



Załącznik nr 2

Opinie z ankiety z 1. etapu konsultacji, które nie zapisały się na formularzu Google, ale zostały dosłane jako zdjęcia z potwierdzoną datą wykonania w okresie 1. etapu konsultacji

1. Punkty Park & Ride (lokalizacja, funkcje, standardy)

Obecnie promowana idea lokowania P&R w małych miejscowościach otaczających Warszawę to błąd myślowy. Tego typu obiekty powodują degradację małych miejscowości, która rozjeżdżana jest przez samochody często z innych miejscowości. A w przypadku większych miejscowości/ miasteczek generują dodatkowy ruch samochodowy na ich terenie (często generowany przez przyjezdnych spoza miejscowości). Dodatkowo są to koszty zarówno budowy jak i utrzymania tego typu obiektów. Degradują one również układ urbanistyczny takich miejscowości. Punkty typu P&R powinny być lokowane jako autonomiczne poza obecną zabudowę w terenie dogodnym komunikacyjnie (np. dodatkowych przystankach kolejowych). W ramach takich P&R powinna zostać wybudowana infrastruktura usługowo-handlowa pozwalająca na załatwienie przynajmniej podstawowych potrzeb. Jeżeli budowa P&R miałaby się odbyć w miejscowościach, to po rzetelnych konsultacjach i omówieniu skutków dla miejscowości (w tym ew. korzyści z rozwoju handlu i usług). Alternatywą wydaje się dowóz komunikacją zbiorową z sąsiednich miejscowości pozbawionych połączeń kolejowych czy autobusowych do Warszawy (często kursującą o spójnym rozkładzie).

2. Węzły przesiadkowe z koncentracją handlu i usług (lokalizacja, zakresu oddziaływania) i ich wpływ na planowanie przestrzenne

Model docelowy to maksymalne zaspokojenie dużej części potrzeb mieszkańców na miejscu bez potrzeby korzystania z komunikacji (miasta/ miejscowości 10/15-minutowe). Węzły przesiadkowe co do zasady (poza miejscowościami).

3. Spójny transport metropolitalny dla całego obszaru

Jeden spójny system komunikacji metropolitalnej. Zunifikowane, proste taryfy (zasady korzystania). Prosty, spójny system oznakowania komunikacji. Konieczność zmian prawnych w systemie finansowania komunikacji, dotacji, koncesji. Pasażer łatwo identyfikuje pojazdy należące do systemu i nie zastanawia się, czy i na jakich zasadach autobus, pociąg, metro, tramwaj, który akurat widzi. Wsparcie systemu przez aplikacje. Liczy się cel podróży.



Aplikacja pomaga wybrać drogę i środki transportu. Uzupełnieniem systemu może być ew. system wypożyczania rowerów i UTO, ale w bardzo ograniczonym zakresie. Obecnie UTO i rowery wprowadziły bardzo duży szum komunikacyjny. Rowerzyści i UTO są zagrożeniem dla pieszych. Ścieżki rowerowe powinny być prowadzone wzdłuż dróg a nie chodników.

4. Spójność systemu rowerowego

"System rowerowy" to jedynie wsparcie i uzupełnienie systemu komunikacji publicznej. System ścieżek (transportowych i rekreacyjnych). Budowa miejsc bezpiecznego postoju rowerów w punktach przesiadkowych (bezpieczne – monitorowane oświetlone). Sieć wypożyczalni rowerowych powinna być dostosowana do charakteru miejscowości, odległości od potencjalnych punktów komunikacyjnych. Zazwyczaj na terenach podmiejskich na terenach o zabudowie jednorodzinnej co do zasady system wypożyczalni rowerów nie ma racji bytu poza wyjątkowymi rozwiązaniami (tam bardziej miejsca bezpiecznego postoju). Wymagania do specyfikacji dla rowerów do wypożyczenia powinna uwzględniać potrzeby mieszkańców (lekki, wygodny), a nie przede wszystkim operatora (niezniszczalny, ciężki, niedemontowalny). System wypożyczalni rowerów powinien mieć jedną specyfikację (standard) pod względem rejestracji użytkownika i możliwość dowiązywania kolejnych usług na terenie aglomeracji wraz z informacją o wysokości środków. Jedna rejestracja = możliwość korzystania ze wszystkich systemów na terenie aglomeracji.

