



Załącznik nr 1

Wykaz wszystkich zgłoszonych podczas konsultacji opinii i uwag związanych z celami strategicznymi i działaniami

CELE STRATEGICZNE/ DZIAŁANIA

I.p.	1. Punkty park & ride (lokalizacja, funkcje, standardy)
1	Bardzo potrzebne na obrzeżach gmin sąsiadujących z Warszawą oraz przy punktach przesiadkowych (np. stacje kolejowe).
2	Parkingi P+R powinny się pojawić jako część programu ograniczającego wjazd samochodów do Warszawy w ramach codziennej komunikacji do pracy. Ostatnio powstaje bardzo dużo dróg ekspresowych do Warszawy, a wzdłuż ich linii wyrastają osiedla domków jednorodzinnych. Takie rozproszenie zamieszkania sprzyja dojazdowi samochodem, jednak stołeczne drogi mogą tego nie wytrzymać, dlatego należy ten ruch przekierować w transport publiczny.
3	Bardzo ich brakuje. Powinny być też skoordynowane z płatnym parkowaniem, bo teraz często kierowcy robią sobie improwizowany P+R w pobliżu metra (Stary Mokotów, okolice metra Płocka).
4	Nie jestem kierowcą, ale szczerze mówiąc wątpię, by Polacy byli gotowi mocniej przestawić się na P+R. Są zbyt wygodniccy i leniwi i zaciętrzewieni w przyzwyczajeniach, by korzystać z komunikacji miejskiej, gdy mają samochód. Nie są też gotowi poświęcić 3 minut na wjazd na parking wielopoziomowy/podziemny, zawsze będą szukali, by zaparkować na chodniku/nielegalnie/ na powierzchni.
5	Nie korzystam, bo najbliższe P&R są źle skomunikowane z miejscem zatrudnienia.
6	Ważne i potrzebne, ale chyba wciąż jest ich za mało.
7	P&R jest za mało i nie są one dobrze ulokowane. Najlepszy przykład P&R Metro Stokłosy. Jest za daleko od granic miasta, a z drugiej strony za daleko od metra. Na Ursynowie idealną lokalizacją byłaby okolica metra Natolin, ale tam powstanie blok i centrum handlowe. Inna lokalizacja powinna się znajdować przy ul. Puławskiej, ale bliżej granic miasta, lub przy trasie kolei.
8	Sa potrzebne!!!
9	P&R powinny być wykonywane w standardzie otwartych danych, aby mieszkańcy mogli planować przyjazdy i optymalnie z nich korzystać. Niektóre P&R są pełne w momencie przyjazdu i mieszkańcy podwarszawskich gmin nie mają alternatywy – muszą jechać w kierunku centrum.



10	Nie wykorzystuję, moim zdaniem zbędny i kosztowny gadżet. Zwłaszcza, że pojemność takiego parkingu to zwykle 1–2 tramwaje lub ułamek pociągu metra, czyli wartości nic nie znaczące przy skali, jaką powinien mieć system komunikacji zbiorowej. Pieniądze niewydane na ten element można przeznaczyć np. na rozbudowę linii tramwajowych.
11	Według mnie takie punkty są potrzebne i warto rozważyć rozbudowę takich parkingów w okolicach miejscowości na trasach wjazdowych do Warszawy wraz z rozbudową komunikacji zbiorowej. W Jabłonie można byłoby wytyczyć nową trasę dojazdu autobusów lub tramwajów do przystanku kolei: Warszawa Choszczówka i rozbudować parking.
12	Zwiększenie dostępności tego typu infrastruktury zlokalizowanej przy dogodnych punktach przesiadkowych w transport publiczny – szczególnie szynowy, wliczając w to pociągi. Budowa powinna koncentrować się na kierunkach, które obecnie generują największy ruch samochodowy na drogach wjazdowych.
13	Punkty P&R powinny znajdować się przede wszystkim na granicy Warszawy i gmin ościennych, przy głównych sieciach transportu miejskiego, szczególnie metra, tak, aby mieszkańcy spoza stolicy mogli wygodnie zostawić samochód i przesiąść się do komunikacji.
14	Za
15	Nie każdy mieszkaniec posiada auto. Na przykładzie miasta Ząbki widać, że infrastruktura nie jest przystosowana do tak dużego ruchu samochodów osobowych. Zamiast punktów <i>park and ride</i> potrzebne jest zwiększenie połączeń do metra oraz stworzenie tramwaju na Dworzec Wschodni.
16	Istotniejsze powinno być zagęszczanie sieci transportu publicznego i poprawa jego jakości, tak aby nie było konieczne łączenie dojazdu samochodem i transportem publicznym. Są to działania kosztochłonne i terenochłonne – środki na ich realizację należy zainwestować w podniesienie standardu transportu publicznego (częstsze połączenia), teren natomiast zamiast parkingiem może być parkiem.
17	Powinny być, jak najdalej od centrum i przy finansowaniu przez gminy spoza Warszawy.
18	Uważam, że punkty <i>park & ride</i> są użyteczne, jednak powinny być umieszczane na prawdziwych przedmieściach ośrodka, stosunkowo wcześniej umożliwiając przesiadkę do szybkiej komunikacji publicznej (pociąg, szybki tramwaj, ew. metro). Punkty takie jak metro Wilanowska nie są pozytywne, ponieważ, jeżeli dojadę samochodem tak daleko, dojazd od miejsca docelowego nie jest co do zasady znaczącym przedłużeniem podróży i wydaje się uzasadniony wygodą, nawet jeżeli potrwa nieco dłużej. Jednocześnie jednak, obok punktów P&R należy przede wszystkim umożliwić odbycie podróży przynajmniej z samej Warszawy i najbliższych gmin w całości komunikacją publiczną.
19	Ważne są punkty P&R przy stacjach kolejowych i na obrzeżach miasta. W centrum gęsto zaludnionych dzielnic (Ursynów) uważam, że nie powinno się w nie raczej inwestować, bo zajmują one miejsce i utrudniają ruch innym uczestnikom.
20	Z takich punktów częstotliwość komunikacji do centrum musi być bardzo duża.
21	Niejasne zasady korzystania



22	Parkingi <i>park & ride</i> powinny powstawać przy większości kluczowych węzłów transportowych, w szczególności przy transporcie szynowym. Dodatkowo, na tych parkingach powinny być dostępne usługi współdzielone (np. rower, hulajnoga, skuter, <i>car sharing</i>) – dzięki którym mieszkańcy wrócą do domu bez konieczności używania własnego samochodu.
23	Jako mieszkanka Łomianek bardzo doceniam <i>park&ride</i> na Młocinach. Miejsc jest dużo, jest wygodny dostęp do komunikacji miejskiej. Jednak sam dojazd z Łomianek do Młocin jest bardzo uciążliwy, tworzą się duże korki w kierunku Warszawy. Wzdłuż trasy nr 7 zlokalizowanych jest wiele firm w których pracują także liczni mieszkańcy Warszawy. Rano korki generowane są przez mieszkańców miejscowości podwarszawskich, natomiast po południu – przez warszawiaków powracających do domów.
24	Budowa parkingów <i>park&ride</i> jest bardzo kosztowna w stosunku do osiągniętych korzyści. Codziennie do Warszawy wjeżdża kilkaset tysięcy pojazdów. Największy parking <i>park&ride</i> ma około 2500 miejsc. Wskaźnik rotacji miejsc postojowych na tego typu parkingach jest niski. Koszt budowy jednego miejsca postojowego jest niezwykle wysoki. Nie jest więc możliwe wybudowanie dostatecznej liczby miejsc postojowych, aby znacząco ograniczyć liczbę pojazdów wjeżdżających do Warszawy. Zamiast budować parkingi P+R, należałoby zorganizować węzły przesiadkowe oraz buspasy na wszystkich arteriach wylotowych z Warszawy oraz zorganizować sprawny system autobusowych linii dowozowych z aglomeracji do węzłów przesiadkowych. Konieczne jest również zaplanowanie wygodnych i bezpiecznych dróg dla rowerów łączących węzły przesiadkowe z sąsiadującymi z Warszawą gminami.
25	Parkingi P&R powinny być wyrzucone z miasta na jego obrzeża, tak, by nie generować ruchu samochodowego w mieście.
26	Punkty <i>Park&Ride</i> powinny powstawać przede wszystkim na obrzeżach Warszawy, gdzie powinny powstać węzły przesiadkowe z komunikacją rozwijającą ludzi po Warszawie. Aktualne Park and Ride wypychają samochody do miasta.
27	Zbyt małe parkingi obok stacji poza Warszawą np. Nowa Iwiczna, Piaseczno
28	Tylko na obrzeżach miasta. Przy pozostałych stacjach <i>park&ride</i> tylko dla rowerów, aby nie zachęcać do używania samochodu.
29	Niezbędny jest <i>Park&Ride</i> na Kabatach, umożliwiający skorzystanie z metra mieszkańcom gminy dojeżdżającym tam samochodem. Alternatywą może być P&R w Konstancinie lub Piasecznie, bo tam jest więcej możliwości przesiadek. Parkingi (a także zadaszone wiaty rowerowe) powinny, naturalnie, być tworzone przy stacjach PKP.
30	Zbyt mało w Wawrze, powinny być przy wszystkich stacjach kolejki.
31	Takie punkty powinny być lokalizowane na obrzeżach miasta Warszawy. Należy ograniczać ilość przestrzeni w mieście przeznaczanej pod parkingi. Należy zachęcać do docierania do komunikacji miejskiej pieszo lub rowerem, nie samochodem.
32	Jak najdalej od centrów miejscowości, połączone z metrem i koleją, które ze sobą współdziałają i są projektowane wspólnie.
33	Punkty powinny znajdować się poza granicami Warszawy, przy przystankach i stacjach kolejowych w obszarach o luźnej zabudowie.
34	Potrzebne, ale pod Warszawą lub na samych granicach Warszawy, a nie bliżej centrum.



35	Warto pomyśleć o silniejszym rozwoju P&R dalej od granic miasta, wzdłuż linii kolejowych, z uwagi na tańszy grunt pod lokalizację oraz skrócenie czasu podróży samochodem. Silniejsze wykorzystanie współpracy z centrami handlowymi/ marketami, gdzie w godzinach 7.00–16.00 zapotrzebowanie na miejsca parkingowe jest niższe i mogłyby być naturalnie wykorzystane jako P&R. Należy także zadbać o planowanie przestrzenne, tak aby nowe inwestycje były lokalizowane w zasięgu komunikacji publicznej.
36	Powinna być wytworzona spójna sieć punktów <i>Park&Ride</i> w węzłach komunikacyjnych na obrzeżach centralnej części miasta, w celu redukcji w niej ruchu pojazdów indywidualnych.
37	Nadal zbyt mała względem zapotrzebowania na przesiadki sieć parkingów P+R w metropolii warszawskiej.
38	Parkingi typu P&R powinny być nieodłącznym elementem stacji pełniących funkcję węzłów przesiadkowych. Realizacji obiektów przyczynia się nie tylko do promocji transportu zbiorowego, ale również porządkują kwestie parkowania np. wokół stacji kolejowych, położonych nierzadko w centrum miast.
39	Bardzo potrzebne
40	Jak najwięcej powinno być ulokowanych na trasach wylotowych z miast.
41	Dojeżdżając z Grójca samochodem nie mam możliwości zaparkowania blisko miejsca pracy (rondo Daszyńskiego, Aleje Jerozolimskie) poza strefą parkowania. Dla mnie najlepszym rozwiązaniem byłby parking <i>park&ride</i> zlokalizowany przy dworcu Zachodnim, gdzie mogłabym się przesiąść w ramach karty miejskiej do komunikacji publicznej. W ogóle mam wrażenie, że rejon dworca Zachodniego jest to teren niedoceniony jako węzeł przesiadkowy. A przecież tyle tam się dzieje. Można przecież zapytać, czy mogę dojechać do Warszawy z Grójca autobusem. Teoretycznie tak, ale dojazd ten jest długi (trwa przeszło 1,5) i niekomfortowym, śmierzącym autobusem PKS Grójec. Takie rozwiązanie odpada i to nie tylko ze względu na koszt, ale przede wszystkim na czas i komfort dojazdu.
42	Brak P+R w miejscowości Jasienica, obecny parking jest niewystarczający, do stacji kolejowej w Jasienicy (celem dojazdu do Warszawy Wileńskiej) dojeżdża samochodem i rowerami wielu mieszkańców pobliskich miejscowości, w których nie ma linii kolejowej.
43	Uważam, że parkingi P+R powstają zbyt wolno. Kooperacja z podmiotami prywatnymi może być sposobem, by przyspieszyć ich powstawanie, np. pojawiający się w trakcie konsultacji społecznych, dot. zmian w układzie komunikacyjnym po przedłużeniu linii M2 na Bemowo, postulat, by porozumieć się z zarządcą C.H. Wola Park w sprawie wykorzystania części istniejącego przy centrum handlowym parkingu jako miejskiego P+R dla gmin położonych na zachodzie. Cieszy, że lokalizacje nowopowstających P+R są wybierane w dużo bardziej przemyślany sposób niż w początkach istnienia systemu - casus praktycznie niewykorzystywanego P+R Połczyńska. Należy zacząć myśleć o obsłudze mieszkańców gmin położonych na południe od Warszawy w kontekście planowanego uruchomienia buspasa na ul. Puławskiej (P+R Wilanowska, P+R Ursynów oraz P+R Stokłosy są położone zbyt "głęboko" w mieście).



44	Jest to pożądaný system dla osób zamieszkujących ościenne gminy czy dalej położone rejony, a pracujących na terenie Warszawy. Dobrym rozwiązaniem, które nie wszędzie jest stosowane to zadane i monitorowane miejsca postojowe dla rowerów. Są osoby, które chętnie dojadą do takiego P+R na rowerze i nie będą się martwić o warunki atmosferyczne, na jakie są narażone jednoślady. Również w ich obszarze powinna być budowana odpowiednia infrastruktura rowerowa czy dojazdowa. Do tego dochodzi dobrze skomunikowane P+R z komunikacją publiczną, aby czas oczekiwania nie był długi, a transport dostępny on-line (możliwość sprawdzenia, gdzie jest autobus, pociąg, tramwaj).
45	Brak P&R na Kabatach (parkuje się byle gdzie ze szkodą dla mieszkańców), brak P&R w centrum Konstancina.
46	Punkty park&ride na linii Celestynów – Warszawa Śródmieście są dość małe i często zajęte. Parking w Otwocku jest w tragicznym stanie, często zajęty od samego rana. Podobnie z Józefowem i kolejnymi stacjami w stronę Warszawy.
47	Brak połączeń komunikacyjnych z P&R lub są bardzo utrudnione b. długi czas przejazdu komunikacją ponad 120 min (samochodem 30 min).
48	Więcej bezpiecznych punktów Park & Ride dla rowerów, zwłaszcza na obrzeżach miasta.
49	Popieram ideę, mieszkam za blisko centrum, by korzystać lub mieć opinię, co poprawić.
50	Istnieje potrzeba zwiększenia liczby takich punktów, ale nie tylko wokół Warszawy, ale w pobliżu miast o liczebności od ok. 30.000 mieszkańców.
51	Przydatne, powinny być zlokalizowane nie tylko na terenie MST Warszawy, lecz także bardziej oddalone, na terenie innych gmin.
52	Stan obecny – temat nieistniejący. Stan oczekiwany – bardzo istotna kwestia, aby takie punkty znalazły się przy przystankach PKP/ SKM Dawidy, Jeziorki, Nowa Iwiczna.
53	Trzeba mądrze planować lokalizacje, oraz brać pod uwagę BARDZO łatwość dojazdu i przesiadki, oraz czy lokalizacja jest naturalna dla ruchu samochodowego. Węzeł przesiadkowy P+R "doczepiony" byle gdzie może być mało popularny wśród kierowców ("skoro i tak muszę wjechać do miasta to równie dobrze mogę wjechać trochę dalej już do celu podróży") a jednocześnie wzmagać niepotrzebnie ruch na drogach lokalnych. Dobry przykład: zjazd bezpośrednio z trasy ekspresowej z dala od zabudowy, dojście z parkingu do pętli tramwajowej z liniami wiozącymi do centrum. Zły przykład: trzeba wjechać w środek osiedla i stać 5 razy na światłach, a tam wsiąść w tramwaj, który dopiero dowozi do metra, a przesiadka z tramwaju do metra to 400m chodzenia.
54	Dużo więcej P+R wzdłuż tras kolejowych. Mnóstwo osób dojeżdża koleją do miasta, a wciąż brak parkingów dla aut i rowerów.
55	Lepsza dostępność, zwiększenie ilości miejsc zarówno dla aut jak i rowerów.
56	W mojej ocenie punkty p&r w skali metropolii powinny być lokalizowane na obrzeżach Warszawy, z możliwością przesiadki do szybkiego i niezawodnego transportu zbiorowego, tj. tramwaju, kolei czy metra. Niestety linie tramwajowe nie są doprowadzane do zewnętrznych dzielnic Warszawy, podobnie jak metro. Należy więc liczyć na rozwój kolei aglomeracyjnej lub sieci połączeń autobusowych korzystających z buspasów. Ale to pytanie jest na tyle ogólne, że trudno zająć stanowisko.
57	Mała liczba parkingów.



58	<p>Tego typu infrastruktura powinna powstawać przede wszystkim we wcześniej zaplanowanych punktach na obrzeżach miasta lub w gminach ościennych. Chodzi tu głównie o stacje kolejowe, pętle tramwajowe, większe pętle autobusowe. Niestety na chwilę obecną nie widzę zainteresowania budową tego typu obiektów j.s.t. sąsiadujących z Warszawą na ich terenach. Co więcej, budowa parkingów P&R w gęstej zabudowie, tj. np. Parking Metro Wilanowska, czy 2 parking P&R na Ursynowie, zachęca do przyjeżdżania samochodem do Warszawy.</p>
59	<p>Parkingi P+R stanowią istotny i niezbędny element nowoczesnego podejścia do miejskiej mobilności. Obecnie większość samochodów poruszających się po miastach to samochody osobowe. Tworzenie miejsc, w których mieszkańcy aglomeracji, chcący lub potrzebujący poruszać się po centrum Warszawy, mogliby pozostawić swój samochód wydaje się koniecznością. Jednak budowanie tego typu obiektów powinno łączyć się z łatwym dostępem zarówno do transportu publicznego, jak i współdzielonych form transportu tj. miejsca odbioru i pozostawienia pasażerów dla taksówek, czy miejsc postojowych dla samochodów wypożyczanych na minuty. W przypadku krótkich przejazdów często najwygodniejszym, najchętniej wybieranym i najbardziej zrównoważonym rozwiązaniem jest mikromobilność. Dlatego planując parkingi, warto pomyśleć też o miejscach postojowych dla współdzielonych pojazdów mikromobilności tj. rowerów elektrycznych czy hulajnóg.</p>
60	<p>Parkingi samochodowe i rowerowe powinny być przy każdej stacji i przystanku kolejowym. Powinny też być przy przystankach, które leżą przy ważnych przeciwległych ciągach komunikacyjnych w lokalizacjach, gdzie jest miejsce na ich budowę. Parkingi samochodowe powinny się znajdować na poziomie gruntu i posiadać od kilku do kilkunastu miejsc lub zajmować jedno piętro nad całą powierzchnią pętli autobusowej. Przy przystankach i stacjach kolejowych parkingi mogą znajdować się z obu stron linii kolejowej.</p> <p>Powinno się zrezygnować z budowy ogromnych wielopoziomowych parkingów takich jak przy stacji kolejowej Legionowo. Takie duże parkingi zachęcaj do podróży samochodem i zwiększają indywidualny ruch samochodowy na okolicznych drogach. Przy popularnych stacjach i przystankach publicznej komunikacji zbiorowej powinny znajdować się wydzielone miejsca do krótkiego postoju samochodu (dowózki).</p>
61	Jeszcze więcej
62	Zabezpieczenie terenów pod P&R
63	Rozproszenie B&R - rower elektryczny
64	Bezpieczeństwo ludzi i mienia
65	Lokalizacja przy węzłach komunikacji
66	Bezpłatne miejsca parkingowe dla podróżujących
67	Punkty P&R wyposażone w monitoring, toalety, oświetlenie, małą architekturę, stojaki dla rowerów, punkt zadaszony, biletomat
68	Wypracowanie standardów dla projektowania rozwiązań infrastrukturalnych dla całej aglomeracji
69	Także rowerowa infrastruktura parkingowa
70	Ładowanie elektryków
71	Aktualizacja mpzp
72	Przeznaczenie gruntu pod P&R



73	Tworzenie P&R na obrzeżach aglomeracji warszawskiej, zintegrowanie z transportem publicznym
74	Budowa P&R dla rowerów
75	Analiza braków w sieci kolejowo-autobusowej
76	Budowa i rozbudowa już istniejących parkingów w okolicach PKP i pętli autobusowych
77	Budowa toalet
78	Lokalizacja parkingów w obszarach granicznych metropolii o funkcji ponadlokalnych
79	Węzły przesiadkowe
	2. Węzły przesiadkowe z koncentracją handlu i usług l.p. (lokalizacja, zakresu oddziaływania) i ich wpływ na planowanie przestrzenne
1	Przy węzłach przesiadkowych powinno mieć miejsce na handel i usługi, żeby osoby dojeżdżające komunikacją zbiorową mogły komfortowo kupić sobie kawę/ kanapkę, czekając na przesiadkę.
2	Węzły przesiadkowe są bardzo ważne i użyteczne. Dobrze by było, by wokół nich tworzyły się centra lokalne skupiające lokalną społeczność (oczywiście za pomocą ulokowania tam szerokiego wachlarza usług).
3	Nie korzystam, bo najbliższe P&R są źle skomunikowane z miejscem zatrudnienia i zamieszkania.
4	Wiele tego typu węzłów jest koszmarem jeśli chodzi o dostępność (np. z wózkiem dziecięcym albo rowerem). Przykładem są długie drogi i trudność odnalezienia swojego przystanku, liczne schody, zły stan techniczny wind. Dla mnie zwłaszcza ważne jest uwzględnienie rowerzystów i ich potrzeb (ścieżek, stojaków na rowery, oraz wyżej wymieniona dostępność).
5	Są dobrą opcją, jednak nie powinny mieć priorytetu. Z tego handlu i usług korzystają nie tylko przesiadający się. Tworzy to niepotrzebne problemy.
6	Tak
7	Niezrozumiałe założenie o redukcji popytu na transport w kontekście węzłów przesiadkowych. Podstawą są MPZP, których brak, czego efektem jest niekontrolowana zabudowa. Bez przemyślanego MPZP i wyeliminowaniu tzw. zabudowy śródmiejskiej, reszta działań jest tylko pozorowana i nie przyniesie żadnego efektu.
8	Węzły powinny zostać wytworzone, zbudowane, bo obecnie w Warszawie tylko Młociny mogą w ogóle aspirować do tego słowa, ale pozostałe lokalizacje (Marymont, Wilsona, Żerań FSO, pl. Wilsona, dw. Gdański, pl. Hallera, pl. Wileński, pl. Bankowy, Centrum, pl. Politechniki, Wilanowska, Wiatraczna i wiele innych) zdecydowanie nie – drogi przesiadki są tam zbyt długie i niewygodne by to nazywać prawdziwym węzłem przesiadkowym, takim służącym do wygodnych przesiadek i podnoszącym jakość komunikacji zbiorowej w mieście. Temat bardzo ważny jeżeli miastu marzy się chociażby utrzymanie na obecnym poziomie udziału komunikacji zbiorowej w modal split.
9	Węzły przesiadkowe powinny być rozbudowywane również w miejscowościach odległych od Warszawy w porozumieniu z gminami znajdującymi się w powiatach województwa mazowieckiego, ponieważ Warszawa jest miejscem pracy, nauki i leczenia mieszkańców również



	odległych miejscowości i warto skoordynować możliwość przesiadki mieszkańców do różnych środków komunikacji np. nad Zalewem Zegrzyńskim będzie przystanek kolejowy, a przydałaby się jeszcze zajezdnia autobusowa i może linia autobusowa z Warszawy Białołęka przez Jabłonną i Legionowo szczególnie latem.
10	Węzły przesiadkowe powinny również uwzględniać potrzeby dojazdowe z innych miejscowości i być lokalizowane na głównych kierunkach wjazdowych, a ich celem razem z P+R powinna być usprawnienie dojazdu oraz redukcja ruchu samochodowego w Warszawie.
11	Najważniejsze są węzły przesiadkowe do punktów, gdzie skumulowane są miejsca pracy. Jeśli chodzi o handel i usługi, to korki tworzą się przy dużych galeriach handlowych i tam ważne jest tworzenie nitek metra, bo to jedyna szansa dla mieszkańców na sprawny transport w celu zrobienia zakupów.
12	Za
13	Aglomeracja Warszawska nie jest w stanie zapewnić każdemu mieszkańcowi infrastruktury, która ograniczy jego ruch. Zamiast ograniczać przez tworzenie kolejnych niepotrzebnych galerii handlowych trzeba umożliwić dotarcie do już istniejących poprzez wykorzystanie linii tramwajowych i pociągów oraz przyspieszonych autobusów
14	Nie mam zdania.
15	Bardzo ważne, żeby ich powstawało coraz więcej. Fajnie jest móc załatwić wiele spraw w jednym miejscu, a nie jeździć w różnych kierunkach
16	Uważam, że każde większe osiedle lub grupa osiedli powinna posiadać niewielkie centrum z dostępnością handlu i usług, aby zmniejszyć potrzeby ciągłych podróży po ośrodku miejskim oraz umożliwić realizację zakupów czy załatwianie drobnych spraw w ramach trasy praca-dom. Jednocześnie należy skupić się przede wszystkim na samym udostępnieniu węzłów przesiadkowych umożliwiających przesiadki z szerokiej siatki komunikacji sięgających wszelkich osiedli do szybkich środków komunikacji publicznej umożliwiających sprawne pokonywanie większych dystansów.
17	Pasażerowie wolą jeździć dłuższe trasy bez przesiadek. Oczywiście czasem przesiadki mogą być konieczne, zwłaszcza w przypadku dojazdu do metra, ale jeżeli linia autobusowa dojeżdżała do centrum w krótszym czasie, niż czas potrzebny na dojazd do metra i przesiadkę to nie należy takiej linii likwidować. Poza tym potrzebne są regularne i przewidywalne kursy autobusów, na przykład o określonych godzinach (np. pełna godzina, 15, 30, 45 minut, albo co 10 minut itd.).
18	Wystarczą drobne sklepy, bo większych zakupów jadąc komunikacją się nie zrobi.
19	Brak zdania
20	Węzły przesiadkowe są bardzo ważnym miejscem i co do przestrzeni, i co do funkcji. Powinny one łączyć możliwie dużo opcji transportowych i stanowić swoiste "huby mobilności", w których mieszkańcy będą mieli dostęp do transportu zbiorowego, transportu współdzielonego, miejsc postojowych dla aut/rowerów/hulajnóg prywatnych (funkcja P&R), ale też np. do ładowania baterii w pojazdach elektrycznych (z zadaniem dla mikromobilności: e-rowerów, e-hulajnóg prywatnych), automaty paczkowe, itp.
21	W tym zdaniu "Brak lub bardzo niski poziom koordynacji pomiędzy JST MW przy opracowywaniu suikzp i mpzp ograniczony do wymogów ustawowych". użyto 3 skrótów. Umiejętnie rozszyfrowałem tylko jedno. Nie rozumiem pytania.
22	Węzły przesiadkowe powinny być planowane w taki sposób, aby zawierały komponent



	handlowo-usługowy. Dzięki temu staje się atrakcyjny dla pasażerów, którzy w codziennych podróżach mogą zrobić drobne zakupy.
23	Idea miasta 15-minutowego jest mi bardzo bliska, lokalne centra są ważne, ważne też jest by budować przy nich parkingi rowerowe, by zachęcać do podróży tym środkiem transportu.
24	Zdecydowanie powinna być przemyślana sieć węzłów przesiadkowych. Teraz czegoś takiego nie ma.
25	Zbyt mała ilość miejsc handlowo-usługowych przy węzłach przesiadkowych.
26	Węzły przesiadkowe powinny się maksymalnie koncentrować na sprawnym przeskoku z jednej formy transportu w drugą. Np. z roweru w metro czy tramwaj i na odwrót. Parkingi zwykle dla rowerów oraz zamykane dla rowerów, jak powszechnie stosowane w Europie Zachodniej.
27	Dotychczas głównym węzłem było Metro Wilanowska, które mimo skumulowania głównych środków transportu odstaje od standardów. Przykłady z innych miast pokazują, że stworzenie dworca na poziomie -1, i nadbudowa w postaci galerii handlowej zdaje egzamin. Uporządkowanie tej przestrzeni jest niezbędne. W tej chwili drugim naturalnym miejscem przesiadek są Kabaty, że względu na przystanek końcowy linii 742, łączącą gminę z Warszawą. Nie ma tam żadnej infrastruktury. Wskazany byłby punkt analogiczny do Młocin, zadaszony, umożliwiający dojazd tam np linii podmiejskich PKS.
28	Brak przemyślanej koncepcji komunikacji do centrum Warszawy z Wawra
29	Możliwość zrobienia zakupów przy okazji podróży jest dużym atutem dla komunikacji miejskiej.
30	Skupione wokół stacji kolejowej, kolei lub metra, zaplanowane dla całości aglomeracji, nie tylko wybiórczo.
31	Węzły przesiadkowe powinny być jedynymi lokalizacjami większych centrów handlowych, tak by unikać generowania dodatkowego ruchu samochodowego w podróżach na zakupy.
32	Potrzebne, jednakże liczba punktów handlowych i usługowych powinna być dopasowana do faktycznych potrzeb, aby nie zostawało dużo wolnych lokali, jak na niektórych stacjach metra.
33	j.w.
34	Powinna być wytworzona spójna sieć węzłów przesiadkowych umożliwiających sprawne poruszanie się po mieście i aglomeracji transportem publicznym. W mojej ocenie korzystniejsze jest poruszanie się nawet z kilkoma przesiadkami, ale z wykorzystaniem linii o wysokiej częstotliwości kursowania i wysokiej pewności przejazdu (metro, tramwaj z priorytetem w ruchu, kolej). Korzystna jest koncentracja w węzłach przesiadkowych miejsc handlu, usług i rozrywki, z których można korzystać efektywnie, w drodze np. z pracy do domu.
35	-
36	Lokalizacja usług przy węzłach przesiadkowych jest kwestią drugorzędną. O wiele ważniejsze jest np. lokalizowanie parkingów P&R przy węzłach przesiadkowych oraz projektowanie siatki połączeń komunikacyjnych w taki sposób by umożliwiać wygodną przesiadkę.
37	Bardzo potrzebne
38	Sprawdzają się przy dużych centrach handlowych.
39	Węzeł przesiadkowy przy dworcu Zachodnim.
40	Brak zdania
41	W Warszawie zbyt wolno powstają plany zagospodarowania przestrzennego, nierzadko



