

Załącznik nr 2
do uchwały nr
Rady m.st. Warszawy
z dnia



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Drogownictwa i Komunikacji

ul. Solec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 525 17 04, fax (022) 525 17 69
www.um.warszawa.pl

R A P O R T
dot. opracowania projektu
„Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu
Transportowego Warszawy do 2015 roku
i na lata kolejne,
w tym Zrównoważonego Planu Rozwoju Transportu
Publicznego Warszawy”

PROJEKT

Warszawa, kwiecień 2009

N O T A T K A
dot. opracowania projektu
„Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy
do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważonego Plan Rozwoju Transportu
Publicznego Warszawy”

- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy*, opracowana przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji we współpracy z ekspertami zewnętrznymi, jest dokumentem zawierającym długoterminowe zadania i działania inwestycyjne związane z systemem transportowym aglomeracji warszawskiej. Adresatami dokumentu są mieszkańcy Warszawy, podmioty gospodarcze działające na terenie miasta, władze miasta i jednostki miejskie oraz planiści i projektanci. Zakładanym celem wdrożenia Strategii jest spełnienie oczekiwań mieszkańców Warszawy związanych z dążeniem do rozwoju stolicy, wzrostu poziomu życia mieszkańców oraz zachowania walorów środowiska naturalnego i historycznego. Dokument „Strategii ...” przygotowano w celu przedstawienia Radzie Miasta, aby zgodnie z praktyką wielu miast Unii Europejskiej, polityka i strategia transportowa była dokumentem wysokiej rangi, zbudowanym na trwałych podstawach i wytyczającym kierunki działań w okresie wieloletnim.
- Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska z dnia 29 kwietnia 2001, dział VI, rozdział 1, art. 40-45, w oparciu o pismo uzgadniające zakres prognozy wydane przez Mazowiecki Urząd Wojewódzki, Wydział Środowiska i Rolnictwa (nr WŚR.VIII.DW/6614/55/06 z dnia 1 lipca 2006r.) oraz opinię sanitarną wydaną przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (nr ZNS-7170-1817-150/06.EG) firma PriceWatersHouseCoopers opracowała „Prognozę oddziaływania na środowisko Strategii ...”.
- W I kwartale 2008 roku „Prognoza ...” wraz z projektem „Strategii ...” została pozytywnie zaopiniowana przez Wojewodę Mazowieckiego oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.
- W oparciu o ustawę Prawo ochrony środowiska, dział V, art. 31-39, sporządzony został harmonogram i plan konsultacji społecznych zapewniający możliwość zapoznania się mieszkańców Warszawy z długoterminowymi działaniami i zadaniami inwestycyjnymi związanymi z rozwojem systemu transportowego m.st. Warszawy zawartymi w projekcie „Strategii ..” i w „Prognozie ...”.
- Biorąc pod uwagę ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinię Wojewody Mazowieckiego i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa opracowana została ostateczna wersja projektu „Strategii ...” (art. 44 ustawy Prawo ochrony środowiska). W takim kształcie projekt „Strategii ...” został przedstawiony Komisjom Rady m.st. Warszawy do zapoznania się a Radzie m.st. Warszawy do uchwalenia.
- Projekt „Strategii ...” został przedstawiony dwukrotnie Zespołowi koordynującemu w dniach: 03.04.2007r., 21.04.2009r. oraz Komisji Infrastruktury i Inwestycji Rady m.st. Warszawy w dniach: 25.04.2007r., 25.09.2007r., 08.07.2008r.

- Dokument został poddany opiniowaniu przez następujące jednostki miejskie: Zarząd Dróg Miejskich, Zarząd Transportu Miejskiego, Metro Warszawskie Sp. z o.o., Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o., Miejskie Zakłady Autobusowe, Biuro Ochrony Środowiska, Biuro Rozwoju Miasta, Biuro Funduszy Europejskich.

Plan konsultacji społecznych

W ramach konsultacji społecznych w sprawie *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne* przeprowadzono, we współpracy z Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy, następujące działania:

Akcja Informacyjna

- Umieszczenie szczegółowej **informacji o Strategii na stronie internetowej** Urzędu m.st. Warszawy,
- Opracowanie projektu wkładki informacyjnej do dziennika „Gazeta Wyborcza” (w jej zasięgu stołecznym) oraz dystrybucja w dzienniku „Metro” 100 tys. broszur informacyjnych,
- Ekspozycja, we współpracy z ZTM, 2140 plakatów w miejskich autobusach i tramwajach oraz 1 tys. broszur informacyjnych w Punktach Obsługi Klienta ZTM,
- Dystrybucja, we współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Taksówkowym, 10 tys. ulotek informacyjnych w miejskich taksówkach,
- Dystrybucja poprzez Urzędy Dzielnic 1380 plakatów oraz ok. 46 tys. broszur informacyjnych,
- Kolportaż 90 tys. ulotek informacyjnych na przystankach tramwajowych i autobusowych w 26 najruchliwszych węzłach komunikacyjnych,
- Redakcja materiałów informacyjnych dla Biura Promocji oraz korekta tekstu dot. konsultacji, opublikowanego w „Życiu Warszawy” w rubryce „Piórem Pani Prezydent”.

Procedura z udziałem społeczeństwa

Przeprowadzenie procedury z udziałem społeczeństwa jest działaniem wymaganym ustawą Prawo Ochrony Środowiska. Zgodnie z działem V wspomnianej ustawy wyłożono dokument do publicznego wglądu oraz umożliwiono społeczeństwu składanie uwag i wniosków. Terminy poszczególnych elementów tego działania są również określone ustawowo.

- **Informacja o wyłożeniu dokumentu Strategii** pojawiła się 14 dni przed terminem udostępnienia dokumentu do publicznego wglądu. Informacja ta została rozpowszechniona za pośrednictwem strony internetowej Urzędu m.st. Warszawy oraz Biura Drogownictwa i Komunikacji, jak również była dostępna na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta i Biurze Drogownictwa oraz Urzędach Dzielnic (w formie plakatu). Wspomniana informację została również zamieszczona w formie komunikatu prasowego w lokalnych gazetach.
- **Wyłożenie dokumentu Strategii do publicznego wglądu oraz zamieszczenie pełnego tekstu na stronie internetowej** przez okres 30 dni. Dokument w formie papierowej został wyłożony w kilku egzemplarzach w siedzibie Biura Drogownictwa i Komunikacji. Mieszkańcy mieli możliwość zgłaszania swoich uwag i wniosków na specjalnych formularzach – zawierających imię, nazwisko oraz adres składającego wniosek.

- **Prezentacja Strategii podczas spotkań z:**
 - 1. organizacjami pozarządowymi**
W dniu 17 czerwca 2008r. przeprowadzono jedno zamknięte spotkanie dla przedstawicieli organizacji pozarządowych zajmujących się kwestiami ekologii oraz problematyką szeroko pojętego transportu, komunikacją miejską, układem dróg i ścieżek rowerowych.
 - 2. z mieszkańcami miasta Warszawy**
W dniu 23 czerwca 2008r. przeprowadzono jedno spotkania otwarte dla wszystkich mieszkańców miasta. Spotkanie to pozwoliło przedstawić cele i założenia przyświecające pracy twórców dokumentu oraz wyjaśnić większość potencjalnych wątpliwości i nieporozumień związanych z jego odbiorem.
- **Dodatkowa możliwość składania uwag i wniosków do Strategii** przez okres 21 dni po terminie wyłożenia dokumentu. W siedzibie Biura Drogownictwa i Komunikacji oraz za pośrednictwem Internetu mieszkańcy mieli możliwość składania swoich uwag i wniosków do tekstu dokumentu.
- **Prezentacja Strategii podczas innych wydarzeń :**
 1. „Konferencja Naukowo-Techniczna, Miasto i Transport 2007, Miasto Przyjazne Pieszym i Rowerzystom”, Politechnika Warszawska, 6.12.2007
 2. „Strategie Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy”, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 25.10.2007

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych do Biura Drogownictwa i Komunikacji wpłynęło 205 wniosków, w tym 15 wniosków zgłoszono na spotkaniu z organizacjami pozarządowymi (17.06.2008) a 35 na spotkaniu z mieszkańcami Warszawy (23.06.2008). Pozostałe wnioski dostarczono drogą elektroniczną, za pośrednictwem poczty lub osobiście.

