant B). Dyskusja na temat dwukierunkowości powinna być prowadzona ze Starostwem.

2. Sprzeciw wobec umożliwienia przejazdu z ul. Żelaznej do ul. Warszawskiej Północnej

Wnoszę o rezygnację z proponowanego rozwiązania. Ul. Żelazna obsługuje największy ruch pieszy w rejonie stacji kolejowej. Wprowadzenie tam dodatkowego ruchu samochodowego stworzy realne zagrożenie dla pieszych. Ponadto pętla autobusowa w tym miejscu została

niedawno przebudowana dużym kosztem, co czyni ponowną ingerencję nieracjonalną pod względem finansowym.

Odpowiedź

Ważnym elementem obszaru rewitalizacji jest stacja kolejowa i jej otoczenie. Jest także głównym generatorem ruchu. Także ruchu związanego z obsługą P+R, czyli dojazdów samochodami do parkingów z przesiadką na kolej. Biorąc to pod uwagę konieczne jest zapewnienie dojazdów do samego dworca kolejowego (podwożenie) i do parkingów P+R. Obsługa tego ruchu powinna odbywać się z wykorzystaniem ul. Żelaznej. Łącznik pomiędzy Żelazną a Warszawską umożliwia wyjazd z rejonu dworca w kierunku ul. Przejazd. Rezygnacja z tego łącznika będzie oznaczać, że wyjazdy i dojazdy odbywałyby się tylko poprzez układ Żelazna – Sikorskiego. Jest to możliwe, ale byłoby mniej wygodne dla korzystających z P+R. Jednocześnie podkreślamy, że proponowane rozwiązanie wynika również z zapisów Miejscowego Planu Rewitalizacji.

3. Utrzymanie ruchu dwukierunkowego na ul. Prądyńskiego

Wnoszę o pozostawienie dwukierunkowego ruchu na odcinku ul. Prądyńskiego od ul. Lipińskiej do ul. Wileńskiej. Ulica ta obsługuje kluczowe instytucje publiczne: przychodnię, Sąd Rejonowy oraz Starostwo Powiatowe. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, przy jednoczesnym ruchu jednokierunkowym na ulicy Wileńskiej spowoduje chaos komunikacyjny oraz doprowadzi do nadmiernego obciążenia sąsiednich ulic. Jednocześnie wnoszę o przeanalizowanie i usprawnienie przejazdu przez skrzyżowanie

Prądyńskiego–Lipińska.

Odpowiedź

Jezdnia ul. Prądyńskiego ma tylko 6 m. Chcąc zachować możliwość zorganizowania parkowania samochodów (w zatokach) powinna być jednokierunkowa z prędkością dopuszczalną 30 km/h. Wówczas można zorganizować parkowanie po jednej stronie i kontra pas dla ruchu rowerowego lub parkowanie obustronne z kontra ruchem rowerowym. Na tej ulicy w ciągu dnia zapotrzebowanie na parkowanie przewyższa możliwą ofertę miejsc – obecnie i po zmianach. Obecnie parkowanie jest zorganizowane zasadniczo jako równoległe (zatoka), a jest wykorzystywane jako parkowanie pod kątem. W nocy nie ma problemów z parkowaniem.

4. Brak analizy wpływu szerokiej jednokierunkowości na działalność gospodarcze

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na tak dużym obszarze może znacząco wpłynąć na funkcjonowanie firm i usług. Wnoszę o przedstawienie analizy obejmującej m.in.:

- *wpływ na dostępność lokali usługowych,*
- *wpływ na logistykę dostaw,*
- *ryzyko odpływu klientów.*

Brak takiego opracowania uniemożliwia rzetelną ocenę konsekwencji planowanych zmian.

Odpowiedź:

Przedmiotem opracowania było przeprowadzenie analizy komunikacyjnej, której efektem jest prezentowana koncepcja organizacji ruchu, dokument będący materiałem wyjściowym do dalszych działań. Ulice o ruchu jednokierunkowym zapewniają dostęp samochodami do wszystkich celów zorganizowanych w obszarze rewitalizacji. Dostęp rowerami jest zapewniony dwukierunkowo.

5. Ograniczenie prędkości na ul. Legionów

Proszę o przedstawienie uzasadnienia dla wprowadzenia ograniczenia prędkości do 20 km/h na odcinku ul. Legionów od ul. Ogrodowej do ul. Wileńskiej. Wnoszę o pozostawienie w tym miejscu prędkości 30 km/h, zgodnie z pozostałą częścią ulicy.

*Jednocześnie sprzeciwiam się obniżeniu prędkości na całej ul. Legionów do 30 km/h. Ulica ta pełni ważną funkcję zbiorczą, a jej parametry techniczne oraz znaczenie komunikacyjne uzasadniają utrzymanie prędkości dopuszczalnej **40 km/h**.*

Odpowiedź

Zaproponowano rozwiązanie w formie strefy zamieszkania (typu woonerf). W skali całego obszaru rewitalizacji daje to możliwość uzyskania połączenia rejonu Warszawskiej poprzez Legionów i Kościelną z pl. 3 Maja, dając jednolite rozwiązanie, silnie ograniczające ruch samochodowy. Dzięki temu możliwe byłoby wytworzenie osi miejskiej z dominującymi funkcjami publicznymi/społecznymi i ruchem pieszych (także rowerów). W ten sposób wykorzystano możliwość jaką dają już zaawansowane prace dot. Warszawskiej, Placu 3 Maja i Kościelnej. Powinno się to przyczynić do zwiększenia ruchu pieszych, co powinno być jednym z priorytetów w centrum miasta, ponieważ wpłynie na zwiększenie atrakcyjności przestrzeni ulicy i może poprawić aktywność 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). Ulica Legionów jest błędnie zdefiniowana jako ulica zbiorcza – jest to ul. lokalna – L. Ze względu na położenie w ścisłym centrum powinna obsługiwać nie tylko ruch samochodowy, ale także rowerowy i zwłaszcza pieszy. Chcąc zachować szerokość chodników niezbędne jest zorganizowanie ruchu rowerowego na jezdni, a więc prędkość dopuszczalna powinna wynosić 30 km/h.

6. Wnoszę o zrównoważenie projektowanych rozwiązań, tak aby ruch rowerowy był wspierany, lecz nie odbywało się to kosztem podstawowej funkcji centrum Wołomina, jaką jest obsługa usług publicznych i administracyjnych, usługowych, handlowych i gastronomicznych, z których korzystają tysiące mieszkańców całej gminy i powiatu.

Odpowiedź:

W ścisłym centrum Wołomina wszystkie ulice powinny być przystosowane do bezpiecznego prowadzenia ruchu rowerowego dwukierunkowo. Należy podkreślić też, że zgodnie z opracowaną koncepcją organizacji ruchu wszystkie cele wymienione w uwadze będą mieć zapewnioną dostępność samochodami.

7. Wniosek o odroczenie procedowania koncepcji

Wnoszę o wstrzymanie dalszych prac nad wdrażaniem koncepcji do czasu opracowania kompleksowej koncepcji układu komunikacyjnego dla całej gminy Wołomin.

Dokument dotyczący jedynie fragmentu miasta nie może zastępować całościowej polityki transportowej, która powinna obejmować m.in. hierarchię ulic, docelowe potoki ruchu, obsługę transportu publicznego oraz układ parkingów.

Odpowiedź

Tak jak informowaliśmy od początku procesu konsultacyjnego prezentowana koncepcja organizacji ruchu to dokument będący materiałem wyjściowym do dalszych działań. Opracowanie dla części obszaru jest uzasadnione, ponieważ obszar ten jest zbiorem zamkniętym, o zwartej zabudowie wykluczającej rozbudowę i poszerzanie istniejących dróg, ograniczone ulicami o większym natężeniu ruchu.

Podsumowanie

Wnoszę o uwzględnienie zgłoszonych uwag.



Wołomin, dn. 05.12.2025 r.

Urząd Miejski Wołomin Kancelaria Ogólna WPŁYNEŁO	
2025 -12- 0 5	
L.dz.	Ilość zał.
podpis .....	.....
znak sprawy .....	.....

Urząd Miejski w Wołominie
ul. Ogrodowa 4
05-200 Wołomin

**UWAGI DO ANALIZY KOMUNIKACYJNEJ ORAZ KONCEPCJI ORGANIZACJI
RUCHU DLA OBSZARU REWITALIZACJI W WOŁOMINIE**

W nawiązaniu do informacji, podanych na konsultacjach w dn. 02.12.2025r. oraz wypowiedzi Wiceburmistrza Łukasza Marka w Radlu Dla Ciebie:

„Uporządkowanie ruchu w rejonie centrum umożliwić może wprowadzenie strefy płatnego parkowania, czego miasto nie wyklucza, jak dodaje zastępca burmistrza Wołomina Łukasz Marek.

– Otwieramy taką ścieżkę, oczywiście to też będzie konsultowane. Naszym założeniem jest to, żeby mieszkańcy, a szczególnie posiadacze Wołomińskiej Karty Mieszkańca, mogli parkować za darmo, ale osoby, które przyjeżdżają spoza gminy Wołomin, nie płacą tu podatków, musiały ponieść odpowiednią opłatę za to, że korzystają z naszej infrastruktury. Takí jest główny cel – wyjaśnia Marek.”

Jaki jest cel wprowadzania strefy płatnego parkowania? Przecież osoby parkujące samochody w centrum to w dużej mierze pracownicy wielu instytucji publicznych jak Urząd Miasta Wołomin, Starostwo Powiatowe w Wołominie, Wydział Paszportowy Starostwa, Sądu rejonowego w Wołominie, a także osoby dojeżdżające koleją do pracy w innych miastach. W bardzo dużej mierze są to mieszkańcy Gminy Wołomin. Mieszkańcy np. Kobyłki parkują przy stacji Kobyłka, a nie w Wołominie.

Wprowadzenie strefy płatnego parkowania z ulgami tylko dla mieszkańców obszaru rewitalizacji będzie krzywdzące dla innych mieszkańców Gminy Wołomin. A wprowadzenie ulg dla wszystkich mieszkańców z wykorzystaniem karty mieszkańca Gminy Wołomin będzie bez sensu, bo zdecydowana większość już parkujących samochodów to mieszkańcy. Taka sytuacja doprowadzi do zniechęcenia jedynie potencjalnych klientów usług przyjeżdżających z innych gmin, do obszaru rewitalizacji Wołomina.

Na konsultacjach poruszona została kwestia ul. Polnej na odcinku od ul. Legionów do ul. Mickiewicza gdzie aktualnie w nocy zaparkowane jest 67 samochodów, a planowana liczba miejsc wyznaczonych to 34. Jak łatwo się domyślić wszystkie samochody należą do mieszkańców tego fragmentu ulicy. Po co więc wyznaczanie miejsc postojowych, które ewidentnie pogorszy sytuację mieszkańców, którzy musieliby szukać miejsc na innych ulicach. Dlaczego na konsultacjach twierdzono, że strefa płatnego parkowania polepszyłaby tą sytuację, jeżeli i tak wszyscy mieszkańcy mieliby ulgi w parkowaniu w obszarze rewitalizacji – dalej było by to minimum 67 samochodów.