	traktowane bardzo "użytkownie" procedury (wycinanie obszarów tzw. "mikroplanów").
42	W Polsce i Warszawie trudno będzie przekonać deweloperów czy firmy i instytucje aby na wzór holenderski koncentrować biura czy usługi właśnie w pobliżu węzłów przesiadkowych. U nas jest trend odwrotny czyli koncentracja tych rzeczy w centrum Warszawy co tylko powoduje zatłoczenie komunikacyjne i problemy z smogiem, korkami i tłumami w godzinach szczytów komunikacyjnych. Pytanie czy ludzie wolą "pchać" się do centrum Warszawy czy może jeżeli część biur i usług byłaby zlokalizowana na obrzeżach przy węzłach przesiadkowych byłiby chętni do skracania podróży zamiast "pchać" się do miasta. Skróciłoby to dojazdy z i do domu mieszkańcom gmin ościennych.
43	Handel i usługi na Kabatach - likwidacja Tesco z przyległościami, okolice stacji metra - b. mało usług.
44	Ogólnie węzły przesiadkowe są ok, wymagają jednak więcej miejsc parkingowych.
45	<ul style="list-style-type: none"> - priorytet dla sprawnych przesiadek - bezpośrednie sąsiedztwo przystanków -> np. do poprawy stacje kolejowe Koło, Młynów, Wola -> przystanki tramwajowe po złej stronie wielkich skrzyżowań - usługi i handel nie powinny zaburzać/blokować ruchu węzła - lepsze wykorzystanie węzłów i okolic stacji kolejowych - tabelka słabych stron wylicza głównie wady braku wdrożenia tej strategii - tak warto wykorzystać zwłaszcza okolice węzłów w dzielnicach głównie mieszkalnych (np. Ursynów, Bielany, Bemowo) -> obecnie teren po dawnym Tesco k stacji Kabaty nie jest zagospodarowywany zgodnie z tą strategią
46	Liczba takich węzłów powinna być mocno przeanalizowana ze względu na duże potencjalne koszty i "wysysanie" środków, które mogłyby zostać użyte na zadania bardziej rozproszone po terenie metropolii.
47	Tak, z uwagą na usługi związane z obsługą podróżnych (piekarnia, kawa, bilety/gazety)
48	Duża koncentracja tylko tam, gdzie i tak już jest gęsta zabudowa, najlepiej mieszkaniowa z usługami, żeby uniknąć efektu "galerii handlowej".
49	Połączenie pasażu handlowego i węzła przesiadkowego ułatwia życie.
50	Racjonalne ich zaprojektowanie z uwagą na przepływ aut i osób korzystających, udostępnienie na preferencyjnych warunkach dla pieszych i rowerzystów, koncentracja handlu i usług przy węzłach przesiadkowych powinno skupiać się na obsłudze pieszego. konieczność wcześniejszego rezerwowania w planach miejscowych a nawet studiach większej przestrzeni pod takie węzły z opisem pod jaki rodzaj usługi będzie przeznaczone.
51	Uważam, że nie jest to kluczowa funkcja węzłów przesiadkowych.
52	Słaba komunikacja z Warszawą.
53	W teorii zagadnienia ujęte w mocnych stronach są dobre, lecz w związku z mnogością prawdopodobnych zagrożeń, zmiennych i efektów negatywnych, ciężko będzie o ich realizację.
54	Tzw. "Miasto 15 minutowe" to trend rozwijający się na całym świecie. Projektowanie, rewitalizowanie dzielnic powinno odbywać się w taki sposób, aby maksymalnie zwiększać zagęszczenie najważniejszych ośrodków aktywności mieszkańców. Poczta, przychodnia, park, biuro - to wszystko ma znaleźć się w promieniu maksymalnie 15-minutowego spaceru od domu. Mało tego, sama trasa powinna być na tyle atrakcyjna, żeby mieszkańcy zdecydowali się zostawić samochód w garażu. Nawet mała dostępność transportu zbiorowego w takich miejscach nie stanowi problemu, gdyż na krótkich odcinkach mieszkańcy chętniej wybierają



	hulajnogę lub rower. Dlatego planując przestrzeń, nie wolno zapominać o drogach rowerowych oraz miejscach parkingowych dla pojazdów mikromobilności, warto je uwzględnić również przy węzłach przesiadkowych.
55	<p>Węzłów przesiadkowych powinna być duża liczba. Węzły przesiadkowe powinny być możliwie w jak największej liczbie przecięć linii komunikacyjnych. Nowe przystanki i stacje kolejowe powinny być projektowane kolejno w miejscach: blisko przystanku lub stacji publicznej linii komunikacyjnej, przystanku prywatnej linii autobusowej, dogodnych do utworzenia publicznej linii autobusowej.</p> <p>Pętle autobusowe przy głównym stacjach lub przystankach kolejowych w miastach powinny się składać z minimum trzech przystanków z możliwością obsługi autobusów sześciu linii jednocześnie. Po drugiej stronie takich stacji i przystanków kolejowych, jeśli jest taka możliwość, powinna znaleźć się druga mniejsza pętla autobusowa lub równoległy przystanek autobusowy. Przystanki i stacje w węzłach przesiadkowych powinny znajdować jak najbliżej siebie. Handel i usługi powinny znajdować się przy węzłach przesiadkowych, gdzie linie komunikacyjne mają zróżnicowaną częstotliwość.</p>
56	Zabezpieczenia terenu pod węzły
57	Racjonalne zagospodarowanie terenu
58	Rozproszenie, dobra integracja
59	Lokalne/ miejscowe minicity (dostęp do usług i potrzeb)
60	Wypracowanie standardów dla projektowania rozwiązań infrastrukturalnych dla całej aglomeracji.
61	Rozdzielić! Unikać!
62	Zabezpieczyć przez stałą organizację ruchu.
63	Budowa węzłów przesiadkowych z usługami przy hubach komunikacyjnych.
64	Uwzględnienie w projektach obiektów usługowych w tym zmiana mpzp w zakresie terenów przyległych.
65	Strefowanie funkcji w planowaniu w obszarach węzłów komunikacyjnych.
	I.p. 3. Spójny transport metropolitalny dla całego obszaru
1	W Kobyłce nie ma autobusów do Warszawy a jest bardzo potrzebny dla mieszkańców.
2	Transport powiem być maksymalnie ujednoczony w całym obszarze, biorąc najlepsze elementy.
3	W Kobyłce nie ma autobusu do Warszawy.
4	Przydałoby się dalsze ujednoczenie biletów na różne koleje, żeby móc np na bilecie ZTM przesiąść się do WKD albo KM, nie tylko SKM. O ile z dzielnic do centrum jest dobrze, to są niedostatki w połączeniach między dzielnicami. Ogólnie transport uważam za dobrze rozwinięty, ale przesiadki są często niewygodne (konieczność chodzenia po schodach, pokonywania rozległego skrzyżowania).
5	Transport w metropolii powinien być spójny, a bilety ztm honorowane we wszystkich środkach transportu publicznego.
6	Nie korzystam bo najbliższe P&R są źle skomunikowane z miejscem zatrudnienia
7	W samej Warszawie działa nieźle, choć należałoby zainwestować w połączenia kolejowe



	(zarówno z otaczającymi gminami jak i między dzielnicami).
8	Jak sami zauważyliście: "Niska jakość przewozów autobusowych i infrastruktury przystankowej". Od siebie dodam, dramatycznie niska. Z drugiej strony nie bardzo jest metoda to rozwiązać, ponieważ dopłaty przez warszawskich podatników są zwyczajnie nieuczciwe. I tak za dużo obligatoryjnie płacimy za rzeczy, z których być może w życiu nie skorzystamy.
9	Tak
10	Budowa metra nie może przyczynkiem do likwidowania innych środków komunikacji - ograniczania ruchu kołowego (autobusy, samochody). Linie tramwajowe to dobra alternatywa kosztowa dla metra, która omija korki. Identyfikacja nie jest żadnym problemem, ważne, aby w ramach jednego biletu korzystać z różnych środków komunikacji miejskiej.
11	Temat jest ważny, a integracja taryfowa (uwaga, integracja to NIE TYLKO wspólny bilet) powinna postępować. Należy dążyć do jednego wzoru biletów, jednego regulaminu, takich samych zasad przewozu np. psa czy roweru, we wszystkich pojazdach komunikacji zbiorowej (miejskiej, regionalnej, ale i prywatnej) w aglomeracji warszawskiej. Jest w tym zakresie jeszcze bardzo dużo do zrobienia.
12	Brak transportu zbiorowego w mniejszych miejscowościach oznacza wykluczenie społeczne i warto w nie inwestować ponieważ poprawia się komfort życia mieszkańców. Szczególnie dotyczy to młodzieży i seniorów którzy nie mają prawo jazdy lub mają problemy zdrowotne. Warto wprowadzić udogodnienia dla wszystkich: czyli bilety ważne zarówno 1 i 2 strefie, przez różne okresy czasu np. 20, 30, 60, 120 min.
13	Konieczny jest rozwój, w miarę możliwości spójnego, systemu komunikacji zbiorowej, obejmującego sieć autobusową, tramwajową, kolejową i metro. Dla mieszkańców gmin nie graniczących z Warszawą, a posiadających dostęp do linii kolejowej istotna będzie komunikacja kolejowa umożliwiająca szybkie dostanie się do miasta i dojazdu do pracy. Kluczowymi elementami byłoby zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów, wydłużenie ich tras na terenie Warszawy, poprawę dojazdu komunikacją zbiorową do stacji lub/oraz utworzenie miejsc parkingowych.
14	W tym celu należy podjąć rozmowy z gminami sąsiadującymi. W samej Warszawie należy skupić się na rozbudowywaniu metra i torów tramwajowych.
15	konieczne jest natychmiastowe zwiększenie liczby autobusów miejskich w Ząbkach. W chwili obecnej wejście do 245 i 199 w godzinach szczytu graniczy z cudem.
16	Bardzo potrzebny rozwinięty transport podmiejski na wzór SKM, którego brakuje w Ząbkach lub tramwaju.
17	Spójny transport na pewno ułatwiłby mieszkańcom codzienny dojazd do szkoły/pracy. Obecnie w Serocku komunikacja pozostawia wiele do życzenia - autobusy się spóźniają i są bardzo małe, przez co często zdarza się, że osoby na przystankach nie mogą wsiąść do autobusu bo po prostu już nie ma miejsca. Gdyby gmina podjęła współpracę z ZTM i do Serocka dojeżdżałyby linie lokalne lub linia autobusowa 735 (która obecnie zawraca w Zegrzu Płd.), mieszkańcy mogliby uniknąć zbędnych przesiadek, podróżować szybciej i wygodniej.
18	Popieram dążenie do jak największej spójności w szczególności w odniesieniu do transportu szynowego. Bardzo dobrym posunięciem byłoby rozbudowywanie linii tramwajowych poza granice Warszawy.
19	Powinny być, jednak z udziałem funduszy albo Państwowych albo wszystkich gmin otaczających Warszawę. Ja jako mieszkaniec Warszawy praktycznie nie jeżdżę to gmin z obwarzanka, dlatego



	największym beneficjentem byłoby mieszkańcy obwarzanka, który podatki płacą poza Warszawą. Natomiast w powiązaniu z opłatą za wjazd do Warszawy, która mogłaby sfinansować ten obszar, można by ograniczyć liczbę samochodów wjeżdżających do Warszawy
20	Transport metropolitarny musi być spójny. transport publiczny działa najefektywniej, kiedy z jego pomocą można pokonać całą trasę, w szczególności codzienną praca – dom. Należy dążyć do łączenia siatki połączeń miejskich z połączeniami na większe odległości, szczególnie kolejowymi oraz dalej z możliwością łatwego dotarcia na stacje kolejowe lub do węzłów przesiadkowych autobusami i innym transportem publicznym lub niskoemisyjnym z gmin aglomeracji warszawskich. Bardzo ważna jest dostępność czasowa transportu, kursy komunikacji powinny umożliwiać podróż pomiędzy centralnym ośrodkiem a aglomeracja nie tylko w godzinach typowych podróży, ale również w późnych godzinach nocnych, tak aby mieszkańcy korzystający z transportu publicznego nie musieli obawiać się utknięcia poza domem bez możliwości podróży w przypadku gdy spóźnią się na typowe połączenie wykorzystywane po pracy. Połączenia późno-wieczorne bądź nocne nie powinny funkcjonować po to aby się zapełniać, ale po to aby tworzyć zaufanie do komunikacji publicznej jako pewnego środka transportu i przyczyniać się do jej większego wykorzystania w szczytach komunikacyjnych.
21	Powinna istnieć spójna mapa transportu publicznego z oznaczonymi strefami i obowiązywaniem biletów. Taka mapa powinna się znajdować zwłaszcza w centralnych częściach miasta oraz na stacjach kolejowych i przystankach w centrum.
22	Pociągi np. z Góry kalwarii i tak jeżdżą zbyt rzadko i zbyt długo
23	Przylączenie Piaseczna/okolic do strefy 1. ZTM
24	Gmina Góra Kalwaria jest w zasadzie wykluczona z komunikacji warszawskiej. Mimo infrastruktury kolejowej pociągi jeżdżą tak rzadko, że zaledwie garstka osób jest w stanie z nich korzystać. Bez samochodu praktycznie nie ma szans dojechać np. Na lotnisko
25	Spójny transport to przede wszystkim uzupełniająca się (współpracująca ze sobą) sieć połączeń każdej z gmin. Integracja oferty transportowej powinna być zrealizowana w ten sposób, że pasażerowie praktycznie nie zauważają, czy korzystają z przewoźnika A, B czy C. Chodzi o integrację taryfową, informacyjną (rozkłady jazdy w formie elektronicznej - tj. dane publiczne w powszechnie używanych aplikacjach transportowych)
26	Brak dobrego transportu do Łomianek. Zasadny jest buspas lub linia tramwajowa np. w pasie zieleni lub śladem dawnej linii kolejowej.
27	Należy przede wszystkim ograniczyć wjazd busów/ PKS-ów do centralnych obszarów Warszawy. Należy stworzyć węzły przesiadkowe przy szynowych środkach transportu, gdzie pasażerowie spalinowych środków transportu mogliby przesiadać się w celu dotarcia do śródmiejskich obszarów.
28	Transport publiczny w Warszawie działa dobrze, problemem są gminy podwarszawskie, trzeba "pomóc" im w zorganizowaniu transportu, tak by ich mieszkańcy mogli wygodnie dojechać do "miasta", bez konieczności jazdy autem. Konieczna jest też integracja systemu biletów.
29	Jest niezbędny, a w tej chwili nie istnieje. Mieszkanie pod Warszawą, a nawet w oddalonych od centrum dzielnicach jak Białołęka, wiąże się z koniecznością dojeżdżania samochodem.
30	Strefa I powinna zostać rozszerzona do Piaseczna. To spowoduje przesiadkę na transport publiczny większej ilości mieszkańców. Jeden wspólny bilet ZTM i KM.
31	Zdecydowanie popieram, z naciskiem na rozwój sieci tramwajowej i naziemnej SKM, a nie



	drogiego metra.
32	O ile między gminami wokół Warszawy a samą Warszawą sieć komunikacji została stworzona, o tyle połączenie między gminami praktycznie nie istnieje. Przykładowo między Grójcem, Górą Kalwarią i Otwockiem połączenie w zasadzie nie istnieje, transport zbiorowy prowadzi przez Warszawę. Brak jest transportu szynowego między Piasecznem i Konstancinem, (infrastruktura jest).
33	Transport publiczny w dzielnicy Wawer jest niewspółmiernie mało rozbudowany i niezbyt często kursujący w porównaniu do lewobrzeżnej Warszawy. Brak koncepcji dobrej komunikacji Wawra z lewobrzeżną Warszawą determinuje zwiększony ruch samochodów osobowych. Olbrzymia dysproporcja w dostępności komunikacji zbiorowej Wawer a prawobrzeżna Warszawa widoczna jest na mapach transportu publicznego. Brak koncepcji np mostu Na Zaporze z funkcją mostu tramwajowego i innych tego typu rozwiązań jest nieekologiczne i stanowi brak dbałości o obywateli miasta tak samo płacących podatki jak mieszkańcy Warszawy lewobrzeżnej. Jest też dyskryminujące dla osób niepełnosprawnych.
34	Uważam, że ten obszar jest dobrze rozwinięty i idzie we właściwym kierunku. Należy jednak bardziej zdecydowanie uprzywilejowywać transport publiczny w ruchu drogowym. Wspieram tworzenie buspasów. Więcej należy też zrobić w zakresie dostępności do przystanku i komfortu na przystanku, bo to równie ważne co ładny i szybki pojazd. Moim zdaniem należy częściej rezygnować z zatok autobusowych. Pozwoli to stworzyć szersze i bardziej komfortowe przystanki i poprawi komfort jazdy autobusem, bo skręty do i z zatoki bardzo pogarszają komfort jazdy np. względem tramwaju. Tymczasem np. wzdłuż buspasów można z zatok spokojnie rezygnować. Dodatkowo dużym problemem jest dojście do przystanku, na wielu skrzyżowaniach przejścia dla pieszych nie są wyznaczone na wszystkich ramionach skrzyżowania, cykle świateł są bardzo długie i zielone wyświetla się tylko po przyciśnięciu przycisku, zresztą na krótko bo na jezdni wyznaczono masę pasów ruchu, w tym np. pół zatokę - co skutkuje bardzo krótkim zielonym, wydłużeniem czasu dotarcia do przystanku i słabą atrakcyjności transportu publicznego.
35	Warszawa się powinna dogadać z koleją, nie tworzyć osobnych dwóch systemów.
36	Spójny system transportu publicznego powinien stanowić priorytet w skali metropolii, a inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej powinny nadawać jemu i ruchowi niezmotoryzowanemu jednoznaczny priorytet - odwrotnie do dotychczasowej praktyki, dążącej do rozbudowy tras wlotowych i przelotowych.
37	Konieczność, aby ograniczyć liczbę osób poruszających się samochodami (zwłaszcza poza obszarem Warszawy).
38	Większa koordynacja przewozów kolejowych, rozbudowa ilości stacji kolejowych, tak aby ułatwić dostęp do różnych celów podróży, w tym silniejsza integracja węzłów kolejowych przesiadkowych z otoczeniem. Budowa kolejnej kolejowej linii średnicowej.
39	Należy rozwijać transport publiczny, zwłaszcza szynowy, w celu zapewnienia w całej aglomeracji wysokiego poziomu obsługi tym transportem. W mojej ocenie w szczególności należy intensywnie budować nowe trasy tramwajowe, natomiast sieć metra ze względu na olbrzymie koszty i wynikający stąd długi horyzont czasowy realizacji należy rozwijać wolniej i w sposób bardziej przemyślany. Komunikacja autobusowa powinna obsługiwać zwłaszcza obszary o niskiej intensywności zabudowy.
40	Znaczącym problemem jest wykluczenie komunikacyjne miejscowości oddalonych od głównych szlaków komunikacyjnych. Problemem jest również ograniczona mobilność komunikacją wewnętrzną na terenie powiatu wołomińskiego.



41	Im dalej od centrum metropolii warszawskiej, tym siatka komunikacyjna wygląda gorzej. Poprawy wymaga przede wszystkim transport poza Warszawą. Brakuje spójności pomiędzy Warszawskim Transportem Publicznym a prywatnymi przewoźnikami.
42	Bardzo potrzebne
43	Konieczność dalszego rozwoju metra
44	Brak zdania
45	Władze miasta, w tym ZTM, robi wiele, by we współpracy z sąsiednimi gminami stworzyć możliwie spójny transport metropolitalny. Bardzo dobrze oceniam działania w tym zakresie. Liczę, że uda się poprawić współpracę z PKP PLK, tak, by miasto mogło rozwijać sieć połączeń SKM jako szybką alternatywę dla rozwoju sieci metra (obecne kursowanie dwóch par na godzinę sprawia, że system jest mało atrakcyjny i "zanika" w sieci połączeń KM).
46	Temat bardzo ważny w odniesieniu do mieszkańców gmin ościennych. Problem małej liczby usług (np. autobusów) obsługujących dość często połączenia. W wyniku tego tylko wzrasta liczba samochodów i podróży do Warszawy z gmin ościennych. Brak rozmieszczenia usług i biurówco również poza centrum Warszawy co tylko potęguje kongestię. Również mało ścieżek rowerowych i bezpiecznych tras, którymi można przynajmniej podjechać do obrzeży miasta i tam przesiąść się na transport miejski. Brak toalet w SKM. Przydała by się przynajmniej jedna ponieważ podróże czasami są dość długie pomimo zapewnień, że to tylko transport metropolitalny i na krótkich odcinkach. Problem patodeveloperki i gmin, które wyłącznie chcą zysków z podatków prowadzi do tego, że nie ma usług i większej możliwości normalnego, spokojnego życia w gminach ościennych.
47	Każda gmina dostaje od ZTP tylko tyle, na ile ją stać i musi płacić i za siebie, i na poczet użytkowników w Warszawie
48	Powiększenie transportu metropolitalnego do Celestynowa byłoby bardzo dobrym rozwiązaniem. Za Otwockiem brakuje dodatkowego transportu w kierunku Celestynowa-Dęblina, a pociągi często się spóźniają lub w ogóle nie przyjeżdżają
49	Brak rozwiniętego transportu publicznego w gminach ościennych. Brak zachowania ciągłości podróży (długie czasy oczekiwania na kolejny środek transportu).
50	Zaniedbany rozwój transportu kolejowego - niewykorzystane istniejące tory, np. przez Koło/Bemowo, Klaudyn do huty; brak linii szynowej do chaotycznie urbanizującej się przestrzeni wokół Łomianek. Brak linii kolejowej przez Wilanów do Konstancina-Jeziornej. Brak linii wschód-zachód na południu Warszawy.
51	Uważam, że jeżdżenie samochodem po Warszawie (przynajmniej centrum) powinno wymagać posiadania karty ZTM na okaziciela. To oznacza, że każdy kierowca przed wyjściem z domu miałby świadomość, że zamiast ruszać samochód może jechać komunikacją miejską całkowicie gratis.
52	Dobra idea, realizacja prawdopodobnie karkołomna. Do rozmowy potrzebne są związki transportowe w powiatach (takie jak np. w powiecie mińskim) z przeniesieniem poziomu decydowania ze szczebla pojedynczych samorządów na poziom związku.
53	Obecnie takiej spójności brakuje, np integracji autobusów ZTM/L z PKP - kierunków dowozu, przyjaznych przesiadek i skomunikowania.
54	System jest obecnie mało spójny i trudny do ogarnięcia dla osoby nie "wgrzyzionej" w transport publiczny. Potrzebny jest wspólna identyfikacja wizualna, wspólny bilet, wspólne wszystko. Posiadanie karty miejskiej, albo dowolnego biletu powinno powodować możliwość jechania



	wszystkim (autobus, tramwaj, metro, pociąg, wetero) wszędzie. Jak mam samochód mogę jechać wszędzie, nie muszę się zastanawiać, czy ta ulica na mojej trasie to SKM czy WKD.
55	Pomimo wspólnych biletów dla metropolita to byłoby świetnie gdyby 1. strefa była poszerzona o kolejne miejscowości. Ceny biletów też nie są atrakcyjne na tyle, żeby czasami zrezygnować z auta
56	W większości brak. konieczność wytworzenia lepszej komunikacji zbiorowej międzygminnej oraz z m.st. Warszawą, z utworzeniem buspasów prowadzących z gmin podwarszawskich do Warszawy (ciągłość) oraz budowa i rozwój ścieżek rowerowych co w bardzo dużej mierze w sezonie wiosenno-letnim ulży komunikacji zbiorowej.
57	Czy to jest pytanie dla mieszkańca, czy dla eksperta?
58	Od miejsca zamieszkania daleko do przystanku autobusowego.
59	Transport publiczny jest kluczowy dla rozwoju nowoczesnej mobilności, jednak ujednoczenie go na obszarze całej aglomeracji, wprowadzenie jednolitych standardów, spójności wizualnej etc. to niekoniecznie krok we właściwym kierunku. Ważnym elementem uzupełniającym transport publiczny jest też mobilność współdzielona pomagająca np. rozwiązać problem pierwszej i ostatniej mili. Istotnym elementem ujednolicenia systemu transportowego aglomeracji warszawskiej byłoby ujednolicenie procesu licencjonowania przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką, w tym momencie przedsiębiorca chcący świadczyć takie usługi na terenie aglomeracji warszawskiej ma obowiązek wyrobienia odrębnych licencji, opartych o nieujednoczone procedury na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład MW, zaś każdy kierowca taksówki zobowiązany jest stale posiadać w pojeździe kopię wypisu każdej z tych licencji. Sytuacja ta skutkuje tym, że mieszkańcy gmin sąsiadujących z Warszawą często nie mają równego dostępu do konkurencyjnych usług taksówkarskich w swoich miejscowościach.
60	<p>Powinien powstać warszawski związek metropolitalny odpowiadający za komunikację publiczną, do którego powinna należeć Warszawa, gminy graniczące z Warszawą, gminy, przez które przebiegają linie publicznej komunikacji zbiorowej łączące Warszawę z przyległymi gminami (Gmina Wieliszew, Legionowo, Gmina Radzymin, Pruszków, Otwock) i gminy, przez które przebiegają jednocześnie linie kolei regionalnej i linie autobusowe ZTM Warszawa (Gmina Halinów, Gmina Prażmów, Gmina Góra Kalwaria, Nowy Dwór Mazowiecki). Do warszawskiego związku metropolitalnego mogłaby należeć Gmina Czosnów, co ułatwiłoby utworzenie linii autobusowej łączącej Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin ze stacją metra "Młociny", a także inne przyległe gminy. Powstanie związków metropolitalnych może zostać umożliwione poprzez ponowne uchwalenie uchylonej ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych po konsultacjach z władzami Warszawy i wydanie rozporządzenia do tej ustawy. Ustawę o związkach metropolitalnych można by było wcześniej zmodyfikować. Można by było umożliwić fakultatywne celowe dofinansowanie związku przez samorządy w celu uruchomienia i obsługi dodatkowych linii komunikacyjnych, co mogłoby być konieczne w warszawskim związku metropolitalnym.</p> <p>Związek metropolitalny spowodowałby polepszenie komunikacji publicznej w biedniejszych gminach, dałby możliwość gminom do współdecydowania w sprawie komunikacji publicznej, rozszerzyłby ofertę wspólnego biletu i ograniczyłby postawie smogu. Związek metropolitalny doskonale się sprawdza w aglomeracji górnośląskiej, gdzie połączono zarządy transportu i ujednolicono taryfę. Utworzenie warszawskiego związku metropolitalnego spowodowałoby polepszenie komunikacji publicznej w biedniejszych gminach, dałoby możliwość gminom do współdecydowania w sprawie komunikacji publicznej oraz umożliwiłoby rozszerzenie oferty wspólnego biletu i ograniczenie powstawania smogu. Dzięki warszawskiemu związkowi</p>



