

## Załącznik nr 9

### Odpowiedzi na uwagi i pytania zgłoszone podczas spotkania konsultacyjnego w dniu 2 grudnia 2025 w Centrum Aktywności Wołomin

#### Uwaga: dotycząca ulicy Wileńskiej

*Czy nie można zrobić koncepcji, w której Wileńska byłaby ulicą dwukierunkową w całej długości?*

*Czemu ta ulica, która ciągnie się przez cały Wołomin i odciążałaby wszystkie inne, nie może być dwukierunkowa?*

#### Odpowiedź:

Jeśli chodzi o Wileńską, można zrobić ją dwukierunkową. To będzie decyzja zarządcy drogi i mieszkańców. Zaproponowaliśmy 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, 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. W przypadku, gdyby pozostała jako dwukierunkowa nie byłoby takiej możliwości. Przedstawiony Państwu wariant B koncepcji jest zgodny z obecnym projektem Starostwa Powiatowego (zarządcy drogi).

*Czyli pomysł taki, że ta ulica rozwiąże jakieś problemy ponadlokalne?*

#### Odpowiedź:

W koncepcji nie chcemy, żeby w ulice w tym obszarze wprowadzać natężenie ruchu, które jest niezwiązane z dojazdem do tego obszaru. To byłby błąd. Dlatego w wariantcie A zaproponowaliśmy nie tylko, że ta ulica jest jednokierunkowa, ale że ona nie da możliwości przejechania z jednego końca na drugi tak, aby zniechęcić wszystkich tych, którzy nie muszą w ten rejon wjechać do korzystania z tej ulicy. Druga rzecz to jej jednokierunkowość – to daje możliwość otworzenia przestrzeni na zatoki postojowe na jezdni i wprowadzenie rozwiązania ruchu rowerowego. W wariantcie B zakłada się, że rowerzyści będą jechać po drodze dla pieszych i rowerów.

*Przepraszam, ale o to nie chodzi. Jeżeli chodzi o tą jednokierunkowość tego, z Wileńską, gdybyśmy nie mieli przejazdu tunelu, który jest bardzo newralgicznym miejscem do tego, to wtedy byśmy nie rozważali dwukierunkowości.*

No, ja rozumiem, ale dlaczego chce Pani wjechać dwukierunkowo w Wileńską i pod tym kątem?

*Bo nie ma możliwości zaparkowania samochodu z drugiej strony. Dojazd do park and ride po tej stronie, do parkowania przy kolei, jest nieistniejącym dzisiaj łącznikiem.*

Odpowiedź:

Dostęp do rejonu dworca kolejowego i parkingów P+R będzie zapewniony. Podstawowe znaczenie dla tej obsługi będzie mieć ulica Żelazna, którą będzie można dojechać od ul. Sikorskiego (dwukierunkowo) i z bezpośrednim dostępem do parkingów P+R po wschodniej stronie dworca. Wyjazdy będą możliwe ul. Warszawską do Przejazd, ale to wymaga zrealizowania łącznika Żelazna–Warszawska. To jest zakładane w koncepcji.

**Uwaga: dotycząca układu ulic i ich kierunkowości**

*Te wszystkie ulice jeszcze całkiem niedawno były dwukierunkowe. Nie było żadnych problemów z dojazdami. Owszem, czasy się zmieniają. Przybywa samochodów. Ja to rozumiem. Potrzebne są miejsca parkingowe. Został przebudowany Plac 3 Maja. Zrobiono rondo wokół niego, czego nie było wcześniej. Tu Kościelną skierowano zupełnie, w zupełnie inną stronę. Także stworzył się absurd komunikacyjny. Trzy ulice jednokierunkowe w kierunku placu. Dwie ulice dwukierunkowe, zakorkowane jako wyjazd. A więc wydawało mi się, że jeżeli będziemy rozmawiali o jakiegokolwiek reorganizacji ruchu, to jakoś to usystematyzujemy, usprawnimy, żeby te przejazdy były jakieś logiczne, żeby był płynny ruch w tym obszarze. Okazuje się, że to jest niezgodne z nowoczesnymi koncepcjami ruchu w mieście. Bo kierowca powinien jeździć wężykiem po mieście, żeby broń Boże nie przejechać po prostej. Jak jest ulica w jednym kierunku, żeby przejechać w jednym kierunku ulicą, tylko musi robić jakieś dziwne zygzaki. Albo obwodnicą jechać. Spodziewałem się właśnie, że zostanie to jakoś uporządkowane. Ja rozumiem, że potrzebne są miejsca parkingowe i jestem skłonny uznać, że ulice jednokierunkowe są potrzebne, bo w ten sposób zapewnią nam dodatkowe miejsca parkingowe.*