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:

Z poważaniem

Odpowiedź:

Uwagi dot. płatnego parkowania nie odnoszą się do opracowania, ale do wypowiedzi burmistrza Łukasza Marka. Kwestia wprowadzenia strefy płatnego parkowania nie była częścią opracowanej koncepcji organizacji ruchu. Należy zaznaczyć, że kwestię płatnego parkowania poruszali wcześniej sami mieszkańcy, zwłaszcza przedsiębiorcy wskazując na taką konieczność. Strefy płatnego parkowania w dużych miastach to już norma, natomiast miasta poniżej 50 000 mieszkańców coraz częściej wprowadzają Strefy Płatnego Parkowania, aby wymusić rotację aut w centrach. Przykłady miast z województwa mazowieckiego (poniżej 50 000 mieszkańców), w których obowiązują strefy płatnego parkowania to: Ciechanów, Mińsk Mazowiecki, Otwock, Piaseczno, Grodzisk Mazowiecki, Mława i Wyszków.

Jeśli chodzi o ul. Polną potwierdzamy, że na odcinku ul. Polnej występuje znaczny deficyt 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. Zaproponowano także przebudowę dróg dla pieszych i zachowanie minimalnego standardu

chodników o szerokości min 1,5m, 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 dot. liczby miejsc parkingowych dla mieszkańców wymagałoby przeniesienia części parkowania na parkingi wydzielone (są dostępne zwłaszcza w porze poza szczytem dziennym, nocą) ale wymagałoby to dojazdu, lub rezygnacji z podejmowania działań i przyzwolenia na parkowanie niezgodne z przepisami.

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.

Wołomin, dn. 05.12.2025 r.

Wołomin	
Kancelaria Ogólna	
WPŁYNEŁO	
2025 -12- 05	
L.dz.	ilość zał.
podpis .....	.....
znak sprawy .....	.....

Urząd Miejski w Wołominie
ul. Ogrodowa 4
05-200 Wołomin

UWAGI DO ANALIZY KOMUNIKACYJNEJ ORAZ KONCEPCJI ORGANIZACJI RUCHU DLA OBSZARU REWITALIZACJI W WOŁOMINIE

Gmina Wołomin ma zarząd nad ul. Legionów, ale nie ma własności gruntu, więc każda przebudowa będzie się wiązała z koniecznością wykonania jej w trybie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 311). Przy tej ustawie obowiązuje wymóg (zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. h) otrzymania opinii Wojska Polskiego czy dana droga nie jest drogą obronną, m.in. aby sprawdzić czy planowana przebudowa nie będzie pogarszać przejezdności i parametrów technicznych (m.in. przez robienie stref zamieszkania).

Z uwagi na to, że do 2020r. ul. Legionów była drogą wojewódzką DW628 (od DW634 do Stacji Kolejowej) i stanowi dojazd do rampy kolejowej istnieje duże prawdopodobieństwo, że będzie to droga obronna.

Czy brane było to pod uwagę i czy zapytano o to odpowiednie instytucje zwłaszcza po Informacjach, że nie można wykonać parkingu „parkuj i jedź” na terenie rampy kolejowej, ponieważ są to tereny zamknięte i może być potrzebna dla celów wojskowych.

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:

Z poważaniem

Odpowiedź:

Opracowanie „Analiza komunikacyjna oraz koncepcja organizacji ruchu dla obszaru rewitalizacji w Wołominie” jest opracowaniem planistycznym, koncepcyjnym. Zgodnie z wiedzą autorów powstało po to, by możliwa była dyskusja nad kierunkami zmian w sposobie obsługi komunikacyjnej obszaru rewitalizacji i możliwymi rozwiązaniami. Nie jest dokumentacją projektową formalnie podlegającą opiniowaniu. Niezależnie od powyższego, proponowana w ramach koncepcji zmiana funkcji ul. Legionów na odcinku Żelazna – Wileńska nie oznacza, że musi ona stracić walor przejezdności, czy też użyteczności do celów wojskowych, jeśli rzeczywiście zaistniałaby taka potrzeba. Można także dokonać przekształceń tej ulicy w kierunku uzyskania cech strefy zamieszkania (20 km/h) bez przebudowy. Chociaż szkoda byłoby, żeby tak się stało ze względu na znaczenie jakie ten odcinek ulicy może mieć dla poniesienia jakości przestrzeni publicznej w centrum Wołomina.



Wołomin, dn. 05.12.2025 r.

Urząd Miejski Wołomin Kancelaria Ogólna WPŁYNEŁO	
2025 -12- 05	
Ł.dz.	Ilość zał.
podpis .....	.....
znak sprawy .....	.....

Urząd Miejski w Wołominie
ul. Ogrodowa 4
05-200 Wołomin

**UWAGI DO ANALIZY KOMUNIKACYJNEJ ORAZ KONCEPCJI ORGANIZACJI
RUCHU DLA OBSZARU REWITALIZACJI W WOŁOMINIE**

Uwaga do przedstawionych w ww. Analizie rozwiązań, dotyczących elementów drogi. Aby zmieścić zaproponowane rozwiązania, należy mieć odpowiednią szerokość pasów drogowych, a także szerokościom poszczególnych części drogi nadać parametry zgodne z przepisami Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (DZ.U. 2022 poz. 1518 z późn. zmianami).

W przypadku kontrapasa:

- chodnik – 2,3m (1,8m (art. 29 ust 1.) i 0,5m skrajnia od jezdni (art. 78 i 79))
- zatoka postojowa - 2,5m (w przypadku niepełnosprawnych 3,6m)
- jezdnia - 3,5m (art. 17 ust. 3)
- kontrapas – 1,5m (art. 42 ust. 5 – należy zaznaczyć, że to minimalna szerokość)

- chodnik – 2,3m (1,8m i 0,5m skrajni)

Łącznie to 12,1m

W przypadku kontraruchu:

- chodnik – 2,3m (1,8m i 0,5m skrajnia od jezdni)
- zatoka postojowa - 2,5m (w przypadku niepełnosprawnych 3,6m)
- jezdnia - 3,5m
- chodnik – 2,3m

Łącznie to 10,8m

Jedyną szerokością, która jest nie do zmiany jest 3,5m jezdni (choćby by zapewnić drogę pożarową) Każda próba zmniejszania tych szerokości uzasadniająca np. trudnymi warunkami, czy usuwaniu chodnika po jednej stronie będzie wpływała najbardziej na pieszych i rowerzystów, czyli użytkowników dla których wygody miało powstać to opracowanie. Co więcej zwracam uwagę, że nie ma czegoś takiego jak zatoki postojowe „wcięte w chodnik”, ponieważ zgodnie z przepisami od zatoki postojowej również obowiązuje skrajnia 0,5m i chodniki należy robić przy zatoce 2,3m – zawężanie ich będzie obniżało komfort pieszych.

Należy zauważyć, że pasy drogowe w obszarze rewitalizacji są bardzo wąskie, często ograniczone ścianami budynków. Szerokości wielu ulic wynoszą około 10m, a zdarzają się i takie, które mają niepełne 9,0m.

Przykładowe ulice z planowanym kontrapasem:

Przyjacielska 9,7m, 11,1m, 11.7m

ul. Nowa 8,5-8,9m

ul. Mickiewicza 10,9m - 11,8m, dopiero przy Lipińskiej 13,6m

Daszyńskiego 11,4m, 12,2m, 13,3m (jednak w tym wypadku, drzewa będą musiały znaleźć się w chodnikach, więc automatycznie poszerzają ich szerokość do 3,3-4,0m)

Przykładowe ulice z planowanym kontraruchem:

Polna między Przyjacielską a Sikorskiego - 10m-10,4m

Slenkiewicza między Mickiewicza a Sikorskiego - 9m-10,4m

Broniewskiego między Mickiewicza a Daszyńskiego 10m-10,6m

Ogrodowa między Wileńską a Warszawską północną 10,1m, na pierwszym odcinku 11,9 jednak drzewa „poszerzają” chodnik do 4,1m

Na temat szerokości chodników i skrajni mówi ww. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury

§ 29. 1. Szerokość chodnika projektuje się w zależności od funkcji trasy dla pieszych oraz miarodajnego natężenia ruchu pieszych. Szerokość chodnika powinna być nie mniejsza niż 1,80 m.

§ 78. 7. Poszczególne skrajnie mogą się ze sobą stykać, natomiast nie mogą na siebie zachodzić, z wyjątkiem skrajni jezdni i tramwajowej skrajni budowli na torowisku wspólnym z jezdnią

Co więcej w „Materiałach szkoleniowych” przekazanych Gminie Wołomin, także te informacje są zawarte (grafika poniżej).

Pieszy

Projektowanie uniwersalne

Droga powinna spełniać:
 „Warunek dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami spełnia droga użyteczna dla wszystkich w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania, na zasadach równości z innymi osobami, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego”.

Szerokość chodnika projektuje się w zależności od funkcji trasy dla pieszych oraz miarodajnego natężenia ruchu pieszych. Szerokość chodnika powinna być nie mniejsza niż 1,80 m.

Rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych

Źródło: WRD.41.1

Karolina Jesdonkiewicz-Niedzińska BLOK 1: Zasady projektowania infrastruktury dla ruchu pieszego.

Należy zwrócić uwagę, że Wykonawca często powołuje się na wytyczne projektowania (także na wytyczne projektowania dotyczące dróg zamieszkiwych, co nie ma w obszarze rewitalizacji znaczenia)

Jednak każde wytyczne na początku posiadają zapis

„Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu:

- 1) nie stanowią przepisów techniczno-budowlanych, ale stanowią jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane,
- 2) zgodnie z ustawą o drogach publicznych przeznaczone są do dobrowolnego stosowania,
- 3) nie zwalniają osób wykonujących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie z odpowiedzialności zawodowej.”

Na konsultacjach w dn. 02.12.2025r. po zwróceniu uwagi na problem szerokości elementów drogi, Wykonawca stwierdził, że „wszystko się zmieści”, oraz zdanie mijające się z prawdą twierdząc, że „nie ma przepisów gdzie jest napisane by chodnik miał mieć 1,8m, może mieć nawet 1,0m”. Dodatkowo wskazał, że „nie ma przepisów mówiących o tym, że skrajnie nie mogą się nakładać”. Była to próba wprowadzenia mieszkańców w błąd, niepoparta żadnymi źródłami, przepisami czy przynajmniej wytycznymi.

Co więcej podważał znaczenie Inspektorów Ruchu Drogowego, którzy jednak mają istotny wpływ na projekty dróg i projekty organizacji ruchu. Świadczy to albo o dużej nieznajomości tematu, albo o celowym mówieniu nieprawdy, co w obu przypadkach poddaje w wątpliwość poziom analizy.

Rozwiązania przedstawione w opracowaniu bazują na rozwiązaniach dla szerokich pasów drogowych, których w obszarze rewitalizacji Wołomina nie ma. Przedstawione w Analizie rozwiązania są nierealne do zrealizowania. Czemu więc ma służyć koncepcja, czy idea, której nie można zrealizować?