	<p>metropolitalnemu dla województwa warszawskiego zyskaliby głównie mieszkańcy obszarów wiejskich w gminach o niższych dochodach.</p> <p>Często decyzje organów gmin sprawiają wrażenie decyzji politycznych związanych z kalkulacją wyborczą, przez co zbiorowa komunikacja publiczna w tych gminach nie jest zrównoważona. Decyzje organów wykonawczych gmin mogą być zablokowane poprzez zdejmowanie uchwał z porządku obrad. Taka sytuacja miała miejsce w Gminie Jabłonna, znajdującej się w Powiecie Legionowskim w województwie mazowieckim. Rada Gminy Jabłonna dwukrotnie zdjęła z porządku obrad projekt uchwały dotyczącej cen biletów, jakie obowiązywałyby w lokalnych, uzupełniających liniach autobusowych, co uniemożliwiło uruchomienie tych linii.</p> <p>Powstanie warszawskiego związku metropolitalnego ograniczyłoby sytuację, w których Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie wymaga większych opłat za utrzymanie podmiejskiej linii autobusowej od gminy niż faktyczne koszty jej funkcjonowania. Taka sytuacja występowała dwukrotnie w przypadku strefowej linii autobusowej 741 w Gminie Jabłonna. Zarządu Transportu Miejskiego wymagał większych opłat za wozokilometry od Gminy niż opłaty ponoszone na rzecz prywatnych przewoźników obsługujących linię 741, kolejno „Mobilis Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością” i „Arriva Bus Transport Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością”. Zbiorowa komunikacja publiczna w mieście Legionowo jest częściowo finansowana przez Gminę Wieliszew, Gminę Jabłonna i Gminę Nieporęt. Głównie z budżetów tych gmin finansowane są lokalne linie uzupełniające Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie na terenie Legionowa. Powstanie warszawskiego związku metropolitalnego rozwiązałoby problemy z finansowaniem zbiorowej komunikacji publicznej na obszarze województwa.</p> <p>Miasto stołeczne Warszawa ma doświadczenie w konsultacjach społecznych dotyczących zbiorowej komunikacji publicznej. Takiego doświadczenia nie mają inne gminy w aglomeracji warszawskiej. Warszawski związek metropolitalny lub jego zarząd transportu mogłyby takie konsultacje społeczne przeprowadzać. W Warszawie zbiorową komunikacją publiczną zajmują się fachowi pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego, dzięki czemu zrównoważona komunikacja obejmuje cały obszar miasta. Pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego są fachowymi partnerami do dyskusji z mieszkańcami Warszawy. Samorządowcy podejmujący bezpośrednio decyzje w sprawie komunikacji publicznej często nie są fachowymi partnerami do dyskusji z pasażerami, ponieważ nie mają wiedzy, takiej jak pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego.</p>
61	Buspasy aglomeracyjne
62	Połączenia poprzeczne między gminami
63	Nacisk na szyny
64	Uzupełnienie linii promienistych
65	Wspólny bilet
66	Harmonizacja rozkładów jazdy
67	Jednolity dla całej metropolii system informacji pasażerskiej
68	Poprawa integracji systemu biletowego
69	Wypracowanie standardów dla projektowania rozwiązań infrastrukturalnych dla całej aglomeracji
70	Połączenia między hubami transportowymi
71	Ujednolicenie środków transportu publicznego
72	Wspólny bilet, wspólne aplikacje do płatności
73	Współpraca z PKP (koleje miejskie)



74	Współpraca pomiędzy samorządami
75	Monitorowanie potrzeb mieszkańców
76	Monitorowanie transportu przesiadkowego
77	Rozwój SKM
78	Rozwój sieci dróg rowerowych
79	Spójność poprzez wspólne taryfy i bilety
80	Spójność rozkładu jazdy w zakresie możliwości przesiadek
81	Zintegrowany system oznaczeń linii rozkładów
82	Identyfikacja i likwidacja białych plam
83	Rozpoczęcie podróży w ciągu 15 min od wyjścia z domu
84	Porozumienia międzygminne w sprawie transportu
85	Wodny, szynowy, kołowy wraz z rozbudową parkingów zbiorczych
<h2>I.p. 4. Spójność systemu rowerowego</h2>	
1	<p>Należy zwiększać spójność tras rowerowych oraz budować nowe trasy, spełniające najwyższe standardy. Szczególnie ważne jest to w przypadku Warszawy – należy tutaj próbować ograniczać tranzyt samochodowy przez centrum stolicy i wprowadzać rozwiązania prorowerowe. Dużą szansą na zwiększenie ruchu rowerowego są również połączenia integrujące systemy tras rowerowych na granicy Warszawy i gmin ościennych (np. Babice, które w prosty sposób można połączyć rowerowo ze stacjami metra na Bemowie).</p> <p>Potrzebny również rozwój infrastruktury w gminach, pozwalającą na szybki, bezpieczny i wygodny dojazd do punktów przesiadkowych (np. stacja kolejowa) oraz system parkingów rowerowych, które pozwolą na bezpieczne przechowywanie roweru na czas podróży do i z Warszawy do takiego punktu.</p>
2	<p>Konieczna jest budowa głównych tras rowerowych, tranzytowych jak na warunki rowerowe, o przebiegu niepołączonym z głównymi arteriami samochodowymi. Jazda rowerem wzdłuż głównych arterii jest dużo mniej przyjemna, ze względu na zanieczyszczenia, szczególnie niekorzystne podczas wysiłku fizycznego jakim jest jazda rowerem, jak i hałas. Główne trasy rowerowe powinny być budowane jako własne projekty, o trasie optymalnej dla rowerzystów - przez tereny zielone i ulice o ruchu uspokojonym, lokalnym. Dobrym pomysłem również jest budowa tras rowerowych wzdłuż linii kolejowych.</p>
3	<p>Tu jest coraz lepiej, ale ciągle istnieją absurdalne dziury (Mokotowska koło Pięknej, Emilii Plater od Koszykowej na północ). Infrastruktura projektowana jest ad hoc na bardzo mały ruch rowerowy i powstaje dużo punktów konfliktów z pieszymi (DDRy wokół ronda ONZ, skrzyżowanie DDR tuż przy wyjściu z metra Politechnika na Nowowiejska po zachodniej stronie Waryńskiego). Szczególnie niepokojące są miejsca, gdzie DDR sprowadza rowerzystów na jezdnię i już nie można się czuć bezpiecznie.</p>
4	<p>PRIORYTETEM Warszawy powinno być uzupełnienie brakujących fragmentów ścieżek rowerowych i DODANIE ścieżek wzdłuż alei jerozolimskich od Pl. Zawiszy do Centrum. Drugą ważną kwestią jest przebudowa Ronda Zesłańców Syberyjskich. Niemożność pokonania go pomiędzy Dworcem Zachodnim a Redutą to SKANDAL, który trzeba jak najszybciej naprawić.</p>



	DOŚĆ projektowania tras szybkiego ruchu w centrum i ogromnych rond i skrzyżowań ignorujących istnienie pieszych i rowerzystów.
5	Brakuje ścieżek rowerowych na głównych arteriach do miejscowości ościennych np. Aleje Jerozolimskie aż do Pruszkowa oraz Aleja Krakowska do Janek. Wiem, że to nie sama Warszawa ale fajnie byłoby móc dojechać do Michałowic ścieżką rowerową - Raszyn poraża.
6	W wielu miejscach brakuje ścieżek rowerowych, chociaż doceniam że ciągle ich przybywa. Im dalej od centrum, tym gorzej (np w Ursusie bardzo ich brakuje). Przydałaby się ścieżki czy też wręcz "autostrady" rowerowe wzdłuż głównych dróg dojazdowych do miasta (np Aleje Jerozolimskie, Aleja Krakowska) - wydaje mi się że jest wielu chętnych na dojeżdżanie rowerem do pracy, ale nie chcą jechać po intensywnie użytkowanych przez samochody drogach. Jeśli chodzi o istniejące już ścieżki, są takie odcinki (np. na Woli przy ulicy Kasprzaka) gdzie w lato rowerzystów jest bardzo dużo, jeżdżą szybko - przyznam że jadąc tam z dzieckiem nie czuję się bezpiecznie. Sytuacja by się poprawiła, gdyby mieli alternatywne trasy, wtedy trochę by się "rozładowało".
7	<p>Z badań przeprowadzonych przez miasto Warszawa wynika, że rower jako środek transportu wybiera zaledwie 2% mieszkańców! (korzystają codziennie, lub prawie codziennie) Nakłady na infrastrukturę rowerową powinny być skorelowane z udziałem rowerzystów w ruchu. Nie wszędzie muszą być więc DDR.</p> <p>Rowery nie spełniają warunku środka transportu. Dlaczego:</p> <ul style="list-style-type: none"> • są wykluczające (nie wszyscy mogą jeździć rowerami, nawet na krótkich odcinkach) • są za mało funkcjonalne • nie chronią przed zjawiskami pogodowymi • są niebezpieczne, szczególnie rowery cargo i ilość prawnie zagwarantowanych warunków bezpieczeństwa jest zbyt znikoma • rowerzyści nie muszą mieć żadnych uprawnień, więc nie ma jak wymusić na nich znajomości przepisów PORD • rowery nie mają tablic rejestracyjnych, więc w razie wykroczenia, czy przestępstwa, nie ma jak zidentyfikować sprawcy, co znajduje odzwierciedlenie w statystykach • rowerzyści nie muszą mieć ubezpieczenia • nie dziwi więc obserwowany obecnie nieproporcjonalny do wzrostu liczby rowerzystów, wzrost liczby wypadków przez nich powodowanych, w tym po użyciu alkoholu. Praktycznie co dzień, dwa mamy wypadek, w wyniku którego ktoś łąduje w szpitalu. 33% ujawnionych prowadzących po alkoholu stanowią rowerzyści! Jak to się ma do wspomnianego wyżej, minimalnego udziału w ruchu ogółem? <p>Według badań (np. Deloitte City Mobility Index) im większy udział ruchu rowerowego, tym bardziej spada udział komunikacji miejskiej. Czy na tym powinno nam zależeć? Nie.</p> <p>Dlatego fakt że każdy warszawiak zrzuca się na prawie 105 000 000 zł które miasto zapłaci prywatnej firmie za utrzymanie tzw. roweru miejskiego, jest znów nieuczciwe. Rower miejski powinien funkcjonować na zasadach rynkowych, bez dopłat!</p>
8	Tak
9	Dla spójności systemu rowerowego ważne jest egzekwowanie prawa w postaci rowerzystów, którzy celowo nie korzystają z infrastruktury rowerowej i utrudniają ruch drogowy. Poza tym, należy odseparować ruch rowerowy od ruchu pieszego i drogowego, ponieważ w pierwszym przypadku stanowi poważne zagrożenie dla pieszych i jest zbyt szybki, a dla ruchu drogowego jest zbyt wolny i stwarza zagrożenie dla siebie (nieznajomość przepisów i zasad BRD).
10	Przed miastem stoją ogromne wyzwania w tym zakresie, optymalne tempo budowy tras



	<p>rowerowych powinno wynosić 100km/rok (+-30km). Obecnie nie buduje się nawet połowy tej wartości, co wynika z niedoinwestowania tej formy transportu, niedostatecznych zdolności kadrowych i merytorycznych Ratusza w tym zakresie, jak również innych powodów. Tymczasem w przeliczeniu złotówka/osobę, infrastruktura rowerowa jest najbardziej efektywna finansowo, co jest nie bez znaczenia dla budżetu miasta. W dodatku powstające już inwestycje są ułomne - zawierają nieciągłości (np. Towarowa czy kładka Łazienkowska z brakującym przejazdem nad Wisłostradą), błędy projektowe lub zaniechania, które czynią je niebezpiecznymi. Należy znacznie poprawić nie tylko ilość, ale i jakość realizacji.</p> <p>Odrębnym tematem są remonty starych tras rowerowych - w Warszawie niektóre drogi rowerowe z lat 70-tych XX wieku nie doczekały się jeszcze remontu (np. odcinki Wisłostrady, Modlińska).</p>
11	<p>Punkty z wypożyczaniem rowerów są szczególnie popularne latem i widać to w Jabłonie gdy wielu turystów przyjeżdża na rowerach z ul. Aluzyjnej w Warszawie pod Pałac lub nad Wisłę lub do lasu. U nas też przydałby się taki punkt rowerowy.</p>
12	<p>Wykorzystanie komunikacji rowerowej jest istotne, szczególnie na krótkich odcinkach paru kilometrowych (praca-dom) lub na znacznie dłuższych trasach w połączeniu z innymi środkami komunikacji (dom – kolej – praca). Rozwój infrastruktury rowerowej ułatwia komunikacji, poprawia bezpieczeństwo rowerzystów co przekłada się na popularność tego środka transportu.</p>
13	<p>Niestety dbałość o spójność systemu rowerowego odbywa się kosztem pieszych. Nikt nie zwraca uwagi na zagrożenie jakie stwarzają rowerzyści. Drogi rowerowe powinny być prowadzone w dzielnicach obrzeżnych, a nie w centrum oraz w miejscach rekreacyjnych, tak aby mogły służyć mieszkańcom a nie tylko turystom i kurierom. Przykładem miejsca niebezpiecznego dla pieszych są Bulwary Wiślane, gdzie nie ma żadnej kontroli na przestrzeganiu przepisów przez rozpędzonych i lawirujących rowerzystów.</p>
14	<p>Nie mam zdania.</p>
15	<p>Jeden z ważniejszych elementów. Bardzo często żeby dostać się do Warszawy jedziemy drogami bez pobocza, gdzie ledwo się mijają dwa auta, gdy już dojedziemy do metra, na stacji nie ma wiat ani do czego przypiąć rower. Brakuje ciągłości tras, które skrócą dojazd do pracy z podwarszawskich miejscowości.</p>
16	<p>Najbardziej brakuje połączeń rowerowych pomiędzy miastami. O ile infrastruktura rowerowa w poszczególnych miastach (Warszawa, Legionowo, Serock) jest dobra, tak między tymi miastami nie ma żadnych ścieżek rowerowych i trzeba jeździć po ruchliwych drogach.</p>
17	<p>Bardzo potrzebne i pozytywne działanie - szczególnie potrzebne w sąsiedztwie ruchliwych dróg wojewódzkich (np. 637) i przez malownicze obszary. Zachęca to do dojazdów do pracy rowerem nawet na dłuższych odcinkach.</p>
18	<p>Spójność systemu rowerowego jest dla mnie bardzo ważna. Sam odczuwam brak w dwóch miejscach, na Popiełuszki, gdzie wszyscy jeżdżą chodnikiem narażając pieszych i na Andersa, gdzie w ogóle nie jeżdżą bo obawiam się tamtych ulic. Często jeżdżę ulicą, po Popiełuszki ale jestem młodym mężczyzną i często mam poczucie, że zaraz mogę być ofiarą wypadku. Bardzo współczuję pieszym, którzy na ulicy Andersa nie mogą spokojnie spacerować, tylko muszą ciągle uważać na pędzących rowerzystów.</p> <p>Rozumiem obawy przed wprowadzeniem zmian na Andersa i w innych miejscach, jednak według mnie powinno rozważyć się wytyczenie ścieżek rowerowych na niektórych ulicach kosztem pasów dla aut. Korzyści płynące z większej ilości osób dojeżdżających rowerem są wielokrotnie wyższe niż z wygody właścicieli aut.</p>



19	Uważam, że spójność systemu rowerowego jest ważna, aby zwiększyć możliwości jego wykorzystania przy podróżach na większe odległości.
20	<p>System rowerowy nie jest spójny. O wiele zbyt często istnieją dziury w infrastrukturze. Nowo powstające DDR są nie najgorsze, ale nadal powielane są błędy i tworzone konflikty między pieszymi i rowerzystami, przez pozostawianie zbyt wąskich chodników. Szczególnie źle oceniam obszary skrzyżowań, gdzie bardzo często ta przestrzeń praktycznie zmusza pieszych do nagłego przekraczania ddr.</p> <p>Należy zwrócić uwagę na przepustowość ddr. Przy dużych dwujezdniowych ulicach obowiązkowe powinny być ddr po obu stronach, a jeżeli nie ma na nie miejsca, to należy zamienić prawy pas 3-pasmowej jezdni na ddr. Zwłaszcza mam na myśli ul. Górczewską, a także Al. Krakowską, na której obecnie ruch samochodowy jest mniejszy i rozmiar tej ulicy znacznie przekracza potrzeby (powinien być 1 pas zamieniony na ddr, jeden buspas i jeden pas dla samochodów).</p>
21	Nie mam potrzeby.
22	Veturilo/ zintegrowany system aż do Piaseczna i okolic w szczególności wzdłuż ul. Puławskiej
23	Rowery miejskie powinny być objęte jednym systemem na całym obszarze i znajdować się w każdej gminie. Ścieżki rowerowe powinny być nie tylko miejskie, ale także leśne – bez spalin.
24	Spójność systemu rowerowego (sieci komfortowych i bezpiecznych ścieżek/dróg/pasów rowerowych) jest kluczowa dla równoważenia mobilności na obszarze mniejszych miejscowości. Świetnym przykładem jest Holandia, gdzie w mniejszych miejscowościach (a także pomiędzy nimi) ludzie przemieszczają się rowerami. Dzięki temu, że niemalże każde połączenie posiada też element systemu rowerowego - czasem na jezdni, czasem jako niezależna droga/ ścieżka, ale jest to element obowiązkowy - podobnie jak jezdnie i chodnik. W tym kierunku powinny iść zmiany, żeby rower był uwzględniany dosłownie wszędzie. Wtedy rowerzyści sami się pojawią i będziemy mieli drugą Holandię.
25	Brak dobrego dojazdu rowerowego z Łomianek. Łącznik przez Park Młociński jest nieoświetlony i wydaje się mało bezpieczny. Brak ddr od ul. Papirusów do Encyklopedycznej. Wzdłuż zgrupowania AK Kampinos ddr jest poprzerywana. Brak odcinka ddr wzdłuż Kasprowicza po stronie południowej (od Sokratesa do Wolumentu). Brak ciągłości dróg rowerowych wzdłuż Jana Pawła II.
26	Należy opracować koncepcję sieci dróg rowerowych w metropolii i wypracować jednolity standard projektowania i budowy tych dróg oraz zasady współfinansowania tego typu inwestycji przez poszczególne gminy.
27	"Brak wypracowanych standardów rowerowych dla MW" – drogi rowerowe powinny być wyznaczone z ulicy, a nie z chodnika. Koniec z zabieraniem chodników pieszym! W Warszawie mamy dużo wielopasmowych arterii, zabrać pas dla aut z każdej strony, odseparować i tamtędy puścić rowery. Jednokierunkowo. I łączyć wszelkie możliwe rowerowe dziury. Wzorem Paryża i Londynu, które, będąc miastami samochodowymi, dzięki dobrej infrastrukturze rowerowej przeżywają rowerowy boom.
28	Aktualny system rowerowy jest całkowicie niefunkcyjny. DDR-y prowadzone po chodnikach i przejazdy rowerowe przez jezdnie nadają się wyłącznie do sporadycznej i rekreacyjnej jazdy na rowerze, do tego nawet ta niefunkcyjna sieć jest niespójna. Jedynym działającym systemem byłoby postawienie na pasy rowerowe wzdłuż ulic, odseparowane od ruchu pieszego, z jasno określonymi zasadami pierwszeństwa (na linii rower-samochód, rower-rower, rower-pieszy), ewentualnie wyniesione nad poziom ulicy dla bezpieczeństwa. Radzę przyjrzeć się, jak działają



	systemy rowerowe na Zachodzie i przestać wydawać publiczne pieniądze na taką fuserkę, jaka w tej chwili powstaje.
29	Ścieżki rowerowe nie tylko przy ul. Puławskiej ale również wzdłuż dojazdów z nowych osiedli do punktów przesiadkowych. Parkingi rowerowe.
30	Ciągłość infrastruktury rowerowej jest zdecydowanie ważniejsza od całkowitej długości tras. Konieczne jest używanie jezdni do budowy nowej infrastruktury rowerowej. NIE CHODNIKA.
31	Kompletny brak spójności, zwłaszcza, że infrastruktury rowerowej w wielu gminach po prostu nie ma. Powstają co prawda trasy turystyczne, ale brakuje szlaków komunikacyjnych w miejscowościach lub między nimi. Brak dróg prowadzących z obrzeży miast do szkół, na cmentarz itd, ośrodków zdrowia. Remonty nawierzchni nie wiążą się z wytyczeniem DDR.
32	Brak siatki tras rowerowych łączących dzielnice.
33	<p>Absolutnie kluczowe jest rozwiązanie problemu braku spójnej infrastruktury rowerowej w Centrum Warszawy. Niezbędne jest wytyczenie nieprzerwanych szlaków Al. Niepodległości- Aleja Jana Pawła, Puławska-Marszałkowska-Andersa i Al Jerozolimskie- Most Poniatowskiego i likwidacja schodów na Rondzie Zesłańców Syberyjskich.</p> <p>Dużym problemem jest upowszechniająca się w Warszawie dyskryminacja rowerzystów na sygnalizacjach świetlnych, gdzie zielone dla pieszych i rowerów jest skracane względem zielonego dla samochodów na jezdni, żeby wyświetlać zielone strzałki. Znacząco pogarsza to warunki ruchu rowerów. Takie rozwiązanie stosuje się nawet w strefie Śródmiejskiej, gdzie zgodnie z miejskimi strategiami należy dożywać do uprzywilejowanie ruchu pieszych i rowerów np. Rondo Zesłańców Tybetu, Towarowa/ Kolejowa, Prymasa Tysiąclecia/ Wolska, Kasprzaka/ Bema. Takie rozwiązanie powszechnie stosowane są niestety również poza centrum na głównych szlakach rowerowych jak ulica Puławska, ulica Radzymińska, ulica Połczyńska czy Sobieskiego. Znacząco ogranicza to atrakcyjność roweru względem samochodu.</p> <p>Na obrzeżach metropolii niepokój powszechny trend budowy dróg rowerowych zamiast chodników, w miejscach gdzie ruch rowerowy powinien odbywać się na jezdni, bo nie ma miejsca na dobrą infrastrukturę rowerową lub natężenie ruchu jest niewielkie. Niestety samorządy podwarszawskie bardzo chętnie budują ciągi pieszo rowerowe przy drogach lokalnych, natomiast zupełnie nie podejmują zadań związanych z budowa dróg rowerowych przy głównych drogach, w tym drogach wojewódzkich i krajowych.</p> <p>W podwarszawskich miejscowościach występują ogromne problemy z jakością budowanej infrastruktury – najczęstsze problemy – stosowanie kostki zamiast asfaltu, nadużywanie ciągów pieszo-rowerowych, brak przejazdów rowerowych (w tym wytyczanie przejść dla pieszych zamiast przejazdów), wysokie krawężniki, częsta zmiana strony po której biegnie droga rowerowa, nadużywanie znaków zakazu ruchu rowerem, co uniemożliwia legalny dojazd do posesji po stronie gdzie nie biegnie droga rowerowa (np. Konstancin- Jeziorna na ulicy Warszawskiej).</p>
34	Podstawowy środek transportu w centrach miejscowości, szerokie, bezpieczne drogi rowerowe.
35	Spójność systemu rowerowego jest nierozdzielnie związana z jakością infrastruktury. Kreski na mapie składające się w rzeczywistości z pseudo-infrastruktury (przerywane ciągi pieszo-rowerowe, drogi dla rowerów nie spełniające norm jakości i bezpieczeństwa) są często gorsze od braku infrastruktury. Z tego powodu konieczne jest realizowanie spójnej sieci infrastruktury spełniającej wspólne standardy jakości. Takie standardy przyjmowane są na poziomie lokalnym (np. Warszawa), ale też wojewódzkim (w przypadku województwa mazowieckiego zostały przyjęte w maju br).
36	Najważniejszy element systemu rowerowego, bez niego spora część potencjalnych rowerzystów



	rezygnuje z korzystania tego środka transportu.
37	Spójność systemu jest ŻADNA. Niestety dzisiejsze rozwiązania są fragmentaryczne. Brakuje przede wszystkim dróg rowerowych w obszarze centralnym miasta. Silnie powinny być rozwijane parkingi rowerowe pozwalające na przesiadki na KM.
38	Należy wytworzyć spójną sieć dróg rowerowych w mieście i aglomeracji, w tym welostrady (drogi rowerowego ruchu przyspieszonego).
39	Niewystarczająco rozwinięta sieć dróg rowerowych, widoczne (i odczuwalne) braki spójności sieci i jej niska jakość.
40	Rower Publiczny sprawdza się w obszarze Warszawy i gminach bezpośrednio sąsiadujących ze stolicą. Sens tego produktu w miejscowościach położonych w oddaleniu od centrum metropolii jest żaden.
41	Bardzo potrzebne, konieczna rozbudowa sieci w celu połączenia istniejących odcinków.
42	Konieczność dopinania sieci ścieżek rowerowych
43	Istnieje pilna potrzeba budowy trasy rowerowej (ścieżki) na odcinku kolejowym Tłuszcz - Warszawa Wileńska: UZASADNIENIE: <ul style="list-style-type: none">• jest to bardzo zatłoczona linia kolejowa, pomimo wybudowania 2-óch dodatkowych torów Zielonka - Wołomin Słoneczna• wielu pasażerów KM na tej trasie dojeżdżających do pracy w Warszawie przesiadłoby się na rower (taniej i ekologiczniej)• częste opóźnienia pociągów są frustrujące a rowerem jest się niezależnym od opóźnień• mniej rowerzystów w pociągach --> więcej miejsca w pociągach dla pasażerów bez rowerów --> większy komfort podróży i większa przepustowość transportu osób• mało jest miejsc dla rowerów w pociągach KM, a pasażerów z rowerami coraz więcej• spowoduje to że część ludzi dojeżdżających do Warszawy samochodem przesiądzie się na rower -> zmniejszenie liczby aut wjeżdżających do stolicy -> ograniczenie emisji spalin -> poprawa jakości powietrza.
44	Sieć tras rowerowych w Warszawie powstaje bardzo nieracjonalnie pod względem ekonomicznym. Nie rozumiem tworzenia wydzielonych ścieżek rowerowych na ulicach o bardzo spokojnym ruchu (np. Jana Olbrachta, Karmelicka), gdy wciąż brak takich przy niektórych wielopasmowych arteriach w mieście. Zamiast wydawać bezsensownie pieniądze na wydzielone DDR przy ulicach, gdzie jest to kompletnie zbędne, lepiej przeznaczyć te pieniądze na DDR przy szerokich arteriach, na których część rowerzystów, poruszając się zgodnie z przepisami (jezdnią) nie czuje się pewnie oraz dużo tańsze rozwiązanie, tj. pasy rowerowe na ulicach, plasujących się "pomiędzy" dwoma wyżej opisanymi rodzajami (tak, jak powstałe kilka lat temu pasy na ul. Dereniowej, Cynamonowej itp.).
45	Pomimo, że sama Warszawa ma bardzo dużo ścieżek rowerowych, jeszcze bardzo dużo jest do zrobienia. Największy problem to warszawskie absurdy czyli ścieżki kończące się niczym. Brak spójności, brak welostrad tranzytowych. Bardzo często ścieżka kończy się wysokim krawężnikiem co stanowi niebezpieczeństwo i możliwość upadku na jezdnię z samochodami. Nieprzemysłane rozwiązania osób, które zamiast iść w teren i zobaczyć jak to wygląda projektują ścieżki "na sucho" wyłącznie na planach. Są to osoby, które rower prawdopodobnie ostatni raz widziały na komunię. Brak inwentaryzacji w terenie. Największy absurd to brak kładki/połączenia/możliwości przejazdu kilkuset metrów pomiędzy MPWIK przy kanale czerniakowskim z wałem i możliwość dalszego kontynuowania podróży w stronę południa