Autorzy dokumentu odnieśli się do zgłoszonych przez mieszkańców 205 wniosków zawierających 702 uwagi, w tym uwzględniono 266 uwag, nieuwzględniano 436 uwag, w tym 41 uwag nie dotyczyło zakresu „Strategii...”.

Mając na uwadze pozytywnie rozpatrzone wnioski została stworzona ostateczna forma zarówno „Strategii ...” jak i „Prognozy ...”.

Niniejszy Raport zawiera odpowiedzi na uwagi i wnioski mieszkańców Warszawy w procesie konsultacji społecznych dokumentu „Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko ..”.

Odpowiedzi na uwagi i wnioski mieszkańców Warszawy zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa w procesie konsultacji społecznych dokumentu „Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko...”

UWAGA: Wprowadzone zmiany i uzupełnienia do tekstu „Strategii ...” odnoszą się do wersji dokumentu podlegającego procesowi konsultacji społecznych. Mając na uwadze pozytywnie rozpatrzone wnioski została stworzona ostateczna forma zarówno „Strategii ...” jak i „Prognozy ...”.

Nr wniosku	Nr uwagi	Data wpływu uwagi	Nazwisko i imię, nazwa jednostki organizacyjnej składającego uwagi	Problem poruszony w uwadze	Rozpatrzenie uwagi		Nazwa jednostki, do której została przesłana uwaga
					Uwzględnienie	Omówienie zagadnienia	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	1	16.06.2008	Krzysztof Segit	Priorytet dla sieci kolejowej w ramach Warszawskiego Węzła Kolejowego – modernizacja, usprawnienie ruchu poprzez zakręt od przystanku Kasprzaka w kierunku Dw. Śródmieście oraz przystanku manewrowego Jelonki w kierunku Dw. W-wa Zachodnia / Śródmieście	N	<p>Priorytet dot. zwiększenia znaczenia systemu kolejowego w obsłudze Warszawy i aglomeracji został uwzględniony w Strategii m.in. w zadaniach dotyczących rozwoju systemu transportu publicznego (zadanie 4 - Usprawnienie komunikacji kolejowej). Kwestie związane z rozbudową/rozwojem sieci kolejowej (w rejonie przystanku Kasprzaka i przystanku manewrowego Jelonki) dotyczą rozwiązań szczegółowych, leżących w gestii właściciela infrastruktury kolejowej, którym nie jest Miasto st. Warszawa. Propozycje zawarte we wniosku mogą być włączone do strategii transportowej Warszawy po roku 2015, po uzyskaniu potwierdzenia ich zasadności na podstawie przeprowadzonych niezbędnych analiz z uwzględnieniem uwarunkowań technicznych, prognoz przewozów i kosztów i korzyści społecznych oraz uzgodnień z zarządcą infrastruktury.</p> <p>W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	
1	2	16.06.2008	Krzysztof Segit	Budowa mostu tramwajowo-rowerowego w zastępstwie Mostu Północnego, dla nowych osiedli mieszkaniowych na Białolece wykonać najdalej wysunięta na północ nową przeprawę mostową dla metra wraz z stacją „Tarchomin” na prawym brzegu Wisły a od stacji „Huta” metodą odkrywkową dobudować odcinek I linii metra do projektowanej stacji „Młociny”	N	<p>Strategia transportowa dotyczy okresu do roku 2015 i na lata kolejne; tzn. że dążyć się będzie do jak najszybszej realizacji (do roku 2015) jak największej liczby zadań i działań określonych w Strategii, jako najpilniejsze i najważniejsze dla usprawnienia systemu transportowego miasta (priorytety realizacyjne). Z drugiej strony, ponieważ sformułowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych. Zidentyfikowano przedsięwzięcia będące w znacznym stopniu zaawansowania procesu inwestycyjnego. Wśród takich działań zidentyfikowano: budowę I linii metra z końcową stacją Młociny (inwestycja w końcowej fazie realizacji) oraz budowę Mostu Północnego obsługującego ruch samochodowy, komunikację tramwajową, ruch pieszey i rowerowy (inwestycja w okresie oczekiwania na pozwolenie na budowę, z gotowym projektem budowlanym). Przyjęcie propozycji przedstawionej we wniosku oznaczałoby konieczność zmiany projektu zakończenia I linii metra (stacja Młociny) i wstrzymania prac budowlanych oraz zmiany projektu Mostu Północnego i wstrzymania znacznie zawansowanego procesu inwestycyjnego. Oznaczałoby to konieczność poniesienia znacznych, dodatkowych kosztów finansowych i odsunęłoby w czasie skomunikowanie rejonu Tarchomina z lewobrzeżną Warszawą.</p>	
1	3	16.06.2008	Krzysztof Segit	Projekt przedłużenia linii od Grodziska do rejonu Łomianki a dalej wzdłuż Puszczy Kampinoskiej na Zakroczym (do lotniska Modlin) i Gdańsk	N	<p>Zgłoszony we wniosku projekt przedłużenia linii dotyczy obszaru poza Warszawą. Należy zatem rozpatrywać jako inwestycję potencjalnie ważną dla samorządu województwa. Uwzględnienie tej inwestycji w Strategii jako elementu mogącego mieć wpływ na system transportowy Warszawy wymagałoby potwierdzenia zasadności po przeprowadzonych niezbędnych analiz z uwzględnieniem uwarunkowań technicznych, prognoz przewozów i kosztów i korzyści społecznych. Z uwagi na brak analiz w tym względzie nie było możliwe odniesienie się do tej inwestycji w dokumencie Strategii.</p>	

1	4	16.06.2008	Krzysztof Segit	Nowy przebieg obwodnicy Łomianek wzdłuż Wisły	N	<p>Przedstawiony w „Strategii ...” Przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztynek - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7 w obowiązujących dokumentach planistycznych.</p>	
2	1	17.06.2008	Jerzy Gliszczyński	Niewłaściwy przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy od Konotopy przez Ursynów tunelem – sugerowane rozwiązanie: poprowadzenie drogi ekspresowej wzdłuż dojazdowych torów kolejowych prowadzących do Elektrociepłowni Siekierki (w okolicach Piaseczna i Konstancina-Jeziorna)	N	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy , wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnioną funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące:</p> <p><u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróży samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróży samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3%</p>	

					<p><u>Ulica Połczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnątrzmięskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>	
3	1	18.06.2008	Edward Stopczyk	Przebieg obwodnicy Ekspresowej (POW) po południowej stronie Raszyna	<p>N</p> <p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) 	

					<p>- USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity)</p> <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące:</p> <p><u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3%</p> <p><u>Ulica Polczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnątrzmięskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane</p>
--	--	--	--	--	--

						analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.	
4	1	19.06.2008	Marek Zbieć	Oplata za wjazd do Centrum – zły pomysł	N	Wprowadzenie opłat za wjazd do centrum Warszawy zostało zapisane jako środek możliwy do zastosowania w Warszawie do roku 2015, a nie jako środek obligatoryjny. Ewentualne wprowadzenie opłat powinno być poprzedzone analizą kosztów i korzyści społecznych. Wprowadzenie opłat nie jest instrumentem prowadzącym do ograniczenia wolności osobistej. Celem wprowadzenia opłat jest przede wszystkim zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego w centrum miasta, przy stworzeniu dogodniejszych warunków dla ruchu środków naziemnego transportu zbiorowego (autobusów) i stworzenia przestrzeni atrakcyjniejszej dla ruchu pieszego i rowerowego. Ważnym aspektem jest też dbałość o wspólne dobro jakim jest środowisko naturalne i środowisko człowieka w śródmiejskim obszarze Warszawy. Wskazany we wniosku inny instrument - opłaty za parkowanie - jest i będzie traktowany jako ważny środek prowadzący także do ograniczenia natężeń ruchu w obszarze centrum, może jednak okazać się niewystarczający. Dotyczy bowiem tylko tych pojazdów, które parkują w strefie publicznej. Jego stosowanie nie wpływa na ograniczenie liczby pojazdów dojeżdżających do parkingów zlokalizowanych na terenach prywatnych (np. parkingi zlokalizowane pod budynkami biurowymi) i nie ogranicza liczby samochodów przejeżdżających tranzytem przez centrum Warszawy (ruch międzydzielnicowy).	
4	2	19.06.2008	Marek Zbieć	Klucz do usunięcia korków: więcej bus-pasów, priorytet dla tramwajów, rozbudowana sieć metra, wyższe opłaty za parkowanie w strefie PPN i efektywne egzekwowanie mandatów	T	Problem zgłoszony we wniosku został uwzględniony w Strategii w pkt. 4.1.2 (Zadanie 2. Modernizacja i rozwój systemu komunikacji tramwajowej, Zadanie 3. Kontynuacja rozwoju systemu metra, Zadanie 6. Usprawnienie miejskiej i podmiejskiej komunikacji autobusowej) i 4.2.3 (Zadanie 9. Uporządkowanie systemu parkowania).	
5	1	19.06.2008	Andrzej Michałowski	Przedłużenie linii tramwajowej Budowlana - św. Wincentego - Głębocka przebiegająca nad Trasą Toruńską wzdłuż ulicy Głębockiej na terenie Zielonej Białoleki	N	Strategia transportowa dotyczy okresu do roku 2015 i na lata kolejne; tzn. że dążyć się będzie do jak najszybszej realizacji (do roku 2015) jak największej liczby zadań i działań określonych w Strategii, jako najpilniejsze i najważniejsze dla usprawnienia systemu transportowego miasta (priorytety realizacyjne). Z drugiej strony, ponieważ sformułowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych. W Strategii określono zakres modernizacji i rozwoju komunikacji tramwajowej, który jest najpilniejszy z punktu widzenia prognoz potrzeb przewozowych i w miarę możliwości realny biorąc pod uwagę krótki okres objęty Strategią. Biorąc pod uwagę układ tras tramwajowych, możliwość przedłużenia linii tramwajowej Budowlana - św. Wincentego - Głębocka przebiegającej nad Trasą Toruńską wzdłuż ulicy Głębockiej na terenie Zielonej Białoleki (lub przedłużenia Trasy Krasieńskiego) powinna być przeanalizowana pod względem uwarunkowań technicznych, prognoz przewozów i kosztów i korzyści społecznych z uwzględnieniem funkcjonowania II linii metra. Ewentualne potwierdzenie zasadności przedłużenia trasy może być podstawą włączenia jej do programu rozwoju komunikacji tramwajowej, w okresie po roku 2015.	ZTM TW Sp. z o.o.
6	1	20.06.2008	Joanna Rajzer	Wprowadzenie zakazu palenia papierosów na przystankach komunikacji miejskiej i w ich najbliższym otoczeniu	T	Strategia jest dokumentem o charakterze ogólnym określającym podstawowe zadania miasta do 2015 roku i na lata kolejne w zakresie rozwoju systemu transportowego. Kwestia wprowadzenia zakazu palenia na przystankach i w najbliższej strefie jest problemem szczegółowym, wykraczającym poza zakres Strategii i do rozwiązania na etapie bieżącego zarządzania systemem przez ZTM. Niezależnie, postulat ten jest ważny, i jest przedmiotem uchwały Rady Miasta, (z 10 lipca 2008), która wprowadza zakaz palenia w obrębie wiaty przystankowej.	ZTM
7	1	20.06.2008	Michał Stańczyk	Rozwój linii SKM jako uzupełnienia metra, szczególnie linia obwodowa centrum wraz z modernizacją linii i przystanków oraz budową nowych	N	W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnętrznych. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Działania te będą przyczyniać się do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Powinien w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołana we wniosku linia obwodowa jako ważny element systemu transportowego może być brana pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania w jej modernizację na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	ZTM

7	2	20.06.2008	Michał Stańczyk	Brak komunikatów głosowych w autobusach	N	Strategia jest dokumentem o charakterze ogólnym określającym podstawowe zadania miasta do 2015 roku i na lata kolejne w zakresie systemu transportowego. Kwestia wprowadzenia komunikatów głosowych jest problemem szczegółowym, wykraczającym poza zakres Strategii i do rozwiązania na etapie bieżącego zarządzania systemem przez ZTM. Niezależnie, w Strategii za ważne uznaje się dokonanie wymiany taboru autobusowego na nowoczesny (Zadanie 7: Wymiana taboru). Wymiana taboru stwarza możliwość wprowadzenia komunikatów głosowych do autobusów.	ZTM
7	3	20.06.2008	Michał Stańczyk	Rozbudowany system ścieżek rowerowych połączony w logiczną całość; budowa pasów i kontrabasów rowerowych; budowa parkingów przy stacjach i montowanie stojaków rowerowych w kształcie litery U; widoczne oznakowanie dróg i ścieżek rowerowych	T	Problem uwzględniony w Strategii w punkcie 4.4 Transport rowerowy (str. 145-148). <i>Zabiegi łagodzące o charakterze technicznym i organizacyjnym zostały w Prognozie omówione. Będą uzupełnione o propozycje zgłoszone w trakcie konsultacji. W szczególności tworzenie systemu ścieżek rowerowych wymaga wzmocnienia w dokumentach oraz zaleceniach projektowych i wykonawczych. Ten kierunek rozwoju systemu transportowego nie budzi wątpliwości. Zgłaszane w trakcie konsultacji pomysły łagodzące skutki środowiskowe wywołane rozwojem sieci transportu w Warszawie zostały w Prognozie przytoczone. W zasadzie żaden z tych pomysłów nie jest wykluczony, choć niektóre mają ograniczone zastosowanie. Odnotowano jedynie dwie grupy proponowanych zabiegów wyraźnie układających się dychotomicznie. Pierwsza to budowa parkingów (patrz oddzielne omówienie) oraz operowanie niweletą przy wprowadzaniu dróg szybkiego ruchu na tereny zabudowane. W tym drugim przypadku trudno o jednoznaczna i trwałą zasadę. Kluczą się tu potrzeby izolacji od zabudowy oraz konieczność optymalizacji odstępów międzywęzłowych.</i>	
8	1	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Budowa dróg strategicznych	T	Uwaga jest uwzględniona w zapisach Strategii. Zapisane zadania strategii dotyczące rozwoju systemu drogowego Warszawy: „Zadanie 2 – stworzenie kompletnego układu tras obwodowych, Zadanie 5 – budowa nowych tras mostowych” w połączeniu z inwestycjami planowanymi przez GDDKiA w zakresie tras ekspresowych mają na celu stworzenie całkowicie nowego strategicznego układu drogowego, pełniącego podstawową rolę w funkcjonowaniu systemu transportowego Warszawy.	
8	2	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Nie planować nowych dróg w śladach starych dróg	T	Uwaga jest uwzględniona w zapisach Strategii. Drogi planowane do realizacji są w zdecydowanej większości w nowych korytarzach.	
8	3	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Odstąpić od budowy drogowych tuneli i estakad	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Strategia nie ustala szczegółowych rozwiązań technicznych planowanych do realizacji inwestycji. Każda nowo podejmowana inwestycja powinna być poprzedzona opracowaniem „Studium wykonalności” w ramach którego zostaną przeanalizowane warianty rozwiązań, nastąpi ocena ich efektywności ekonomicznej i dopiero na tej podstawie zostanie wybrany wariant rozwiązania technicznego przeznaczony do realizacji.	ZMID
8	4	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Skromniejsze i tańsze stacje metra	T	Problem jest uwzględniony w Strategii w punkcie 4.1.2 Zadania Strategii dotyczące rozwoju systemu transportu publicznego (Zadanie 3: Kontynuacja rozwoju systemu metra) W Strategii zakłada się, że sposób przeprowadzenia metra przez obszar strefy śródmiejskiej będzie uwzględniać zarówno aspekty funkcjonalne (minimalizacja czasu dostępu do stacji wynikającego z głębokości usytuowania stacji) oraz ekonomiczne. Oznacza to konieczność poszukiwania możliwie tanich rozwiązań (także, jeśli chodzi o budowę stacji), które będą mogły być zrównoważone przez oczekiwane korzyści społeczne wynikające z budowy metra.	MW Sp. z o.o.
8	5	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Zwiększenie plac i etatyzacji następujących służb: planowania i realizacji inwestycji, inżyniera ruchu oraz obsługi urzędowej	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii.	
8	6	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Koordinacja inwestycji – np. ziemia z wykupu metra pod nasypy na drogi	N	Strategia jest dokumentem o charakterze ogólnym określającym podstawowe zadania miasta do 2015 roku i na lata kolejne w zakresie systemu transportowego. Kwestia koordynacji inwestycji i wykorzystania ziemi z wykupu metra pod nasypy na drogi (o ile jest to możliwe z uwagi na rodzaj gruntów) powinna być rozwiązywana na etapie planowania i projektowania inwestycji. Wykracza zatem poza zakres Strategii. Jest domeną funkcjonującego w mieście Biura Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym.	BKI