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:

Z poważaniem

Odpowiedź:

Autorka uwagi cytuje tylko wybrane zapisy z przepisów techniczno-budowlanych, pomijając inne. W przepisach jest rzeczywiście stwierdzenie, że szerokość chodnika projektuje się w zależności od funkcji trasy dla pieszych oraz miarodajnego natężenia ruchu pieszych i że szerokość chodnika powinna być nie mniejsza niż 1,80 m. Ale jest także zapis (pkt 2 tego samego paragrafu) mówiący o tym, że: „w trudnych warunkach dopuszcza się szerokość chodnika nie mniejszą niż 1,00 m, pod warunkiem zaprojektowania miejsc do wymijania się osób ze szczególnymi potrzebami...”. Z taką sytuacją mamy do czynienia często w centrach miast, gdzie jako trudne warunki należy przyjąć brak miejsca. Podczas spotkania konsultacyjnego dr inż. Andrzej Brzeziński próbował wytłumaczyć autorce uwagi, że 1,00 m wynika z założenia, że jest to minimum szerokości, którą trzeba zapewnić na chodniku osobie

na wózku inwalidzkim (projektowanie uniwersalne). Z kolei 1,80 de facto podwyższa ten standard dając możliwość minięcia się dwóch wózków inwalidzkich lub wózków z dziećmi, itp. Nie zawsze ten standard da się spełnić. Trzeba też pamiętać, że jeśli chodnik będzie miał 1,80 m to droga dla pieszych, której chodnik jest częścią w rzeczywistości będzie jeszcze szersza, zwykle powyżej 2m (zależnie od lokalnej sytuacji). Ale jeśli mieszkańcy Wołomina uznają, że wymogi, o których pisze autorka uwagi trzeba bezwzględnie spełnić (chodnik o szerokości 1,80m jako część szerszej drogi dla pieszych) i np. warunek ten powinien być spełniony po obu stronach jezdni, to może się okazać, że w części rozważanych przypadków ulic trzeba będzie zrezygnować z możliwości parkowania samochodów.

W trakcie spotkania dr inż. Andrzej Brzeziński nie twierdził, że wszystko się zmieści – jest to niezwykle nieprecyzyjne określenie. Mówił jedynie, że w przypadku każdej z ulic sprawdzono szerokości dostępnych jezdni i na tej podstawie sformułowano wytyczne do projektów przekształcenia przestrzeni ulicy, proponując: kierunki ruchu, zasadę prowadzenia ruchu rowerowego, zasadę parkowania. Warto zwrócić uwagę, że w opracowaniu sformułowano rekomendacje, a nie przygotowano projektów przebudowy czy choćby projektów organizacji ruchu. To nie ten etap pracy nad przekształceniem obszaru rewitalizacji.

Andrzej Brzeziński nie podważał też znaczenia Inspektorów Ruchu Drogowego, wskazując jedynie, że na tym etapie dyskusji ich rola jako opiniujących/zatwierdzających projekty nie ma wielkiego znaczenia, nie jest to bowiem etap projektowania. Ponadto w przygotowaniu koncepcji przekształceń ulic posługiwano się przepisami techniczno-budowlanymi określającymi zasady planowania i projektowania oraz podziału przestrzeni pasa drogowego a nie przepisami ustawy prawo o ruchu drogowym (istotnymi z punktu widzenia projektowania organizacji ruchu).

Nie ma podstaw twierdzenie zgłaszającej uwagi, że rozwiązania przedstawione w opracowaniu bazują na zasadach projektowania szerokich pasów drogowych i nie są realnie do zastosowania. Jest to nieprawda. W tekście opracowania wielokrotnie mówi się o tym, że opracowanie zasadniczo dotyczy ulic klasy L i D (tylko niektórych Z). Że charakter ulic w obszarze rewitalizacji jest lokalny, a w trakcie spotkania konsultacyjnego wielokrotnie wskazywano, że w obszarze rewitalizacji mamy do czynienia z wąskimi pasami drogowymi wymagającymi kompromisu przy podziale przestrzeni. W opisach poszczególnych ulic wyraźnie wskazano jaka szerokość jezdni jest do dyspozycji – i tam widać wyraźnie, że nie opisywano szerokich pasów drogowych.

Nie jest też prawdą, że podczas spotkania próbowano wprowadzić uczestników w błąd. Wydaje się, że autorka uwag nie zrozumiała tego fragmentu dyskusji. W uwagach zacytowała wypowiedź dot. skrajni „nie ma przepisów mówiących o tym, że skrajnie nie mogą się nakładać”. Co do zasad nie ma wątpliwości, że skrajnie nie mogą na siebie zachodzić (nie nakładać), ale Andrzej Brzeziński zwrócił uwagę, że są od tej zasady wyjątki (skrajnia jezdni i tramwajowa skrajni budowli na torowisku wspólnym z jezdnią). Warto też dodać, że dr inż. Andrzej Brzeziński, któremu zarzucono wprowadzanie w błąd w sprawie skrajni, jest współautorem polskich przepisów dot. projektowania skrajni drogowej.

WR-D-21
Wytyczne wyznaczania skrajni dróg zamiejskich i ulic

Wersja: **01**

Obowiązuje od: **2022.09.19**

Rekomendował: **Minister Infrastruktury w dniu 19 września 2022 r. (DDP-4.0600.18.2022)**

Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu:

- 1) nie stanowią przepisów techniczno-budowlanych w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane,
- 2) zgodnie z ustawą o drogach publicznych przeznaczone są do dobrowolnego stosowania,
- 3) nie zwalniają osób wykonujących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie z odpowiedzialności zawodowej.

Opracował Zespół w składzie:

Andrzej Brzeziński, Marcin Budzyński, Andrzej Cielecki, Paweł Dąbkowski, Stanisław Gaca,
Kazimierz Jamroz, Karolina Jesionkiewicz-Niedzińska, Wojciech Oleksiewicz, Piotr Olszewski,
Beata Osińska, Jacek Szmagliński, Marek Więckowski, Tadeusz Zieliński
Koordynator zamówienia: Stanisław Gaca

Jednostka odpowiedzialna:

Ministerstwo Infrastruktury, Departament Dróg Publicznych
ul. Chalubińskiego 4/6, 00-968 Warszawa

Wołomin, dn. 04.12.2025 r.

Urząd Miejski Wołomin	
Kancelaria Ogólna	
WPLYNĘŁO	
2025 -12- 05	
L.dz.	Ilość zał.
podpis .....	.....
znak sprawy .....	.....

Urząd Miejski w Wołominie
ul. Ogrodowa 4
05-200 Wołomin

**UWAGI DO PLANOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU W OBSZARZE
REWITALIZACJI**

Informuje, że poprzez zmianę organizacji ruchu ul. Polnej na odcinku od ul. Przyjacielskiej, do ul. Sikorskiego, polegającą na zmianie na ruch jednokierunkowy w stronę ul. Sikorskiego, zostanie naruszone moje prawo do własności, jako że uniemożliwi mi się korzystanie z legalnego zjazdu. W 2012r. otrzymaliśmy decyzję lokalizacji zjazdu, który został wybudowany zgodnie z przepisami. Ze względu na układ działki umożliwiony jest wjazd i wyjazd, w taki sposób że samochód musi być ustawiony w kierunku ul. Przyjacielskiej. Planowana zmiana organizacji ruchu uniemożliwi nam korzystanie z tego zjazdu, a jego przebudowa, nie jest możliwa. Zmiana ta będzie w tym wypadku łamała także przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003 nr 177 poz. 1729) art. 2 ust 1 pkt g) h), ponieważ projekt nie będzie spełniał wymogu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności.

Dodatkowo zwracam uwagę, że zaproponowany układ ulic jednokierunkowych w moim przypadku wydłuży dojazd do domu (przy każdym kursie samochodem) o około 600m. Co więcej będę „zmuszona” jeździć ul. Sienkiewicza, którą aktualnie zdarza mi się pojechać sporadycznie (około 4 razy w roku). Z pewnością nie zapewni to efektywności ruchu drogowego, i nie będzie przyjazne dla środowiska.

Jednocześnie, jako mieszkaniec tej ulicy uważam, wprowadzanie ruchu jednokierunkowego jak i wyznaczanie miejsc postojowych oraz wprowadzanie strefy płatnego parkowania będzie niezgodne z potrzebami społeczności lokalnej. Jest to podstawa odrzucenia projektu organizacji ruchu, zgodnie z art 8 ust. 6 ww. rozporządzeniem lokalnej społeczności. Jest to ulica „jak na przedmieściach”, ruch na tej ulicy jest na poziomie natężenia 250 samochodów na dobę od poniedziałku do piątku i maksymalnie 100 samochodów w weekendy. Dodatkowo mamy już na odcinku

od ul. Przyjacielskiej do Sikorskiego ograniczenie prędkości do 30km/h, które jest przestrzegane. W takich sytuacjach zgodnie ze „Standardami infrastruktury rowerowej i koncepcją 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. ruch rowerowy powinien być prowadzony na zasadach ruchu ogólnego.

Jako stały użytkownik roweru w mieście Wołomin (dojazd do pracy jak i większość koniecznych spraw), uważam, że jazda w ruchu ogólnym w sieci dróg obszaru rewitalizacji jest bezproblemowa i najbardziej intuicyjna. Nawet na ul. Sikorskiego, Lipińskiej i Wileńskiej, nie spotkałam się sytuacjami, które byłyby niebezpieczne. Aktualnie często też poruszam się rowerem z dziećmi i w miejscach gdzie nie ma ścieżek rowerowych, uczę je zachowania w ruchu ogólnym, który jest bardzo powszechny w okolicy (nigdy nie będzie sytuacji by wszystkie ulice miały ścieżki rowerowe). Wprowadzenie, na wąskich ulicach obszaru rewitalizacji, proponowanych rozwiązań uważam za szczególnie niekomfortowe i niebezpieczne dla rowerzysty

- w przypadku kontrapasa 1,5m pasa dla rowerzysty przy 3,5m pasie dla samochodów w przeciwnych kierunkach może dochodzić do sytuacji kolizyjnych i skutkuje niekomfortowym zbliżeniem dwóch pojazdów jadących w przeciwnych kierunkach

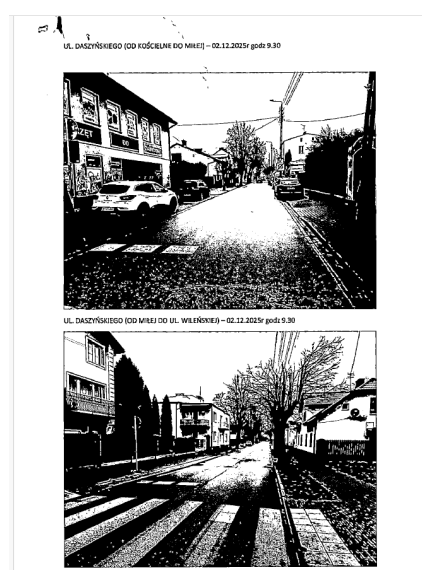
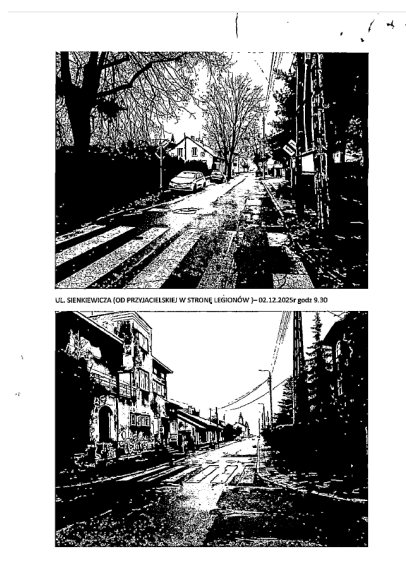
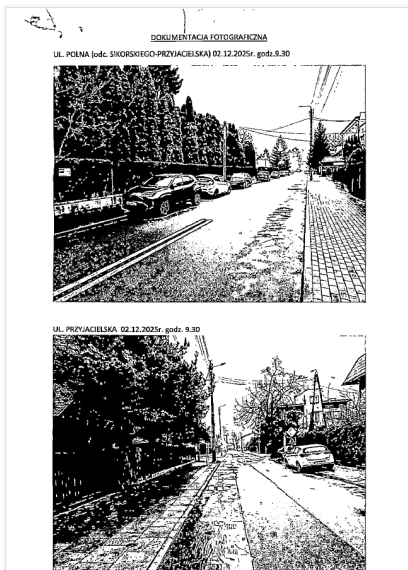
- w przypadku kontraruchu na 3,5m jezdni mijanie się z samochodem, jest niebezpieczne, bo tak naprawdę nie ma formalnej wymaganej szerokości dla ruchu rowerzysty i samochodu (1,5m rower i 2,25 minimalny dopuszczalny pas ruchu samochodu). Zdecydowanie sama nie wybrałabym jazdy rowerem taką ulicą, a jako matka nie zgodziłabym się narażać tak dziecka.