	<p>Warszawy (trzeba jechać bardzo niebezpieczną i uczęszczaną trasą obok samochodów). A z drugiej strony robi się olbrzymią i drogą kładkę pieszo-rowerową na Pragę. Więc skoro tam się da to czemu takiego krótkiego odcinka nie można stworzyć.</p>
46	<p>Metropolia warszawska - co to takiego? "System rowerowy" urywa się z reguły na granicy miasta Warszawy.</p>
47	<p>Więcej ścieżek za Otwockiem - proponuję zamontowanie barierek dla większego bezpieczeństwa rowerzystów/rolkarzy.</p>
48	<ul style="list-style-type: none">● Pilnie potrzebna strategia budowy sieci spójnych tras rowerowych i realizacji niezależnej od wyspowych remontów ulic.● Trasy rowerowe niezależne od ruchu samochodowego, czy chociażby wzdłuż/po ulicach o małym natężeniu ruchu; tu np. wzdłuż Skarpy Warszawskiej od Dolnej przy Warszawiance po al. Wilanowską, wzdłuż Skarpy na terenie Ursynowa.● Likwidacja zielonych strzałek na skrzyżowaniach bez infrastruktury rowerowej (np. Powązkowska/Krasińskiego)● Koniecznie jednokierunkowe szersze pasy/DDR po obu stronach ulicy -> poprawa bezpieczeństwa, obecne są już przepełnione● Poprawa egzekwowania kodeksu drogowego, nagminne piractwo samochodowe jest dziś głównym problemem bezpieczeństwa● Regionalne trasy rowerowe jako silny impuls poprawy zdrowia publicznego; dziś fragmentaryczne, nie ma np. kompletnego bezpiecznego dojazdu z Warszawy do Puszczy Kampinoskiej; na terenie Lasu Młocińskiego oznaczony przez ZDM szlak rowerowy jest przecięty placem budowy.
49	<p>Możliwość przechowywania roweru w łatwo dostępnym miejscu (wspieranie rowerowni/BEZPIECZNYCH parkingów rowerowych przy blokach, wymagania od firm/nowych budynków by zapewniały miejsca dla rowerów).</p> <p>Możliwość zostawienia roweru tam gdzie chce się coś załatwić (stojaki - te wysokie, nie wyrwikółka), parkingi rowerowe jak w Holandii</p> <p>Rowerzyści będą jeździć po chodnikach bo infrastruktura jest jaka jest a przepisy są głupie. Ważne by zachęcić rowerzystów, by jeździli wolno i ostrożnie jeśli już muszą jechać chodnikiem/prześciem dla pieszych (przez skłonienie policji do nie interweniowania gdy rowerzysta nie stwarza zagrożenia).</p> <p>Licznik czasu do końca zielonego/czerwonego światła na przejazdach ze światłami - znaczniki na ścieżce od ronda Radosława do Daszyńskiego są przydatne, ale są skalibrowane na pewną konkretną prędkość. Zamiast kolorowych buziek powinny albo wyświetlać prędkość, z jaką trzeba jechać by zdążyć albo czas do zmiany światła, to pozwoliłoby dopsować szybkość tak by nie zatrzymywać się na skrzyżowaniach</p> <p>W Holandii świetnym rozwiązaniem są urządzenia wykrywające nadjeżdżających rowerzystów/samochody i zmieniające odpowiednio światła.</p> <p>Tam gdzie to możliwe przejazdy bezkolizyjne z samochodami. Świetne są tunele pod drogą - zjeżdżając do tunelu rowerzysta nabiera prędkości, którą wykorzystuje do wyjechania z tunelu, lepsze niż wiadukt, gdzie rowerzysta najpierw musi się wtoczyć na górę, a potem się niepotrzebnie rozpędza.</p> <p>Więcej luster przy tunelach/schodach/przejazdach gdzie rowerzyści krzyżują się z pieszymi. Ścieżki rowerowe powinny pozwalać na komfortowe mijanie się trzech rowerzystów jako minimum szerokości.</p> <p>Poprawa jakości przejazdów przez tory tramwajowe.</p> <p>Wyznaczone trasy autobusowe/tramwajowe/kolejowe z możliwością przewozu rowerów na</p>



	kierunkach prowadzących do miejsc atrakcyjnych rekreacyjnie (jechać z centrum do Powsina/kampinosu to już wycieczka sama w sobie),
50	Fatalny układ dróg rowerowych, nowe inwestycje nie uwzględniają sensownego układu drogi dla rowerów (Górczewska na Bemowie po remoncie).
51	Sprawa ważna w kontekście pozyskania środków zewnętrznych. Bez nich budowa ścieżek "stanie".
52	Brak ciągłości szlaków rowerowych, dostępne o różnym standardzie.
53	Generalnie spójność na niezbyt wysokim poziomie. Większość ścieżek nie ma ciągłości, brakuje ścieżek w układzie pomiędzy dzielnicami (większość to dzielnica – centrum).
54	Spójność jest nadal fatalna. Jazda samochodem nie wymaga w większości planowania "czy tam da się wjechać", "czy ta droga jest bezpieczna", "czy ta trasa nie będzie mieć w połowie drogi schodów". Jazda rowerem w większości takiego planowania nadal wymaga, zarówno dla tras głównych towarzyszących głównym trasom samochodowym (Grochowska!), jak i tras osobnych bądź lokalnych. Powiązanie tras rowerowych z gminami ościennymi czy z węzłami przesiadkowymi także kuleje ("przecież nie będę iść 2km na pociąg" ma rozwiązanie rowerowe - ale praktycznie nikt nie zdecyduje się na zmianę dojazdu tych 2 km samochód -> rower jeśli trasa rowerowa to będzie dojazd główną ulicą wśród samochodów bez infrastruktury rowerowej).
55	Wciąż niewystarczająca sieć dróg rowerowych lub brak modernizacji istniejących.
56	Konieczność budowania spójnego systemu gdyż obecnie w wielu miejscach ścieżki się "urywają" na ulicy i dalsza trasa jest niebezpieczna (często wąskie drogi z dużym ruchem oraz brak poboczy). nie tylko międzygminnych ale i z miastem st. Warszawą co ulży w dużej mierze transportowi zbiorowemu gdyż wiele pracujących osób w stolicy przyjeżdża z gmin podwarszawskich.
57	Powinien być spójny niezależnie od tego czy dotyczy metropolii warszawskiej czy innego obszaru. Niespójny system nie działa i nie spełnia swojej funkcji.
58	Brak ciągłości dróg rowerowych.
59	Potwierdzam wszystkie wymienione zagrożenia i słabe strony. Dodatkowo warto byłoby wspomnieć o braku wiedzy u władarzy oraz projektantów/ inżynierów dot. ruchu rowerowego oraz nierzadkich sprzeciwach społeczności lokalnych jako budowa trasy rowerowej przez ich najbliższe sąsiedztwo wiązała się z jakąś "katastrofą", gdyż nierzadko osoby te są bardzo mocno przywiązane do indywidualnego transportu samochodowego. Mocno ograniczone są też możliwości budowy wysokiej jakości dróg rowerowych poza pasami drogowymi dróg publicznych przez obszary o wysokich walorach estetycznych i zdrowotnych tj. lasy, parki czy wzdłuż linii kolejowych.
60	Inwestycje w drogi rowerowe, wypracowanie wspólnych standardów dla całej aglomeracji oraz edukacja mieszkańców, mogą kształtować długofalowe pozytywne zachowania w zakresie mobilności. Przy projektowaniu infrastruktury niewątpliwie warto wziąć pod uwagę wszystkie poruszające się po ścieżkach rowerowych pojazdy mikromobilności, czyli rowery prywatne, hulajnogi elektryczne oraz wszystkie systemy rowerów współdzielonych na terenie MW. Jednak patrząc na obszar aglomeracji i fakt, że jednoślady są zazwyczaj wybierane przez mieszkańców na krótszych dystansach, można założyć, że nie ma potrzeby tworzenia jednego systemu rowerowego dla całej aglomeracji. Ważniejszą kwestią wydaje się być dostępność jednośladów w poszczególnych miejscowościach.
61	Ścieżki rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe nie powinny kończyć się na chodniku tak jak w



	Chotomowie przy ul. Partyzantów. Powinny być budowane przejazdy przez drogi łączące ścieżki rowerowe ze sobą, np. przez drogę wojewódzką 630 w Suchocinie łączącą ścieżkę rowerową wzdłuż ulicy Modlińskiej ze ścieżką w ciągu ulicy Sołeckiej w Skierdach.
62	Szanowni Państwo. Po Warszawie poruszam się najczęściej rowerem, pieszo a jak dalej to autem. Podstawowy problem to jednak wydzielone pasy dla ruchu rowerowego i brak spójności i płynności. Praktycznie niemożliwe jest płynne przejechanie np. Z Pani/Pana domu do pracy i moje dziecko nie ma żadnej drogi rowerowej jadąc z ul. Filtrowej na Wilczą a przecina rowerem ul. Niepodległości i jedzie np. Nowowiejską do Hali Koszyki. Ostatnim przykładem niewykorzystania sytuacji aby przy okazji zmian na drodze wymalować pas dla rowerów to zwężenie Raszyńskiej na odcinku od Filtrowej do Wawelskiej. To jest od wielu lat brakujący odcinek trasy rowerowej praktycznie od Bielan przez ulice Towarową wzdłuż Zwirki i Wigury aż za lotnisko. Brakuje 200m, jak to możliwe ? Najczęstszym znakiem dla drodze dla rowerów jest „Koniec drogi” bez żadnego dowiązania aby kontynuować jazdę. Czasem przecież wystarczy wymalować częściowy Pas na jezdni lub podzielić jezdnie sprawiedliwe. Jeden pas dla pieszych, jeden dla samochodów i jeden dla rowerów. Zwłaszcza w Śródmieściu i centralnych dzielnicach. Jak to możliwe, że nie można zrobić ścieżki wzdłuż ul. Chałubińskiego, Al Jerozolimskich ? Tam jest 6 pasów dla samochodów, 2 szerokie chodniki dla pieszych i żadnego pasa dla Rowerów !!! A mniej aut to czystsze powietrze, zdrowsi ludzie, nowoczesne centrum miasta.
63	Dobrze zorganizowane punkty przesiadkowe
64	Wyodrębnienie (oddzielenie) ruchu rowerowego od pieszego
65	Brak lokalnych przerw – ciągłość powiązań
66	Jedna aplikacja - nawigacja
67	Jakość infrastruktury
68	Sieć tras z gmin ościennych
69	Połączenia ścieżek rowerowych między gminami
70	Zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego
71	Zmniejszenie udziału rowerzystów w wypadkach drogowych
72	Zachowanie ciągłości w systemie ścieżek rowerowych na terenie metropolii + uzupełnienie braków
73	Rozwój (szkieletowego układu) ścieżek rowerowych przy kluczowych ciągach komunikacyjnych)
74	Wypracowanie standardów dla projektowania rozwiązań infrastrukturalnych dla całej aglomeracji
75	Bezpośredniość
76	Bezkolizyjność
77	Tworzenie infrastruktury (musi być bezpiecznie)
78	Infrastruktura tani w utrzymaniu
79	wprowadzenie e-rowerów w rowerach miejskich (w taborze)
80	Dopłaty do rowerów elektrycznych (do zakupu)/e-hulajnóg
81	Bezpieczne zostawienie roweru przy stacji, odpowiednia liczba stojaków
82	Jednolita sieć ścieżek rowerowych
83	Kompatybilność systemów plenerowych wypożyczalni rowerów



84	Bezpieczna infrastruktura rowerowa
85	Spójna strategia rozwoju ścieżek rowerowych między gminami
86	Bezpieczne, monitorowane parkingi rowerowe
87	Przygotowanie standardów budowy DDR w całej MW
88	Diagnoza obecnego stanu dróg rowerowych MW
89	Wyznaczenie kluczowych szlaków metropolitalnych
90	Uwzględnienie braków sieci ścieżek w dokumentacji projektowej nowych inwestycji
90	Zwiększenie sieci parkingów rowerowych
92	Budowa sieci ścieżek rowerowych - wypożyczalnie (system)
93	Planowanie i koordynowanie punktów styku między gminami
94	Punkty przesiadkowe
95	Wspólny system wypożyczania rowerów
<p>I.p. 5. Wzrost atrakcyjności ruchu pieszego i poprawa bezpieczeństwa</p>	
1	Ruch pieszy jest mocno lokalny i problemy z nim związane również.
2	Braki: nierówne chodniki (ryzyko potknięcia się plus kałuże przy niepogodzie), brak egzekwowania przepisowej szerokości chodnika przez parkujące samochody, za krótkie zielone dla pieszych, niedostatek zieleni (latem jest ładna pogoda, ale beton nagrzewa się tak, że trudno wytrzymać dłuższy czas), brakuje przejścia dla pieszych na wlotach skrzyżowania (np przy skrzyżowaniu Madalińskiego z Puławskiej jest przejście tylko po południowej stronie Madalińskiego).
3	Doskonałym ruchem były przejścia naziemne dookoła ronda Dmowskiego. Ruch pieszy powinien być priorytetem zaraz obok ścieżek rowerowych. Ważną kwestią jest przebudowa Ronda Zesłańców Syberyjskich. Niemożność pokonania go pomiędzy Dworcem Zachodnim a Redutą to SKANDAL, który trzeba jak najszybciej naprawić. DOŚĆ projektowania tras szybkiego ruchu w centrum i ogromnych rond i skrzyżowań ignorujących istnienie pieszych i rowerzystów.
4	Brak połączeń z Polami Mokotowskimi z Aleją Krakowską - przez to jeżdżę samochodem i nie korzystam z komunikacji miejskiej. Dla mnie czas jest bezcenny. Chciałabym dojechać w 30 min. a tak jechałabym 1 godzinę. Mimo korków dojazd zajmuje mi właśnie 30 min.
5	Zgadza się że dostępność jest słabą stroną, nic tak mnie nie zniechęca do spędzania czasu w centrum jak wszechobecne schody (zwykle jestem albo z dzieckiem, albo na rowerze). Popieram redukcję obecności samochodów w śródmieściu.
6	Chodniki, szczególnie w aglomeracji, są nadal w złym stanie. Nie mówiąc o takich "rarytasach" jak Śmietniki, których jest permanentnie za mało.
7	Tak
8	Ważne jest, aby piesi na chodnikach czuli się bezpiecznie. Ograniczanie komunikacji miejskiej czy ruchu samochodowego jest absurdalne w tym zakresie i nie ma żadnego wpływu. W Warszawie mieszkańcy nie poruszają się pieszo z Wilanowa na Żoliborz. Istotny jest natomiast jakość



	chodników, równe płyty, częstsze naprawy, likwidacji krawężników (całkowicie) jako relikty PRL i poprawa dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością. Niebezpieczne są zwłaszcza przejścia dla pieszych przecinające tory tramwajowe (duże wyrwy). Wysoka liczba wypadków z pieszymi na przejściach to efekt prawa, które przekonało niektórych, że mogą wkraczać na jezdnię bez zachowania jakiegokolwiek uwagi. Nie ma też potrzeby tworzenia chodników szerokich na 7 czy 10 metrów kosztem innych użytkowników pasa drogowego, chyba, że mówimy o zatłoczonych ciągach pieszych/deptakach.
9	W tym zakresie działalność miasta uległa ostatnio poprawie, ale wciąż są to działania na zbyt małą skalę. Wieloma chodnikami w Centrum nie da się przejść, bo są zastawione samochodami, na wielu ulicach miejskich nie ma w ogóle chodników, zwłaszcza w dzielnicach zewnętrznych (Wawer, Białołęka, Wilanów itd). Także działania miasta w zakresie likwidacji barier architektonicznych, choć godne odnotowania, wymagają znacznej intensyfikacji.
10	Niestety zwiększenie ruchu samochodowego zwiększa niebezpieczeństwo dla pieszych i dlatego powinno się budować bezpieczne kładki, szczególnie przy obwodnicach np. w Jabłonie przy rondzie z dojściem do szkoły podstawowej. W razie możliwości kładki powinny mieć funkcję wejścia lub wjazdu na górę bez montowania wind które często się psują.
11	W ruchu pieszym istotna jest infrastruktura, która nie generuje barier i nie utrudnia realizacji takiego sposobu przemieszczania się. Kładki i przejścia podziemne mimo, że separują ruch pieszy od samochodowego są jednak częstymi barierami zmniejszającymi atrakcyjność tej formy, a nawet niejednokrotnie uniemożliwiają poruszanie się.
12	Największe zagrożenie dla pieszych stanowią osoby na rowerach i hulajnogach. Powinno uspokajać się ruch rowerowy i montować progi zwalniające na ścieżkach rowerowych.
13	Jestem za.
14	Brak spójności i bezpieczeństwa już stworzonych przejść. Często są dzielone z drogami dla rowerzystów, albo umieszczone za przystankiem autobusowym, gdzie kierowca auta nie możliwości zobaczenia przechodniów.
15	Konieczność priorytetowego potraktowania tego zagadnienia - w połączeniu z zazielenieniem i odbetonowaniem przeskalowanych inwestycji drogowych.
16	Ruch pieszy jako drugi filar aktywności mobilnej należy rozwijać. Te wszystkie strefy uspokojonego tempa są bardzo istotne i mogą być sposobem na podniesienie bezpieczeństwa pieszych również na chodnikach. W poprzednim punkcie pisałem o zagrożeniu dla pieszych spowodowanych rowerzystami jadącymi chodnikiem. Tam gdzie jest uspokojony ruch, rowerzyści częściej jadą ulicą, przykład ulicy Nowogrodzkiej, gdzie samochody jeżdżą bardzo wolno. W wielu miejscach kierowcy przyspieszają do znacznych prędkości, po czym stoją długo na światłach. Po centrum według raportu Yanosik auta jeżdżą średnio 29 km/h, poza 42 km/h, co oczywiście nie mówi o prędkości maksymalnej.. Jako rowerzysta przy 50km/h jeszcze czuję się bezpiecznie, przy około 80 pojawiają się myśli o możliwym wypadku.
17	Nie uważam za kluczowe rozbudowywanie infrastruktury pieszej za wszelką cenę, pewne niewygodności są uzasadnione przez wzrost efektywności lokalnego transportu. Jednocześnie jednak niewygodności mogą stanowić o konieczności wykorzystania przejść podziemnych lub naziemnych, ale nie powinno się pozwalać na powstawanie barier architektonicznych zmuszających pieszo lub rowerzystę do odległych podróży do przejść przez kluczowe arterie bądź odległych podróży wokół zamkniętych osiedli.
18	Bardzo źle oceniam ustawienia sygnalizacji świetlnej, które dyskryminują pieszych i rowerzystów



	i zmuszają ich do dwukrotnego stania na jednym skrzyżowaniu, często na bardzo wąskich wysepkach, na których muszą się mieścić z rowerzystami.
19	Ruch pieszy jest dobry na krótkich odcinkach.
20	Zbyt duże odległości do przebycia.
21	Ruch pieszy powinien być szczególnie promowany. Niezbędna jest dostępność bezpiecznych przestrzeni dla pieszych - chodników, ciągów pieszych itd. Analogicznie jak w przypadku rowerów - możliwość dojścia na piechotę (nie po jezdni!) powinna być praktyką powszechną. Dodatkowo należy zadbać o to, żeby chodnik (tak jak jest to zapisane w prawie) był rzeczywiście częścią drogi przeznaczoną do ruchu pieszych, a nie był zastawiany przez parkujące samochody. Chodniki powinny być przystosowane dla osób o różnych potrzebach, szerokie, bezpieczne, odseparowane od jezdni, wolne od samochodów.
22	Dostrzegam inwestycji z zakresu poprawy bezpieczeństwa.
23	Należy opracować program budowy/przebudowy chodników w poszczególnych gminach. Należy przeprowadzić audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych na wzór tego, który został wykonany w Warszawie i konsekwentnie przebudowywać przejścia priorytetyzując te najbardziej niebezpieczne i budując azyle oraz doświetlenie.
24	Pieszym należy oddać chodniki - wyrzucić z nich parkowanie dla aut i rowery. Należy również bezwzględnie i szybko odholowywać auta zaparkowane przy przejściach dla pieszych.
25	Bezpieczna i komfortowa przestrzeń dla pieszych się gwałtownie kurczy. Na kolejnych chodnikach wyznaczane są DDR-y, zabierając miejsce pieszym, do tego ze względu na brak separacji, stwarzające zagrożenie dla pieszych. Bardzo częstą praktyką jest przekształcenie w DDR części chodnika oddalonej od jezdni i pozostawienie pieszym paseczka chodnika między jezdnią a DDR-em, z latarniami/drzewami/znakami pośrodku. Chodniki często są zbyt wąskie, żeby minęły się dwie osoby prowadzące dzieci za ręce. Chodnik stał się poboczem DDR-u i nikt nie reaguje na niebezpieczną jazdę rowerzystów w bezpośrednim sąsiedztwie pieszych. Coraz więcej jest ciągów pieszo-rowerowych, gdzie nikt nie egzekwuje pierwszeństwa pieszych, nie mówiąc już o nagminnej jeździe po chodniku i wymuszaniu pierwszeństwa na pieszych nawet tam. Problem z roku na rok narasta i kolejne inwestycje coraz bardziej dyskryminują pieszych.
26	Zbyt mała ilość chodników w miejscowościach pod Warszawą.
27	Im mniej samochodów, im mniej miejsc parkingowych w centrum i wszystkich dzielnicach, tym mniej powodów, aby ruszać auto. Im mniej wykonujemy podróży, tym mniej zabijemy mieszkańców. Konieczna jest pilna redukcja liczby miejsc parkingowych oraz uspokojenie ruchu. Docelowo 30-40% powierzchni Warszawy powinno być w Strefie 30.
28	W stolicy poprawa sytuacji jest widoczna, w małych miejscowościach- już mniej. Nadal wiele barier architektonicznych, brak estetycznej i funkcjonalnej małej architektury- ŁAWEK, miejsc odpoczynku, koszy na śmieci z opcją segregacji, map czy punktów informacyjnych. Dominują chodniki obstawione parkującymi samochodami, brzydkie słupki odgradzające chodniki od pasa jezdni mogłyby być zastąpione niskimi nasadzeniami krzewów.
29	Potrzebny jest zakaz poruszania się hulajnogami elektrycznymi po chodnikach, lub kontrolę i egzekwowanie przepisów przez osoby poruszające się na rowerach i hulajnogach po chodnikach.
30	Trzy podstawowe problemy: samochody na chodniku (i nie tylko), brak przejść dla pieszych dyskryminujące sygnalizacje świetlne. Za tanie parkowanie powoduje nadmiar samochodów, które parkują gdzie popadnie. Centrum Warszawy bardziej przypomina złomowisko niż centrum miasta. W zasadzie nie ma w Warszawie



	<p>placów, jest Parking Konstytucji, Parking Bankowy czy Parking Teatralny... Straż Miejska zupełnie nie egzekwuje przepisów. Parkowanie na chodniku powinno zostać w Warszawie w ogóle zlikwidowane. Ceny za parkowanie tak podwyższone, żeby popyt zrównoważył z podaż miejsc postojowych.</p> <p>Plagą jest brak wyznaczanie przejść dla pieszych na wszystkich ramionach skrzyżowań, co znacząco utrudnia i wydłuża ruch pieszy, w tym dostęp do przystanków komunikacji miejskiej. Tym bardziej naganna jest to praktyka, gdy na skrzyżowaniu są dla kierowców wydzielone lewoskręty, co dodatkowo jeszcze skraca fazy zielonego dla pieszych.</p> <p>Na zielone niestety w Warszawie pieszy czeka zwykle bardzo długo. Co więcej często zapala się one w sposób nieskoordynowany i nie da się w jednej fazie sygnalizacji przejść na wprost przez skrzyżowanie. Zupełnie niezrozumiałe jest stosowanie wszędzie przycisków (także w wariacie automatycznej detekcji). Ja spędziłem ostatnio dwa dni w centrum Paryża i przycisków ani automatycznej detekcji nie spotkałem nigdzie... Nie trzeba wydawać dziesiątek tysięcy złotych na automatyczną detekcję pieszych na skrzyżowaniu Marszałkowskiej/ Świątokrzyskiej. Każdy Warszawiak wie, że piesi są tam zawsze!!!</p> <p>Negatywnie postrzegam także upowszechniającą się dyskryminację pieszych i rowerzystów poprzez skracanie dla nich zielonego, żeby wyświetlać zielone strzałki. Wbrew zapisom miejskich strategii rozwiązanie to jest stosowane także w strefie Śródmiejskiej.</p>
31	Pierwszeństwo przed samochodami
32	Atrakcyjność ruchu pieszego i jego bezpieczeństwo jest odwrotnie proporcjonalne do priorytetu nadawanego ruchowi samochodowemu, więc są niskie. W przypadku Warszawy poprawa bezpieczeństwa została osiągnięta w pewnym stopniu kosztem atrakcyjności ruchu pieszego, poprzez forsowanie sygnalizacji świetlnej jako domyślnego rozwiązania na większości punktów kolizyjnych. Jednocześnie takie rozwiązania jak wyniesione przejścia dla pieszych, bardziej efektywne, atrakcyjne dla pieszych i skuteczne, są realizowane w śladowych ilościach.
33	-
34	Konieczna rozbudowa dróg rowerowych nie może odbywać się kosztem pieszych.
35	Należy poprawiać warunki dla ruchu pieszego, tworzyć atrakcyjne strefy ruchu pieszego, pieszo-rowerowego oraz ciągi pieszo-tramwajowe. Przy sprzyjających warunkach można nawet znaczne odległości pokonywać pieszo, ograniczając korzystanie z transportu.
36	Brak separacji ruchu pieszego od ruchu drogowego w Gminach MW, szczególnie poza obszarami zabudowy. Liczne występowanie barier architektonicznych niekorzystnie wpływających na ruch pieszy, szczególnie dla osób o ograniczonej mobilności.
37	Trudno o poważne traktowanie ruchu pieszego jako alternatywy dla komunikacji zbiorowej, indywidualnej lub rowerowej w celach innych niż rekreacja. Nie możliwe jest takie zdecentralizowanie usług publicznych, by mieszkańiec metropolii zawsze miał blisko do takie punktu.
38	Bardzo potrzebne - rozbudowa przejść dla pieszych
39	Rozwój zamkniętych dla ruchu kołowego ciągów pieszych
40	Brak zdania
41	Oczywiście poprawa powiązań pieszych, realizowana coraz śmielej w ostatnich latach, jest zauważalna i pozytywna (wiele inwestycji w Centrum), natomiast inną kwestią jest groźba przetrzeźnienia, głównie przez ogrodzenia osiedli zamkniętych, które nierzadko utrudniają komunikację pieszą "w poprzek" osiedli. Rozwiązaniem tego były zapisy uchwały krajobrazowej, uchylonej



	przez wojewodę - liczę na aktywne działania w kierunku stworzenia nowej/odwołania od decyzji wojewody, tak, by zapisy te jak najszybciej weszły w życie.
42	Czasami światła są niedostosowane dla pieszych. Aby przejść drogę z 4 pasami w jedną stronę trzeba biec a np. już w drugą stronę można przejść spokojnie i można zdążyć na zielonym świetle. W niektórych skrzyżowaniach powinno się zlikwidować zieloną strzałkę do skrętu w prawo ponieważ stwarza to zagrożenia dla pieszych i rowerzystów. W wielu miejscach jest dozwolone parkowanie na chodniku co uniemożliwia przejazd osobie na wózku inwalidzkim czy rodzicom z wózkami dziecięcymi.
43	Wszystkie nowe i remontowane ścieżki rowerowe nie mają oznaczanych przejść dla pieszych, nawet w miejscach gdzie ruch pieszy jest bardzo duży. Na przykład skrzyżowanie Płaskowicka/KEN gdzie ruch pieszy jest bardzo duży w szczególności w weekendy kiedy działa bazarek.
44	Ruch pieszych i rowerzystów powinien być dodatkowo wspomagany budową bezpiecznych ścieżek i przejść.
45	- szerokie chodniki, infrastruktura zniechęcająca kierowców do rozpędzania się (i np. taranowania przystanków); zwłaszcza zwężenie ul. Puławskiej i odblokowanie chodników.
46	Słuszna koncepcja.
47	Będę więcej korzystał z chodników i ścieżek, jeśli samorząd będzie je budować na szlakach przemieszczania się ludzi, a nie wzdłuż szlaków przemieszczania się samochodów, z możliwością dotarcia do PKP, ZTM, P&R.
48	Konieczne jest maksymalne zagęszczenie sieci powiązań pieszych - lepiej dodać 5 przepraw pieszych przez tory kolejowe niż jedną samochodową. Lepiej dodać 5 przejść dla pieszych niż dodatkowe lewoskręty i zawrotki dla samochodów. Lepiej dodać przejście dla pieszych przy istniejącym parkingu, niż parking po drugiej stronie ulicy. Lepiej otworzyć piesze przejście przez obszar zamknięty dla ruchu (np osiedle ze szlabanem i płotem, park biurowy, ogródki działkowe) niż poszerzać ulice którymi można objechać go dookoła.
49	Kładki i przejścia dla pieszych w lepszych lokalizacjach z działającymi windami.
50	Kontrola nad jakością chodników, systematyczne ich naprawianie i odśnieżanie, zapewnienie w planowaniu przestrzennym a następnie w projektach budowlanych odpowiedniej szerokości chodnika wraz z pasem izolacyjnym od ruchliwych dróg, raczej rozdzielanie gdzie się da ścieżek rowerowych od pieszych.
51	Ruch pieszy w Polsce jest najmniej uprzywilejowany pomimo faktu, że ten "środek transportu" na którymś etapie podróży wybiera 100% uczestników ruchu.
52	Przejścia dla pieszych słabo oświetlone.
53	-
54	Do słabych stron/zagrożeń dodałbym zapis dot. budowania infrastruktury rowerowej w ciągu istniejących chodników. Chodzi mi o zwężanie chodników w celu "wciśnięcia" drogi rowerowej, bez tykania najczęściej przeskalowanej jezdni lub przerabianiu chodników na tzw. "ciągi pieszo-rowerowe", które w praktyce nie spełniają żadnych standardów rowerowych państw zachodniej Europy.
55	Obecne miasta stworzone są głównie dla samochodów. Tworzenie przyjaznej dla człowieka przestrzeni urbanistycznej, jest konieczne aby oddać miasta ludziom i zwiększyć ich bezpieczeństwo jako pieszych. 50% podróży samochodowych w Europie jest krótsza niż 5 km, a