8	7	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Uporządkować gospodarkę wodami deszczowymi z pasa drogowego	N	Strategia jest dokumentem o charakterze ogólnym określającym podstawowe zadania miasta do 2015 roku i na lata kolejne w zakresie systemu transportowego. Kwestia uporządkowania gospodarki wodami deszczowymi z pasa drogowego powinna być rozwiązywana na etapie bieżącego zarządzania drogami. Wykracza zatem poza zakres Strategii.	ZDM
8	8	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Uzupełnienie układu komunikacyjnego o bajpasy odciążające w szczególności na okres przebudowy ważnych ulic, np.: ul. Woronicza wzdłuż Trasy NS; ul. 17-go Stycznia, Cybernetyki; Raclawickiej Beethovena (brak połączeń Mokotów-Ochota)	T	Uwaga jest uwzględniona w zapisach Strategii. Wymienione w uwadze trasy są zaplanowane w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy”. Kolejność realizacji poszczególnych inwestycji wynika z Wieloletniego Planu Inwestycyjnego (WPI). W WPI na lata 2009 – 2013 przewidziana jest do realizacji budowa ciągu ulic 17 Stycznia – Cybernetyki (planowany rok zakończenia budowy – 2012).	
8	9	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Wprowadzenie zasady rejestracji samochodu po okazaniu się dowodem posiadania miejsca parkowania	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Poruszony problem wymaga zmian legislacyjnych.	
8	10	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Rozszerzenie strefy płatnego parkowania	T	Problem zgłoszony we wniosku jest uwzględniony w Strategii w pkt. 4.2.3 (Zadanie 9. Uporządkowanie systemu parkowania). W 2009 roku planowane jest poszerzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o następny obszar obejmujący Nowe Miasto, Powiśle, Sołec oraz połączenie SPPN Ochoty ze Śródmieściem. W następnych latach planowane są dalsze poszerzenia o Muranów, Nowolipki, Mirów oraz dalszą część Ochoty.	ZDM
8	11	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Podniesienie cen za płatne parkowanie	T	Problem zgłoszony we wniosku jest uwzględniony w Strategii w pkt. 4.2.3 (Zadanie 9. Uporządkowanie systemu parkowania).	ZDM
8	12	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Modernizacja org. ruchu – pasy oczekiwania do lewoskrętów i powiększenie skrzyżowań	T	Problem uwzględniony w Strategii. Strategia zakłada modernizację organizacji ruchu uznając za priorytet (Zadanie 4: Lepsze wykorzystanie systemu transportowego poprzez wdrażanie systemów zarządzania ruchem) wprowadzenie systemowego zarządzania ruchem, obejmującego modernizację organizacji ruchu. Zarządzane ruchem będzie stwarzać możliwość w zależności od przyjętej strategii zarządzania zwiększania lub zmniejszania czasów oczekiwania na skrętach w lewo, przepustowości wlotów, w zależności od sytuacji ruchowej (natężeń ruchu priorytetów dla pojazdów, itp.)	BdIK/IR
8	13	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Udrożnienie ruchu – kładki i przejścia podziemne	T	Wniosek nie precyzuje w jakich obszarach i w jakich sytuacjach dokonywać udrożnienia ruchu. Strategia zakłada, że udrożnienie ruchu powinno następować w skali całego miasta, ale przy zastosowaniu różnych środków w zależności od strefy miasta (strefa I, II i III wg SUiKZP). Rozwiązania wskazywane we wniosku są przewidywane w Strategii dla stref II i III na trasach drogowych tam gdzie powinna obowiązywać segregacja ruchu pieszego i samochodowego (tabela 25).	
8	14	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Budowa ulicy i linii tramwajowej w tunelu/wykopie pomiędzy ul. Batorego a Banacha przez Pole Mokotowskie, rezygnacja z trasy ul. Rostafińskich	N	Podważany we wniosku przebieg trasy tramwajowej do Wilanowa z wykorzystaniem ulicy Rostafińskich był szczegółowo analizowany (wielowariantowo) w ramach studium wykonalności tej trasy od Dw. Zachodniego do Wilanowa. Uzyskał potwierdzenie zarówno pod względem możliwości technicznych, wielkości przewozów jak też kosztów realizacji. Możliwość przeprowadzenia trasy w tunelu pod Polem Mokotowskim była rozważana, ale rozwiązanie takie nie uzyskało akceptacji władz Miasta.	

8	15	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Wyposażenie inżyniera ruchu w system monitoringu ruchu z tym komputerowy system symulacji ruchu	T	Uwaga uwzględniona w Strategii w punkcie 4.2, zadanie 4: Lepsze wykorzystanie systemu transportowego poprzez wdrażanie systemów zarządzania ruchem.
8	16	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Usunięcie polityków a zatrudnienie technokratów	N	Uwaga powinna być skierowana bezpośrednio do Władz Miasta, nie jest przedmiotem Strategii.
8	17	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Poprowadzić metro na Białolęgę ale nie mostem tylko pod dnem Wisły na Winnicę	N	Strategia uwzględniła dotychczasowy stan prac planistycznych, projektowych i zaawansowanie procesu inwestycyjnego w odniesieniu do elementów systemu transportowego. Stąd też zakłada funkcjonowanie I linii metra do Młocin i funkcjonowanie węzła przesiadkowego Młociny umożliwiającego przesiadkę z linii tramwajowych prowadzonych na Tarchomin Mostem Północnym. W związku z trwającym procesem budowy Trasy Mostu Północnego z trasą tramwajową (przetarg na wykonawcę inwestycji, gotowy projekt budowlany) wniosek nie może być uwzględniony.
8	18	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Realizacja metra tylko w strefie centralnej a na peryferiach budować linie tramwajowe jako przedłużenie metra	N	Wniosek sprzeczny z poprzednim, wskazującym na konieczność budowy metra na Białolęgę. W Strategii uwzględniono dotychczasowy stan prac planistycznych dotyczących rozbudowy systemu metra i komunikacji tramwajowej. Do roku 2015 oznacza to podjęcie działań zmierzających do budowy II i III linii metra i wybranych tras tramwajowych. W przypadku trasy tramwajowej do Tarchomina oznacza to spełnienie postulatu zawartego we wniosku (kontynuacja I linii metra od stacji Młociny).
8	19	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Postawić na istniejącą sieć kolejową	T	Uwaga uwzględniona w Strategii w punkcie 4.1, zadanie 4: Usprawnienie komunikacji kolejowej.
8	20	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Dostosowanie układu transportowego do sieci kolejowej – parkingi, trasy autobusów	T	Uwaga uwzględniona w Strategii w punkcie 4.1., zadanie 5: Integracja systemów transportu.
8	21	20.06.2008	Bogdan Żmijewski	Budowa mieszkań wzdłuż linii kolejowych układu Metropolitalnego	T	<p>Problem poruszony we wniosku jest bardzo ważny i autorzy Strategii zgadzają się z tym postulatem. Dali temu wyraz w punkcie 3.7 Wnioski dotyczące kierunków polityki przestrzennej („Należy stymulować koncentrację obiektów generujących ruch w głównych korytarzach obsługiwanych transportem szynowym (metro, kolej i tramwaj)”). Jednak problem ten powinien być uwzględniony w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego i planach miejscowych a nie w strategii transportowej.</p> <p>Kwestia ma istotne znaczenie dla właściwego planowania rozwoju miasta w kontekście obsługi transportowej. Wzmocnienie równoleżnikowych i pośrednich osi aglomeracji wzdłuż linii kolejowych jest korzystne. Największe perspektywy ma awans otoczenia linii radomskiej, poznańskiej i wyszkowskiej.</p> <p>Projekty dokumentów zawierają szereg sugestii dotyczących takiego rozwoju przestrzennego Warszawy, by wdrażanie zrównoważonego scenariusza transportowego przyniosło najszybsze i największe pozytywne rezultaty. Uwagi o podobnym charakterze zgłoszono także podczas konsultacji. Jedne i drugie można zestawić w kilku punktach.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zdecydowanie należy tworzyć centra dzielnicowe zmniejszając odległości do powszechnych celów podróży. - Zabudowa mieszkaniowa powinna koncentrować się w sąsiedztwie połączeń szynowych, zwłaszcza metra, kolei dojazdowych, szybkiego tramwaju miejskiego. - Wszelkie przestrzenie w strukturze wielkomiejskiej należy wykorzystać dla wzmocnienia transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego ograniczając także miejsca parkingowe. - Trasy dośrodkowe, obwodnice i odcinki międzydzielnicowe należy starać się lokować przy innych elementach infrastruktury transportowej, np. w wykopach kolejowych.