W związku z powyższym, w moim przypadku przemieszczanie się rowerem w obszarze rewitalizacji po wprowadzeniu zaproponowanych zmian, zostanie mocno ograniczone.

W załączeniu zdjęcia przedstawiające okoliczne ulice, gdzie nie ma problemu, z jazdą rowerem.

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:

Z poważaniem



Odpowiedź:

Kwestia organizacji poszczególnych zjazdów do posesji powinna być rozwiązywana na etapie projektowania ulic, także projektów organizacji ruchu, nie jest to etap planistyczny. Wprowadzanie ulic jednokierunkowych wiąże się z innym sposobem organizacji ruchu i może wiązać się z wydłużeniem poszczególnych dojazdów. Celem takiego działania jest jednak poprawa bezpieczeństwa i płynności ruchu, zwłaszcza w centrach miast, poprzez redukcję kolizji, ułatwienie parkowania, umożliwienie wydzielenia pasów rowerowych (kontra ruch) oraz zwiększenie przepustowości ulic, co zapobiega tworzeniu się korków i pozwala na efektywniejsze zarządzanie przestrzenią drogową.

Ulica Polna, której dotyczy sprzeciw zgłaszającej uwagi nie ma charakteru „jak na przedmieściach”, jest położona wewnątrz obszaru rewitalizacji, a cechą tych ulic ze względu na klasy (L i D) powinny być małe natężenia ruchu samochodowego. Natomiast wydaje się, że tego typu wątpliwości powinny być zgłaszane na etapie wyznaczania, a potem uchwalania przez Radę Miasta granic obszaru rewitalizacji. Konsultowane opracowanie nie obejmowało zagadnienia wprowadzania opłat za parkowanie w obszarze rewitalizacji.

Spostrzeżenia zgłaszającej uwagi dot. jej doświadczeń związanych z jazdą rowerem są cenne, ale nie zwalniają one planistów i projektantów z obowiązku prawidłowego zaprojektowania ulic pod kątem bezpiecznego prowadzenia ruchu rowerowego. W tym celu powinny być zastosowane obowiązujące w Polsce przepisy techniczno-budowlane oraz rekomendacje Ministra Infrastruktury których zastosowanie jest przez zgłaszającą uwagi kwestionowane. Po wprowadzeniu proponowanych zmian w organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji zostanie wykształcony pełny układ zorganizowanych tras dla rowerów oraz zabezpieczony zostanie ruch samochodów z prędkościami 30 (20) km/h. Będzie to sprzyjać jeździe rowerami a nie utrudniać taką jazdę jak zgłasza się w uwadze.

Zdjęcia zamieszczone w uwadze niestety pokazują raczej występujące problemy w Wołominie niż wzorcowe rozwiązania. Między innymi widać samochody parkujące w przestrzeniach dla pieszych, jezdnie z długimi odcinkami prostymi zachęcającymi do jazdy ze zbyt dużą prędkością.

Urząd Miejski Wołomin Kancelaria Ogólna WPŁYNĘŁO	
2025 -12- 05	
L.dz.	Ilość zał.
podpis .....	.....
znak sprawy .....	.....

Wołomin, dn. 04.12.2025 r.

Urząd Miejski w Wołominie
ul. Ogrodowa 4
05-200 WOŁOMIN

Dotyczy: Uwaga do koncepcji organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji w Wołominie.

Jako pracownik Instytutu Ochrony Środowiska – Państwowego Instytutu Badawczego zajmującego się m.in. badaniem jakości powietrza, stwierdzam, że planowane działania zawarte w dokumencie „Analiza komunikacyjna oraz koncepcja organizacji ruchu dla obszaru rewitalizacji w Wołominie” będą miały wpływ na ilość emisji zanieczyszczeń do powietrza, jednak temat ten został w dokumencie zupełnie pominięty.

Urzędy Marszałkowskie w ramach programów ochrony powietrza zbierają informacje o wszelkich planowanych działaniach, które mogą wpływać na wielkość emisji zanieczyszczeń do powietrza w gminach. Dokument „Analiza komunikacyjna oraz koncepcja organizacji ruchu dla obszaru rewitalizacji w Wołominie” z września 2025 wskazuje w rozdziale 13 „Wpływ proponowanych zmian obsługi komunikacyjnej w obszarze opracowania na miejski układ komunikacyjny”, że „w szczególności wpływ zmian w obszarze rewitalizacji będzie dotyczyć: ograniczenia negatywnego wpływu na jakość życia w mieście (eliminowanie hałasu i zanieczyszczeń) (...)”. Dokument w tym punkcie sugeruje zmniejszenie emisji, natomiast brak jest analizy danych pod względem zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, co przy takim przedsięwzięciu powinno się znaleźć w tego typu dokumencie.

W związku z tym, zgłaszam poniższe uwagi do dokumentu:

- Brak jest wskazanego źródła danych procentowych dotyczącego udziału rowerów w podróżach (strona 48 dokumentu – „Uznawany za stosunkowo niski udział roweru w podróżach, tj. od 5 do 10%, może być osiągnięty w większości miast europejskich. Kiedy warunki geograficzne i klimatyczne są korzystne i dzięki przemyślanej polityce transportowej, może on być rzędu 20-25%. W miastach mających najlepsze wyniki, udział ten przekracza 30%”) - nie ma wyjaśnienia, co dokładnie rozumiane jest przez podróże (dojazd do pracy, szkoły, stacji kolejowej etc.), brak jest natężeń miarodajnych ruchu rowerów i pieszych,
- Brak jest sprawdzenia przepustowości skrzyżowań (rozdział 8 – strona 112-118) po wprowadzeniu planowanych w dokumencie zmian – analiza stanu przyszłego pozwoliłaby na zwymiarowanie ruchu i przynajmniej wstępne oszacowanie zmian w strukturze emisji zanieczyszczeń z transportu,
- Dokument nie podaje źródłowych analiz wniosków związanych z zakładanym eliminowaniem zanieczyszczeń, brak jest zwymiarowania (oszacowania) zakładanej „eliminacji zanieczyszczeń”,
- W dokumencie zakłada się duże zwiększenie ilości dróg jednokierunkowych, co wydłuży dojazd do posesji wielu mieszkańcom obszaru rewitalizacji. Nie można też po prostu założyć,

że mieszkańcy Ci przeniosą się w pełni na podróż pieszą lub rowerami. Brak jest analizy jak wydłużony dojazd wpłynie na emisję z transportu w analizowanym obszarze,

- Jak przewidywane zmiany wpłyną na jakość powietrza - obecnie transponowana Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (tzw. dyrektywa AAQD- https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202402881) wprowadza bardziej restrykcyjne normy niż obecne - w przypadku większości zanieczyszczeń mniej więcej dwukrotnie niższe.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska, pracujące obecnie nad transpozycją ww. dyrektywy, zdaje sobie sprawę jak wymagające będzie spełnienie nowych norm, natomiast Komisja Europejska na ostatnim spotkaniu grupy ekspertów ds. jakości powietrza (Ambient Air Quality Expert Group - AAQEG meeting of 20 November 2025, podkreśliła, że każde przekroczenie będą analizowane w rozdzieleniu na jednostki samorządu terytorialnego, a przyszłe programy ochrony powietrza, służące poprawie sytuacji i zmniejszeniu zanieczyszczenia, powinny przywoływać faktyczne dane wskazujące na możliwość poprawy i obniżenia stężeń, mające źródła w ogólnodostępnych dokumentach.

Gmina Wołomin nie posiada obecnie referencyjnej stacji monitoringu jakości powietrza, jednakże matematyczne modelowanie (uzupełnienie pomiarów) wskazuje na przekroczenia w rocznej ocenie jakości powietrza za rok 2024 aktualnych wartości dopuszczalnych pod względem średniego rocznego stężenia Benzo(a)pirenu w pyłe PM10. Roczna ocena wskazuje brak przekroczeń w zakresie stężeń pyłów PM10 i PM2.5 i związków gazowych (<https://powietrze.glos.gov.pl/pip/maps/modeling>), niemniej jednak modelowane stężenia dla gminy Wołomin są w dalszym ciągu na tyle wysokie, że w momencie wprowadzenia nowych wartości dopuszczalnych (ww. dyrektywa AAQD), wystąpią przekroczenia w zakresie norm dla szkodliwych pyłów. Sytuacji nie poprawia duża ilość (pond 4700) tzw. kopcuchów w dalszym ciągu zanieczyszczających gminę (<https://polskialarmsmogowy.pl/2025/03/dziesiatki-tysiecy-kopciuchow-w-metropolii-warszawskiej-czyste-powietrze-za-pol-wieku/>).

Wprowadzając zaproponowane w „Analizie (...)” rozwiązania, należy przeanalizować je pod względem wpływu na jakość powietrza, ponieważ Gmina może się narazić na konsekwencje finansowe w przypadku braku spełnienia przyszłych norm – urzędy marszałkowskiej planują część lub całość kar za przekroczenia przesunąć do odpowiedzialności gminy.

Uwzględnienie powyższych uwag uwiarygodni dokument, pozwoli zweryfikować poprawność założonych zmian i oszacowanie ich faktycznych skutków, oraz umożliwi dalsze analizy w zakresie zarządzania jakością powietrza.

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

Odpowiedź:

Zagadnienie analizy jakości powietrza, w tym analiza danych nie było przedmiotem opracowania. Niemniej jednak w raporcie wyraźnie podkreślono znaczenie tego aspektu wskazując jako cel szczegółowy zmian w zakresie transportu w obszarze rewitalizacji: „Ograniczenie negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie ulic w obszarze rewitalizacji, środowisko naturalne i klimat”.

Odpowiadając na pytania szczegółowe zawarte w powyższym piśmie wyjaśnia się:

1. W opracowaniu stwierdzono, co następuje „*Uznawany za stosunkowo niski udział roweru w podróżach, tj. od 5 do 10%, może być osiągnięty w większości miast europejskich. Kiedy warunki geograficzne i klimatyczne są korzystne i dzięki przemyślanej polityce transportowej, może on być rzędu 20-25%. W miastach mających najlepsze wyniki, udział ten przekracza 30%. Jest to ogólne stwierdzenie wynikające z obserwacji funkcjonowania miast europejskich o różnym stopniu wykorzystania rowerów. Jest to pogląd autorów opracowania i nie prowadzono w tym zakresie szczegółowych badań statystycznych. Nie*

ma też powodu, aby w tym przypadku były cytowane źródła wiedzy, zwłaszcza że opracowanie nie jest artykułem naukowym.