	30% krótsza niż 3 km, można je więc stosunkowo łatwo zastąpić innymi modalnościami.
56	Powinny być skrócone legalne dojścia do niektórych przystanków i stacji kolejowych poprzez budowę chodników, przejść podziemnych lub kładek. Powinien zostać wybudowany chodnik pomiędzy przystankiem kolejowym Warszawa Żerań a ul. Marywilską pomiędzy ul. Płochocińską a Kanalem Żerańskim. Powinno zostać wyznaczone przejście z peronu stacji kolejowej Warszawa Praga do ul. Batalionu Platerówek. Powinno zostać wybudowane przejście pomiędzy północno-zachodnim krańcem peronu przystanku kolejowego Warszawa Targówek a ul. Golędzinowską lub Elektronową i ul. Marywilską. Także z północno-zachodniego krańca peronu przystanku kolejowego Warszawa Żerań poprzez przejście podzielne do ul. Marywilskiej i Miętowej. Jeśli linia kolejowa z prędkością maksymalną większą od 160 km/h przebiega przez teren zabudowany z obu stron, to budowane powinny być kładki pieszo-rowerowe nad tymi liniami kolejowymi, w szczególności w miejscach, gdzie mogą skrócić pieszą drogę do przystanków autobusowych. Przydałaby się kładka nad torami w Chotomowie pomiędzy skrzyżowaniem ulicy Pięknej z ulicy Kolejową a Dąbrową Chotomowską, w Chotomowie w pobliżu skrzyżowania ulicy Kolejowej z ulicą Akacyjną, łącząca okolice skrzyżowania ulicy Pięknej i ulicy Leśnej w Chotomowie z okolicą skrzyżowania ulicy Kolejowej z ulicą Przyrodniczą w Dąbrowie Chotomowskiej, w Legionowie pomiędzy skrzyżowaniem ulicy Kolejowej z ulicą Sosnową a skrzyżowaniem ul. Gdańskim z ul. Franciszka Lubeckiego i w Warszawie łącząca ul. Orchowiecka z ulicą Polnych Kwiatów.
57	Polepszenie/ dbanie o stan techniczny chodników
58	Wyznaczenia/ uzupełnianie ciągów pieszych
59	Zapewnienie przestrzeni pod zieleń oddzielającą/izolacyjną
60	Działania edukacyjne i promocyjne (oznakowanie pieszych)
61	Strefy zamieszkania
62	Bezpieczna droga do szkoły
63	Budowa i remont chodników
64	Mała architektura (ławeczki, kosze)
65	Nowe nasadzenia i utrzymanie zieleni
66	Budowa oświetlenia
67	Według zasad projektowania uniwersalnego
68	Atrakcyjność przestrzeni publicznych
69	Bezpieczeństwo i komfort (przejścia, doświetlenia)
70	Komfort infrastruktury
71	Miejsca odpoczynku (ławki)
72	Przyjazna infrastruktura (cień, zieleń)
73	Rozbudowa ciągów pieszych
74	Doświetlenie
75	Rozdzielenie chodników od ścieżek rowerowych
76	Ścieżki rowerowe prowadzone przez tereny zieleni (nie wzdłuż dróg)
77	Budowa chodników i aktywnych przejść dla pieszych



78	Rozbudowa chodników i wydłużenie w miejsca najmniej dostępne
79	Budowa chodników i sygnalizacja świetlna wokół przedszkoli/szkół
80	Oświetlenie, bezpieczne przejścia, strefy wyłączone (bądź z ograniczonym ruchem pojazdów - tzw. zielone ulice)
l.p.	6. Digitalizacja/cyfryzacja w obszarze planowania podróży i ujednoczenia opłaty
1	Wszystkie rodzaje biletów powinny występować w formie cyfrowej, dotyczy to również biletów okresowych.
2	Nie mam zdania.
3	W aplikacji JakDojade(lub innej, oficjalnej dla Warszawy?) powinny być informacje o opóźnieniach transportu (wszystkie środki powinny mieć GPS, łącznie z eskaemkami i kaemkami).
4	Rozwijacie się i tutaj dla mnie jest super. Mogę wykupić miejsce parkingowe w aplikacji banku i kupić bilet na komunikację miejską. Szkoda, że WKD Śpi - tego brakuje do kompletu (rzadko jeżdżę z uwagi na znaczną odległość przystanku od domu).
5	Korzystam z biletów kartonikowych bo jeżdżę sporadycznie, więc się nie wypowiem.
6	To jest dobry kierunek, jednak cały czas zmiany idą za wolno. Dlaczego dalej nie ma jednej w 100% niezawodnej aplikacji na smartfony do płacenia za przejazd? Obecne są cały czas zawodne, łącznie z traceniem pieniędzy przez użytkowników.
7	Tak, wspólny bilet
8	Jeden bilet na wszystkie środki komunikacji w obszarze MW jest wskazany.
9	Od kiedy jakdojadę i podobne serwisy zawstydziły miasto w zakresie planowania podróży, widać tu niewielką poprawę. W końcu można kupić bilet za pomocą aplikacji w smartfonie, możliwości planowania podróży z wykorzystaniem urządzeń elektronicznych także uległy poprawie. Niestety to wciąż głównie działania firm zewnętrznych a nie miasta :P Miasto utrzymuje kilka stron przewoźników, zamiast jednego zintegrowanego portalu dla pasażera, którego niekoniecznie interesuje, czy porusza się Tramwajem Warszawskim, czy pociągiem Kolei Mazowieckich i chciałby mieć wszystkie informacje podane wygodnie w jednym miejscu. W temacie integracji taryfowej było oddzielne pytanie, nie będę się powtarzał.
10	Powinno się inwestować w rozwój cyfryzacji planowania tras i zakupu biletów ale zachować także tradycyjny sposób zakupu biletów oraz rozmieszczać na przystankach mapy z oznaczeniem istniejących linii komunikacji miejskiej i podmiejskiej.
11	Wspólny, ujednoczony system biletowy na całym obszarze obejmującym wszystkie środki transportu znacząco poprawiłby atrakcyjność korzystania z transportu publicznego. Nie tylko ze względu na samo ułatwienie zakupu jednego biletu ale również i dla tego, że pojedynczy bilet będzie zapewne tańszy niż dwa lub więcej biletów, które trzeba kupować obecnie.
12	To kolejny temat do poruszenia z gminami sąsiadującymi pokrywający się ze spójnością transportu metropolitalnego. Gdy będzie spójna sieć komunikacyjna można będzie wprowadzać ujednoczony system biletowy. Dodatkowo urzędnicy powinni zadbać, aby wszystkie zagadnienia transportowe, tj. wyrobienie karty miejskiej czy abonamentu mieszkańca można było załatwiać



	online i to w trybie przyspieszonym.
13	Za
14	Wspólne bilety w MW: ZTM-WKD-KM, Bilet Metropolitalny bardzo ważne. Mieszkając z Ząbkach nie mogę dojechać na jednym bilecie ztm np. pociągiem.
15	Zdecydowanie brakuje możliwości planowania podróży komunikacją lokalną, której rozkład internetowy znajduje się najczęściej na stronie gminy i nie ma możliwości użycia np. Jakdojade.pl czy Google do planowania podróży. Jest to uciążliwe, jeśli podróżujemy przez kilka gmin na peryferiach i rozkładu trzeba szukać po kolei dla każdej gminy.
16	Bardzo korzystne ze względu na wygodę dla użytkownika.
17	Digitalizacja/cyfryzacja jest kluczowa. Należy umożliwić prosty zakup biletów i dbać o sprawne informowanie użytkowników o bieżącym stanie komunikacji (opóźnienia/utrudnienia). Dzisiejsza technologia pozwala na wykorzystanie tych danych do planowania wydajnej podróży niezależnie od liczby koniecznych przesiadek.
18	Nie korzystam
19	Przyda się
20	Bez ujednoczenia opłat komunikacja jest bardzo utrudniona.
21	Możliwość planowania podróży z poziomu telefonu (aplikacji mobilnej) jest konieczne, aby mieszkańcy metropolii uświadomili sobie, w jaki sposób mogą się przemieszczać. Należałoby rozwijać różne planery podróży, które (dodatkowo) umożliwią mieszkańcom także kupno biletu (także okresowego), a nawet skorzystanie z innych usług transportowych dostępnych cyfrowo - zamówienia transportu na żądanie (taxi, MTON, inne), wypożyczenia roweru miejskiego, hulajnogi elektrycznej czy auta współdzielonego, gdy taka będzie czyjaś potrzeba.
22	Tańsze bilety możliwe do zakupu z kartą warszawiaka dostępne są tylko dla mieszkańców warszawy a nie dla całej metropolii warszawskiej. Wszyscy mieszkańcy metropolii powinni mieć dostęp do tańszych biletów i innych zniżek.
23	Należy stworzyć aplikację mobilną, która umożliwiłaby zakup biletu długoterminowego bez konieczności kodowania go na plastikowej WKM.
24	Nie mam większych uwag, na pewno należy usprawnić i digitalizować:-)
25	Należy kontynuować obecne trendy.
26	Jeden wspólny bilet!
27	Jedna apka do kupowania biletu, druga appka do planowania podróży. Na każdy rodzaj transportu. Tak być musi.
28	Nadal wiele do poprawy, ponadto brak rozpowszechnienia wiedzy o możliwości korzystania za planowania podróży czy zakupów biletów online , wiele osób bazuje tylko na tradycyjnych nośnikach- rozkładzie na przystanku i bilecie w formie papierowej.
29	Jest ok.
30	Jeden wspólny bilet aglomeracyjny dla wszystkich środków transportu, w tym dla kolei. Również bilety jednorazowe, czasowe
31	Kluczowy jest system otwartych danych o lokalizacji pojazdów i ich trasach, tak by umożliwić ich najlepsze wykorzystanie przez twórców aplikacji. Z punktu widzenia opłat, kluczowy jest jednolity system dla całej metropolii, połączony z koleją - przynajmniej regionalną.



32	Ujednoczenie opłaty pozwoli na ustandaryzowanie rodzaju biletów i poprawienie przejrzystości systemu.
33	Powinien być jeden bilet jednorazowy obejmujący także kolej i wkł. Wprowadzenie jasnych oznaczeń dla kolejowych linii S1 i S2 (bez podziału na pociągi regionalne i miejskie).
34	Należy dążyć do rozszerzenia jednolitej taryfy ZTM (wraz z ofertą wspólnego biletu na kolej) na cały system transportu publicznego w aglomeracji warszawskiej (większy zasięg oferty wspólnego biletu, włączenie linii autobusowych w takich miastach jak Żąbki czy Pruszków do taryfy ZTM).
35	Widoczne postępy w tym obszarze widać w usługach ZTM i Kolei Mazowieckich. Problemem nadal jest transport organizowany przez podmioty prywatne.
36	Bardzo potrzebne
37	Wprowadzenie jednej aplikacji umożliwiającej opłaty za wszystkie rodzaje transportu
38	brak zdania
39	Ważne aby móc kupować bilety przez różne formy bilet kartonikowy, aplikacje, w pojeździe. Ważne aby móc zaplanować podróż przez różne aplikacje czy dedykowane strony internetowe najlepiej aby w łatwy sposób jedna taka aplikacja łączyła wszystkie rodzaje transportu. Dobrze, żeby można było sprawdzać w czasie rzeczywistym gdzie znajduje się dany pojazd, którym chcemy się przemieszczać (żeby zobaczyć czy ma opóźnienie czy będzie na czas). To na pewno ułatwi i będzie mniej stresujące dla osób oczekujących na przystanku na spóźniający się autobus, tramwaj, pociąg itp.
40	Ujednoczenie opłaty za przejazd poza drugą strefę oraz wstawienie większej ilości biletomatów na stacjach ułatwiłoby podróże. Na mniejszych stacjach np. stara wieś nie ma informacji ani komunikatów - w przypadku opóźnień lub odwołanych pociągów pasażerowie są pozostawieni sami sobie.
41	Brak wspólnego JEDNEGO biletu na komunikację miejską i np. WKD.
42	Kierowcy powinni płacić opłatę za wjazd do centrum miasta - która to opłata upoważnia do darmowego jeżdżenia komunikacją miejską - w ten sposób jeżdżenie komunikacją staje się "darmowe" dla kierowców
43	Działanie bardzo wskazane.
44	Ogromne TAK. To ułatwi przesiadki, pod warunkiem skomunikowania i zintegrowania środków komunikacji publicznej.
45	<p>Wszystkie bilety powinny być uwspólnione i uproszczone maksymalnie, trudność w decyzji "co kupić", "czym mogę jechać na tym bilecie", "ile to kosztuje" to problem obniżający dostępność transportu publicznego. W szczególności osoby, które od wielu lat jeżdżą samochodem postrzegają taryfy biletowe zróżnicowane między przewoźnikami i skomplikowane zasady oraz przesiadki jako OGROMNĄ przeszkodę w korzystaniu z komunikacji publicznej.</p> <p>Mam bilet - tzn. że mogę jechać. To powinna być jedyna zasada. To nie wyklucza oczywiście możliwości optymalizacji przez zaawansowanych użytkowników transportu publicznego - np. może być tak, że jeśli ktoś dojeżdża z przesiadką z Kolei Mazowieckich na tramwaj, to kupując bilety osobno w ofertach specjalnych przewoźników będzie w stanie zaoszczędzić - jednak domyślna oferta powinna być jak najprostsza.</p> <p>Co do cyfryzacji - tak, planowanie podróży jednym kliknięciem to ogromna moc. Jednak nie należy zapominać, że system musi też pozostać kompatybilny z (1) osobami o niskich kompetencjach cyfrowych, (2) z osobami, które są w aglomeracji krótko i nie są wdrożone w systemy, w których mieszkańcy się już orientują. Ponownie -> mam bilet, tzn. że mogę jechać. A</p>



	nie zastanawiać się i kombinować pół godziny planując trasę - jeśli ktoś jest w Warszawie tylko 4 godziny, to nie ma na to czasu, i wybierze zamiast tego stanie 15 minut w korku we własnym samochodzie.
46	Bardzo pożądane. Najlepiej jedna aplikacja ułatwiająca planowanie podróży on-line.
47	W dobrym stanie. konieczność lepszego systemu informowania - docierania z informacja o możliwości i warunkach kupna biletów na każdej stacji i przystanku.
48	Na terenie metropolii powinna obowiązywać wspólna taryfa biletowa. Bilety powinny być dostępne elektronicznie. Elektroniczna informacja pasażerska w czasie rzeczywistym powinna być możliwie szeroko rozpowszechniona.
49	Strefa1 powinna być rozszerzona na gminy dalej oddalone od Warszawy.
50	Obecne Trendy w miejskiej mobilności to współdzielenie, mikromobilność, digitalizacja, integracja, multimodalność, niskoemisyjność. Dostępne narzędzia, tj. MaaS (Mobility as a Service) „usługa mobilności”, na którą składa się multimodalny planer podróży oraz możliwość korzystania z całej oferty transportu zbiorowego i współdzielonego to przyszłość nowoczesnych, zielonych miast. Jednak aby mogła ona działać poprawnie, konieczna jest współpraca sektora publicznego z prywatnym.
51	Powinna być możliwość wyszukiwania połączeń publicznej komunikacji zbiorowej w jednej gminie i pomiędzy jedną gminą a Warszawą za pomocą jednej strony internetowej i za pomocą jednej aplikacji mobilnej. Ponadto powinna być możliwość sprawdzania lokalizacji różnych pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej za pomocą aplikacji mobilnej. Przy każdym przystanku i stacji kolejowej, przy każdej stacji metra i przy popularnych przystankach obsługiwanych przez płatną publiczną komunikację zbiorową powinny znajdować się biletomaty. W aglomeracji warszawskiej w biletomatach powinna być możliwość zakupu biletów obowiązujących na linii komunikacyjnej obsługującej dany przystanek lub stację i obowiązujących w środkach zbiorowej komunikacji publicznej zarządcy transportu w Warszawie (obecnie ZTM).
52	Lepsze oznaczenia informacji w przestrzeni publicznej (zintegrowana informacja miejska).
53	Jedna aplikacja dla MW
54	Dostępność cyfrowa
55	Wspólny bilet
56	Carsharing
57	Wspólny rozkład jazdy - system informacyjny
58	Aplikacja mobilna
59	Ujednolicenie ulg dla posiadaczy kart mieszkańca w obszarze aglomeracji
60	Ujednolicenie/wprowadzenie jednej strefy dla całej aglomeracji
61	Wspólny e-bilet metropolitalny
62	Rozszerzenie zakresu działań aplikacji oraz rozbudowa o nowe elementy
63	Jeden bilet w ramach metropolii warszawskiej
64	Wspólny bilet, koordynacja rozkładu jazdy, aplikacje rowerowe, turystyczne, obszarowe, miejskie



	I.p. 7. Inkluzywność rozwiązań dla wszystkich grup społecznych
1	Wszystko, co ogranicza ruch pieszych (nierówne chodniki, zbyt szerokie przejścia dla pieszych, brak naziemnych przejść dla pieszych, zbyt krótkie zielone dla pieszych) stanowią poważną barierę lub niebezpieczeństwo dla dzieci, osób starszych i osób z ograniczeniami mobilności.
2	Zlikwidować bariery dla osób z niepełnosprawnościami. Mniej przejść podziemnych, kładek, wind. Gładkie zjazdy, rampy. Mamy XXI wiek i coraz więcej osób starszych.
3	Zdecydowanie zła komunikacja - wszystkie autobusy omijają kluczowe miejsca jak np. ul. Szkolną w Michałowicach. Gdyby jakiś autobus jechał przez tę ulicę kilka osób chętnie korzystałoby z dojazdu do Warszawy - o dojechałoby do metra i podróż byłaby równie szybka co samochodem.
4	Nie rozumiem pytania.
5	Najbardziej inkluzywny jest transport prywatnymi autami. Nawet jeśli ktoś nie może sam prowadzić, jest najczęściej wożony. Transport zbiorowy jest dopiero na drugiej pozycji. Najmniej inkluzywne są rowery i należy to zawsze mieć na uwadze.
6	Tak
7	Przede wszystkim strategię powinny odpowiadać na realne potrzeby i rozwiązywać realne problemy mieszkańców Warszawy. Ostatnie lata skutecznie doprowadziły do wyludnienia obszarów centralnych jako miejsc nienadających się do życia - głównie za sprawą utrudnień związanych z użytkowaniem samochodu jako narzędzia do codziennych obowiązków służbowych/rodzinnych. Zamiast tworzyć nowe problemy, lepiej wspólnie z gminami rozwiązać istniejące, otwarta i przyjazna polityka powinna zatrzymać trend migracji poza miasto, skutkujące codziennymi podróżami autem do centrum. Ograniczy to nie tylko ruch w mieście (korki) ale również zanieczyszczenia tym powodowane.
8	Pytanie można rozumieć na kilka sposobów: inkluzywność na poziomie konsultacji społecznych powstających rozwiązań, inkluzywność w postaci dostępności ulic i komunikacji zbiorowych dla wszystkich i służyć wszystkim... który mieliście na myśli? ;-)
9	Transport jest ważną częścią inwestycji która dużo kosztuje gminy, ale sami mieszkańcy oczekują rozwoju i dostępności do komunikacji zbiorowej w miejscu zamieszkania, szczególnie na nowych osiedlach z których codziennie młodzi mieszkańcy dojeżdżają do pracy, przedszkola, szkoły a starsi mieszkańcy do sklepów, kościoła czy lekarza.
10	Wprowadzenie spójnego i jednolitego systemu rozwiązań byłoby z korzyścią dla mieszkańców i poprawiłoby ich mobilność w ramach metropolii.
11	Należy skupić się na podstawowych i łatwych do rozwiązania problemach mieszkańców, a są to m.in. dziurawe i krzywe chodniki, krzywe nawierzchnie przejść dla pieszych przechodzących przez tory tramwajowe, gdzie utykają osoby na wózkach, z balkonikami, z torbami na kółkach lub z wózkami dziecięcymi.
12	Nie mam zdania.
13	Popieram, szczególnie w kontekście ułatwiania dostępu dla osób o ograniczonej mobilności.
14	Uważam, że należy skupić się przede wszystkim na tworzeniu wydajnej komunikacji, wobec ograniczeń budżetowych akceptując, że mniej ważne węzły przesiadkowe bądź pojazdy komunikacji mogą nie być dostosowane do wymagań części ich użytkowników.
15	Nie rozumiem.



16	Projektowanie transportu powinno odbywać się w taki sposób, aby żadna z grup społecznych nie była z niego wykluczona. Ważnym jest uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami ruchu, osób starszych, osób z bagażami/gabarytami (np. walizki, zakupy), małych dzieci, itp.
17	Nie rozumiem pytania.
18	Należy utworzyć związek metropolitalny na wzór śląsko-zagłębiowskiej oraz jednego organizatora transportu dla tego związku.
19	Warszawa jest zjedzona przez samochody, rak samochodowy pożera to miasto. Mamy nawet sześciopasmowe arterie, samochody stoją na trawnikach i chodnikach, zabierają przestrzeń pozostałym mieszkańcom. Wzorem miast dobrych do życia, należy ostro redukować ilość aut w mieście na rzecz priorytetu dla transportu zbiorowego, rowerów i pieszych. Ciąć pasy z ulicy i miejsca parkingowe, egzekwować kary za nielegalne parkowanie, wyznaczać buspasy i pasy rowerowe, oczyścić chodniki z aut. Wyleczmy Warszawę.
20	Nie rozumiem pytania.
21	Brak zdania
22	Dyskryminacja pieszych i rowerzystów brzydzi mnie w Warszawie najbardziej. Miasto faworyzuje wyłącznie kierowców i samochody, których parkowanie skośne zajmuje większość przestrzeni chodników, co jest absurdalne i nielegalne w normalnych krajach. Parkowanie na chodniku powinno być zabronione. Nie możemy tego zrobić na szczelnie centralnym, ale możemy to zrobić zmieniając organizację ruchu.
23	Obszar do poprawy.
24	Osoby niepełnosprawne ruchowo nie mają szansy przemieszczać się w sposób swobodny transportem publicznym między Wawrem a lewobrzeżną Warszawą. Dostęp do komunikacji miejskiej bardzo ograniczonej w Wawrze, a także dostępność zatłoczonych autobusów i kolejek jest żenująca dla europejskiej metropolii. Proponuję wódkarzom Warszawy wsiąść na wózek i w godzinach szczytu przejechać z Wawra na Mokotów lub Wilanów. Może wtedy zrozumieją, że zamiast zwężać ulice trzeba polepszyć komunikację miejską.
25	Oczywista oczywistość
26	Przeciwko inkluzywności działają przewymiarowane jezdnie i nadmierne stosowanie sygnalizacji świetlnej; za nią stopniowa poprawa w zakresie braku naziemnych przejść dla pieszych.
27	Potrzeba wypracowania jednakowych dla Gmin MW rozwiązań oraz jednoznacznych regulacji prawnych w kwestiach ram prawnych, możliwości i źródeł finansowania, odpowiedzialności beneficjentów oraz podziału ich ról i zadań.
28	Zupełnie nie rozumiem, co autor miał na myśli pod pojęciem: inkluzywność rozwiązań dla wszystkich grup społecznych.
29	Bardzo potrzebne
30	Połączenie środków transportu
31	Brak zdania
32	Zagadnienie skomplikowane z punktu widzenia zwykłego mieszkańca. Pytanie nieprecyzyjne i mało intuicyjne. Pytanie dotyczy zagadnienia "Inkluzywność rozwiązań dla wszystkich grup społecznych", natomiast materiał do zapoznania się dotyczy innej materii: Przystąpienie wszystkich JST MW do opracowania SUMP MW, Wymiana doświadczeń wprowadzonych przez JST itd. czyli mówimy o grupach społecznych/mieszkańcach czy JST?



33	Bardzo słabe rozwiązania dla osób niepełnosprawnych w tym słabowidzących. Więcej ułatwień i komunikatów poprawiłoby jakość ich podróży. Co więcej na dużych stacjach np Celestynów lub Otwock brakuje toalet.
34	Nie ma wyrobionej opinii na ten temat.
35	Ze szczególnym naciskiem na młodzież licealną i pracowników 25-45, którzy mogliby wówczas częściej korzystać ze zbiorkomu i rowerów.
36	Nie licząc rozwiązań "specjalnych" (jak np most pieszo-rowerowy, podejście pod skarpę warszawską gdzie i tak nie da się uniknąć stromego wejścia, skrót który jest "po schodach", ale jedyną alternatywą jest jego brak).
37	Trudno mi się odnieść.
38	konieczność zapewnienia odpowiednich warunków dla każdej grupy społecznej (w tym niepełnosprawnych) i wiekowej (w tym osób starszych) na równych zasadach. Współpraca zarówno międzygminna jak i w udziale M. st. Warszawy.
39	Rozwiązania dla wszystkich grup społecznych powinny być inkluzywne. Jakiego rodzaju odpowiedzi spodziewacie się Państwo w tej ankiecie? Przedziwne.
40	Niespójność rozwiązań komunikacyjnych.
41	Projektując plany zrównoważonej mobilności dla mieszkańców MW należy pamiętać, że głównym celem dokumentu jest zahamowanie rozwoju motoryzacji indywidualnej i odwrócenie tego trendu w kierunku transportu zbiorowego, współdzielonego i mikromobilności. Niewątpliwą zaletą multimodalnego ekosystemu miejskiej mobilności, który tworzą komunikacja miejska i usługi nowej mobilności jest to, że jest on skierowany do wszystkich grup społecznych i zapobiega wykluczeniu transportowemu. Bogatsza oferta mobilności dla mieszkańców, stanowi bowiem alternatywę dla posiadania samochodów na własność i używania ich do miejskich podróży. Jeśli chcemy realnie przekonać ludzi to muszą oni mieć realny wybór i dostęp do wszystkich form zrównoważonego transportu.
42	Powinna być możliwość wejścia na wszystkie przystanki i stacje komunikacji zbiorowej bez pokonywania schodów. Inkluzywność komunikacji zbiorowej dla różnych grup społecznych powinno być zapewnione poprzez jej zasięg terytorialny i odpowiednią liczbę połączeń komunikacyjnych. W Warszawie publiczne linie autobusowe, tramwajowe, metra i kolei miejskiej obsługujące wyłącznie teren Warszawy powinny mieć częstotliwość minimum co około 30 min. Z każdego zamieszkałego miejsca w gminach graniczących z Warszawą powinny być legalne piesze dojścia innymi drogami niż leśnymi krótsze niż 4 km do linii publicznej komunikacji zbiorowej pośrednio lub bezpośrednio w kierunku Warszawy o łącznej częstotliwości minimum co około 30 min w dni powszednie i co około godzinę w weekendy i święta. Połączenia linii autobusowej ZTM Warszawa L34 powinny być skomunikowane z pociągami Legionowo - Warszawa, które się nie zatrzymują się w Chotomowie. Powinny być skomunikowane przy stacji Legionowo z SKM i pociągami Kolei Mazowieckich RE90, które nie zatrzymują się w Chotomowie. Z każdego zamieszkałego peryferyjnego miejsca objętego Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej za większymi peryferyjnymi miastami (Nasielskiem, Tłuszczem, Mińskiem Mazowieckim i Grodziskiem Mazowieckim) powinno być takie dojście do linii publicznej komunikacji zbiorowej pośrednio lub bezpośrednio w kierunku Warszawy o łącznej częstotliwości minimum co około dwie godziny w dni powszednie i co około cztery godziny w weekendy i święta. Z innych zamieszkałych obszarów objętych Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinno być takie dojście do linii publicznej komunikacji zbiorowej pośrednio lub bezpośrednio w kierunku Warszawy z odjazdami łącznie minimum co godzinę w dni powszednie i co dwie godziny w



	<p>weekendy i święta, przy czym gminy bliżej Warszawy mogą być traktowane jak gminy graniczące z Warszawą w szczególności, gdy przebiegają przez nie linie publicznej komunikacji zbiorowej łączące Warszawę z gminami graniczącymi z Warszawą. Publiczna komunikacja zbiorowa co godzinę powinna umożliwiać przede wszystkim odjazd ze ścisłego centrum Warszawy tuż po pełnych godzinach, komunikacja co dwie godziny odjazd ze ścisłego centrum Warszawy tuż po parzystych pełnych godzinach, a komunikacja co cztery godziny odjazd ze ścisłego centrum Warszawy tuż po pełnych godzinach podzielnych przez cztery. Z każdej miejscowości powinno być piesze legalne dojście nie przez las do przystanków lub stacji nocnej publicznej komunikacji zbiorowej pośrednio lub bezpośrednio w kierunku ścisłego centrum Warszawy, w Warszawie i gminach graniczących z Warszawą do linii komunikacyjnej z odjazdami około co minimum godzinę.</p> <p>Rozkłady jazdy pociągów powinny być w miarę możliwości cykliczne. W celu poprawy cykliczności rozkładów jazdy należy w miarę możliwości w Warszawie i najbliższej okolicy rozdzielić ruch lokalny od ruchu dalekobieżnego. Należy zwiększyć przepustowość linii kolejowej numer 9 poprzez jej rozbudowę bez wyburzeń obiektów niekolejowych z minimalizacją wyburzeń obiektów kolejowych (np. rozbudowę do czterech torów linii w obrębie stacji Warszawa Praga pomiędzy linią kolejową 20 a przystankiem kolejowym Warszawa Płudy). Powinien zostać wybudowany przystanek kolejowy na linii kolejowej numer 21 w pobliżu przystanku Warszawa Targówek z przejściem na obie strony alei Solidarności i utworzony przystanek autobusowy przy tym przejściu pomiędzy linią kolejową numer 21 a aleją Solidarności. Powinna zostać wybudowana linia kolejowa do Lotniska Warszawa-Modlin. Te problemy zostały zawarte w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku. Ponadto powinny być wybudowane dodatkowe przystanki kolejowe na projektowanym wydłużeniu linii kolejowej numer 28 do Przasnysza, np. w Zegrzu, ponieważ w planach brakuje ich wielu miejscach.</p> <p>Ważna jest integracja integracja biletowa publicznej komunikacji zbiorowej. Na obszarze każdej gminy i pomiędzy obszarem każdej gminy a obszarem Warszawy powinien obowiązywać bilet długookresowy na wszystkie środki publicznej komunikacji zbiorowej. Oferta Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD powinna być rozszerzona do Nowego Dworu Mazowieckiego, Góry Kalwarii, Cisia, stacji Czachówek Południowy i przystanku kolejowego Nowa Wieś Warszawska. Jeśli autobusy prywatnej komunikacji zbiorowej spełniają określone wymagania (identyfikacja wizualna z przodu, od strony przystanków, z tyłu i wewnątrz, minimum dwa drzwi dostępne dla pasażerów, jedno drzwi dla pasażerów o szerokości minimum 1 m, przejścia między siedzeniami o szerokości minimum 400 cm w najwęższym miejscu, przyciski "STOP" przy drzwiach, kasowniki) mogłyby zostać dofinansowane w celu honorowania długookresowych biletów, które są wspólne na danym obszarze, i być traktowane jako część publicznej komunikacji zbiorowej. W pozostałych przypadkach prywatna publiczna komunikacja zbiorowa powinna być traktowana jako dodatkowe uzupełnienie.</p>
43	Likwidowanie barier transportowych
44	Dostępna infrastruktura wraz z dojazdami
45	Szerokie i rzetelne konsultacje z reprezentantami grup z trudnościami na etapie zatwierdzania etapu projektu
46	Autobusy niskopodłogowe, windy, podjazdy, zjazdy z chodników
47	Przystosowanie publicznego transportu zbiorowego do osób z niepełnosprawnością ruchową
48	Dostosowanie środków transportu publicznego do przewozu rowerów i hulajnogi.
49	Atrakcyjna cena transportu zbiorowego