					<p>- Nieuniknione zagęszczanie śródmieścia powinno być przemyślane funkcjonalnie, to znaczy generować szczytowy ruch wielokierunkowy.</p> <p>- Wprowadzenie ograniczeń ruchu i parkowania w kwartale centralnym wprowadzane będzie stopniowo by umożliwić podejmowanie adekwatnych decyzji przez gospodarujące tu podmioty oraz mieszkańców. Decyzje te nie będą związane ze stratami materialnymi i społecznymi.</p> <p>- Kwestia powiązania systemu transportowego Warszawy z zewnętrzną kompozycją dróg Polski i Europy jest i będzie przedmiotem studiów i decyzji z udziałem stołecznego samorządu i będzie rozpatrywana w zgodzie z niniejszą Strategią.</p>
9	1	23.06.2008	Anna Jędrzejewska	<p>Komunikacja autobusowa pomiędzy Warszawą a Pruszkowem – usprawnienie funkcjonowania komunikacji autobusowej poprzez dofinansowanie połączeń oferowanych przez ZTM Warszawa, co uniezależnia od korzystania z pogarszającej się oferty lokalnych przewoźników (PKS Grodzisk Mazowiecki, L. Wnuk)</p>	<p>N</p> <p>Problem dojazdu do Warszawy z obszaru aglomeracji z wykorzystaniem komunikacji autobusowej jest uwzględniony w Strategii w punkcie 4.1.2 Zadania Strategii dotyczące rozwoju systemu transportu publicznego (Zadanie 6: Usprawnienie miejskiej i podmiejskiej komunikacji autobusowej).</p> <p>W Strategii zakłada się jednak, że działania będą skierowane przede wszystkim na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wprowadzanie ułatwień w funkcjonowaniu linii autobusowych na kierunkach dowozowych do korytarzy transportowych obsługiwanych przez komunikację szynową, – usprawnianie funkcjonowania linii autobusowych w głównych korytarzach komunikacyjnych Warszawy nie obsługiwanych przez komunikację szynową, w których autobus pełni rolę podstawowego środka transportu. <p>Problem dojazdów autobusami z Pruszkowa do Warszawy może być rozwiązany jako zadanie szczegółowe mieszczące się w ramach zadania 6. Poparcie zgłoszonego wniosku wymagałoby jednak sprawdzenia możliwości zastąpienia bezpośrednich podróży autobusowych do Warszawy liniami dowożącymi do przystanków i stacji kolejowych i WKD. Rozwiązanie takie może okazać się atrakcyjniejsze zarówno jeśli chodzi o czas dojazdu (korzyści pasażerów) , korzyści operatora (efektywniej kursujące autobusy w obszarze mniejszego zatłoczenia ruchem) i miasta Warszawy (mniejsza liczba autobusów w centrum miasta.).</p>
10	1	22.07.2008	Burmistrz Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy (Zbigniew Jachnis)	<p>Krytyka wprowadzenia do Warszawy ruchu z autostrady A2 wraz z przebiegiem przez Ursynów</p>	<p>N</p> <p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy , wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję o lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące: <u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3%</p>