2. Analiza przepustowości skrzyżowań po wprowadzeniu proponowanych zmian nie była przedmiotem opracowania, tym bardziej że zmiany zaproponowano w formie koncepcji rozwiązania a nie rozwiązań projektowych, które mogłyby być podstawą takiej analizy.
3. Zakres opracowania nie zakładał szczegółowej analizy zanieczyszczeń ani wymiarowania emisji zanieczyszczeń, stąd takie zadanie nie było wykonywane. Niezależnie od tego autorzy opracowania stoją na stanowisku, że podjęcie działań w kierunku zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego, zwiększenia płynności ruchu oraz działań zachęcających do korzystania z rowerów i chodzenia pieszo a także zwiększania powierzchni zieleni zwykle wpływa korzystnie na redukcję emisji zanieczyszczeń.
4. W koncepcji zakłada się rozszerzenie zakresu ulic jednokierunkowych w obszarze rewitalizacji. Autorzy zachęcają zgłaszającego uwagę do bliższego przyjrzenia się zapisom raportu w tym względzie i dostrzeżenie jak dużo ulic już dzisiaj jest jednokierunkowych i jak dużo ulic jest planowanych jako jednokierunkowe w przekazanych planach miasta. W opracowaniu nie zakłada się także, że mieszkańcy „w pełni” przeniosą się z samochodów na rowery i podróże piesze, chociaż autorzy koncepcji są zdania, że gdyby udało się dużą część mieszkańców namówić do zmiany przyzwyczajeń i postaw, to byłaby to olbrzymia korzyść z wprowadzanych zmian (także zdrowotna). Odległości pomiędzy celami podróży wewnątrz obszaru rewitalizacji nie są duże i z powodzeniem podróże mogą być wykonywane pieszo i rowerem. Niezależnie od tego, w raporcie i podczas spotkań konsultacyjnych wskazywano, że głównym celem rozszerzenia układu ulic jednokierunkowych nie jest zmiana zachowań mieszkańców, ale zmniejszenie natężenia ruchu poprzez eliminowanie przejazdów tranzytowych i po przekątnych w obszarze oraz konieczność odzyskania przestrzeni w pasach drogowych na inne cele (parkowanie, rowery, chodniki, zieleni). Jak wspomniano wyżej analiza emisji od transportu nie była przedmiotem opracowania.
5. Przewidywane zmiany wpłyną korzystnie na jakość powietrza w obszarze rewitalizacji. Celem jest bowiem zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego nie związanego z obszarem, ograniczenie natężenia ruchu samochodowego w przejazdach wewnątrz obszaru pomiędzy celami podróży w nim zlokalizowanymi, zmiana podziału zadań przewozowych w podróżach do i z obszaru z większym wykorzystaniem rowerów i dojść pieszych, zwiększenie powierzchni zieleni.

Podjęcie próby oszacowania (skwantyfikowania) wpływu analizowanych wariantów zmian w organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji wymagałoby wykonania prognoz ruchu (oszacowania natężeń ruchu w podziale na kategorie pojazdów i grupy prędkości). W tym celu miasto musiałoby dysponować modelem ruchu w skali całego miasta, a nie tylko obszaru rewitalizacji dlatego, że analiza musiałaby dotyczyć macierzy podróży rozpoczynanych w obszarze rewitalizacji, a kończonych poza nim i odwrotnie zaczynanych poza nim i kończonych w obszarze rewitalizacji. Wołomin nie dysponuje modelem podróży.

Jego wykonanie musiałyby być związane z wykonaniem kompleksowych pomiarów ruchu samochodowego i prawdopodobnie w transporcie zbiorowym, jeśli model miałby być multimodalny (m.in. na kordonie miasta, kordonie centrum i prawdopodobnie ekranie linii kolejowej), dokonania podziału miasta na rejony komunikacyjne z zebraniem szczegółowych danych programowo-przestrzennych o rozmieszczeniu i intensywności miejsc pracy, miejsc zamieszkania, miejsc w szkołach, zebraniu danych opisujących zachowania transportowe mieszkańców. Następnie wymagałoby to zbudowania modelu generacji podróży w Wołominie, modelu podziału zadań przewozowych, modelu rozkładu przestrzennego podróży w Wołominie (tzw. więźby podróży), modelu rozkładu ruchu na sieć transportową, a na koniec skalibrowanie takiego modelu, aby mógł on być narzędziem użytecznym do analiz transportowych w tym analiz związanych z emisjami od transportu. Tak przygotowane narzędzie użyteczne dla analiz w stanie istniejącym, mogłoby być podstawą do zbudowania w kolejnym kroku modeli prognostycznych. To z kolei wymagałoby przygotowania dodatkowych danych dla zakładanych horyzontów prognoz (zwłaszcza zmian w systemie transportowym miasta oraz zmian w rozmieszczeniu elementów zagospodarowania). Oczywiście takie modele buduje się i można zbudować dla Wołomina. Należy jednak pamiętać, że jest to dość trudne, wymaga profesjonalnej wiedzy i zebrania znacznego zakresu danych wejściowych.

Koszt pozyskania danych i pracochłonność wykonania modeli zwykle wiąże się też z dość znacznymi kosztami budowy takich modeli. Autorzy koncepcji wykonują tego typu modele zarówno dla miast jak i innych zarządców dróg (np. GDDKiA). Na przykład w październiku b.r. wykonali taki model dla m.st. Warszawy i strefy OMW (praca zakończona, model odebrany przez m.st. Warszawa). Biorąc pod uwagę to doświadczenie autorzy opracowania pragną zauważyć, że koszt wykonania modelu ruchu dla Wołomina (jako narzędzia obliczeniowego jeszcze bez analiz samych emisji) byłby prawdopodobnie zbliżony do kosztu poniesionego dotychczas na opracowanie koncepcji organizacji ruchu.

Dodatkowo wykorzystanie modelu ruchu powinno być poprzedzone zweryfikowaniem poprawności metodycznej, tj. wyniki modelu ruchu w połączeniu z zastosowanymi wskaźnikami emisji od pojazdów powinny dawać w stanie istniejącym wynik emisji zbliżony do odczytów ze stacji pomiarowych. Dopiero wówczas można byłoby zastosować model ruchowy i model emisji do szacowania prognozowanych emisji w analizowanych wariantach zmian w organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji i z przekonaniem, że środki publiczne (podatników Wołomina) wydawane na tego typu analizy są wydawane w sposób właściwy. Jak wiadomo w gminie Wołomin nie ma stacji monitorowania emisji zanieczyszczeń od transportu (stojących w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego) stąd zweryfikowanie modeli nie jest obecnie możliwe, a zatem jeśli nawet zostałyby opracowane nie byłoby pewności czy działają prawidłowo.

Stąd też, ponieważ w zakresie zamówienia nie było wykonania takich modeli nie można było wykonać analiz o których pisze zgłaszający uwagi. We wstępie do uwag zgłaszający uwagi podkreślił, że pracuje w jednostce badawczej zajmującej się badaniem jakości powietrza. A zatem wydaje się, że powinien wiedzieć, że biorąc pod uwagę fakt, że miasto nie dysponuje

ani modelem obliczeniowym do prognozowania ruchu samochodowego ani stacjami monitoringu, to takie analizy nie mogły i nadal nie mogą być wykonane.

0000392073 WPD 3901 91 12202511
Urząd Miejski w Wołominie

<https://mail.wolomin.org.pl/owa/Kancelaria@wolomin.org.pl/#vi...>

Rewitalizacja uwaga

N 2025-12-07 16:46

Do:um@wolomin.org <um@wolomin.org>;

Urząd Miejski Wołomin
Kancelaria Ogólna
WPŁYNĘŁO

2025 -12- 0 8

l. dz. ilość zał. ...
podpis
znak sprawy

Jestem przedsiębiorcą z ulicy Kościelnej, mam sklep na odcinku między Sikorskiego a Daszyńskiego. Od momentu kiedy parę lat wstecz zrobiliście Kościelną w jednym kierunku obroty 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 wołominianków, teraz na nowo trzeba będzie uczyć się jeździć.

Nadmienię że jako przedsiębiorca płacę podatki i mam prawo domagać się swoich praw.

Na koniec dodam że Wy jesteście dla nas a nie na odwrót.

Jest mój sprzeciw co do zmiany ruchu na ulicy Kościelnej, proszę o przekazanie tam gdzie trzeba.

Pozdrawiam

Odpowiedź:

Jeśli chodzi o koncepcję organizacji ruchu to na ul. Kościelnej (odc. Daszyńskiego – Sikorskiego) kierunek ruchu do ul. Sikorskiego wynika z planowanych zmian na pl. 3 Maja. Planowane ograniczenie ruchu wokół placu – strefa zamieszkania/20 km/h wymusza przekierowanie ew. 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.



WOJ 39760/12/2025/P
Rej. 05-12-2025

Wołomin, dn. 26.11.2025 r.

Urząd Miejski Wołomin Kancelaria Ogólna WPLYNEŁO	
2025 -12- 05	
L.dz.	ilość zał.
podpis	
znak sprawy	

Urząd Miejski w Wołominie
ul. Ogrodowa 4
05-200 Wołomin

UWAGI MIESZKAŃCÓW DOTYCZĄCE ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU W OBSZARZE REWITALIZACJI W WOŁOMINIE

Jako mieszkańcy ulicy Polnej na odcinku od ul. Przyjacielskiej do ul. Sikorskiego nie zgadzamy się na zmianę naszego odcinka drogi na ulicę jednokierunkową, oraz na wyznaczenie miejsc postojowych, a także na robienie w tym rejonie strefy płatnego parkowania. Dodatkowo wnioskujemy o pozostawienie ul. Przyjacielskiej, jako dwukierunkowej także na odcinku minimum od ul. Lipińskiej do ul. Sienkiewicza.

Aktualnie nasza droga posiada szeroką jezdnię i obustronne szerokie chodniki. Nie mamy żadnych problemów z przejezdnością ulicy zarówno przez samochody jak i rowery. Piesi również nie mają problemu z ruchem, nawet przy samochodach postawionych na chodniku. Wzmoczony ruch pojawia się jedynie w dni powszednie w czasie odstawiania i odbierania dzieci z przedszkola nr. 2 Pyzy Wędrowniczki – w godzinach 7.00-9.00 i 14.00-17.00, jednak nie jest on uciążliwy i nie powoduje stałych utrudnień w ruchu. Poza wspomnianymi godzinami, ul. Polna na ww. odcinku jest praktycznie pusta, a ruch znikomy. Samochody parkujące na drodze to samochody mieszkańców, które na noc są parkowane na posesjach. Nasz odcinek ulicy, razem z odcinkiem ul. Przyjacielskiej między ul. Lipińską a Sienkiewicza, to odcinki dróg, na których przez większość dnia i w trakcie nocy zazwyczaj nie stoją żadne samochody.

Na dowód powyższego w załączeniu zdjęcia omawianych odcinków ulic – zrobione w różnych datach i porach doby.

Należy zauważyć, że w „Analizie komunikacyjnej obszaru rewitalizacji” zaznaczono, iż 7 samochodów parkowało niezgodnie z przepisami – na zakazie postoju. Jednak znaki te nie miały zatwierdzonej organizacji ruchu, stały na odcinku przedszkola, gdzie parkują pracownicy i rodzice dzieci z przedszkola i w 2024 r. znaki te zostały zdjęte. Aktualnie na naszej ulicy w zatwierdzonej organizacji ruchu nie ma zakazów zatrzymywania i postoju, a dopuszczalna prędkość wynosi 30km/h. Jak już wspomniano wcześniej – ruch jest znikomy, nie stwarza zagrożenia i nie jest w żadnym stopniu uciążliwy.