50	Uwzględnienie potrzeb wszystkich grup społecznych i ujęcie ich w każdym aspekcie transportu, ekologicznego, alternatywnego i zbiorowego z naciskiem na grupy szczególnie narażone na wykluczenie
51	Poprawa infrastruktury dla osób niepełnosprawnych i osób starszych
52	Rozwój dostępności transportu publicznego, wodnego, szynowego, autobusowego, rowerowego, pieszego
	8. Ograniczenie ruchu zmotoryzowanego w centrach l.p. miast/przestrzeniach zurbanizowanych - promowanie przyjaznych miejsc
1	Ruch samochodowy w centrach powinien być ograniczany na rzecz transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego. Dojazd powinien być możliwy wszędzie, ale nie zawsze w najprostszym sposobie, np. aby dojechać z dzielnicy A do B powinien być konieczny wyjazd na obwodnicę, zamiast tworzyć połączenia międz dzielnicowe.
2	Ruch zmotoryzowany powinien być ograniczany wszędzie tam gdzie istnieje dla niego realna alternatywa w postaci transportu zbiorowego. Trzeba zapewnić że ograniczenia będą dotyczyły wszystkich w porównywalnym stopniu, zamiast wykluczać najbardziej potrzebujących całkowicie z transportu samochodowego bez wpływu na osoby zamożniejsze.
3	Tego rozwiązania zdecydowanie brakuje w Warszawie. Na ul. Emilii Plater przydałoby się ograniczyć ruch prywatnych samochodów (blokowanie ruchu autobusów przy dw. Centralnym), jest dużo ulic idealnie nadających się na woonerfy, a te rozwiązania w ogóle nie są stosowane (Narbutta, Kazimierzowska, Mokotowska).
4	Ograniczenie wjazdu do centrum, zwężanie ulic, tworzenie deptaków, woonerfów - zdecydowanie TAK.
5	Jestem za ale trzeba by wypracować inne rozwiązania niż dotychczas. Czas dojazdu nie może się zbyt różnić od tego indywidualnego oraz autobusy podmiejskie powinny dojeżdżać na takie wsie jak Michałowice-Wieś oraz Michałowice-Osiedle. Za mało buspasów czy też dostępu do metra. Wystarczyłby dobry dojazd do metra dzięki buspasom i byłoby super. Proponuję linię do Janek - Warszawa by skorzystała i my jako mieszkańcy też. Na pewno zostawiłabym samochód w domu jakby metro dojeżdżało do Raszyna i autobus jeździł co 20 min.
6	Popieram:), ale musi za tym iść więcej punktów P+R, więcej i częstsze połączenia kolejowe (także alternatywne trasy w przypadku remontów) i ułatwienie poruszania się pieszo i rowerem. Nie popieram także zbyt rygorystycznych stref czystego powietrza ograniczających możliwość wjazdu starszymi samochodami, trzeba wziąć pod uwagę że mniej zamożne osoby nie są w stanie kupić mieszkania blisko metra czy tramwaju i często poprzez wykluczenie komunikacyjne skazane są na samochód. Dopóki tego problemu się nie rozwiąże, trzeba rozsądnie wprowadzać ograniczenia.
7	Doświadczenia ostatnich lat, takie jak pandemia i wojna na Ukrainie dobitnie dowodzą, że prywatne auto = zdrowie i bezpieczeństwo! <ul style="list-style-type: none"> ● Który środek transportu jako jedyny w pandemii gwarantował 100% bezpieczeństwa? Jedynie auta prywatne. ● Czym przed piekłem wojny uciekała większość ukraińskich kobiet i dzieci? Komunikacją



	<p>miejską? Rowerami? Nie! Prywatnymi autami.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Czas pokazał, że dotychczas przeszacowywano negatywny wpływ prywatnych aut na czystość powietrza. Jak wykazało przeprowadzone podczas ścisłego lockdownu w 2020 r. badanie Stowarzyszenia Lubię Miasto, wpływ ten jest marginalny, niewspółmierny do zagrożeń, jakie powoduje nieposiadanie aut przez obywateli. • Polacy podczas pandemii zagłosowali portfelami zwiększając sprzedaż aut, szczególnie używanych. Wybraliśmy bezpieczeństwo i zdrowie. Samorządy, które egzystują jedynie dlatego, że płacimy na nie swoimi podatkami, nie mają prawa działać wbrew naszej woli. Politykę zmuszającą do pozbywania się aut przez mieszkańców trzeba natychmiast zatrzymać!
8	Nie!!!
9	<p>"Wprowadzanie elementów infrastrukturalnych (np. zawężenia pasów ruchu, progi zwalniające) i organizacyjnych (np. sygnalizacje świetlne, ITS, zmiany organizacji ruchu), mających na celu uspokajanie ruchu" - kategorycznie nie.</p> <p>Ograniczenie ruchu w centrach miast tylko dla nie-mieszkańców danych miast. Tutaj zachęty do skorzystania z komunikacji publicznej lub tzw. "Opłata wjazdowa" stosowana w wielu zachodnich miastach. Opłata nie powinna dotyczyć mieszkańców Warszawy. Do miasta wjeżdża codziennie ponad 600 tys. samochodów. Ograniczenie tej grupy rozwiązałoby prawie połowę problemów transportowych Warszawy. Poza tym, ograniczenie jest działaniem negatywnym. Miasto powinno skupiać się na promowaniu zachowań w sposób pozytywny przez zachęty.</p>
10	<p>Warszawa zbyt mocno preferuje ruch zmotoryzowany, zwłaszcza w centrum miasta (rozumianym jako wnętrze obwodnicy Śródmiejskiej). Wiele chodników i przestrzeni jest zdominowanych przez auta, a hałas, smog, wypadki samochodowe i inne negatywne skutki motoryzacji znacząco obniżają jakość życia w mieście. Należy dążyć do minimalizacji tych negatywnych skutków, w szczególności poprzez fizyczne uniemożliwienie tranzytu (także międzyczelninowego, wewnątrzmięjskiego, np. Bemowo-Praga) przez ścisłe centrum miasta, najlepiej przy zachowaniu możliwości dojazdu samochodem. Da się to zrobić odpowiednim planowaniem sieci ulicznej, rozcinaniem tras przelotowych (z zachowaniem przejazdu dla zbiorkomu) i wieloma innymi działaniami, których Warszawa nie podejmuje lub podejmuje w żałośnie małym zakresie (np. tempo 30 to w Warszawie pojedyncze ulice, a nie strefy obejmujące całe kwartały). Należy też wprowadzić Śródmiejską SPPN z opłatami wyższymi niż obecne w SPPN.</p>
11	<p>Jeśli będzie więcej parkingów przy punktach przesiadkowych to zmniejszy się ruch samochodowy w centrum. Jednak jestem za zachowaniem również i tam parkingów ponieważ często zlikwidowanie miejsc parkingowych powoduje zamykanie małych sklepów z nietypowymi usługami np. tapicerów czy szewców lub przenoszenie na peryferie miasta.</p>
12	<p>Generalnie jestem za tym, aby w centrach miast ograniczać w miarę możliwości ruch samochodowy, szczególnie ten, który może zostać puszczony większymi trasami/ulicami o mijającymi te obszary.</p>
13	<p>Powinno się postawić priorytet na rozwiązywaniu problemu korków w mieście a nie sztuczne i niemożliwe do osiągnięcia ograniczenia mobilności warszawiaków i działania, które jeszcze te korki potęgują. Miasto powinno skupić się na tym, aby realizować spójną politykę transportową z gminami ościennymi w celu podwyższenia wygody korzystania z komunikacji miejskiej, aby mieszkańcy spoza Warszawy mogli zostawić swój samochód w domu i dojechać do pracy metrem czy tramwajem.</p>
14	Za
15	Dopóki miejscowość podwarszawska nie otrzymają rozwiązań komunikacji podmiejskiej nie



	ograniczy to ruchu samochodowego. Korzystamy z aut aby dojechać do pracy w Warszawie bo autobusy kursują rzadko, w jednym kierunku tylko do metra, a chcielibyśmy dojechać do dworca wschodniego. Gdyby nie auto nie mielibyśmy jak dojechać na czas. Ograniczenie ruchu nie powstrzyma ludzi jeśli nie mają innego wyboru. Połączenia częstego, niezawodnego i w weekendy, gdzie nasze połączenia są ograniczone do minimum.
16	Popieram działania mające na celu ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w centrach miast - najlepiej poprzez wprowadzanie zawężeń, woonerfów, ścieżek rowerowych, wprowadzanie elementów małej architektury i zieleni.
17	Ograniczenie ruchu w centrach i poza jest bardzo ważne. Do Centrum można spokojnie dojechać komunikacją miejską czy rowerem, często jest to szybsze niż samochodem, którym trzeba znaleźć miejsce do parkowania. Ja spotykając się ze znajomymi wybieram miejsca w których jest cicho i można usiąść na zewnątrz. Samochody oprócz zagrożenia bezpieczeństwa, emitowania CO2 i smogu, zanieczyszczają Warszawę hałasem. Nie będę się rozpisywał nad negatywami hałasu.
18	Uważam, że takie działania powinny być prowadzone tylko jeżeli mają uzasadnienie inne niż samo ograniczenie ruchu, np. zwężenie drogi będzie pożądane jeżeli w zamian mieszkańcy zyskają np. więcej zieleni i ścieżkę rowerową, jednak jeżeli zyskają jedynie kilka wysepek i znaków zakazu to jest to działanie negatywnie wpływające na przestrzeń miejską i marnujące potencjał tej przestrzeni.
19	Uważam, że nadal zbyt wiele jest wielopasmowych arterii w centrum miasta. Kierowcy powinni być bardziej zniechęceni do wjazdu do centrum. Jednocześnie rowerzyści i piesi powinni mieć wygodne możliwości przemieszczania się, a ddr powinny być obustronne i szerokie.
20	Ruch samochodowy jest potrzebny, szczególnie zimą. Nie każdy ma tak mocne zdrowie, żeby jeździć w deszczu na rowerze, albo wsiadać i wysiadać z zimnych do ciepłych miejsc. Ruch można uspokajać stosując zieloną falę i liczniki czasu przy sygnalizacji świetlnej, a nie przeszkody na drogach. Zwężanie jezdni sprawia, że tworzą się większe korki
21	Piaseczno i Stara Iwiczna powinny być podłączone do strefy 1. ZTM; dojście do PKP Nowa Iwiczna poprawione dla pieszych; chodniki wzdłuż Słonecznej do Piaseczna.
22	Polepszenie komunikacji miejskiej pod Warszawą. Głównie miasta podwarszawskie odpowiadają za duży ruch w mieście.
23	Każda z gmin powinna tworzyć przestrzeń przyjazne mieszkańcom, które są wolne od ruchu samochodowego albo ten ruch jest ograniczony do ruchu stricte lokalnego (np. dojazd do posesji): woonerfy, miejsca parkingowe przekształcane w zieleń i miejsca rekreacji. Należy odchodzić od udostępniania każdego fragmentu miasta użytkownikom transportu samochodowego. Można ograniczać dostępność pewnych obszarów - np. opłatami za wjazd, opłatami za postój (SPP), ograniczeniami dla aut emisyjnych (SCT). Zamiast zatok parkingowych dla aut prywatnych, które stoją 95% czasu zaparkowane, można tworzyć "huby mobilności" - strefy z pojazdami współdzielonymi (rowery, hulajnogi, auta car sharingowe), które zajmą dużo mniej miejsca, a odpowiedzą na te same potrzeby mobilności (na 1 pojazd współdzielony w Polsce przypada średnio 100 zarejestrowanych użytkowników, a na 1 auto prywatne 1-2 osoby).
24	Brak buspasa z Łomianek do Warszawy
25	Należy wprowadzić strefy czystego transportu w śródmiejskich obszarach Warszawy. Należy ograniczać atrakcyjność poruszania się samochodem do śródmieścia Warszawy poprzez zwiększenie opłat za parkowanie oraz kar za nieopłacenie. Należy rozszerzyć strefę płatnego parkowania na kolejne dzielnice. Należy wprowadzić śródmiejską strefę płatnego parkowania z



	wyższymi opłatami przez cały tydzień. Nie należy budować parkingów podziemnych w Śródmieściu jeśli nie idą za tym ograniczenia miejsc na powierzchni. Należy tworzyć strefy ruchu pieszego.
26	Należy zdecydowanie ograniczać ruch samochodowy w mieście. Auta zabierają przestrzeń, zanieczyszczają powietrze, powodują hałas i założenie dla niechronionych uczestników ruchu. Potrzebne są odważne decyzje polityczne (warszawskiego ratusza) , metoda kija i marchewki. Sama marchewka nie wystarczy.
27	Aby ograniczać ruch zmotoryzowany w przestrzeni Warszawy, najpierw należy zbudować kompletną obwodnicę oraz stworzyć spójną i naprawdę dobrze działający transport publiczny - oprócz tramwajów również uprzywilejowane autobusy na buspasach z dedykowaną sygnalizacją (np. umożliwiającą bezkolizyjny lewoskręt przed samochodami prywatnymi), logiczne węzły przesiadkowe, likwidacja barier w korzystaniu z komunikacji publicznej dla osób z niepełnosprawnościami. Inaczej te ograniczenia będą antyludzkie. Ponadto należy ograniczyć również ruch inny niż zmotoryzowany - miejsce przyjazne to także miejsce, gdzie pieszy nie jest zwierzyną łowną dla pędzących rowerów, hulajnóg i innych jeździeł (patrz np. bulwary czy wał wiślany w ładny dzień).
28	Dopóki nie poprawi się infrastruktura pozwalająca na poprawę korzystania z transportu publicznego ograniczenia ruchu pojazdów nie powinny być wdrażane .
29	Ograniczenie liczby samochodów w mieście jest najważniejszym zadaniem obecnej administracji. Nie tylko zabijamy 4-krotnie więcej warszawiaków, niż ginie wiedeńczyków, zatruwamy również przestrzeń spalinami i hałasem. Tylko co trzeci wiedeńczyk ma samochód. W Warszawie auto ma każdy.
30	Bez odpowiedniego, spójnego i przyjaznego mieszkańcom systemu zbiorcom, bez punktów przesiadkowych i całego systemu P&R , nadal pierwszą opcją wyboru dla zmotoryzowanych będzie samochód. Żeby ograniczyć napływ samochodów, należy poprawić te obszary i rozpropagować transport publiczny.
31	Ograniczanie ruchu w centrum, przy braku dobrej komunikacji miejskiej z dzielnic prawobrzeżnych jest działaniem populistycznym i niehumanitarnym
32	Popieram ograniczenie ruchu, w tym opłaty za wjazd do centrum. Jednak moim zdaniem pierwszym ruchem powinno być urealnienie opłat za parkowanie. 30 zł za roczny abonament mieszkańca to ponury żart. Centrum Warszawy wygląda jak złomowisko samochodów. Ceny należy podnieść, budować parkingi podziemne i dążyć do likwidacji parkowania na powierzchni, zastępując miejsca postojowe zielenią
33	Tak
34	Ograniczenie motoryzacji indywidualnej na terenach zurbanizowanych na rzecz wydajnych i przyjaznych dla społeczeństwa i środowiska środków transportu powinno być podstawowym celem polityki transportowej. Niestety, rzadko kiedy jest ono w ogóle brane pod uwagę podczas inwestycji na rzecz transportu zbiorowego lub niezmotoryzowanego. W efekcie hałas, spaliny i bariery w postaci przewymiarowanych jezdni znacząco obniżają efektywność inwestycji w transport zbiorowy czy infrastrukturę dla pieszych/rowerzystów.
35	Bezwzględnie konieczne.
36	Fizyczne spowolnienie prędkości ruchu: nie godzę się ze stanem w którym na Sobieskiego, Czerniakowskiej czy Niepodległości Średnia prędkość ruchu przekracza 70-80 km/h!
37	W mojej ocenie konieczne są odważne decyzje o radykalnym ograniczeniu ruchu



	samochodowego w centrach miast na rzecz ruchu pieszego, rowerowego i transportem publicznym (zwłaszcza szynowym).
38	Brak: <ul style="list-style-type: none">• odważnych decyzji samorządów MW w kwestii dużego i kompleksowego ograniczania ruchu, wprowadzania SCT oraz wyłączania ulic lub całych obszarów z ruchu pojazdów;• spójnej polityki mającej na celu ograniczanie lub zakazywanie ruchu pojazdów w MW.
39	Ograniczanie ruchu zmotoryzowanego w centrach miast powinno stosować się tylko w wyjątkowych sytuacjach. Upowszechnianie takich działań, to przyznanie się do nieudolności w polityce transportowej - tj. brakuje nam metod lub narzędzi, by zachęcić mieszkańców do rezygnacji z transportu indywidualnego, więc ich do tego zmusimy zamykając dla ruchu centra miast.
40	Bardzo potrzebne
41	Rozwój stref zamkniętych dla ruchu zmotoryzowanego
42	Ograniczenie tak, ale trzeba budować węzły przesiadkowe i parkingi park&ride.
43	Budowa trasy rowerowej na odcinku kolejowym Tłuszcz - Warszawa Wileńska wpłynie pozytywnie na to zagadnienie.
44	Wg mnie docelowo obszar Centrum miasta, ograniczony obwodnicą Śródmiejską (trasa mostu Gdańskiego-Okopowa-Towarowa-Trasa "Ł") z wyłączeniem Wisłostrady (i jej zagłębieniem w tunelu na całym odcinku most "Ł"-most Gdański) powinien być wyłączony z ruchu samochodowego.
45	Zdecydowanie chodniki dla pieszych. Należy ograniczać wjazd do centrum jak również dokonać harmonizacji polityki parkingowej. Należy bezwzględnie walczyć z patologią parkowania polegającą na rozjeżdżaniu trawników i zielonych części miasta. Ustalać i wyznaczać miejsca parkingowe i w sposób umiejętny ale estetyczny blokować parkowanie w miejscach niedozwolonych i ograniczających poruszanie się pieszych np. poprzez donice z zielenią, estetyczne ale nie inwazyjne słupki itp.
46	Brakuje zagrożenia związane z wzrostem ruchu motorów z silnikiem termicznym. Ruch ten jest społecznie niekorzystny oraz nierównoważony, gdyż jest związany z wysokim poziomem hałasu oraz emisji zanieczyszczeń, pomimo, że transportuje tylko 1 osobę. W związku z powyższym proponuje się wyznaczenia strefy wolnych od motorów z silnikiem termicznym z perspektywą do całkowitego zakazu.
47	Jestem za ograniczeniem ruchu w centrach miast. Więcej punktów P&R ułatwiłoby podróżowanie.
48	Brak dobrze rozwiniętej sieci transportu publicznego w aglomeracji warszawskiej zachęca do korzystania z ruchu zmotoryzowanego.
49	Pilnie potrzebne przyspieszenie ograniczenia ruchu zmotoryzowanego, w większości opartego na paliwach kopalnych, odbywającego się kosztem naszego zdrowia i przyszłości.
50	<ul style="list-style-type: none">• Niektóre z ulic powinny być desygnowane jako "tylko do ruchu lokalnego" - brak możliwości przejazdu przez całą długość ulicy, dojazd do danego punktu możliwy tylko z jednego lub drugiego końca ulicy - ale dostępne dla rowerów i pieszych.• Ograniczenie prędkości maksymalnej i więcej ulic jednokierunkowych (z kontraruchem dla rowerów).• Więcej buspasów.• Kamery monitorujące buspasy i wlepiające mandaty cwaniakom mijającym korki



	buspasem!
51	Ograniczenie jako idea jest słusze ale musi iść w parze ze stworzeniem alternatywy dla ruchu. Brak działań synchronicznych będzie generował duże napięcia.
52	Jestem zwolennikiem ograniczania ruchu samochodów w mieście na rzecz rowerów, komunikacji miejskiej.
53	Główne ulice miasta nie powinny być ulicami tranzytowymi - obecną sytuacja "przegania" z centrum miasta pieszych, które, poza kilkoma miejscami, wyludnia się.
54	Ograniczenie jest konieczne, w szczególności w miejscach zamieszkania. Nie może być tak, że przy al. Solidarności, Puławskiej czy Czerniakowskiej mieszkają ludzie i na elewacji jest 80dB.
55	Dla mieszkańców metropolii czasami niezbędne jest pojechanie autem do centrum Warszawy np. z chorym dzieckiem do lekarza, dlatego ograniczenie ruchu jest pomyłką w takich sytuacjach i dodatkowo i tak podróż autem jest droższa niż komunikacja. Zdecydowanie lepszym pomysłem powinno być zachęcanie do podróży komunikacją zbiorową niż ograniczenia ruchu.
56	przy dobrym zapewnieniu zaplecza parkingowego oraz systemu ścieżek rowerowych zamknięcie centrum miast celem uwolnienia od nadmiernego transportu jest dobrą rzeczą.
57	Ruch zmotoryzowany powinien być uspokojony, ale w granicach rozsądku. Warszawa jest miastem bardzo dużym i nie wszędzie da się dojechać na czas powoli.
58	Transport indywidualny powinien być wypierany przez komunikację zbiorową.
59	Potwierdzam istnienie wszystkich zagrożeń i słabych stron. Dodatkowo można wspomnieć o subsydiowaniu indywidualnego transportu samochodowego poprzez utrzymywanie szerokich jezdni dróg wlotowych do m.st. Warszawy. W ten sposób zachęcane są osoby zamieszkałe w gminach podwarszawskich do bezpośredniego dojazdu z domu do punktu docelowego.
60	Ze względu na możliwości przedsiębiorców świadczących usługi tj. przewóz osób taksówką warto, żeby taka strefa była wprowadzana w procesie dialogu społecznego.
61	Wjazd samochodem do centralnych dzielnic Warszawy (Śródmieście, Praga Północ, Praga Południe, Żoliborz, Wola, Mokotów, Ochota) powinien być ograniczony. Naturalnym sposobem ograniczenia wjazdu samochodem jest strefa płatnego parkowania niestrzeżonego, która obejmować cały obszar wszystkich centralnych dzielnic Warszawy. Opłaty dla osób nie będących okolicznymi mieszkańcami powinny być wyższe niż obecnie oraz zniechęcające. Obszarowe ograniczenia samochodowego transportu indywidualnego nie powinny być wprowadzane poza centralnymi dzielnicami Warszawy.
62	Tworzenie alternatywy transportu zbiorowego
63	Prawne i ekonomiczne ograniczenia - opłata za wjazd, opłaty parkingowe, liczba miejsc parkingowych, rozwiązania infrastruktury drogowej.
64	Kameralizacja ulic
65	Wprowadzenie ograniczeń w odniesieniu do emisji spalin
66	Zieleń izolacyjna/pasy zieleni (oddzielenie od ruchu samochodowego (hałas, pyły, itd.))
67	Wprowadzenie stref czystego transportu
68	Buspasy, ciągi pieszo-jezdne (jezdne???)
69	Ścieżki rowerowe prowadzone wzdłuż terenów zielonych
70	Rozwój alternatywnego transportu zbiorowego



71	Wprowadzenie stref SPPN
72	Wprowadzenie stref wolnych od zanieczyszczenie
73	Promowanie transportu ekologicznego (stacje ładowania pojazdów elektrycznych)
74	Optymalizacja układu drogowego (podstawowej sieci drogowej)
l.p.	9. Wspólna polityka parkingowa (opłaty, ograniczenia ruchu)
1	Opłaty parkingowe mogą pozostać kwestią lokalną.
2	Idealnym rozwiązaniem byłoby objęcie całego miasta opłatami parkingowymi (wspólna przestrzeń miejsca jest ograniczona, przez co cenna!)
3	Wysokie opłaty parkingowe (obniżenie opłat pod ziemią), likwidacja parkingów, USUNIĘCIE parkowania na chodnikach, zwłaszcza w centrum. W wielu miejscach chodnik pozostawiony pieszym nie ma 1,5m - SKANDAL.
4	Nie korzystam - trudno mi się wypowiedzieć.
5	Dalsze powiększanie stref płatnego parkowania musi być z rozsądkiem, i powinno się planować publiczne miejsca postojowe przy nowych osiedlach (np na Odolanach jest dramat).
6	Opłatami nie należy obejmować podatników danego miasta. To zwyczajnie nieuczciwie. SPPN w obrębie Warszawy obejmuje i tak już za duży teren. Ciągłe trwające protesty mieszkańców Saskiej Kępy i Kamionka dowodzą, że mieszkańcy nie chcą być w ten sposób na siłę "uszcześliwiani". Dodatkowo wprowadzanie SPPN w każdej dzielnicy zmniejszyło pulę dostępnych miejsc parkingowych, choćby ze względu na konieczność wytyczenia i co za tym idzie, inne przepisy. A miejsc parkingowych w Warszawie jest nadal za mało. nie należy więc ich dodatkowo ograniczać? Co mają zrobić ze swoimi autami mieszkańcy starej zabudowy?
7	Nie
8	SPPN jest już ogromna i zabija lokalny handel, więc skutki społeczne są spore. Każdy mieszkaniec powinien mieć darmowe kilka godzin do parkowania w ramach SPPN aby odwiedzić właśnie lokalnego szewca czy fryzjera.
9	Czas zacząć to robić, a nie pozorować działania. Cel do uzyskania: Mieszkanie na ulicy Nowogrodzkiej, Hożej, Jerozolimskich czy Tamce powinno być zbliżone (hałasem, ilością zieleni przyulicznej) do mieszkania w innych częściach miasta. Obecny stan zbytniego promowania ruchu samochodowego w centrum miasta sprzyja suburbanizacji i jest szkodliwy dla miasta.
10	Opłaty powinny być w całej Warszawie takie same a ograniczenia w ruchu i ich czas dobrze oznakowane ponieważ czasami z powodu złego oznakowania są naliczane kary. Problem z takim ruchem jest dość duży np. przy zoo.
11	Opłaty powinny być zróżnicowane w zależności od lokalizacji, w której znajduje się strefa parkingowa. Przy czym parkingi systemu P+R powinny być darmowe dla tych, którzy korzystają z komunikacji publicznej, a stosunkowo drogie dla osób, które po prostu szukają miejsca parkingowego.
12	Ograniczanie miejsc parkingowych jedynie współtworzy korki i jak zawsze utrudnia życie głównie mieszkańcom Warszawy. Niestety, ale nie ma innego sposobu jak wprowadzenie opłat dla osób



	mieszkających poza Warszawą, a które przyjeżdżają samochodem do stolicy do pracy. Dodatkowo należy rozbudowywać infrastrukturę drogową obwodową dla miasta, aby ułatwić sprawny przejazd omijający centrum.
13	Nie dla płatnych problemów w momencie, kiedy w Ząbkach prawie nie ma miejsc.
14	Potrzebne działanie, ale konieczne jest pozostawienie pewnego marginesu na uwzględnienie lokalnych uwarunkowań.
15	Parking zabiera cenną przestrzeń z naszego miasta, i jego cena powinna być urealniona. W centrum powinno się podnieść cenę za godzinę, dzięki czemu zwiększyłaby się liczba wolnych miejsc, a kierowcy mniej czasu spędzali by w poszukiwaniu wolnego miejsca. W innych dzielnicach strefa powinna zostać wprowadzona, z inną ceną niż w centrum, jeśli jest to możliwe prawnie.
16	Projekt słuszny na osiedlach mierzących się ze szczególnymi problemami przestrzennymi. Zawsze ograniczeniom w parkowaniu i ruchu samochodów powinien towarzyszyć rozwój transportu publicznego gotowego przejąć dotychczasowy ruch.
17	Nie rozumiem, dlaczego miasto do tej pory nie stworzyło śródmiejskiej strefy parkowania z wyższymi opłatami.
18	Opłaty i ograniczenia ruchu promują ludzi zamożnych, odsuwając ludzi gorzej sytuowanych na margines.
19	Konieczne!
20	Każda z gmin powinna prowadzić strefę płatnego parkowania, która ma z jednej strony ograniczyć popyt na miejsca parkingowe, ale też zapewnić ich podaż (ograniczoną w stosunku do stanu na dzień dzisiejszy). Odpłatność za postój jest standardem, do którego należy przyzwyczajać mieszkańców, to jest element dbania o wspólną przestrzeń, która nie ma być parkingiem. Dodatkowo, co nawet ważniejsze, parkowanie powinno odbywać się zgodnie z przepisami prawa, co jest dziś nagminnie łamane i nie jest egzekwowane przez służby, których zadaniem jest kontrola przepisowego parkowania. Mieszkańcy powinni mieć pewne "ulgi" w opłatach/restrykcjach za postój, ale nie powinni być z nich zwolnieni, ponieważ posiadanie i używanie auta jest dużym kosztem dla społeczeństwa i środowiska i należy ten proceder ograniczać. Inaczej wskaźniki motoryzacji indywidualnej będą wciąż rosły.
21	Możliwość korzystania z parkingu park and ride tylko w przypadku kontynuacji jazdy komunikacją miejską. Brak możliwości korzystania park and ride gdy dalszą drogę kontynuujemy rowerem miejskim - veturillo, hulajnogą publiczną, albo własnym rowerem lub hulajnogą przywiezioną samochodem.
22	Należy rozszerzyć strefę płatnego parkowania na kolejne dzielnice. Należy wprowadzić śródmiejską strefę płatnego parkowania z wyższymi opłatami przez cały tydzień. Nie należy budować parkingów podziemnych w śródmieściu jeśli nie idą za tym ograniczenia miejsc na powierzchni.
23	Wyrzucić auta z chodników. Auta powinny parkować na ulicy. Ograniczyć dostępność abonamentu mieszkańca (jedno auto na lokal) i podwyższyć opłaty. Rozszerzyć SPPN na całe miasto i wprowadzić strefę śródmiejską. Podnieść opłaty za parkowanie (Warszawa ma niższe niż n. Kraków), egzekwować kary za nielegalne parkowanie.
24	Zanim po raz kolejny rozszerzycie strefy płatnego parkowania i zlikwidujecie kolejne parkingi, zapewnijcie możliwość parkowania tym, którzy tego potrzebują - wokół przychodni, szpitali, lecznic weterynaryjnych, urzędów, miejsc użyteczności publicznej itd. Należy też zmienić system