					<p><u>Ulica Połczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnątrzmięskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p> <p>Nie można krytykować wprowadzenia do Warszawy ruchu z A2. Wprowadzenie ruchu do Warszawy odbywać się będzie wszystkimi możliwymi drogami, a w szczególności dobrymi drogami, co jest mniej uciążliwe. Problem polega na umiejętnym rozprowadzeniu tego ruchu, jako, że jego 90% ma cele w aglomeracji. W stosunku do ruchu pojazdów indywidualnych osobowych równie ważne jest stworzenie wieńca przesiadkowego od zachodniej i wschodniej strony Warszawy z koniecznym skojarzeniem z atrakcyjną komunikacją zbiorową (i w atrakcyjnych miejscach, zdecydowanie odbiegających standardem od Dworca Zachodniego).</p> <p>Nie przewiduje się żadnego „przebiecia autostradowego” Warszawy. Konflikt łomiankowski wynikał z nie respektowania ustaleń planistycznych (obwodnica zmieniła się w ulicę). Samorząd tego miasta jest moralnie odpowiedzialny za doprowadzenie sprawy do racjonalnego kompromisu. Względy ekologiczne wykluczają wtargnięcie na obszar KPN i odrzucają pomysł z droga na wale przeciwpowodziowym (obecnie już nie tak kategorycznie – patrz obok). Autostrady „Nadwiślańskiej” do Modlina nie będzie – nie jest to alternatywa dla S7, czy obejścia Legionowa a potrzeby lokalne jej nie uzasadniają. Tworzenie impulsów urbanistycznych w miejscach szczególnie niedogodnych jest przykładem błędów rozwojowych utrudniających rozwiązywanie palących problemów transportu.</p> <p>Wprowadzanie nowych lub zwiększanie przepustowości starych szlaków transportu naziemnego w obszarach zurbanizowanych ma szereg trudnych do sprawiedliwego uwzględnienia aspektów ekologicznych i ekorozwojowych. Jednocześnie ma także fundamentalne aspekty związane z rozwojem miasta, jako zgromadzenia celów podróży i przestrzeni życia coraz większej liczby mieszkańców.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>Przed wszystkim należy stwierdzić, że współczesne miasta wykazują taką gęstość zaludnienia (w zasadzie od 2 do 12 tysięcy mieszkańców na km²), że niemożliwym jest rozdzielanie funkcji transportowej, jako uciążliwej sąsiedzko od innych funkcji. Uciążliwość sąsiedzka jest tolerowana bardzo słabo, w zasadzie tylko w odniesieniu do dróg dojazdowych, ślepych i to z ograniczeniami użytkowania przez innych poza zamieszkałymi i służbami miejskimi. Jednocześnie żąda się dobrego skomunikowania z resztą Świata w odległości nie większej niż 1000 m (autostrada i kolej) oraz 10 km (samolot). Oczywiście spełnienie takich warunków dotyczy bardzo niewielkiej liczby mieszkańców miast. Tolerowane, ale tylko do pewnego stopnia, są przewozy publiczne, głównie te komunikujące okolice miejsca zamieszkania z centrum miasta lub ważnymi obiektami w tym mieście. Nie są tolerowane autobusowe i tramwajowe połączenia z trasami biegnącymi w pobliżu naszego zamieszkania a zaczynające się w dzielnicach dalszych od centrum. W zasadzie nie dopuszczamy do rozwoju liczby połączeń przebiegających w sąsiedztwie, ale założonych z myślą o innych terenach obsługiwanym transportem. Jeszcze więcej stanowczych oporów dotyczy transportu tranzytowego i tzw. obwodnicowego. Mieszkańcy dużych miast wykluczają możliwość poprowadzenia przez tereny zabudowane tras tranzytowych. Warszawa jest jaskrawym przykładem, choć dziwnym, bo przecież obwodnic nie posiada. Jako ruch tranzytowy uważa się wszelki ruch trafiający na elementy szybkich tras w obrębie terenu zabudowanego. Paradoksalnie za ruch lokalny mieszkańcy położonych nad trasami szybkiego ruchu miejskiego uważać są skłonni jedynie własne pojazdy, które zmierzają do wyznaczonych, bliskich, ale też odległych celów. Nie bierze się pod uwagę prostego faktu, że duże miasto generuje znacznie więcej (więcej niż to wynika z liczby mieszkańców) celów i podróży oraz celów wyjazdów z miasta niż proporcjonalnie miasto mniejsze. Sieć ulic/dróg szybkiego ruchu w strukturze miasta jest nieunikniona i oczywiście musi ona powodować uciążliwości sąsiedzkie oraz krytyczne zmiany wartości terenów.</p> <p>Co do przestrzennego systemu takich tras nic oryginalnego się nie wymyśli. Muszą być mniej lub bardziej gwiazdźście skierowane do centrum trasy powiązane z dzielnicami peryferyjnymi oraz przedmieściami i drogami zewnętrznymi o dużym natężeniu oraz seria obwodnic przynajmniej jedną wewnętrzną oraz jedną zewnętrzną. Obwodnice generalnie nie służą tzw. ruchowi tranzytowemu, lecz mieszkańcom odległych dzielnic do komunikowania się ze sobą oraz z różnymi trudno dostępnymi fragmentami dzielnic centralnych. W ten sposób każde duże miasto, po rozwiązaniu zasadniczych elementów takiej sieci dróg miejskich staje się mozaiką stref w miarę dogodnych do życia i przemieszczania się oraz wydłużonych stref wszelakich uciążliwości transportowych, od pospolitych zagrożeń fizyko-chemicznych do trudności parkowania, wjazdu i wyjazdu z posesji oraz nadmiernego wydłużania trasy w gęstwinie w różnym stopniu, dostępnych ulic. Ponieważ Warszawa nie jest jeszcze niestety ukształtowanym komunikacyjnie miastem, projekty wprowadzenia oczywistych ruchowo elementów jak obwodnice i dośrodkowe trasy szybszego ruchu, budzą liczne protesty, których spora liczba zgłoszona została także podczas dyskusji społecznej nad Strategią. Ze środowiskowego punktu widzenia układ naturalnej sieci drogowej w Warszawie powinien uwzględnić funkcjonalne przeznaczenie zabudowy znajdującej się w strefie największej uciążliwości oraz ex post zakładać odpowiednie zabiegi deglomeracyjne i modernizacyjne. Generalną zasadą winno być prowadzenie takich tras przez tereny o najmniejszych gęstościach zaludnienia, przez tereny o funkcjach niemieszkalnych oraz w skojarzeniu z inną infrastrukturą transportową (koleją, obszarem ograniczonego użytkowania portu lotniczego, bazami transportowymi itd.). Należy pamiętać, że gęstość zaludnienia w dzielnicach centralnych jest niska, zdecydowanie niższa niż w innych wielkich miastach Europy, niższa niż w Warszawie 20-lecia międzywojennego. Dlatego należy przewidywać taki rozwój zabudowy by koncentrował się w środkowych częściach kwartałów powstałych ze skrzyżowania tras dośrodkowych z obwodnicami.</p> <p>Warszawa ma rzeczywiście problem z uformowaniem obwodnicy zewnętrznej z powodu bardzo intensywnej zabudowy wzdłuż niektórych ciągów komunikacyjnych oraz ze względu na formalnie ustanowiony pierścień chronionego krajobrazu na przedpolach stolicy (KPN, Parki Krajobrazowe, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, Dolina Wisły z Obszarami Natura 2000). W ten sposób pogłębia się konflikt związany z tworzeniem obwodnicy wewnętrznej także wkraczającej na tereny gęstej indywidualnej zabudowy, która (trzeba to jasno napisać) przejmie znaczną część tzw. ruchu tranzytowego, a także cały rzeczywisty ruch tranzytowy (niezwiązany celowo z miastem). Rozwiązanie tego dylematu jest skrajnie trudne i konfliktowe ekologicznie. Będzie także wywoływać liczne protesty mieszkańców podwarszawskich miejscowości. Strategia rozważa te kwestie szukając ustaleń, które nie mogą podlegać dalszej dyskusji, gdyż są warunkiem istnienia struktury miasta. Tak, więc wspiera odejście od pomysłu przeprowadzenia przez miasto drogi o parametrach autostrady. Zamiast tego proponuje rozdzielanie ruchu autostradowego z przyszłej A2 w kierunku obwodnicy na północ i południe od strony zachodniej i „zebranie” tego ruchu po stronie wschodniej także na obwodnicy z dojazdami z SW i NW. Obwodnica wewnętrzna ma ułatwić wydostanie się na drogi południkowe. Jednocześnie Strategia promuje wydzielenie centrum, jako obszaru o ruchu docelowym.</p> <p>Wydaje się, że te założenia, nie wolne od aspektów dyskusyjnych, tworzą jasne podstawy do kształtowania systemu transportowego Warszawy w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju, który nie może rażąco obniżyć warunków gospodarowania i funkcjonowania mieszkańców. Żadne racjonalne przesłanki ekologiczne nie mogą wykluczyć kształtowania opisaną wyżej podstawowej sieci drogowej miasta.</p> <p>Powyższe nie oznacza, że wytyczanie korytarzy transportowych jest lokalizacyjnie przesądzone. Doświadczenia z WOW, łącznikiem S7 i wieloma innymi trasami wskazują na mnożenie się problemów środowiskowych wszelkich kategorii, od zmian przebiegu i lokalizacji węzłów, do bogatej gamy zabiegów łagodzących oraz kwestii własnościowych i odszkodowawczych. Zagadnienia te są poruszane w Strategii i Prognozie ze stosowną do tego typu opracowań skalą szczegółowości.</p>
--	--	--	--	--	--

10	2	22.07.2008	Burmistrz Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy (Zbigniew Jachnis)	Budowa trasy ekspresowej Mszczonowskiej aż od Trasy Toruńskiej, wylotu S7 przez Chomiczówkę i prowadzonej przez Łomianki (czy to środkiem miasta czy brzegiem Puszczy Kampinoskiej) Brak sprawnych dróg wylotowych z Warszawy; budowa autostrady Nadwiślańskiej łączącej Modlin z Warszawą	N	<p>Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztynek - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka 2. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r 3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) 2. USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7 w obowiązujących dokumentach planistycznych.</p>	
10	3	22.07.2008	Burmistrz Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy (Zbigniew Jachnis)	Głos przeciw wpuszczeniu autobusów miejskich do Lasku Bielańskiego	N	<p>Uwaga nie uwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów „Strategii ...”.</p> <p>Planowaniem przebiegu linii autobusowych zajmuje się Zarząd Transportu Miejskiego i tam została przekazana uwaga.</p> <p>Słuszny, ale dotyczący bardzo lokalnego problemu, nie mieszczącego się w dokumencie strategicznym</p> <p>Pojawiły się konkretne protesty dotyczące ograniczania ruchu samochodowego na terenach chronionych (Rezerwat Lasu Bielańskiego, Chojnowski PK, obrzeża KPN). Dokumenty strategiczne nie zajmują się takimi doraźnymi interwencjami, ale wszystkie one są zgodne z duchem Strategii wyraźnie szanującej obszary przyrodnicze znajdujące się w strukturze miasta, jako trwale i nienaruszalne elementy.</p>	ZTM
10	4	22.07.2008	Burmistrz Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy (Zbigniew Jachnis)	Konieczność budowy drugiego lotniska w Modlinie	N	<p>W „Strategii...” nie sformulowano konkretnego wniosku dotyczącego Warszawskiego Węzła Lotniczego i roli Portu Lotniczego im. F. Chopina na Okęciu. Aktualnie, na szczeblu krajowym trwają prace nad koncepcją rozwoju lotnisk. Decyzja o budowie, a także lokalizacji ewentualnego Centralnego Portu Lotniczego dla Polski zostanie podjęta dopiero po uzyskaniu wyników prac opracowania „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne”. We wrześniu 2009 roku Ministerstwo Infrastruktury rozpisало międzynarodowy przetarg na opracowanie pt. „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne”. Wyniki tego opracowania będą podstawą do podjęcia decyzji o budowie nowego lotniska centralnego (LCP) lub o rozwijaniu infrastruktury lotniskowej kraju bez takiego lotniska. W przypadku budowy nowego lotniska, zlokalizowanego poza granicami m.st. Warszawy, port lotniczy im. Fryderyka Chopina prawdopodobnie pełniłby rolę lotniska pomocniczego. W przypadku rezygnacji z budowy LPC, obszar metropolitalny Warszawy obsługiwałyby co najmniej dwa porty lotnicze, Okęcie i lotniska wspomagające, np. w Modlinie. „Strategia” umożliwia realizację obu wariantów. Dla decyzji dotyczących przyszłości lotnisk w kraju decydujące znaczenie mieć będą prognozy przewozów i kierunki rozwoju lotnictwa cywilnego. Dane dot. ostatniego okresu prowadzą do wniosku, że dotychczasowe prognozy bardzo szybkiego wzrostu przewozów były wygórowane. Podobnie, strukturalne zmiany w sektorze lotniczym obniżyły rolę portów przesiadkowych (tzw. hubów). W konsekwencji spadło prawdopodobieństwo, że w Polsce zlokalizowany byłby kluczowy port przesiadkowy obsługujący przewozy transkontynentalne. W sumie, wobec braku przesądzeń dotyczących rozwoju lotnisk na Mazowszu, uzasadnione jest zapewnienie w „Strategii...” i planach zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy możliwości realizacji wariantu, w którym port lotniczy im. F. Chopina na Okęciu pełnić będzie rolę głównego portu, obsługującego metropolię warszawską. Należy podkreślić, że - z punktu widzenia pasażerów rozpoczynających/kończących podróży w Warszawie (stanowiących większość) - lokalizacja lotniska na Okęciu jest o wiele bardziej atrakcyjna niż każda z rozważanych lokalizacji LCP.</p> <p>Zaproponowano następujące zmiany i uzupełnienia: Str. 35, pkt Warszawski Węzeł Lotniczy, zamiast</p> <p><i>Warszawa jest największym węzłem komunikacji lotniczej w Polsce. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w roku 2006 obsłużył ponad 8 mln pasażerów przy nominalnej przepustowości istniejącego terminala pasażerskiego 3,5 mln pasażerów.</i></p> <p><i>Okęcie obsługuje 50% całego ruchu lotniczego związanego z Polską. Warszawskie lotnisko jest także węzłem ruchu towarowego – w 2006 roku przeładowano na nim ponad 51 tys. ton ładunków.</i></p> <p>Proponuje się:</p> <p><i>Warszawa jest największym węzłem komunikacji lotniczej w Polsce. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina do niedawna obsługiwał większość lotniczego ruchu pasażerskiego. Ze względu na szybki wzrost roli lotnisk regionalnych udział ten jednak maleje. W I półroczu 2008 r. wynosił on 47.6%. Warszawskie lotnisko jest także ważnym węzłem ruchu towarowego – w 2007 roku przeładowano na nim ponad 63 tys. ton ładunków.</i></p>	