Planowane zmiany znacznie utrudnią nam funkcjonowanie, ponieważ w założeniu, wyznaczone miejsca postojowe mają być wyznaczone tak naprawdę dla mieszkańców innych ulic, co spowoduje zastawienie naszej ulicy i utrudnienia w ruchu. Dodatkowo wyznaczanie miejsc zawęzi ulicę, i utrudni wyjazdy z posesji, a wprowadzenie kontraruchu dla rowerów będzie stwarzało niebezpieczeństwa potrażeń. Ponadto problematyczny będzie odbiór odpadów z naszej ulicy, czy odśnieżanie jej – zarówno przez pługi jak i mieszkańców. Co więcej, w „Analizie komunikacyjnej obszaru rewitalizacji” planowane jest wyznaczenie 25 miejsc postojowych na ulicy Polnej na odcinku od ul. Przyjacielskiej do ul. Sikorskiego. Aktualnie, możliwe jest legalne zaparkowanie nawet 40 pojazdów. Tak drastyczne ograniczenie będzie powodowało problemy w przypadku zorganizowanych imprez w przedszkolu, czy przyjazdu gości do mieszkańców ulicy. Wyznaczanie miejsc postojowych spowoduje również zakaz postoju dla mieszkańców na ich zjazdach z posesji – co również będzie stanowiło bardzo duży problem w codziennym funkcjonowaniu.

Zastosowanie ulicy jednokierunkowej także jest złym pomysłem, gdyż spowoduje konieczność wydłużania drogi do naszych posesji. Aktualnie większość z mieszkańców korzysta z wjazdu w ul. Polną skrzyżowaniem z ul. Sikorskiego, ewentualnie jeździ ul. Przyjacielską do ul. Lipińskiej. Nie ma potrzeby poruszania się po innych ulicach obszaru rewitalizacji. Przy zastosowaniu ruchu jednokierunkowego, będziemy musieli wjeżdżać dodatkowo w ul. Sienkiewicza lub ul. Mickiewicza, co będzie się wiązało z nakładaniem drogi od 200m do 600m dla każdego mieszkańca przy jednym kursie samochodu. Dotyczy to nie tylko mieszkańców ul. Polnej ale też mieszkańców ul. Przyjacielskiej na odcinku od ul. Lipińskiej do ul. Sienkiewicza. Z pewnością zwiększy to ilość hałasu i zanieczyszczeń oraz dodatkowo obciąży budżet mieszkańców (dodatkowe paliwo), co można stwierdzić na podstawie tych danych.

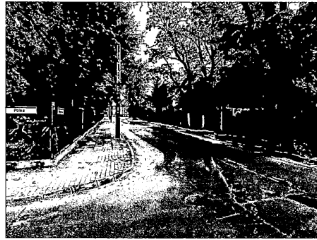
Natomiast strefa płatnego parkowania obejmująca ten obszar jest złym pomysłem, na który się nie zgadzamy. Będzie problematyczne zarówno dla nas, ale także dla naszych rodzin, rodziców odwożących dzieci do przedszkola oraz gości spoza Wołomina.

W świetle przedstawionych uwag, oraz wymienionych utrudnień dla mieszkańców ulicy Polnej na odcinku od ul. Przyjacielskiej do ul. Sikorskiego, wymagamy by nie wprowadzać planowanych zmian, które jak wskazujemy nie mają uzasadnienia ani logicznych argumentów. Wnosimy jak na wstępie by ul. Polna od ul. Przyjacielskiej do ul. Sikorskiego, oraz ul. Przyjacielska na odcinku minimum od ul. Lipińskiej do ul. Sienkiewicza pozostały ulicami dwukierunkowymi, bez wyznaczonych miejsc do parkowania i bez strefy płatnego parkowania.

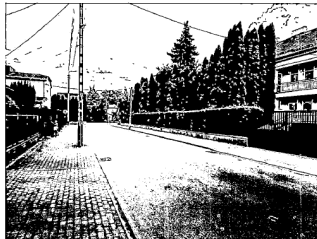
SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ LEGIONÓW – 20.05.2024r godz. 18.00



SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ UPRŹĘKIEJ – 20.05.2024r godz. 18.00

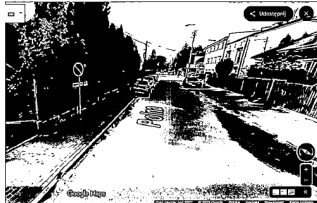


UL. POLNA W STRONĘ SKORSKIEGO – 20.05.2024r godz. 18.00

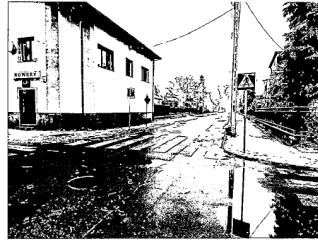


POZIOMY SPRAWNIZI STREET VIEW GOOGLE

ULICA POLNA OD STRONY UL. SKORSKIEGO – październik 2022 (godziny funkcjonowania przedsiadania)



SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ SIENKIEWICZA – 24.11.2025r godz. 15.00



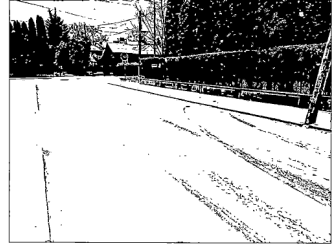
SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ LEGONIEW – 24.11.2025r godz. 15.00



SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ SKORSKIEGO – 24.11.2025r godz. 16.00



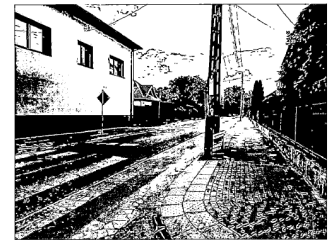
DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA TERENU OBIĘTEGO PLANOWANYMI DZIAŁANAMI
UL. POLNA (odc. SKORSKIEGO-PRZYACIELSKA) 23.11.2025r. godz. 11.00



UL. POLNA (odc. SKORSKIEGO-PRZYACIELSKA) 02.10.2021r. godz. 8.00



SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ SIENKIEWICZA – 20.05.2024r godz. 18.00



Odpowiedź:

SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ SKORSKIEGO – październik 2022



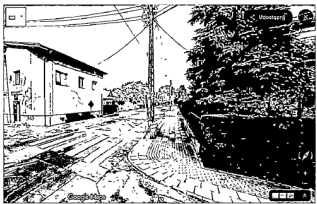
SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ SKORSKIEGO – październik 2022



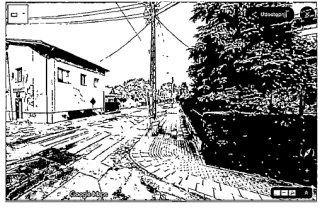
ULICA POLNA W STRONĘ SKORSKIEGO – październik 2022 (godziny funkcjonowania przedsiadania)



SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ SIENKIEWICZA – październik 2022



SKRZYŻOWANIE POLNA PRZYACIELSKA W STRONĘ SIENKIEWICZA – październik 2022



ULICA POLNA W STRONĘ PRZYACIELSKIEJ – październik 2022



Odpowiedź:

Sprzeciw osób zgłaszających uwagi, jeśli chodzi o zamianę ul. Polnej i ul. Przyjacielskiej na ulice jednokierunkowe został odnotowany. Wyjaśniamy, że wbrew zgłoszonej uwadze, ul. Polna nie posiada szerokiej jezdni i nie posiada szerokich chodników. Ulica Polna ma dość typową szerokość jezdni -ok. 6m umożliwiającą zorganizowanie dwóch pasów ruchu o szerokości 3m (w przypadku ruchu dwukierunkowego), ale bez możliwości zapewnienia parkowania w pasie drogowym, lub zorganizowanie ruchu jednokierunkowego z zatokami postojowymi (o szerokości 2,50 m). Szerokość dróg dla pieszych umożliwia zabezpieczenie obustronnych chodników wolnych od przeszkód pod warunkiem przesunięcia samochodów z przestrzeni przeznaczonych dla pieszych. W trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono ograniczanie szerokości chodników, a nawet przypadki uniemożliwiające przejście w związku z parkowaniem niezgodnym z przepisami (w tym rejonie najwięcej takich przypadków spośród badanych odcinków). Warto zauważyć, że w piśmie z uwagami mieszkańcy wskazują, że ich samochody nie powodują problemów z parkowaniem na tej ulicy, ponieważ w nocy są przestawiane na posesje. Jest to stanowisko odmienne od innych zgłaszanych w odniesieniu do tej ulicy, także podczas konsultacji, kiedy to zgłaszano odwrotny problem z występowaniem deficytu miejsc do parkowania samochodów mieszkańców w pasie drogowym ulic.

Autorzy wyjaśniają także, że powodem zaproponowania jednokierunkowości ruchu nie był brak przejezdności ulic, ale stworzenie systemu organizacji ruchu przeciwdziałającego przejazdom tranzytowym przez obszar rewitalizacji oraz przejazdom w poprzek tego obszaru oraz umożliwienia przekształcenia pasów drogowych w taki sposób aby zapewnić możliwe najwyższy standard dróg dla pieszych z szerokimi chodnikami, uporządkować parkowanie (w zatokach), zapewnić bezpieczne prowadzenie ruchu rowerowego oraz jeśli to możliwe stworzyć możliwość uruchomienia tzw. społecznych funkcji ulicy i zwiększyć powierzchnię zieleni. Nie jest zrozumiała uwaga, że zaplanowane parkowanie w zatokach parkingowych, na ul. Polnej, to przygotowanie parkowania dla mieszkańców innych ulic. Na innych ulicach także przewidziano możliwość parkowania. A jeśli miejsca parkingowe na ul. Polnej nie będą potrzebne mieszkańcom ul. Polnej (ponieważ np. parkują na swoich posesjach), to na etapie projektowania ulicy będzie można ograniczyć ich ilość. Natomiast jeśli miejsca do parkowania są potrzebne (co potwierdzają wykonane badania) to będą zajmowane głównie przez mieszkańców ulicy Polnej. Należy też pamiętać, że ulica Polna jest ogólnodostępną przestrzenią publiczną. Problemy ze sposobem urządzenia ulicy (sposób parkowania, samochody w przestrzeni pieszych, jezdnie z długimi odcinkami prostymi bez zabezpieczeń) potwierdzają zdjęcia dołączone do pisma ze zgłoszonymi uwagami.

Jeśli chodzi o kwestię rozszerzenia zakresu ulic jednokierunkowych w obszarze rewitalizacji, w tym w szczególności wskazywanych w uwadze, autorzy zachęcają zgłaszających uwagę do bliższego przyjrzenia się zapisom raportu w tym względzie i dostrzeżenia jak dużo ulic już dzisiaj jest jednokierunkowa i jak dużo ulic jest planowanych jako jednokierunkowych w przekazanych planach miasta. Jest oczywiście możliwe, że w zależności od trasy przejazdu do celu podróży, długość przejazdu samochodem się wydłuży. Ale przejazd będzie bardziej płynny i bezpieczny. Dodatkowo poprawią się dojazdy rowerami (skróca) i poprawią dojścia piesze. Nie ma żadnego

dowodu na to, że proponowane zmiany przyniosą uciążliwości w postaci zwiększonego hałasu czy zwiększonych zanieczyszczeń. Po wprowadzeniu modyfikacji należy oczekiwać zmiany zachowań mieszkańców w skali obszaru rewitalizacji, a także całego miasta oraz zmniejszenia natężenia ruchu poprzez eliminowanie przejazdów tranzytowych i po przekątnych w obszarze. Wyjaśniamy także, że kwestia wprowadzanie opłat za parkowanie (strefy płatnego parkowania) nie była przedmiotem tego opracowania.