	- konieczność przewidzenia z góry, ile czasu będzie się parkowało, jest kompletnie bez sensu, zwłaszcza pod przychodnią czy urzędem.
25	Brak zdania.
26	Opłaty parkingowe muszą szybko rosnąć, a liczba miejsc parkingowych szybko spadać, aby zniechęcać do toksycznego dla miasta używania samochodu.
27	Taka polityka nie istnieje. W małych gminach wystarczy przemyślany system parkingów miejskich, w dużych, jak Piaseczno, strefy parkingowe (już istnieją).
28	Ograniczanie ruchu w centrum, przy braku dobrej komunikacji miejskiej z dzielnic prawobrzeżnych jest działaniem populistycznym i niehumanitarnym.
29	30 zł za roczny abonament mieszkańca to ponury żart. Jest absurdem, że przez centrum Warszawy łatwiej przejechać niż tu zaparkować. Centrum Warszawy wygląda jak złomowisko samochodów. Ceny należy podnieść, budować parkingi podziemne i dążyć do likwidacji parkowania na powierzchni, zastępując miejsca postojowe zielenią. Ceny za parkowanie powinny być ustalone rynkowo, tak żeby zrównoważyć popyt z podażą. Cena powinna być podwyższana aż osiągniemy stan średnio ok 10% wolnych miejsc postojowych. Im bliżej centrum tym posiadanie samochodu powinno być droższe.
30	Tak
31	Płatne parkowanie powinno obejmować teren całego miasta stołecznego, a normatywy parkingowe powinny wskazywać jedynie maksymalną, a nie minimalną liczbę miejsc parkingowych w budynkach.
32	Względnie potrzebna na terenie całej metropolii, jednak nie powinna być ona priorytetem nad innymi punktami.
33	Wprowadzenie strefy czystego transportu ograniczonego obwodnicą ekspresową. Podniesienie opłat za parkowanie godzinowe, ale także i dla mieszkańców posiadających więcej niż 1 auto.
34	W mojej ocenie należy wprowadzić bardzo wysokie opłaty za parkowanie w centralnych obszarach miast, aby ruch pojazdów indywidualnych w tych obszarach zminimalizować. Również w obszarach dalej położonych, ale o intensywnej zabudowie, należy utrzymywać wysokie (choć niższe niż w centrum) opłaty za parkowanie. Zdecydowana większość podróży w miastach powinna się odbywać transportem publicznym, pieszo i rowerem.
35	Brak: <ul style="list-style-type: none"> • wspólnej dla całego obszaru (OMW) polityki parkingowej z podziałem na miasta MW i Gminy MW; • wypracowanych standardów lokalizowania miejsc postojowych oraz uniemożliwiania nielegalnego parkowania w miastach i miejscowościach MW.
36	Należy stosować inną politykę parkingową w odniesieniu do centrum metropolii, a nie inną w przypadku gmin na obrzeżach, gdzie często zwyczajnie brakuje miejsca do zaparkowania. A skoro nie jesteśmy w stanie zapewnić miejsc parkingowych, to jak możemy myśleć o naliczaniu opłat.
37	Bardzo potrzebne
38	Podniesienie opłat za parkowanie i i efektywne kontrole ich uiszczenia
39	Brak zdania
40	Temat trudny i chyba mało możliwy do realizacji w całej metropolii ponieważ inne są potrzeby w Centrum Warszawy, inne na osiedlach mieszkaniowych stolicy a jeszcze inne w gminach peryferyjnych. Tak więc temat mniej istotny z punktu widzenia całej metropolii.



41	Wspólna polityka w tym zakresie jest zbyt daleka ingerencją w swobodę działania jednostek samorządu.
42	Tak! Argumenty oczywiste: łatwość korzystania, jasność zasad itp
43	Brak wspólnej polityki oznacza niemożność zaplanowania optymalnego ogólnoaglomeracyjnego systemu P+R i ograniczania ruchu pojazdów indywidualnych w modal split - więc musi istnieć.
44	Jak powyżej.
45	Brak. Konieczność wytworzenia takiego systemu
46	Powinna zostać wprowadzona
47	Powinna być rozszerzona strefa płatnego parkowania, z jednoczesnym zapewnieniem sprawnego dojazdu do celu podróży.
48	Do słabych stron dodałbym słabą egzekucję obowiązujących przepisów - słabe zainteresowanie tym tematem Straży Miejskich/ Gminnych i Policji.
49	Mając na uwadze potrzebę ograniczenia ruchu prywatnych samochodów, warto promować transport współdzielony poprzez opłaty preferencyjne dla mobilności współdzielonej (samochody wynajmowane na minuty) lub rozważenie zniesienia opłat parkingowych dla pojazdów tego typu.
50	Strefa płatnego parkowania niestrzeżonego powinna obejmować cały obszar wszystkich centralnych dzielnic Warszawy (Śródmieście, Pragi Północ, Pragi Południe, Żoliborza, Woli, Mokotowa i Ochota). Opłaty dla osób nie będących okolicznymi mieszkańcami powinny być wyższe niż obecnie oraz zniechęcające. Obszarowe ograniczenia samochodowego transportu indywidualnego nie powinny być wprowadzane poza centralnymi dzielnicami Warszawy, choć dopuszczalne powinno być wprowadzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na obszarze podwarszawskim po indywidualnych decyzjach władz gmin.
51	Do stworzenia
52	TAK!
53	Standaryzacja parkingów: podobne zasady funkcjonowania parkingów np. ulgi na terenie metropolii.
54	Nielokalizowanie parkingów wzdłuż ścieżek rowerowych, które wymagałyby przecięcia ich przez samochody.
55	Współpraca samorządów
56	Zintegrowana aplikacja do opłat parkingowych
57	Tworzenie hubów komunikacyjnych (w zamian za bilet miesięczny na transport publiczny)
58	Aplikacja ułatwiająca parkowanie (wolne miejsca, analiza zapewnienia parkingów)
59	Walka z patoparkowaniem
60	Analiza i wprowadzenie polityk parkingowych tam, gdzie ich brakuje.
61	Decyzje pozostawia samorządom.
62	Atrakcyjna oferta dostępności i jakości transportu publicznego



l.p.	10. Metropolitalna logistyka towarowa (dostaw hurtowych i detalicznych)
1	Obszary przemysłowe powinny istnieć w obrębie Aglomeracji Warszawskiej. Funkcja tych terenów powinna być jednoznacznie określona żeby uniknąć zabudowy mieszkalnej.
2	Warto byłoby wyznaczyć godziny dostaw (np. wcześniej rano), żeby unikać dostawczaków tarasujących chodniki w środku dnia. Chciałabym, żeby ratusz aktywnie promował wykorzystanie rowerów do tzw "last mile delivery".
3	Nie mam zdania.
4	Nie narzekam.
5	Nie wiem.
6	Nie należy w ten sposób regulować spraw, które muszą pozostać w regułach wolnorynkowych, ponieważ każda regulacja podniesie koszty, które zostaną następnie przerzucone na obywateli. Nie stać nas teraz na finansowanie takich rozwiązań.
7	Ta
8	zrost usług typu paczkomaty i gwarantowanie miejsc dla kurierów i innych rodzajów dostaw. Wystarczy zobaczyć jaka "patologia parkingowa" jest pod ZDM na Chmielnej, gdzie na awaryjnych światłach stoją pojazdy dostawcze blokując całą drogę. To jest kompromitacja.
9	Należy poruszyć ten temat, gdyż już teraz ruch pojazdów dostawczych i ciężarowych realizujących dostawy zaczyna być dużym problemem – zarówno w temacie dzikiego parkowania, jak i w temacie hałasu czy emisji spalin. Nie wystarczy tylko wymuszać, by pojazdy dostawcze były nowe i "ekologiczne", należy dążyć do redukcji ich liczby, gdyż w tej chwili logistycznie jest tu ogromne marnotrawstwo – często wielki bus jedzie do centrum miasta niemal pusty lub wiezie towary, które zmieściłyby się w plecak osoby pieszej – to straszne marnotrawstwo i należy podjąć działania, by zminimalizować jego skalę. Dużą szansą jest tu pilotażowy projekt rowerów towarowych z Krakowa, ale należy też obserwować inne działania miast na świecie w temacie transportu towarowego wewnątrz miasta.
10	Centra logistyczne są potrzebne, co widać np. w okolicy Błoni, Broniszy i Sochaczewa. Tiry z dużym załadunkiem powodują niszczenie dróg. Szczególnie latem widać niebezpieczne koleiny i dlatego warto inwestować także w kolej i centra przeładunkowe także dla budowlanki takie jak w Mszczonowie.
11	Dostawy końcowe powinny być realizowane w miarę możliwości jak najmniejszymi pojazdami, aby jak najmniej utrudniać ruch innych pojazdów oraz pieszych. Przy czym jazda samochodami ciężarowymi po chodniku w celu podjechania bezpośrednio pod wejście sklepu powinna być bezwzględnie karana mandatami. Duże centra logistyczne powinny być zlokalizowane w pobliżu dużych dróg i ich węzłów w celu zapewnienia płynnego i bezpiecznego przejazdu samochodów ciężarowych.
12	Należy usprawniać logistykę towarową, ponieważ jest to ważne dla każdego mieszkańca i dotyczy każdego. Ważne jest tworzenie tras szybkiego ruchu przez miasto i wiaduktów, punktów magazynowania lub rozładunku na preferencyjnych warunkach w zasobach miejskich oraz wprowadzenie możliwości wjazdów czasowych dla usług, które można realizować w godzinach o najmniejszym natężeniu ruchu, jak również tworzenie miejsc parkingowych, gdzie kurierzy mogą



	pozostawić samochód na czas rozładunku (szczególnie ważne przy nowych inwestycjach z rozbudowanymi usługami).
13	Za
14	Mieszkając w Ząbkach jestem świadkiem, gdzie całą logistyka jest jest właśnie zlokalizowana w naszym mieście, co powoduje jeszcze większe utrudnienie przy wjeździe do Warszawy. Już nie wspominając, że tak małe miasta z jedną wąską ulica nie są przystosowane do ruchu torów, samochodów ciężarowych, betoniarek i szambiarek.
15	Nie mam opinii.
16	Miasto powinno prowadzić politykę zmierzającą do organizacji logistyki, jednak powinna ona być wyważona i wycelowana w regiony miasta, gdzie realnie występują trudności związane z tym transportem.
17	Powinny powstać miejsca dla dostawców i tylko tam powinna być możliwość ich parkowania. Nie może być przyzwolenia na jazdę po chodnikach, ddr i zastawianie przejścia. Służby powinny reagować szybko na wezwania obywateli, zamiast usprawiedliwiać kierowców-dostawców. Należy również rozważyć wyznaczenie godzin dostawy, np. bardzo wcześnie rano, jeżeli później ruch w okolicy jest duży.
18	Jeden cięższy, bardziej załadowany pojazd transportowy to mniej pojazdów w ogólnym rozrachunku.
19	Logistyka miejska to ważny obszar, który generuje dużo ruchu (niezmierzonego!) i wyzwafi. Dostawy towarów (kurier do domu, dostawca jedzenia/zakupów, pojazdy do automatów paczkowych, itp.) stanowią niemałą część ruchu, są realizowane często pojazdami dużymi i spalinowymi, parkują nielegalnie "na chwilę" (a potrzebują mieć systemowe rozwiązanie – miejsca parkingowe dla kurierów/ dostaw). Ponadto, powinny powstać "huby logistyczne", zawierające np. automaty paczkowe, miejsca dla pojazdów kurierów, ale też osób odbierających przesyłki. Dostawa towarów i cała logistyka miejska powinna być zorganizowana w sposób minimalizujący negatywny wpływ na życie mieszkańców: bez zaboru miejsca, hałasu, generowania niepotrzebnego ruchu i spalin. Należałoby ustalić ramy dla funkcjonowania dostaw (wypracować je z branżą delivery/kurierską) po to, żeby logistyka była bardziej efektywna i mniej szkodliwa dla otoczenia. Wraz z rozwojem e-commerce temat zorganizowania logistyki miejskiej w gminach metropolii jest palący.
20	Nie widzę problemów związanych z logistyką towarową.
21	Egzekwowanie zakazu postoju. Zachęcenie dostawców do korzystania z rowerów towarowych w mieście (np. na ul. Chmielnej).
22	Nie ma żadnej logistyki, jest wolnoamerykanka. Ktoś się powinien tym na poważnie zająć.
23	Brak zdania
24	Ostatnia mila dostaw musi przesiadać się na rowery cargo.
25	Tak
26	Policja i straż miejska powinny zacząć zdecydowanie (i w ogóle) reagować na nielegalne parkowanie pojazdów dostawczych, a większość dostaw na terenie większych miast powinna zostać przeniesiona do rowerów towarowych.
27	Należy dążyć do ograniczenia uciążliwego ruchu pojazdów towarowych w strefach o intensywnej zabudowie mieszkaniowej.
28	Jest uwarunkowana możliwościami infrastruktury transportowej.



29	Potrzebne
30	Nie mam zdania.
31	Brak zdania
32	Duży problem dotyczący zajętości ulic przez pojazdy dostawcze i ciężarowe w godzinach szczytów komunikacyjnych. Bardzo często blokują ulice lub całe chodniki. Rozważenie wprowadzenie polityki dostarczania towarów tylko w wyznaczonych godzinach i parkowanie w wyznaczonych, specjalnie przygotowanych miejscach parkingowych dla samochodów dostawczych. Zmiana polityki i zachęty dla dostawców do przechodzenia na rowery cargo, mniejsze ekologiczne samochody elektryczne.
33	OK
34	Zwiększenie znaczenia kolei, uzupełnienie sieci torów oraz węzły logistyczne zmniejszające liczbę samochodów ciężarowych i dostawczych w mieście. Promocja rowerów cargo - dofinansowanie zakupu, parkingi rowerowe, miejskie rowery cargo zwł. przy centrach handlowych.
35	Ten problem jest problemem wielkomiejskim. Ograniczenia w tym zakresie powinny dotyczyć tylko Warszawy i miast "zlewających" się z nią.
36	Dziwne jest, że w godzinach szczytu komunikacyjnego, bez konsekwencji dostawca sklepu czy kurier mogą zająć jezdnię. Dostawy powinny odbywać się poza godzinami wzmożonego ruchu.
37	Należy zapewnić przestrzeń dla logistyki, jednocześnie regulując, których przestrzeni logistyka (w tym parkowanie dla logistyki) zajmować nie może i egzekwując te zakazy. Świadomość tego, że może dobrze by było przy osiedlu mieszkaniowym mieć miejsca "dla kurierów", jest bardzo niska.
38	Dostawy o określonych porach, najlepiej wieczornych lub nocnych.
39	Konieczność lepszego wytworzenia warunków do istnienia logistyki towarowej w gminach podwarszawskich, większy nacisk na budowę szerokich dróg.
40	W Polsce brakuje planowania przestrzennego dot. logistyki towarowej. Projektuje się lokale usługowe, ale nie zapewnia się przynajmniej jednego miejsca dla dostawców. A potem wszyscy są zaskoczeni, że ciężarówki wjeżdżają na chodniki i trawniki.
41	Wykorzystanie tras kolejowych do przewozu towarów.
42	W odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie na usługi z zakresu dostaw jedzenia i zakupów konieczne jest rozróżnienie planowania ruchu z uwzględnieniem dostaw detalicznych (znacznie krótszych), często wykonywanych przy pomocy jednoślądów, co wiąże się z innymi potrzebami postojowymi.
43	Logistyka towarowa powinna się odbywać w miarę możliwości obwodnicami miejscowości.
44	Do stworzenia
45	Ograniczenia czasowe
46	Planowanie przestrzenne z uwzględnieniem potrzeb
47	Cargo rowery
48	Nocne/wczesnoporanne dostawy
49	Wytyczenie stref hurtowni w MPZP
50	Wyznaczenie godzin dostaw poza godzinami szczytu



51	Zmiana MPZP w kontekście nowych dróg ponadlokalnych
52	Zmiana planów dotycząca wprowadzenia ruchu tranzytowego po terenach miast
53	Rozwój portu lotniczego Warszawa Modlin
54	Równomierny rozwój obszarów prowadzenia działalności gospodarczej w skali metropolitalnej
55	Autonomiczne systemy dystrybucji towarów
56	Terminal towarowy Modlin
I.p.	11. Optymalizacja ruchu kołowego na terenie całej Metropolii
1	Trzeba zadbać o egzekwowanie przepisów powszechnie łamanych.
2	Nadrzędnym celem, jeśli chodzi o ruch kołowy, powinno być zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i innych niechronionych uczestników ruchu. Drugim priorytetem powinna być efektywność transportu, uwzględniająca liczbę ludzi na powierzchnię zajmowaną przez pojazd. Pod tym względem komunikacja miejska, rowerowa i piesza powinny być uprzywilejowane, ponieważ umożliwiają największą przepustowość transportu przy minimalnym korkowaniu ulic.
3	Większe nakłady na straż miejską i pilnowanie porządku. Polacy nie potrafią jeździć samochodami i mają gdzieś zasady – CODZIENNIE samochód stoi w poprzek przejścia bo się wepchnął, piesi i rowerzyści na zielonym muszą go omijać. Gdy samochód ma zieloną strzałkę do skrętu, a ja mam zielone na przejściu – NOTORYCZNIE kierowca próbuje mnie rozjechać, jakby to on miał prawo być na przejściu! Więcej mandatów, patroli, kamer, wyższe kary, BŁAGAM!
4	Odpowiedź pkt. 8
5	Ruch kołowy można by odciążyć poprzez inwestowanie w kolej.
6	"Postępujący dynamicznie wzrost wskaźnika motoryzacji (liczby pojazdów), a przez to wyraźne zwiększenie się natężenia ruchu pojazdów." Co to według Państwa oznacza? Że podatnicy chcą jeździć komunikacją, czy że wybierają auta? Rolą samorządów jest ułatwianie funkcjonowania podatnikom. To samorządy są dla obywateli, nie odwrotnie! Proszę wreszcie ustawić sobie właściwą optykę i zatrzymać wszelkie działania wymierzone w zmotoryzowanych. Oczywiście budowa obwodnic jest konieczna, jednak należy robić to z głową. Przykład POW, Ursynowa i ulicy Płaskowickiej. Planiści nie przewidzieli wzrostu ruchu na ul. Płaskowickiej i obecnie mieszkańcy okolicy mają poważne problemy by wyjechać z domów. Dodatkowo korkuje się niepotrzebnie wcześniejszy odcinek, przed ul. Stryjeńskich. Należy to rozwiązać cofając niedawno wprowadzony buspas na Dolinie Służewieckiej i budując przebieg na Wilanów w ciągu ulicy Ciszewskiego, by podróżujący do Wilanowa nie wjeżdżali tak daleko w dzielnicę.
7	Nie
8	Kluczowe jest domknięcie obwodnic Warszawy, tak aby ruch tranzytowy został przeniesiony na te drogi zamiast przez centrum.
9	Nie optymalizacja, a ograniczanie. Zarówno fizycznie (uniemożliwienie ruchu tranzytowego przez ścisłe centrum, rozcinanie relacji), jak i przez optymalizację procesów logistycznych (patrz



	pytanie 10), czy wzmacnianie komunikacji zbiorowej i podnoszenie jakości Życia w centrum miasta. Warszawa potrzebuje też obwodnicy Pragi!
10	Konieczna budowa paszkowianki – odcinek 719 do Paszkowa. Ograniczenie ruchu tranzytowego oraz ograniczenie prędkości przez centrum miejscowości jak Komorów, Pęcice Małe, Reguły.
11	Obwodnice są bardzo potrzebne, ale warto też rozbudowywać połączenia kolejowe przy obwodnicach miast i pociągami towarowymi przesyłać tiry z załadunkiem.
12	Poprawa infrastruktury drogowej jest istotnym elementem rozwoju całego systemu komunikacyjnego i należy ją rozwijać. W szczególności będzie tu istotna rozbudowa sieci dróg lokalnych umożliwiającą zwiększenie sieci autobusowej oraz usprawnienia dojazdu do węzłów przesiadkowych.
13	Jak wyżej. Budowa obwodnic, tras szybkiego ruchu i wiaduktów. Zadbanie o dobry stan techniczny dróg.
14	Za
15	Nie mam zdania.
16	Metropolia powinna prowadzić politykę w tym zakresie, dbając o organizację transportu drogowego i tworząc alternatywę w formie wydajnej komunikacji miejskiej w celu ograniczenia transportu kołowego w kluczowych centrach Życia miejskiego.
17	Powinno się inwestować w obwodnice i płynny ruch na nich. Nie powinno się próbować upłynnić ruchu w centrum, w tym na takich ulicach jak Marynarska i Postępu – przebudowę tego skrzyżowania uważam za zbędną, a poszerzenie Wołoskiej do takich rozmiarów za nadmierne.
18	Warto sprzyjać budowie nowych dróg.
19	Motoryzacja indywidualna (samochodowa) jest rozwinięta w dużo za dużej skali – współczynniki w metropolii sięgają 800-1000 aut osobowych na 1000 mieszkańców, to jest bardzo dużo i powoduje, że jakość Życia w miastach jest obniżona przez natężenie ruchu kołowego. Należałoby także ograniczyć ruch kołowy tranzytowy (ciężarówki), wyprowadzając go poza miejscowości zamieszkiwane przez ludzi, wprowadzać ograniczenia prędkości (np. strefy tempo 30), progi zwalniające, esowanie dróg, wynoszenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych itp.
20	Brak buspasa i bezpiecznej drogi rowerowej z Łomianek, które by zachęcały do wyboru innego środka transportu.
21	Wyrażenie "optymalizacja ruchu kołowego" jest niezrozumiałą. Nie podano kryterium optymalizacji. Powinna być oczywiście minimalizacja. W tym celu należy rozbudowywać transport zbiorowy, w szczególności szynowy oraz zwiększyć opłaty za parkowanie celem zniechęcenia do podróżowania do centrum.
22	Wprowadzenie opłaty wjazdowej do miasta (congestion charge), oraz Strefy Czystego Transportu.
23	Tranzyt poza miastami, wydolne drogi szybkiego ruchu, faktyczne egzekwowanie przepisów (a nie tylko polowanie na mandaty w wygodnych miejscach), odciążenie ruchu kołowego przez sensowny ruch kolejowy.
24	Rozbudowa dróg lokalnych wraz z chodnikami i ścieżkami rowerowymi w miejscowościach w których powstają nowe osiedla pod Warszawą powinno być priorytetem.
25	Optymalizacja ruchu samochodów powinna polegać przede wszystkim na jego ograniczeniu. Drastycznym ograniczeniu. Musimy skupić się na przepustowości mieszkańców, a nie przepustowości samochodów osobowym. Przepustowość poprawimy tworząc nowe drogi



	rowerowe i linie tramwajowe w miejscu przeskalowanych, wielopasmowych jezdni.
26	Bardzo duża liczba dróg zdegradowanych, bez infrastruktury dla pieszych i rowerów, tendencja do wyszukiwania i niszczenia dróg lokalnych przez poszukujących objazdów dróg zakorkowanych, zbyt mała ilość obwodnic.
27	Ograniczanie ruchu w centrum, przy braku dobrej komunikacji miejskiej z dzielnic prawobrzeżnych jest działaniem populistycznym i niehumanitarnym. Wpierw usprawnia się komunikację zbiorową nie dyskryminując dzielnic okalających dzielnice centralne, a potem dopiero można ograniczać ruch.
28	Drogi w centrum powinny mieć charakter dojazdowy a nie tranzytowy. Niezrozumiałe jest masowe likwidowanie lewoskrętów na głównych drogach w centrum.
29	Tak
30	Optymalizacja ruchu samochodowego w mieście polega na jego ograniczeniu. Każde inne rozwiązanie jest nieoptymalne.
31	Konieczne jest dokończenie budowy dróg szybkiego ruchu wyprowadzających ruch z centralnych części miast, pozwalających na rozwój stref pieszych oraz skutkujących wzrostem bezpieczeństwa.
32	Zagadnienie dotyczy zarówno stanu infrastruktury drogowej, jak też organizacji transportu publicznego. Im bliżej centrum metropolii, tym ruch kołowy powinien być zastępowany komunikacją zbiorową.
33	Bardzo potrzebne
34	Zamykanie stref
35	Brak zdania
36	Należy bezwarunkowo wyprowadzać ruch tranzytowy z miast. Niestety jest to rozwiązanie związane z bardzo kosztowną rozbudową obwodnic i ringów, które budowane są nie latami a prawie dekadami. W związku z czym problem do rozwiązania w dłuższej perspektywie przynajmniej 10 lat.
37	OK
38	Brak dobrze rozwiniętej sieci transportu publicznego w aglomeracji warszawskiej zachęca do korzystania z ruchu zmotoryzowanego. Najpierw poprawcie ciągi komunikacji zbiorowej aby można było przejechać jak najkrótszym czasie z pkt A do pkt. B. (np. Nadarzyn – Młociny/ Palisadowa).
39	Uzupełnienie ekranów dźwiękochłonnych (np. rejon ul. Krasińskiego na Wisłostradzie). Wykorzystanie obwodnic przez transport zbiorowy, np. buspas na S8, linie autobusowe na POW. Dużą słabością transportu publicznego Warszawy jest jego gwiazdzisty charakter, brakuje linii obwodowych.
40	Więcej tras rowerowych długodystansowych (dla wytrwałych/posiadaczy rowerów elektrycznych) pozwalających bezpiecznie dojechać do podwarszawskich miejscowości bez jeżdżenia ulicą, po kostce, kluczenia po skomplikowanych przejazdach, przejściach, wiaduktach. Oznakowanie szkieletowej sieci rowerowej drogowskazami – dodanie znaku roweru do już istniejących drogowskazów lub specjalne rowerowe wskaźniki, pokazujące sugerowane trasy dojazdów do kluczowych punktów miasta/tras rowerowych. Promocja obwarzankowej struktury ruchu samochodów (zamiast kierować samochody na przełaj przez centrum, lepiej kierować je na zewnątrz do obwodnic, dookoła i z powrotem do środka.