5. Wzrost atrakcyjności ruchu pieszego i poprawa bezpieczeństwa

Poprawa funkcjonalności – dostępu dla ruchu pieszego węzła przesiadkowego Warszawa-Centrum - możliwość bezpośredniego przesiadania się między metrem, pociągami, autobusami i tramwajami. Priorytet ruchu pieszych wobec ruchu samochodów, przywrócenie jednopoziomowych skrzyżowań, zmiana wytycznych dla wjazdów do posesji (ciąg pieszy na jednym poziomie, a wjazd do posesji dla samochodów jako drugorzędny). Podporządkowanie ruchu rowerowego pod ruch pieszy. Poprawa bezpieczeństwa pieszych na skrzyżowaniach wobec ruchu rowerowego. Restrykcje dla ruchu rowerowego. Obecnie mimo zielonego światła dla pieszych największym zagrożeniem są rowerzyści poruszający się w poprzek ciągu pieszego (oraz UTO). Dostosowanie dróg rowerowych do dróg samochodowych a nie chodników.

6. Digitalizacja/ cyfryzacja w obszarze planowania podróży i ujednolicenia opłaty

Integracja biletowa Warszawy z Gminami WM. Jeden system – jedna spójna taryfa. Niezależnie od środka komunikacji. Opłata za poruszanie się z punktu A



do punktu B. Zintegrowany system informacji już po części istnieje – "jakdojadę") oraz zakupu biletów. Bilety elektroniczne. Możliwość zakupu na dowolną liczbę dni (z przerwami) i np. długość przejazdów (liczbę kilometrów/ przystanków), o ile za podstawę rozliczenia będzie przyjęty (1 przystanek). Czas przejazdu...

7. Inkluzywność rozwiązań dla wszystkich grup społecznych

W ramach systemu warto uwzględnić rozwiązania dla seniorów lub osób niepełnosprawnych, tj. transport indywidualny na żądanie (zamówienie) z przyznanym limitem w złotówkach lub punktach. Dowóz do ośrodków zdrowia, rehabilitacji, nawet poza miejscem zamieszkania. Albo kilkukrotny krótki albo 1–2 długi.

8. Ograniczenie ruchu zmotoryzowanego w centrach miast/ przestrzeniach zurbanizowanych

Promowanie ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miast. Również ograniczenia w poruszaniu się UTO i rowerami. To mają być strefy dla pieszych. Powinno jednak zapewnić się ograniczony dojazd samochodowy umożliwiający dowóz seniorów lub osób z niesprawnościami ruchowymi.

9. Wspólna polityka parkingowa (opłaty, ograniczenia ruchu)

Ograniczenie ruchu samochodowego. Wyznaczenie stref ruchu pieszego.

10. Metropolitalna logistyka towarowa (dostaw hurtowych i detalicznych)

Transport kombinowany. Potencjał dostaw kolejowych/ przeładunek w okolicach obecnego centrum Arkadia. Zwiększenie/ odtworzenie znaczenia transportu kolejowego i centrów przeładunkowych w oparciu o kolej W-wa Praga. W-wa Gdańska (centrum Arkadia) , Pruszków....

11. Optymalizacja ruchu kołowego na terenie całej Metropolii

Obwodnice. TIR na tory. Transport bimodalny.

12. Wizja Metropolii + partnerski model i narzędzia współpracy

Możliwa koordynacja inwestycji, planowania i zarządzania mobilnością w MW. Działania organizacyjno-prawne oraz lobbowanie na rzecz ograniczenia



ruchu tranzytowego w miastach i przenoszenia części przewozów towarów z dróg na tory.

Współpraca samorządów MW w zakresie legislacji krajowej z podmiotami państwowymi.

Współpraca samorządów MW z samorządami spoza MW, a także z zarządcami infrastruktury drogowej, kolejowej, lotniczej oraz przesyłowej.

Współpraca samorządów MW z partnerami biznesowymi – spółkami skarbu państwa związanymi z infrastrukturą komunikacyjną oraz partnerami prywatnymi i zagranicznymi.

JASNE ZASADY FINANSOWANIA TRANSPORTU ZBIOROWEGO.

JASNE RÓWNE ZASADY (UDZIAŁ) w PLANOWANIU I REALIZACJI komunikacji zbiorowej metropolii jej członków (gmin, miast).

13. Długofalowe dialog i edukacja mieszkańców oraz urzędników nakierowane na realną zmianę zachowań transportowych

Edukacja. Edukacja w szkołach, pikniki naukowe. Budowanie odpowiedzialności społecznej za zachowania transportowe. Rezygnacja częściowa z komfortu podróżowania. Zalety podróżowania nowoczesnym taborem. Zachęty finansowe. Analiza kosztów korzystania z komunikacji zbiorowej lub/ i indywidualnej UTO v.s samochodowa indywidualna.