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2025-12-08

Dane nadawcy

OPINIA

Koncepcja organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji

Korzystając z REGULAMIN KONSULTACJI SPOŁECZNYCH, będącym załącznikiem do uchwały Nr XLIX-35/2018 -> <https://wolomin.org/wp-content/uploads/2019/01/Uchwa%C5%82a-i-Regulamin-Konsultacji-Spo%C5%82ecznych.pdf> Pobranym ze strony UM <https://wolomin.org/konsultacje/> Chciałbym poprosić o ponownie przeprowadzenie konsultacji zgodnie z przyjętym dokumentem. Poniżej wskazuje nieprawidłowości, które mogą wpływać na odpowiedni proces.

§ 3

Powszechność – jak UM dotarł do mieszkańców z terenów objętych konsultacjami ?

Koordinację – w którym miejscu w informacji o konsultacjach została wskazana osoba będąca koordynatorem

§ 11

Zabrakło kto odpowiada za te konsultacje, czyli kto jest koordynatorem. Zabrakło też informacji które pojawiły się dopiero później ->

<https://wolomin.org/konsultacje-koncepcji-organizacji-ruchu-w-obszarze-rewitalizacji-wolomina/>

a to można w ramach § 3 przewidywalności.

§ 13

Termin został dochowany, jednak 21 listopada pojawił się post

<https://wolomin.org/koncepcja-organizacji-ruchu-w-obszarze-rewitalizacji-materialy-szkoleniowe/> dający dodatkowe materiały które mogły być ważne przy warsztatach lub do całości konsultacji. Trzeba jednak zwrócić uwagę że sama analiza i te materiały są na tyle obszerne, że nie sposób się z nimi zapoznać, co czyni je sprzecznymi z elementami z art § 3 Przejrzystość - brak pełnej informacji, Przewidywalność – duża ilość tekstu i nowej wiedzy sprawia że nie sposób przetworzyć takiej ilości informacji.

§ 14

Do tej pory nie mogę znaleźć informacji o konsultacjach na BIP Wolomin. Używając wyszukiwarki nie znajduje takiej informacji. Jakże działania podjął UM celem spełnienia punktu 3.4

Brak całościowej koncepcji komunikacyjnej wolomina wyklucza tak duży i istotny obszar z takich działań, brak uwzględnienia zmiany po otwarciu 634, brak uwzględnienia przyszłych inwestycji związanych z terenami przy kolei.

Brak opinii Służb Bezpieczeństwa i Ratunkowych.

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:
2025-12-08T23:57:53.338+01:00

Podpis elektroniczny

Odpowiedź:

Jeszcze przed konsultacjami, na etapie prowadzenia prac analitycznych informowaliśmy mieszkańców o naszych działaniach (trzy oficjalne profile w mediach społecznościowych miasta, 30-31 marca 2023 oraz proces aktualizacji Gminnego Programu Rewitalizacji 2024). Informacje o terminach konsultacji zostały opublikowane na oficjalnej stronie miasta 17 listopada 2025 (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 burmistrzem Elżbietą Radwan). W czasie trwania konsultacji na stronie internetowej miasta i kanałach społecznościowych publikowano materiały informacyjne (21 listopada, 24 listopada, 24 listopada Q&A).

Koordinatorem był wydział Planowania Rozwoju i Rewitalizacji (nie wskazano osoby domyślnie uznając, że jest nią naczelnik tego wydziału).

Nie zauważono, żeby zainteresowani mieli ograniczony dostęp do procesu konsultacji, ponieważ uwag i opinii zebrano bardzo dużo.

Jeśli chodzi o brak całościowej koncepcji komunikacyjnej Wołomina to jest to okoliczność, którą trzeba brać pod uwagę analizując obszar rewitalizacji, ale nie wyklucza to możliwości formułowania koncepcji przekształceń układu komunikacyjnego w centrum miasta. Opracowanie dla części obszaru jest uzasadnione, ponieważ obszar ten jest zbiorem zamkniętym, o zwartej zabudowie wykluczającej rozbudowę i poszerzanie istniejących dróg, ograniczone ulicami o większym natężeniu ruchu.

Na etapie opracowywania studiów koncepcyjnych dot. systemu transportowego nie ma ani obowiązku, ani potrzeby uzyskiwania opinii służb bezpieczeństwa i służb ratunkowych.

Wołomin, dn. 03.12.2025 r.

Urząd Miejski Wołomin	
Kancelaria Ogólna	
WPLYNEŁO	
2025 -12- 08	
Liczba:	ilość zał.
podpis .....	.....
znak sprawy .....	.....

URZĄD MIEJSKI W WOŁOMINIE
UL. OGRODOWA 4
05-200 WOŁOMIN

UWAGI DO PLANOWANYCH ZMIAN W OGRANIZACJI RUCHU W STREFIE REWITALIZACJI

Jako Rodzice dzieci uczęszczających do Publicznego Przedszkola nr 2 w Wołominie

im. Pyzy Wędrowniczkki, a jednocześnie jako mieszkańcy Gminy Wołomin, zgłaszamy uwagi do planowanego projektu organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji w mieście Wołomin.

Aktualnie przy ul. Połnej na odcinku między ul. Sikorskiego a ul. Przyjacielską zlokalizowane jest przedszkole, gdzie od poniedziałku do piątku część dzieci jest przywożona i odbierana samochodami, do czego mamy pełne prawo. Dodatkowo część nauczycieli i pracowników również musi dojeżdżać samochodami do pracy w przedszkolu. Co jakiś czas natomiast w Przedszkolu odbywają się zebrania, lub występy dzieci gdzie zapraszani są rodzice i dziadkowie, którzy także muszą parkować na tej ulicy i w takich wypadkach pojawia się więcej samochodów które muszą zaparkować. Aktualnie jesteśmy chyba jedynym przedszkolem, gdzie nie ma żadnego problemu z dojazdem, i zaparkowaniem nawet dużej ilości samochodów – na ulicy może zaparkować nawet około 40 samochodów. Ruch jest obustronny i płynny, mimo dużej ilości samochodów rano i wieczorem. Co więcej, nie parkujemy na ul. Sikorskiego – głównej ulicy, która bezpośrednio sąsiaduje z przedszkolem.

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, z planowanym wyznaczeniem jedynie 25 miejsc postojowych, uniemożliwi sprawną obsługę komunikacyjną naszego Przedszkola, a ruch na ul. Polnej w godzinach porannego odstawiania dzieci i popołudniowego ich odbioru będzie się blokował. Wnosimy więc o pozostawienie tego odcinka drogi wraz z odcinkiem ul. Przyjacielskiej od ul. Polnej do ul. Lipińskiej jako dróg dwukierunkowych, bez wyznaczania miejsc postojowych.

Rada Rodziców Przedszkola nr 2 w Wołominie

Odpowiedź:

Autorzy koncepcji organizacji ruchu w swoim opracowaniu nie kwestionują prawa rodziców do korzystania z przedszkola, do organizowania spotkań w przedszkolu czy organizowania uroczystości, także podwożenia dzieci samochodami. Możliwość taka będzie zapewniona, ponieważ ulica będzie dostępna dla samochodów. Pracownicy przedszkola także będą mieć możliwość dojeżdżania samochodami ew. parkowania, jeśli będą wolne miejsca w pasie drogowym ulicy (przestrzeń publiczna). Będą mogli także dojeżdżać rowerami (system będzie znacznie lepiej zorganizowany) i dochodzić piechotą.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu jednokierunkowy będzie bezpieczniejszym rozwiązaniem, a umożliwi także zorganizowanie parkowania. Rozwiązanie to powinno też ograniczać natężenie ruchu nie zainteresowanego celami zlokalizowanymi przy ul. Polnej (co będzie korzystne także dla dzieci i pracowników przedszkola). Lokalność ulicy nie powinna zachęcać do wykorzystywania jej do realizowania nadmiernie funkcji transportowych

(w przedstawionej opinii potwierdzono taką sytuację pisząc „mimo dużej ilości samochodów rano i wieczorem”). Jeśli chodzi o liczbę miejsc do parkowania możliwą do wyznaczenia w pasie drogowym (w przestrzeni publicznej) to zwłaszcza ze względu na przedszkole powinno zwracać się uwagę, aby samochody nie były zaparkowane w przestrzeniach przeznaczonych dla pieszych, a chodniki były dostatecznie szerokie. Obecnie drogi dla pieszych są wąskie ze słupami w środku a chodniki (przestrzeń wolna od przeszkód) są niewystarczające i częściowo zablokowane przez parkujące samochody wykorzystujące do tego celu część jezdni i część drogi dla pieszych. W tej sytuacji prawidłowe rozwiązanie powinno polegać na zdjęciu samochodów z dróg dla pieszych i stworzeniu możliwości parkowania na jednokierunkowej jezdni.

Na tym odcinku ulicy jezdni ma ok. 16 m. W trakcie badania parkowania w godzinach 10-14 zliczono 17 zaparkowanych samochodów (w nocy tylko 1 samochód). W koncepcji proponuje się poprawienie standardu dojścia do przedszkola (szersze chodniki i wolne od samochodów przestrzeń dla pieszych) oraz zwiększenie liczby miejsc do parkowania do 25 miejsc. Szczegółowe rozwiązanie dla tej ulicy powinno być wynikiem projektu wstępnego lub projektu organizacji ruchu (w zależności od decyzji zarządcy drogi). W celu zapewnienia poprawy jakości podwożenia dzieci do przedszkola na etapie projektowania warto zadbać, aby kilka miejsc w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do przedszkola przewidzieć jako parkowanie w systemie K+R (Kiss & Ride). To rozwiązanie zapewni sprawność obsługi dojazdów, bez ryzyka blokowania ruchu.

Uwagi, które wpłynęły email'em, w terminie, w formie PDF:

Duczki 8.12.2025

Gmina Wołomin
ul. Ogrodowa 4, 05-200 Wołomin

Uwagi do koncepcji organizacji ruchu dla obszaru rewitalizacji w Wołominie.

1. Ograniczenia prędkości do 20-30km/h.

Moim zdaniem tak mocne ograniczenie prędkości utrudni poruszenie się po Wołominie, wyłączyłbym z takich stref (odnosząc się do wariantów A i B koncepcji) w szczególności ulice: Wileńską i Legionów.

2. Zmianianie ulic dwukierunkowych w ulice jednokierunkowe z pasem do jazdy rowerem

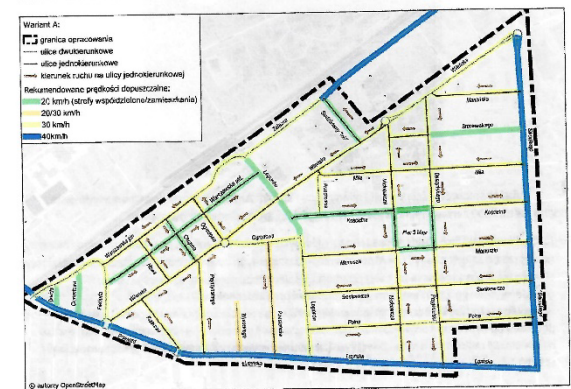
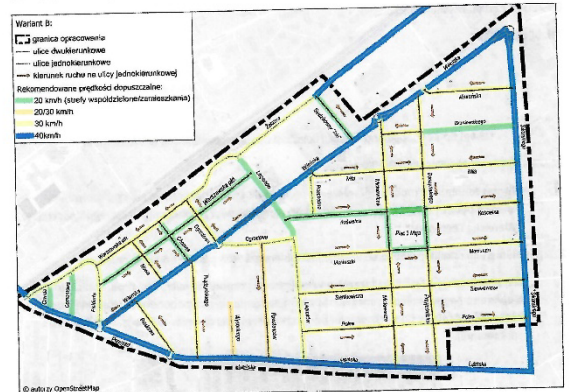
Nie zgadzam się z tym rozwiązaniem w większości proponowanych ulic, moim zdaniem wpłynie to negatywnie na możliwość przemieszczania się samochodem w mieście i zmniejszy istotnie ilość miejsc do parkowania (po stronie drogi dla rowerów nie będzie możliwości parkowania).