41	To jest bardzo ważne zadanie.
42	Integracji powinny ulec również lokalne ulice, aby nie zmuszać kierowców do poruszania się jedynie głównymi ulicami (przykład zapomnianej Kineskopowej, która mogłaby służyć części kierowców i zmniejszyć ruch w al krakowskiej i Puławskiej.
43	Należy jasno określić, które drogi są rzeczywiście przelotowe - i tam skupić się na poprawie przepustowości. Nie zaniedbywać trasy NS. Tam gdzie ruch przelotowy o dużej przepustowości jest niezbędny w centrum (Wisłostrada, Trasa Łazienkowska) ograniczyć prędkość, ograniczyć liczbę węzłów bezkolizyjnych, chować w tunelach.
44	Jak powyżej
45	Stawianie na transport zbiorowy jednocześnie budując szerokie ulice z wyznaczonymi buspasami również w gminach podwarszawskich z dojazdem i w połączeniu z buspasami warszawskimi.
46	Zoptymalizować!
47	Niska jakość nawierzchni dróg.
48	Jeżeli budowanie dróg ekspresowych/autostrad w ruchu obwodowym nie będzie wiązało się z ograniczaniem przekrojów istniejących jezdni wlotowych, prowadzących przez obszary mocno zurbanizowane, to większość użytkowników dalej będzie korzystać z dotychczasowych dróg, zamiast z tras obwodowych, gdyż do tego byli przyzwyczajeni przez lata oraz czas podróży będzie krótszy.
49	W celu optymalizacji ruchu kołowego konieczne są dalsze inwestycje w rozszerzanie sieci dróg rowerowych i wyznaczania pasów dla mikromobilności. Elementem, który mógłby również zachęcać do rezygnacji z prywatnego samochodu byłaby możliwość korzystania z buspasów przez samochody na minuty.
50	Warszawa powinna być otoczona pełną obwodnicą złożoną z dróg ekspresowych. Drogi krajowe i wojewódzkie nie powinny być łamane na skrzyżowaniach bez ruchu okrężnego. Jeśli są, to powinny być wybudowane obwodnice np. Jabłonny w ciągu drogi wojewódzkiej 630. Drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe powinny być połączone z drogami tej samej kategorii za pomocą rond, skrzyżowań z sygnalizacją świetlną lub węzłów bezkolizyjnych. Powinny być budowane drogi, które mogą mieć duże znaczenia dla rozwoju publicznej komunikacji autobusowej, np. powinien zostać wybudowany most przez Wisłę łączący Jabłonnę z Gminą Łomianki i powinny zostać uruchomione linie autobusowe łączące obydwie gminy (np. strefowa Legionowo - Łomianki - Metro Młociny; dowozowa Chotomów - Łomianki: Warszawska, Zachodnia; dowozowa Wólka Górska - Łomianki: Warszawska, Zachodnia).
51	Nie dotyczy transportu zbiorowego autobusami.
52	Jak najwięcej autobusów (tańsze niż kolej – buspasy w metropolii)
53	Priorytet dla transportu publicznego
54	Organizacja korytarzy dla ruchu ciężkiego (strefy bez takiego ruchu)
55	Z troską o środowisko
56	Synchronizacja sygnalizacji świetlnej
57	Nadanie priorytetów PTZ (publiczny transport zbiorowy)
58	Buspas na dojazdach do warszawy
59	Współpraca pomiędzy samorządami w sprawie infrastruktury drogowej



60	Współpraca zarządców transportu publicznego (PKP, ZTM, itm)
61	Zwiększenie liczby linii przyspieszonych typu E
62	Budowa dużej obwodnicy Warszawy
63	Wskazania kierunków rozwoju tras ponad lokalnych
64	Uwzględnienie w pracach planistycznych projektów dróg o znaczeniu regionalnym
65	Ograniczenie ruchu samochodowego w pobliżu szkół i przedszkoli
66	Walka z patoparkowaniem
67	Planowanie i budowa przepraw mostowych
68	Aglomeracyjne buspasy (dobudowane)
l.p.	12. Wizja Metropolii + partnerski model i narzędzia współpracy
1	Potrzebne są wspólne standardy i ujednoczenie infrastruktury.
2	Brakuje mi jasnej komunikacji ze strony ratusza na ten temat, ale chciałabym, żeby MW działało w porozumieniu z ościennymi gminami.
3	Nie mam zdania.
4	Uważam, że planowanie autobusów podmiejskich jest krzywdzące dla małych miejscowości podwarszawskich. Do najbliższego autobusu mam 1 godzinę spaceru, dlatego korzystam z samochodu.
5	Nie wiem.
6	"Niekorzystne trendy demograficzne" m.in. są spowodowane sytuacją w kraju i mieście. Samorząd powinien sobie wziąć to do serca i w wielu aspektach przestać działać wbrew podatnikom.
7	Tak
8	Wizja nie może być tworzona przez grupy interesu. Należy wyjść do ludzi i nawiązać dialog z różnymi grupami - zarówno sektor publiczny jak i prywatny powinien być reprezentowany, przede wszystkim z uwzględnieniem mieszkańców tego obszaru.
9	Działania dotyczące współpracy i wspólnego tworzenia/ wypracowywania rozwiązań są oczywiście potrzebne, ale pytania w wielu przypadkach są zadawane źle, albo bierze się pod uwagę odpowiedzi osób, które w ogóle nie żyją na danym obszarze (np. kierowców spod Grójca dojeżdżających do pracy w mieście). Kluczowym celem miasta powinno być podnoszenie jakości życia w mieście (np. zmniejszanie hałasu i zanieczyszczenia powietrza), mieszkańcom miasta, tym, którzy płacą tu podatki i żyją. Nie chodzi tylko o dzielenie "my-wy", ale o to, żeby zatrzymać postępujący proces suburbanizacji, który już ma, a będzie miał coraz większe katastrofalne skutki dla miasta Warszawy. Aby ludzie nie uciekali za rogatki (skąd dojechać mogą tylko samochodem), mieszkanie i życie w mieście musi stać się bardziej atrakcyjne niż życie i mieszkanie poza miastem!
10	Gminy w ramach powiatu powinny przygotowywać wspólne plany takich inwestycji.
11	Nie wizje a realizacja podstawowych potrzeb transportowych wszystkich mieszkańców Warszawy



	we współpracy z gminami ościennymi, którzy powinni dołączyć do poprawy warunków komunikacyjnych dla swoich mieszkańców. Zadbanie o MPZP i zrównoważone a nie nadmierne zabudowywanie terenów, aby wraz ze wzrostem liczby mieszkańców Warszawy rozbudowywać sieć transportową.
12	Za
13	Musi iść w parze ze zmianami legislacyjnymi na poziomie krajowym, ale jest to potrzebne działanie.
14	Bardzo słuszna wizja, transport zbiorowy i mobilność mieszkańców powinny być jednym z najważniejszych zagadnień w polityce metropolii. Należy rozwijać możliwości efektywnej podróży transportem miejskim ,rozwijać sieć szybkich tramwajów, rozwijać sieci transportowe zgodnie z planami (np. tramwaj na Dworzec Zachodni).
15	Powinien powstać jakiś plan, który doprowadzi do tego, że będzie można dojeżdżać komunikacją publiczną do miasta, a w innych miejscach budowa nowych osiedli powinna być ograniczona.
16	Potrzeba większego udziału w podejmowanych decyzjach gmin pozawarszawskich, jako reprezentujących interesy osób które swoją pracę wykonują w, i na rzecz, Warszawy.
17	Dobra inicjatywa pod warunkiem rozsądnego wykonania.
18	Metropolia jest przede wszystkim dobrym miejscem do Życia – codziennych sprawunków, dostępu do podstawowych usług publicznych (edukacja/zdrowie), swobodnego i wygodnego przemieszczania się - ale niewymuszonego, ponieważ większość spraw dostępnych jest lokalnie. Ruch samochodowy jest mocno ograniczony i drogi, w to miejsce mieszkańcy przemieszczają się rowerami i innymi mniejszymi pojazdami, korzystają przede wszystkim z transportu zbiorowego, a okazjonalnie z aut prywatnych. W metropolii funkcjonuje platforma/usługa MaaS (Mobility as a Service), która jest i planerem podróży i biletem na komunikację miejską i kluczem do okazjonalnego wypożyczania pojazdów współdzielonych. Jest ciszej, bezpieczniej, przestrzeń publiczna nie jest już zdominowana przez auta. Miasto współpracuje też z usługodawcami (np. branżą nowej/współdzielonej mobilności, firmami kurierskimi/delivery), żeby dostarczać usługi w sposób zrównoważony.
19	Zgadzam się. Przykładowo w Łomiankach brak jest roweru miejskiego, którym można by dojechać do Warszawy.
20	Współpraca – tak, rozlewanie się miasta – nie.Należy współpracować zwłaszcza w zakresie transportu zbiorowego, by mieszkańcy gmina podwarszawskich i obrzeży miasta nie być skazani na auto.
21	Nie ma żadnego partnerskiego modelu, a być powinien.
22	Brak opinii
23	<i>Low-car city policies</i> są najważniejsze do podniesienia jakości życia w mieście, zdrowia publicznego i bezpieczeństwa mieszkańców. To zwycięstwo nad kultem i dominacją auta na ulicy i w świadomości warszawiaków uczyni nas europejską metropolią z prawdziwego zdarzenia. Obecnie przypominamy bardziej Ułan-Bator, Moskwę i Bukareszt, niż Wiedeń czy Zurych.
24	Brak zdania
25	Kluczowe jest wspólne dążenie do celu w postaci systemu transportowego minimalizującego ruch samochodowy.
26	Metropolia powinna być oparta na modelu partnerskim, niemniej głównym "ciałem" o



	decydującym głose, w przypadku rozbieżnościach w ocenie poszczególnych elementów powinna być Warszawa.
27	<ul style="list-style-type: none"> ● Ogromne dysproporcje w zakresie: infrastruktury (drogowej, rowerowej, pieszej, parkingowej); komunikacji publicznej i międzygminnych połączeń komunikacyjnych; rozwoju społeczno-gospodarczego na terenie MW. Bardzo widoczna i znaczna różnica pomiędzy gminami z zachodniej części OMW, a gminami ze wschodu OMW. ● Nieuporządkowane kwestie związane z gospodarką przestrzenną i przywróceniem ładu przestrzennego w MW. ● Konieczność kompleksowej rewitalizacji i regeneracji (odnowy) istniejącej zabudowy w miastach MW. ● Brak dobrych praktyk i rozwiązań dla dobrej współpracy administracji samorządowej z podmiotami prywatnymi w zakresie kształtowania mobilności. ● Brak rozdziału obszarów decyzji wspólnych (metropolitalnych) i lokalnych (samorządy MW). ● Nieokreślony docelowy model współpracy pomiędzy samorządami MW. ● Nieokreślona podmiotowość relacji pomiędzy interesariuszami w MW.
28	Wskazane byłoby zarządzanie całą siatką transportu zbiorowego na terenie metropolii przez jeden podmiot, np. Zarząd Transportu Miejskiego, na zasadach określonych w porozumieniach międzygminnych. Taki model zarządzania pozwoliłby na lepsze planowanie transportu publicznego w metropolii.
29	Nie mam zdania.
30	Maksymalny nacisk na rozwój transportu zbiorowego i rowerowego
31	Brak zdania
32	Na ten moment chyba brak dokumentów strategicznych dla całej metropolii ale takich, które były by obligatoryjne dla wszystkich JST. Z uwagi na dość duże rozproszenie i wiele podmiotów, które są niezbędne do realizacji takich polityk temat dość trudny. Ważna kwestia edukacyjna wódcarzy mniejszych miast w celu uświadamiania roli spójnej polityki i strategii czy to transportowej czy przestrzenno - mieszkaniowej. Tworzone dokumenty/strategie itp. nie mogą być jedynie dokumentami kurzącymi się na półkach a być podstawą do wprowadzania realnych zmian.
33	Popieram.
34	Rozwój P&R na obrzeżach miasta, atrakcyjne ceny biletu metropolitalnego również dla biletów jednorazowych a nie tylko czasowych. Również poprawa rozkładów jazdy na częstsze kursy, również komunikacji na obrzeżach miasta.
35	Współpraca w kategorii transportu , ciągłości przestrzeni przyjaznej dla pieszego i rowerzysty poprzez wytworzenie odpowiednich kontaktów międzygminnych oraz kontroli nad wykonywanymi działaniami, system cyklicznych spotkań celem omawiania zmian bolączek i dzielenia się rozwiązaniami.
36	Model współpracy powinien być partnerski. W MW wygląda na to, że Warszawa występuje z pozycji siły.
37	Nie mam zdania.
38	Współczesne miasta zbudowane są dla samochodów, aby to zmienić i przywrócić je ludziom konieczna jest współpraca w duchu partnerstwa publiczno-prywatnego, uzupełnianie się kompetencji administracji publicznej i biznesu.
39	Powinien powstawać warszawski związek metropolitalny odpowiadający za komunikację



	<p>publiczną, do którego powinna należeć Warszawa, gminy graniczące z Warszawą, gminy, przez które przebiegają linie publicznej komunikacji zbiorowej łączące Warszawę z przyległymi gminami (Gmina Wieliszew, Legionowo, Gmina Radzymin, Pruszków, Otwock) i gminy, przez które przebiegają jednocześnie linie kolei regionalnej i linie autobusowe ZTM Warszawa (Gmina Halinów, Gmina Prażmów, Gmina Góra Kalwaria, Nowy Dwór Mazowiecki). Do warszawskiego związku metropolitalnego mogłaby należeć Gmina Czosnów, co ułatwiłoby utworzenie linii autobusowej łączącej Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin ze stacją metra "Młociny", a także inne przyległe gminy. Powstanie związków metropolitalnych może zostać umożliwione poprzez ponowne uchwalenie uchylonej ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych po konsultacjach z władzami Warszawy i wydanie rozporządzenia do tej ustawy. Ustawę o związkach metropolitalnych można by było wcześniej zmodyfikować. Można by było umożliwić fakultatywne celowe dofinansowanie związku przez samorządy w celu uruchomienia i obsługi dodatkowych linii komunikacyjnych, co mogło by być konieczne w warszawskim związku metropolitalnym.</p>
40	Póki co nie istnieje.
41	Metropolitalne planowanie przestrzenne
42	Priorytetyzacja projektów partnerskich pomiędzy konkretnymi JTS
43	Tworzenie tematycznych grup eksperckich i roboczych
44	Koordinacja planów
45	Wspólne zarządzanie "projektem"
46	Uznawanie racji wszystkich JST (Warszawa nie traktuje wszystkich "per noga").
47	Równość JST
48	Systematyczne kontakty przedstawicieli JST
49	Metropolia jako jeden system transportu łączy w różny sposób centrum i obrzeża zapewniający możliwość dojazdu i przejazdu po jej terenie w sposób ułatwiający dojazd do punktów przesiadkowych (środki indywidualne).
50	Dialog: ZTM, policja, kolej, inne
51	Partnerski model przy planowaniu inwestycji komunikacyjnych
52	Wspólne międzygminne jednostki opiniujące planowanie przestrzenne i integrujące transport publiczny
	<p>13. Długofalowe dialog i edukacja mieszkańców oraz l.p. urzędników nakierowane na realną zmianę zachowań transportowych</p>
1	Jednym z większych problemów jest traktowanie przez urzędników rowerów jako narzędzia rekreacji, zamiast transportu.
2	Widze postępy w tej dziedzinie (komunikacja na autobusach, na plakatach), ale warto byłoby mocniej wychodzić do szkół i angażować biznes (pokazywać właścicielom usług korzyści ze zwiększonego ruchu pieszego, angażować duże firmy w promowanie dojazdów zbiorowym i rowerem).
3	Polacy są "przyssani" do samochodów – myślę że to efekt psychologicznej traumy PRLu i



	"zdziałzenie" – posiadanie samochodu to pokazanie "że mnie stać", a jazda ZTM – bieda, wstyd. Nie zmieniają szybko swojego zdania. Ale warto próbować i rozmawiać. Choć lepiej siły i środki finansowe skupić na EGZEKWOWANIU swojej polityki, nie przekonywaniu niedowiarków do niej.
4	Mam wrażenie, że z mieszkańcami nikt nie rozmawia.
5	Dialog jest utrudniony dopóki sytuacja ekonomiczna wielu osób się nie poprawi (rynek mieszkaniowy przede wszystkim).
6	Szanowni Państwo, jeśli podatnicy są wystarczająco "dorośli" by wybierać samorzady, to nie samorządów rolą jest teraz ich edukować. Obowiązkiem samorządów jest wsłuchiwać się w potrzeby utrzymujących ich podatników i wychodzić im naprzeciw. To pozornie rzecz oczywista, ale jak widać, usiłuje się o tym zapominać. Przypominam więc, samorzady są po to by ułatwiać nam życie, nie utrudniać, "pouczać", etc. bo za to im płacimy.
7	Tak
8	Przykład idzie z góry. Dopóki urzędnicy nie zrezygnują z samochodów, nie zlikwidują służbowych parkingów, dopóty oczekiwania zmian od mieszkańców jest zupełnie nie na miejscu. Ostatni przypadek projektu zgłoszonego do Budżetu Obywatelskiego potwierdza, że miasto nie jest gotowe na zmiany, z powodu wykonywanych obowiązków. Mieszkańcy Warszawy mają więcej obowiązków - zarówno zawodowych jak i rodzinnych. Transport i mobilność nie wynika z samej chęci do codziennego przemieszczania się tylko jest podyktowana realną potrzebą. Dopóki miasto i MW nie będzie pokryta MPZP i nie będzie racjonalnego planowania w zakresie miejsc pracy i mieszkań, nie sposób oczekiwać, że mieszkańcy zamienią 20 minutową podróż do pracy w 65 minutową podróż z dwoma przesiadkami.
9	Konieczne jest kontynuowanie działań na tym polu, ale też poprawa jakości tych działań - kampanie muszą być przemyślane. Najważniejszy jest cel kampanii, do niego dobiera się przekaz, nośniki i wszystkie aspekty. Tymczasem obecnie miasto robi kampanię do kierowców, umieszczając ulotki w autobusach, co NIE MA SENSU, bo ulotka ta nie trafia do grupy docelowej i nie spełni celu akcji. Wydaje się, że know-how miasta na tym zakresie jest słabe, wskazana jest więc współpraca z NGO-sami lub podmiotami komercyjnymi z doświadczeniem na rynku reklamy celem podnoszenia kwalifikacji urzędników w tym zakresie. Nie należy też bać się innowacji!
10	Większa kontrola prędkości - policja, fotoradary. Ograniczenie prędkości w terenie zabudowanym do 30 km/h.
11	Edukacja zaczyna się w przedszkolu i warto organizować wycieczki dla przedszkolaków i szkół z bezpieczeństwa i zachowania a także kampanie społeczne w telewizji i mediach społecznościowych.
12	Urzędnicy nie chcą zrezygnować z korzystania z samochodów, więc niesprawiedliwe jest zmuszanie do tego mieszkańców Warszawy. Nie należy zmieniać zachowań transportowych, bo każdy sam potrafi zdecydować o najwygodniejszym dla siebie sposobie poruszania się, natomiast trzeba rozbudowywać sieć transportową, tak aby było wiele możliwości wyboru rodzaju środka transportu w komfortowych warunkach, to znaczy nieprzeładowane tabory komunikacji miejskiej, niezakorkowane ulice, nie dziurawe i bezpieczne chodniki i przejścia dla pieszych.
13	Za
14	Wręcz podstawowe i konieczne ale z równoległym wprowadzeniem proponowanych zmian na zasadzie "eksperymentu" (np. zawężenie ulicy) aby móc się przekonać jak proponowane rozwiązanie może zadziałać w rzeczywistości (oczywiście tam gdzie takie prototypowanie jest



	wykonane). Nie można czekać w nieskończoność aż ludzie zmienią zdanie, bo czasami muszą się przekonać "na własnej skórze". Może warto pomyśleć o metropolitalnych standardach prototypowania nowych rozwiązań transportowych.
15	Doświadczenia pokazują, że ludzie zmieniają nawyki, jeśli im się w tym pomoże. Można edukować mieszkańców o zaletach dojeżdżania do pracy rowerem, ale tego nie zrobią, gdyż nie będą czuli się bezpiecznie jadąc ulicami wśród kierowców przekraczających prędkość, a nie chcą łamać prawa jadąc chodnikiem. Warto zaznaczyć, że uderza to przede wszystkim w kobiety, które rzadziej posiadają auta i mniej jeżdżą rowerami po mieście, ze względu na bezpieczeństwo. 40% rowerzystów w Warszawie to kobiety, w całej Holandii 54% wycieczek rowerowych dokonują kobiety.
16	Należy dbać o dialog z mieszkańcami. Uważam, że platformy temu służące powinny być rozwijane, wszyscy mieszkańcy powinni być zachęceni do rejestracji w miejskim systemie dialogu, a następnie informowani o planowanych zmianach w rejonach, które oznaczono jako interesujące dla nich bądź zmianach na poziomie strategicznym. Konsultacje społeczne powinny odbywać się w formie przedstawienia wariantów rozwiązań w formie schematów i rysunków, aby jak najłatwiej było zrozumieć wpływ potencjalnych zmian na życie mieszkańca.
17	Składałam projekty w Budżecie Obywatelskim. Podejście urzędników często zniechęca obywateli do pracy społecznej na rzecz miasta. Arbitralne odrzucanie projektów, albo pompowanie ich kosztów powoduje, że ludzie się zniechęcają do wkładania w to wysiłku.
18	Dialog polega na słuchaniu wszystkich grup zainteresowanych sprawą komunikacją. Ważne jest niepomijanie głosów żadnej ze stron, a niestety głosy zmotoryzowanych mieszkańców nie są brane pod uwagę w dyskusji np. nad rozszerzeniem strefy płatnego parkowania, albo zwężaniem jezdni.
19	Chętnie korzystałbym z komunikacji miejskiej, ale zwyczajnie się nie da. Ograniczone godziny kursowania pociągów i autobusów nie zachęcają do tego. Z tego powodu musimy mieć 2 samochody.
20	Miasta i metropolia powinny prowadzić wiele kampanii społecznych, które tłumaczyłyby dlaczego ograniczany jest ruch samochodowy, dlaczego regulacje parkingowe są ważne, ile kosztuje ich faktycznie posiadanie/używanie samochodów, jakie korzyści mają z innych zachowań transportowych, jakie mają inne opcje transportowe (promocja transportu zbiorowego + współdzielonego), jaki to ma wpływ na ich okolicę/klimat/środowisko.
21	Mieszkańcy są dobrze nakierowani, tylko infrastruktura nie pozwala na wybór innego transportu niż samochód.
22	Władze miasta są świadome konieczności zmiany zachowań transportowych. Powinny to umożliwić i edukować w tym zakresie mieszkańców.
23	Urzędnicy są nakierowani na zadowalanie najgłośniejszych krzyżących małych grup interesu, np. aktywistów rowerowych (których jest mniejszość nawet wśród rowerzystów), zamiast na tworzenie naprawdę zrównoważonej sieci transportu. Priorytetem powinna być ochrona najsłabszych użytkowników dróg (pieszych) i rozwój transportu zbiorowego (gdyż jest najbardziej uniwersalny). Uspokajanie ruchu nie może się odbywać kosztem płynności ruchu i możliwości dotarcia do centrum miasta w godzinach szczytu. Rozwój infrastruktury rowerowej jest ważny, ale nie kosztem bezpieczeństwa pieszych, i nie jest to priorytet (komunikacja rowerowa nie jest uniwersalna). Edukacja również jest wtórna – najpierw dajcie ludziom wygodną komunikację publiczną i bezpieczne chodniki, a potem edukujcie.
24	Mieszkańcy oczekują poprawy infrastruktury drogowej (bezpieczne chodniki i ścieżki rowerowe)



	oraz łatwiejszy i tańszy dostęp do transportu publicznego.
25	Popieram, ale zmiany muszą być wprowadzane nawet bez konsultacji. Nie mamy na nie czasu. Zbyt wiele osób umiera uderzonych przez samochód i z powodu toksycznego powietrza, abyśmy łaskawie pytali każdego mieszkańca, co sądzi o eliminacji 20% miejsc parkingowych na ulicy. ZMIANA MUSI SPAŚĆ Z NIEBA. Taką pracę mają funkcjonariusze publiczni. Dlatego też nazywa się to public service. Musimy wykonywać działania niewygodne i stresujące, kontrowersyjne dla dobra społecznego. ODWAGI!
26	Brak zdania
27	Wpierw trzeba edukować osoby zarządzające siatką transportu, aby była optymalna dla wszystkich dzielnic Warszawy, potem edukacja społeczeństwa.
28	Dopóki urzędnicy uważają, że rozbudowa dróg i zachęcanie do dojazdu samochodem może iść w parze z budową zrównoważonej mobilności, trudno mówić o postępie. Edukacja mieszkańców jest konsekwencją świadomości urzędników, którzy realizują określony cel i wizję.
29	W mojej ocenie należy dążyć do wzrostu świadomości mieszkańców na temat racjonalnych zachowań komunikacyjnych. Należy prowadzić w tym zakresie skuteczną edukację. Konsultacje społeczne projektów inwestycyjnych należy prowadzić przede wszystkim pod kątem informacyjnym i edukacyjnym oraz nie ulegać presji mieszkańców w przypadku np. lokalnych protestów wobec budowy nowej trasy tramwajowej czy rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Rozwiązania słuszne z punktu widzenia miasta i aglomeracji jako całości powinny być bezwzględnie realizowane.
30	Niski poziom partycypacji społecznej w zakresie rozwoju mobilności w MW. Niska świadomość zrównoważonej mobilności miejskiej wśród mieszkańców MW. Przywiązanie do samochodu w kontekście braku dobrej alternatywy w postaci transportu publicznego w Gminach MW, szczególnie w sołectwach/ miejscowościach nieobsługiwanych transportem publicznym organizowanym przez ZTM oraz transportem kolejowym.
31	Zmiana zachowań transportowych jest procesem długotrwałym. Bez przygotowania odpowiednich narzędzi, tj. infrastruktury, oferty przewozowej, atrakcyjnych ofert biletowych, trudno liczyć na sukces w tym zakresie.
32	Bardzo potrzebne
33	Warsztaty edukacyjne w szkołach podstawowych, spotkania informacyjne z mieszkańcami
34	Brak zdania
35	Edukacja w tym zakresie powinna się odbywać już na najwcześniejszych etapach edukacji (przedszkole, "zerówki", szkoła podstawowa).
36	Edukacja, edukacja i jeszcze raz edukacja. Praca u podstaw, zaczynając od szkół podstawowych po licea i uczelnie wyższe. Tylko w taki sposób można promować i kształtować przyszłe postawy. Musi dojść do efektu skali w tej materii, presji społecznej na podmioty czy osoby czy jednostki, które nie będą chciały dbać w wspólne dobro czy też zmiany postępowania bardziej proekologicznego a tym samym zmieniającego zachowania transportowe. Jednocześnie sama edukacja jeżeli nie pójdzie w parze z ambitnymi projektami transportowymi będzie niewystarczająca. Także i jedno i drugie jest bardzo ważne.
37	Trolejbusy są lepsze niż autobusy elektryczne – zwłaszcza jeśli mają baterie pozwalające przejechać fragment bez zasilania z trakcji Ograniczenie dzielenia mieszkańców na grupy rowerzyści/ kierowcy/ piesi. Idealne miasto to takie w którym mieszkańcy poruszają się tym środkiem transportu który im tego dnia pasuje, a



	nie zawsze tym samym.
38	Popieram.
39	Mieszkańcy powinni dostrzec korzyści wynikające z korzystania z wydajnej i zintegrowanej komunikacji publicznej i rowerów. Takie korzyści należy zdefiniować, choć mieszkańcy, w momencie zaistnienia, sami je dostrzegają.
40	Edukacja nie będzie potrzebna, kiedy ceny biletów będą atrakcyjne, czas dojazdu będzie krótszy niż autem i rozkład jazdy również będzie odpowiadał potrzebom. Te czynniki same zdecydują, że ludzie przesiada się na komunikację zbiorową.
41	Jasne i przejrzyste informowanie o etapach budów i możliwościach parkingowych w danych punktach przesiadkowych
42	Jeżeli dialog z mieszkańcami ma wyglądać, jak ta ankieta, to chyba plan się nie powiedzie. Przeciętny mieszkaniec nie ma szans odpowiedzieć logicznie na te pytania. Analiza SWOT zawiera błędy i sugeruje odpowiedzi.
43	Z braku alternatywy dojazdu komunikacją zbiorową, często używa się samochodu prywatnego.
44	Największym problemem jest brak specjalistycznej wiedzy u urzędników, projektantów, inżynierów z zakresu planowania przestrzennego. W praktyce nadal dominuje prymat wspierania indywidualnego transportu samochodowego i starania "nie szkodzić mu".
45	Edukacja jest kluczowym elementem przy wprowadzaniu wszelkich zmian w funkcjonowaniu miast, aby ludzie poczuli sens oraz potrzebę wybrania bardziej zrównoważonych środków transportu. Powinna ona zawierać elementy takie jak: <ul style="list-style-type: none"> • wdrożenie działań edukacyjnych dla poszczególnych grup społecznych, wiekowych oraz w podziale na wszystkich uczestników ruchu drogowego, celem kształtowania właściwych postaw mobilnościowych, • -promocja systemów współdzielonych jako alternatywy dla samochodu osobowego w poruszaniu się po MW, • promowanie przemieszczania się po MW nie tylko transportem publicznym, lecz także rowerem i hulajnogą własną oraz rowerem i wypożyczaną hulajnogą.
46	Uważam, że długofalowy dialog i edukacja mieszkańców oraz urzędników nakierowane na realną zmianę zachowań transportowych nie są konieczne. Zachowania transportowe powinny się zmieniać pod wpływem poprawy komunikacji publicznej i infrastruktury transportowej. Dopuszczalne powinny być informacje o zmianach w publicznej komunikacji zbiorowej w mediach.
47	Stworzenie specjalnych komórek dbających o mobilność miejską (transportową)
48	Wychowanie transportowe w szkole
49	Odpowiedzialność za przestrzeń publiczną
50	Miasteczka ruchu drogowego
51	Wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego
52	Mieszkańcy, dokonujący świadomych i odpowiedzialnych wyborów
53	TO JEST CEL STRATEGICZNY
54	Uniwersytety Trzeciego Wieku
55	System akcji miejskich (przykład idzie z góry, urzędnicy na rowery, liderzy zmian "osoby na świeczniku")



56	Zmiana zachowań dzieci (np. akcja bezpieczny dojazd do szkół)
57	System szkoleń z przepisów
58	Promocja kart rowerowych
59	“Miękkie akcje” promocyjne, informacja
60	Konsultacje społeczne lokalnych projektów
61	Angażowanie mieszkańców
62	Oznaczać autobusy dostosowane do przewozu rowerów i hulajnogi
63	Konsultacje zmian w systemie i transporcie
64	Konsultacje rozwoju systemu
65	Trwały dialog z wieloma podmiotami
66	Konsultacje społeczne, kampanie, edukacja wczesnoszkolna
67	Pikniki, dni bez samochodów, promowanie informacji o stanie powietrza