					<p>Str. 104-105, zamiast</p> <p>Cel szczegółowy I.7</p> <p>Usprawnienie powiązania miasta z lotniskiem Okęcie</p> <p>Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do zwiększenia dostępności miasta do portu lotniczego Okęcie, a dzięki temu ułatwić podróżowanie mieszkańcom oraz przyjezdnym oraz przyczynić się do rozwoju gospodarczego obszarów miasta położonych w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru lotniska.</p> <p>proponuje się:</p> <p>Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do zwiększenia dostępności miasta do portu lotniczego im. Fryderyka Chopina (Okęcie), a dzięki temu ułatwić podróżowanie mieszkańcom oraz przyjezdnym oraz przyczynić się do rozwoju gospodarczego obszarów miasta położonych w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru lotniska. Waga tego celu nie jest zmniejszona przez brak ostatecznych decyzji dot. rozwoju Warszawskiego Węzła Lotniczego. Istnieją przesłanki do zakładania, że lotnisko to pozostanie nadal głównym portem lotniczym kraju (przy wsparciu innych lotnisk położonych na Mazowszu). Również w przypadku wyboru wariantu zakładającego budowę nowego Centralnego Portu Lotniczego, lotnisko Okęcie pełniłoby rolę lotniska obsługującego znaczną część ruchu związanego z Warszawą. W tej sytuacji konieczne jest poprawa dostępności portu lotniczego Okęcie środkami transportu drogowego i zbiorowego.</p>		
11	1	23.06.2008	Tomasz Modzelewski	Zmiany w organizacji ruchu w okolicy ul. Idzikowskiego (al. Sikorskiego, ul. Jana II Sobieskiego, al. Witos, Trasa Siekierkowska) w celu zmniejszenia natężenia ruchu	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów strategii. Sytuacja ruchowa na ul. Idzikowskiego poprawi się gdy zostanie zrealizowany ciąg Beethovena – Nowo Raclawicka, zapewniający powiązania Górnego Mokotowa z Trasą Siekierkowską.	
12	1	23.06.2008	Małgorzata Piątek	Rozkłady jazdy. Zmiany tras autobusów. Funkcjonowanie transportu a środowisko System biletowy	T	Problemy dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko zostały uwzględnione w Strategii. Kwestie związane z rozkładami jazdy i zmianami tras autobusów nie zostały ujęte w Strategii i należą do zadań związanych z bieżącym zarządzaniem transportem zbiorowym przez ZTM. Problem został uwzględniony w Strategii w ramach punktu 4.1, zadanie 5: Integracja systemów transportu	
13	1	23.06.2008	Adam Łaskarzewski	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym zgodnie ze stanowiskiem nr 17 Rady m.st. Warszawy z dnia 13 marca 2008 – zwiększenie udziału nowoczesnego taboru autobusowego, niskoemisyjnych rozwiązań technicznych wykorzystujących paliwa odnawialne	T	Wprowadza się uzupełnienie w punkcie 4.1.2 (zadanie 7) : „ (...) Zwiększenie udziału nowoczesnego taboru autobusowego, w tym w szczególności wykorzystującego paliwa odnawialne, niskoemisyjne może wymagać podjęcia działań zakresie modernizacji i rozwoju zaplecza technicznego.” Wprowadza się uzupełnienie w punkcie 4.5.3 (Oddziaływanie na środowisko): „(...) działanie w kierunku stosowania i egzekwowania norm emisji spalin i hałasu dla pojazdów oraz proponowanie niskoemisyjnych paliw odnawialnych.” Zastosowanie wskaźnika liczby nowych autobusów wykorzystujących niskoemisyjne paliwa odnawialne wobec braku przygotowanego programu zakupu i eksploatacji autobusów tego typu nie jest możliwe.	ZTM
14	1	23.08.2008	Zbigniew Chłopek	Poparcie stosowania rozwiązań proekologicznych poprzez zastosowanie w pojazdach napędów hybrydowych lub biopaliw w autobusach miejskich celem zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza	T	Wprowadza się uzupełnienie w punkcie 4.1.2 (zadanie 7) : „ (...) Zwiększenie udziału nowoczesnego taboru autobusowego, w tym w szczególności wykorzystującego paliwa odnawialne, niskoemisyjne może wymagać podjęcia działań zakresie modernizacji i rozwoju zaplecza technicznego.” Wprowadza się uzupełnienie w punkcie 4.5.3 (Oddziaływanie na środowisko): „(...) działanie w kierunku stosowania i egzekwowania norm emisji spalin i hałasu dla pojazdów oraz proponowanie niskoemisyjnych paliw odnawialnych.” Zastosowanie wskaźnika liczby nowych autobusów wykorzystujących niskoemisyjne paliwa odnawialne wobec braku przygotowanego programu zakupu i eksploatacji autobusów tego typu nie jest możliwe.	ZTM
14	2	23.08.2008	Zbigniew Chłopek	Zaangażowanie w program Unii Europejskiej BEST (BioEthanol for Sustainable Development)	N	Dokument Strategii z zasady nie wskazuje potrzeby uczestniczenia Warszawy w poszczególnych programach międzynarodowych związanych z sektorem transportu, w tym także w programie BEST. Nie ogranicza to jednak możliwości uczestniczenia Warszawy w podobnych inicjatywach.	