Tutaj w szczególności pomysł zmiany ulicy Prądzynskiego w jednokierunkową wydaje się mocno niefortunny z uwagi na to iż jest przy niej: POZ, Sąd i Starostwo Powiatowe

3. Jako, iż uważam ulicę Wileńską za jedną z głównych ulic w Wołominie, pozwalającą między innymi na dojazd do miejsc pracy i punktów handlowo usługowych mieszkańcom z Soletw dojeżdżającym tutaj m.in. Szosą Jadowską na całej długości tej ulicy proponuję ustanowienie ruchu dwukierunkowego z minimalnym ograniczeniem prędkości 40km/h lub 50km/h. Pozwoliło by to na skuteczne rozładowanie korków na rondzie przy ulicy Fieldorfa, dając możliwość dojazdu i powrotu z torów do urzędów, miejsc pracy i sklepów – w wielu przypadkach jest to najprostsza i najkrótsza droga co wpływa korzystnie na ilość produkowanych przez samochody spalin

Koncepcje do których się odnoszę:



Odpowiedź:

Ograniczenie prędkości do 20 i 30 km/h wiąże się z rodzajem zastosowanego rozwiązania. W przypadku wprowadzenia rozwiązania w formie stref zamieszkania prędkość dopuszczalna nie może być większa niż 20 km/h a w przypadku wprowadzenia rozwiązania w formie uspokojenia ruchu nie powinna być większa niż 30 km/h jeśli ruch rowerowy ma pozostać na jezdni.

Zwiększenie liczby ulic jednokierunkowych zaproponowano w celu zmniejszenia natężenia ruchu nie związanego z obszarem rewitalizacji – ruchu tranzytowego, a także w celu ograniczenia korzystania z samochodów poruszając się pomiędzy skrajnymi punktami obszaru. 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). Na ulicach jednokierunkowych będzie możliwe organizowanie parkowania w zatokach i liczba miejsc do parkowania zasadniczo się nie zmieni. Rozwiązanie każdej ulicy będzie wymagało indywidualnego zaprojektowania, przy czym założenia dot. zasad prowadzenia ruchu rowerowego i parkowania opisano w raporcie. W opracowaniu

rozwiązania dot. ul. Wileńskiej mają charakter autorski (wariant A) lub wynikają z rozwiązań zarządcy drogi (wariant B). Przyjęta prędkość dopuszczalna (ew. jej podwyższenie) nie przyczyni się do likwidacji korków (tzw. korki nie są związane z prędkości tylko z natężeniem ruchu i przepustowością skrzyżowań). Zdaniem autorów opracowania poprawa warunków ruchu mogłaby nastąpić w przypadku przerwania ciągłości ul. Wileńskiej a nie utrzymywania ruchu dwukierunkowego i zachęcenia do korzystania z tej ulicy przez samochody.

Wołomin, 08 grudnia 2025

Wydział Rewitalizacji
Urzędu Miasta i Gminy Wołomin
Ul. Ogrodowa 4

Uwagi do koncepcji organizacji ruchu w obszarze rewitalizacji

Niezwykle trudno jest odnieść się do czegoś, co wygląda jak żart z mieszkańców i jest całkowicie oderwane od rzeczywistości, a sporządzone zostało na podstawie fałszywych przesłanek. Ale spróbuję. Wariant B, bo A jest całkiem nierealny.

Omawianie tematu jako całości jest bez sensu, więc podzielmy na fragmenty.

1. Obszar pomiędzy ulicami Przejazd-Legionów-Wileńska-tory.

Planowanie ruchu na ulicach, których nie ma jest fantazją i temat należy odłożyć do czasu połączenia ulicy Żelaznej z ulicą Warszawską północną. Dopiero wtedy będzie można wykonać analizę ruchu i PO KONSULTACJACH Z MIESZKAŃCAMI zaplanować ruch na tym obszarze. Teraz to bicie piany.

2. Obszar Przejazd-Legionów-Lipińska-Wileńska.

Propozycja przekształcenia ulic Powstańców i Prądyński w ulice jednokierunkowe jest sensowne i warte rozważenia.

3. Obszar Legionów-Sikorskiego-Lipińska-tory.

- Ruch jednokierunkowy ma sens tam gdzie jest duże zagęszczenie mieszkańców co skutkuje ponadnormatywną liczbą parkujących samochodów, czyli głównie blokowiska i obiekty użyteczności publicznej, przy ulicach: Marińska, Miła, Kościelna, Moniuszki, Sienkiewicza i Polna.

- Ulica jednokierunkowa powinna być jednokierunkowa w JEDNĄ STRONĘ na całej swojej długości. Twierdzenie, że jeśli kierowca zamiast przejechać po prostej kilkaset metrów, powinien przejechać dwukrotnie dłuższą trasę wykonując kilka manewrów skręcania, bo to poprawi bezpieczeństwo, jest jednym z największych idiotyzmów jakie słyszałem.

- Jak powinien wyglądać ruch na tym obszarze prezentuję na rysunku.

3. MIEJSCA PARKINGOWE !!!

To jest główny problem, którym należy się zająć, a nie utrudnianie życia mieszkańców.

Przy okazji podpowiadam. Składowisko toksycznych odpadów niedaleko Stacji PKP Słoneczna. Wywłaszczyć, posprzątać, zrobić parking. 2 in 1.

4. Mieszkańcy powinni przesiąść się na rowery albo chodzić pieszo.

Poważnie? Mieszkaniec tego obszaru ma jechać do pracy na obrzeżach Warszawy, do których nie ma połączeń komunikacji publicznej rowerem? Znam mnóstwo takich przypadków.

A mieszkaniec Majdanu czym ma dojechać do Stacji PKP?

5. Obszar rewitalizacji jako teren rekreacyjno-spacerowy.

Ulice Legionów i Kościelna jako deptaki to aberracja, na którą, litościwie, spuszcza zasłonę milczenia. Opary absurdu, które zasuńają ten pomysł, mają wyraźny zapach substancji zakazanych, których nie powinno używać się w pracy.

Wołomin nie jest i nigdy nie będzie miejscowością wypoczynkową ani turystyczną, jakiegokolwiek projekty usiłujące podporządkować temu celowi organizację ruchu w centrum miasta to, delikatnie mówiąc idiotyzm.

To tak na szybko w dużym skrócie,
a podsumowując, w nawiązaniu do klasyki absurdu:

SKRYTYM FANTASMAGORIOM URZĘDNICZYM – MÓWIMY NIE !!!

Pozostając z całym, należnym, szacunkiem



Dopiero po wprowadzeniu takiej organizacji ruchu, będzie można przeprowadzić dalsze analizy i konieczne korekty. Nie wykluczam wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na innych odcinkach.

Inne uwagi do tej koncepcji/incepcji.

1. Uspokajanie ruchu.

Nie bardzo rozumiem co chcecie uspokajać, skoro na tym obszarze, poza godzinami szczytu jest praktycznie pusto. W dodatku jako środek uspokajający proponowany jest Pavulon i to w śmiertelnej dawce.

2. Wyprowadzenie ruchu z terenu rewitalizacji.

Wyprowadzenie? Gdzie? W kosmos?

Na tym terenie mieszka kilka tysięcy ludzi, kilkaset osób pracuje. Mamy tutaj Stację PKP, Urząd Miasta, Starostwo Powiatowe, Urząd Marszałkowski, Urząd Skarbowy, Wydział Paszportowy, Przychodnię, Szkołę Specjalną i całkiem sporo firm i sklepów, których właściciele, pracownicy i interesanci muszą dojechać i MIEĆ GDZIE ZAPARKOWAĆ !!!

Odpowiedź:

Autor uwagi jest w błędzie. Zasadą jest w przypadku opracowania planistycznego, że w rozpatrywanej koncepcji zakłada się funkcjonowanie obecnie nieistniejących elementów sieci transportowej. Tak jest i w tym przypadku w odniesieniu do łącznika pomiędzy ul. Żelazną i Warszawską. Uwaga „Ulica jednokierunkowa powinna być jednokierunkowa w JEDNĄ STRONĘ na całej swojej długości. Twierdzenie, że jeśli kierowca zamiast przejechać po prostej kilkaset metrów, powinien przejechać dwukrotnie dłuższą trasę wykonując kilka manewrów skręcania, bo to poprawi bezpieczeństwo, jest jednym z największych idiotyzmów jakie słyszałem” jest niezrozumiała. W koncepcji zaproponowano układ ulic jednokierunkowych tak aby równoległe do siebie ulice jednokierunkowe mogły prowadzić ruch w przeciwnych kierunkach. Autorzy opracowania uważają, że autor uwagi ma pełne prawo do formułowania własnej koncepcji organizacji ruchu, przy czym pozostają w tej kwestii przy swojej propozycji, uwzględniającej m.in. projekt zagospodarowania Placu 3 Maja.

Stosowane w opracowaniu pojęcie uspokojenia ruchu polega na zastosowaniu rozwiązań organizacyjnych i budowlanych na ulicy po to by przeciwdziałać jeździe ze zbyt dużą prędkością i wyprzedzaniu. Zjawiska takie zachodzą, zwłaszcza gdy natężenie ruchu nie jest duże, a ruch swobodny. Nie zwalnia to projektanta i zarządcy drogi z wprowadzenia zabezpieczeń. Rozwiązania tego typu są stosowane na ulicach niskich klas L i D, czasem Z (takie są w obszarze rewitalizacji) a ulice te ze względu na swoje funkcje (lokalne) powinny charakteryzować się małymi natężeniami ruchu. W raporcie z opracowania wyraźnie wskazuje się, że nie chodzi o wyprowadzenie całego ruchu z obszaru rewitalizacji, ale ruchu niezwiązanego z tym obszarem oraz dłuższych przejazdów w poprzek. Wielkość obszaru rewitalizacji jest na tyle mała, że podróże można z powodzeniem realizować pieszo lub np. rowerem. Dojazdy samochodami do celów podróży zlokalizowanych w tym obszarze będą nadal możliwe. Opracowanie zawiera pełny opis rozwiązań planowanych w odniesieniu do parkowania z rozróżnieniem każdej ulicy. Jeśli chodzi o ruch pieszy i rowerowy to koncepcja została stworzona po to by zachęcić do tych form podróżowania, Odległości wewnątrz obszaru rewitalizacji są niewielkie i sprzyjają tym formom przemieszczania się. W opracowaniu nie proponowano podróżowania pieszo i rowerem do Warszawy. Można korzystać, tak jak dotychczas np. z kolei. W opracowaniu wyraźnie wskazuje się także znaczenie stacji kolejowej i parkingów P+R dla obsługi dojazdów samochodami do rejonu dworca, dot. to także dojazdów z Majdanu.

Autorzy opracowania podtrzymują swój pogląd, że uczynienie z obszaru rewitalizacji atrakcyjnej strefy miasta wymaga całkowitej zmiany sposobu myślenia o ulicach w centrum miasta i podjęcie próby przekształcenia przynajmniej części z nich w przestrzenie przyjazne dla pieszych i wypełnione funkcjami społecznymi (nieparkowaniem). Dotyczy to m.in. ulicy Legionów i Kościelnej.