Odpowiedź:

W opracowanej koncepcji nie wprowadza się ulic jednokierunkowych jako rozwiązania nieznanego w centrum Wołomina. Już obecnie duża część ulic w obszarze rewitalizacji jest jednokierunkowa. W koncepcji rozszerzono tę ideę korzystając z tego, że takie rozwiązania już były, a dodatkowo układ ulic ma charakter rusztu, co zatem umożliwia takie rozwiązanie. Autorzy uważają, że w ten sposób można będzie ograniczyć ruch tranzytowy przez ścisłe centrum miasta, niezwiązany z tym obszarem oraz przejazdy samochodami z jednej strony obszaru rewitalizacji na drugą. Żeby tego typu ruchu uniknąć, trzeba wprowadzić rozwiązania uniemożliwiające przejazd lub utrudniające. Dodatkowo na ulicy jednokierunkowej będzie możliwe uporządkowanie parkowania (zatoki) i wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań dla ruchu rowerowego. W części tych przypadków proponowane rozwiązania nie są związane z zaobserwowanym dużym natężeniem ruchu tylko brakiem miejsca na zorganizowanie rozwiązań dla wszystkich użytkowników ulicy: pieszych, rowerzystów, kierowców samochodów. Rozszerzenie zakresu ulic jednokierunkowych nie zablokuje możliwości dojazdów samochodami do

obiektów położonych w obszarze rewitalizacji. Rozwiązania dotyczące Placu 3 Maja i sąsiadującego odcinka ul. Kościelnej są przedmiotem odrębnych analiz zmierzających do zmiany charakteru tego obszaru, uczynienia go bardziej atrakcyjnym jako przestrzeni publicznej i z poszerzonymi funkcjami społecznymi. W tej koncepcji ogranicza się także przepływ ruchu samochodowego (niezwiązanego z placem i ul. Kościelną – przejazdowego). Autorzy opracowania zgadzają się z tym kierunkiem myślenia – obecnie Plac 3 Maja jest przestrzenią nieatrakcyjną, pozbawioną ciekawych funkcji, nie zachęcającą do przebywania w jego przestrzeni – poza lokalnym zainteresowaniem.

Autorzy nie zgadzają się z poglądem, że układ ulic zaproponowany w koncepcji jest nieusystematyzowany i pozbawiony logiki – został tak przygotowany, żeby spełnić cele związane z ograniczeniem ruchu niezwiązanego z obszarem rewitalizacji, a jednocześnie, aby umożliwić działania w kierunku upłynnienia i spowolnienia ruchu, poszerzenia przestrzeni dla pieszych, stworzenia możliwości jazdy rowerami, dosadzenia zieleni.

**Uwaga: dotyczy uspokajania ruchu i braku miejsc parkingowych**

*Z czym mamy problem na naszym obszarze? To nie spowalnianie ruchu jest problemem, a brak miejsc parkingowych. Nie z płynnością ruchu. Jak ja słyszę spowalnianie ruchu tutaj, no to sorry, ale to zaczynam się śmiać, no bo kurczę, tutaj się nawet nie da przejechać w miarę szybko i ruch jest ze swej natury spowolniony. Dlatego, że jest jednokierunkowy. Mamy urząd skarbowy, urząd miasta i starostwo. Tu nie chodzi o spowolnienie ruchu. Tylko chodzi o to, żeby nie sparaliżować całego miasta. Ale spowolnienie ruchu sparaliżuje dodatkowo. Tu nie chodzi o uspakajanie ruchu. Nie chodzi o wprowadzanie ograniczeń prędkości, tylko o miejsca parkingowe. Tylko i wyłącznie problemem tego obszaru są miejsca parkingowe.*

**Odpowiedź:**

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.

Autorzy mają świadomość, że jest to obszar z dużymi potrzebami parkowania, ale są one zróżnicowane. Znaczny problem jest związany z parkowaniem w rejonie intensywniejszej zabudowy np. na ul. Polnej, gdzie potrzeby parkingowe już dzisiaj są większe niż dostępna przestrzeń w pasach drogowych.

Inna sytuacja jest tam, gdzie zwiększone potrzeby są związane z przyjeżdżającymi w ciągu dnia, a gdzie jest mniej mieszkańców. Niezależnie od tego należy pamiętać, że parkowanie samochodów w pasach drogowych jest parkowaniem w przestrzeniach ogólnodostępnych, publicznych. Powinno się odbywać zgodnie z przepisami i powinno być tak organizowane, aby nie zakłócać możliwości korzystania z ulic innym użytkownikom (np. pieszym, rowerzystom a zwłaszcza osobom o szczególnych potrzebach).

Innym problem jest także zapewnienie możliwości krótkotrwałego postoju w rejonie punktów usługowo-handlowych. To w koncepcji jest zapewnione od strony technicznej, ponieważ na każdej ulicy przewiduje się wprowadzenie zatok parkingowych. Kwestią odrębną będzie polityka miasta jak wykorzystywać te miejsca, aby je uchronić np. od długoterminowego postoju samochodów. Rozwiązaniem może być wprowadzenie maksymalnego czasu postoju lub opłat, ale to nie było przedmiotem opracowania.

Jeśli chodzi o kwestię uspokajania ruchu to jest to związane z wprowadzeniem strefowych ograniczeń prędkości do 20-30 km/h tj. obniżenie w przypadku części ulic prędkości dopuszczalnej z 50 km/h. Jest to działanie poprawiające bezpieczeństwo ruchu i nie wpłynie istotnie na prędkości i czasy dojazdu – autorzy mają świadomość, że w centrum miasta już dzisiaj nie jeździ się szybko, ale dotyczy to głównie godzin szczytu – poza nimi prędkości mogą być bardziej swobodne. Ponadto niezbędne jest wprowadzenie ograniczeń prędkości m.in. po to, aby można było dopuścić bezpiecznie ruch rowerowy na jezdni ulic.

#### **Uwaga: dotycząca miejsc parkingowych**

*Nie wyznaczajcie miejsc parkingowych! Zostawcie im to bez wyznaczania miejsc. Jak wy zaczniecie wyznaczać miejsce i zostawicie trzydzieści cztery. Co te trzydzieści cztery samochody następne zrobią? Gdzie oni pójdą? Po prostu nie wyznaczajcie miejsc i tyle. Ludzie sobie radzą. (...) Narysujcie linię, do której można stanąć. Ludzie będą tego pilnować. My sobie z tym radzimy.*

#### **Odpowiedź:**

W koncepcji zaproponowano, aby parkowanie odbywało się w sposób uporządkowany, w zatokach przy jezdniach, tak aby samochody nie były parkowane w przestrzeniach przeznaczonych dla pieszych. Można oczywiście nie wyznaczać miejsc postojowych, ale nie zwalnia to użytkowników samochodów z postępowania zgodnego z przepisami. Obecnie właściciele samochodów niestety często pozostawiają je w miejscach do tego nieprzeznaczonych, niezgodnie z przepisami, blokując ruch pieszych. Taka sytuacja występuje na ul. Polnej. Rozwiązaniem powinno być uprządkowanie parkowania i poszukanie możliwości parkowania na parkingach wydzielonych, znajdujących się w zasięgu dojścia pieszego.

#### **Uwaga: pochwała nowej koncepcji ruchu**

*Ten pomysł mi się bardzo podoba. Dojeżdżamy do granic centrum i chodzimy po tych pięknych uliczkach, zrewitalizowanych, po tych kamienicach, które są odrestaurowane. Słuchajcie, ruszajcie się trochę, bo naprawdę mówię, ja mam wrażenie, że wszyscy muszą wszędzie dojechać i jeszcze mało brakuje, żeby nie wjeżdżali do środka do sklepu pod Biedronką. Jest to ewidentne.*

#### **Odpowiedź:**

Autorzy dziękują za tę uwagę – komentarz. Autorzy bardzo popierają to stanowisko, zachęcające do zmiany sposobu myślenia o wspólnym centrum miasta i dostrzegające szansę jaką dla miasta i jego mieszkańców mogą być przekształcenia ulic.

**Uwaga: dotycząca kosztów**

*Ile to wszystko kosztowało?*

**Odpowiedź:**

Opracowanie wykonane w roku 2022 „Analiza komunikacyjna oraz koncepcja organizacji ruchu dla obszaru rewitalizacji w Wołominie” – wartość umowy: 94 000 zł + VAT (ogólnodostępny przetarg na Platformie Zakupowej)

Aktualizacja zlecona 24.04.2023 r., wartość: 4 000 zł + VAT

Aktualizacja zlecona 23.07.2025 r., wartość: 16 000 zł + VAT