15	1	23.06.2008	Witold Kossakowski AKURAT	Ograniczenie roli portu lotniczego Okęcie w obsłudze ruchu pasażerskiego i towarowego na rzecz planowanego drugiego lotniska w Modlinie	<p>W „Strategii...” nie sformułowano konkretnego wniosku dotyczącego warszawskiego węzła lotniczego i roli portu lotniczego im. F. Chopina na Okęciu. Aktualnie, na szczeblu krajowym trwają prace nad koncepcją rozwoju lotnisk. Decyzja o budowie, a także lokalizacji ewentualnego Centralnego Portu Lotniczego dla Polski zostanie podjęta dopiero po uzyskaniu wyników prac opracowania „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne”. We wrześniu 2009 roku Ministerstwo Infrastruktury rozpisало międzynarodowy przetarg na opracowanie pt. „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne”. Wyniki tego opracowania będą podstawą do podjęcia decyzji o budowie nowego lotniska centralnego (LCP) lub o rozwijaniu infrastruktury lotniskowej kraju bez takiego lotniska. W przypadku budowy nowego lotniska, zlokalizowanego poza granicami m.st. Warszawy, port lotniczy im. Fryderyka Chopina prawdopodobnie pełniłby rolę lotniska pomocniczego. W przypadku rezygnacji z budowy LPC, obszar metropolitalny Warszawy obsługiwałyby co najmniej dwa porty lotnicze, Okęcie i lotniska wspomagające, np. w Modlinie. „Strategia” umożliwia realizację obu wariantów. Dla decyzji dotyczących przyszłości lotnisk w kraju decydujące znaczenie mieć będą prognozy przewozów i kierunki rozwoju lotnictwa cywilnego. Dane dot. ostatniego okresu prowadzą do wniosku, że dotychczasowe prognozy bardzo szybkiego wzrostu przewozów były wygórowane. Podobnie, strukturalne zmiany w sektorze lotniczym obniżyły rolę portów przesiadkowych (tzw. hubów). W konsekwencji spadło prawdopodobieństwo, że w Polsce zlokalizowany byłby kluczowy port przesiadkowy obsługujący przewozy transkontynentalne. W sumie, wobec braku przesądzeń dotyczących rozwoju lotnisk na Mazowszu, uzasadnione jest zapewnienie w „Strategii...” i planach zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy możliwości realizacji wariantu, w którym port lotniczy im. F. Chopina na Okęciu pełniłby rolę głównego portu, obsługującego metropolię warszawską. Należy podkreślić, że - z punktu widzenia pasażerów rozpoczynających/kończących podróże w Warszawie (stanowiących większość) - lokalizacja lotniska na Okęciu jest o wiele bardziej atrakcyjna niż każda z rozważanych lokalizacji LCP.</p> <p>Uznając potrzebę aktualizacji i bardziej konkretnego zapisu w dokumencie „Strategii...” zaproponowano następujące zmiany i uzupełnienia: Str. 35, pkt Warszawski węzeł lotniczy, zamiast</p> <p><i>Warszawa jest największym węzłem komunikacji lotniczej w Polsce. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w roku 2006 obsłużył ponad 8 mln pasażerów przy nominalnej przepustowości istniejącego terminala pasażerskiego 3,5 mln pasażerów.</i></p> <p><i>Okęcie obsługuje 50% całego ruchu lotniczego związanego z Polską. Warszawskie lotnisko jest także węzłem ruchu towarowego – w 2006 roku przeładowano na nim ponad 51 tys. ton ładunków.</i></p> <p>Proponuje się</p> <p><i>Warszawa jest największym węzłem komunikacji lotniczej w Polsce. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina do niedawna obsługiwał większość lotniczego ruchu pasażerskiego. Ze względu na szybki wzrost roli lotnisk regionalnych udział ten jednak maleje. W I półroczu 2008 r. wynosił on 47.6%. Warszawskie lotnisko jest także ważnym węzłem ruchu towarowego – w 2007 roku przeładowano na nim ponad 63 tys. ton ładunków.</i></p> <p>Str. 104-105, zamiast</p> <p>Cel szczegółowy I.7 Usprawnienie powiązania miasta z lotniskiem Okęcie</p> <p><i>Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do zwiększenia dostępności miasta do portu lotniczego Okęcie, a dzięki temu ułatwić podróżowanie mieszkańcom oraz przyjeźdnym oraz przyczynić się do rozwoju gospodarczego obszarów miasta położonych w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru lotniska.</i></p> <p>proponuje się:</p> <p>Cel szczegółowy I.7 Usprawnienie powiązania miasta z lotniskiem Okęcie</p> <p>Cel szczegółowy I.7</p> <p><i>Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do zwiększenia dostępności miasta do portu lotniczego im. Fryderyka Chopina (Okęcie), a dzięki temu ułatwić podróżowanie mieszkańcom oraz przyjeźdnym oraz przyczynić się do rozwoju gospodarczego obszarów miasta położonych w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru lotniska. Waga tego celu nie jest zmniejszona przez brak ostatecznych decyzji dot. rozwoju Warszawskiego Węzła Lotniczego. Istnieją przesłanki do zakładania, że lotnisko to pozostanie nadal głównym portem lotniczym kraju (przy wsparciu innych lotnisk położonych na Mazowszu). Również w przypadku wyboru wariantu zakładającego budowę nowego Centralnego Portu Lotniczego, lotnisko Okęcie pełniłoby rolę lotniska obsługującego znaczną część ruchu związanego z Warszawą. W tej sytuacji konieczne jest poprawa dostępności portu lotniczego Okęcie środkami transportu drogowego i zbiorowego.</i></p>	
----	---	------------	---------------------------	---	---	--

15	2	23.06.2008	Witold Kossakowski AKURAT	Brak zaistnienia problemu ruchu lotniczego a w szczególności portu lotniczego Okęcie w rozdziale „Cel główny V: poprawa stanu środowiska naturalnego oraz zmniejszenia uciążliwości transportu dla mieszkańców; Cel szczegółowy V.1 Ograniczenie hałasu”	N	Uciążliwość hałasowa lotniska Okęcie uwzględniana jest w planach zagospodarowania przestrzennego i była podstawą ustalenia granic strefy ograniczonego użytkowania. Jak wynika z map hałasowych, już w niewielkiej odległości od lotniska poziom hałasu jest niższy niż w obszarach przylegających do arterii drogowych. Ponadto, postęp techniczny powoduje znaczną redukcję poziomu hałasu. Duży wpływ na ten poziom ma też zarządzanie ruchem lotniczym (procedury i trasy startów i lądowań) i ograniczenia operacji w porze nocnej.	
16	1	23.06.2008	Bogusław Uniśkiewicz	Utworzenie Warszawskiej Obwodnicy Kolejowej zintegrowanej z liniami pozamiejskimi poprzez połączenie stacji W-wa Wola z linią średnicową w okolicy Dw. Zachodniego	N	W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. W Strategii wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), rozwiązania poprawiające przepustowość linii średnicowej, usprawnienie powiązania z dw. lotniczym Okęcie. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Powinien w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołana we wniosku linia obwodowa jako ważny element systemu transportowego może być brana pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania w jej modernizację na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.	ZTM
17	1	23.06.2008	Bogusław Uniśkiewicz	Utworzenie centrum gastronomiczno-rozrywkowo-sportowego na terenie dzielącym Stadion Narodowy od Dw. W-wa Stadion w celu rozbicia tłumu kibiców/fanów wychodzących z Stadionu i uzupełniona o małą architekturę promującą Warszawę (informacja o historii, wydarzeniach kulturalnych, imprezach)	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Wniosek przekazano do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego	BAiPP
18	1	23.06.2008	Bogusław Uniśkiewicz	Adaptacja kolejowej bocznicy technicznej metra (STP Kabaty) do celów komunikacji pasażerskiej	N	Plany rozwoju sieci transportu szynowego (kolej, metro, tramwaj), mające odbicie w zatwierdzonym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” i projekcie „Strategii...” są oparte na wynikach badań potrzeb przewozowych (takich jak okresowo przeprowadzane Warszawskie Badanie Ruchu – 1998 i 2005), prognozach ruchu i analizie wariantów tej sieci. Kluczowe opracowania, to: (a) „Analiza funkcjonalno-ruchowa wariantów systemu transportowego Warszawy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego”, Politechnika Warszawska (1999) i (b) „Analiza i ocena funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej w Warszawie i aglomeracji warszawskiej”, FaberMaunsell Polska (2005). Najbardziej obciążone są kierunki promieniste i na ich obsłudze skupiono się w planach rozwoju sieci transportu szynowego (Kolej, metro, tramwaj). Kierunki obwodowe z powodzeniem mogą być obsługiwane komunikacją autobusową. Analizy (prognozy) potoków ruchu wykazały, że liczba potencjalnych podróży nie uzasadniałaby inwestowania w to połączenie. Najbardziej obciążone są kierunki promieniste i na ich obsłudze skupiono się w planach rozwoju sieci transportu szynowego (Kolej, metro, tramwaj). Kierunki obwodowe z powodzeniem mogą być obsługiwane komunikacją autobusową. Kontrola sposobu zagospodarowania przestrzennego (ochrona rezerwatu im. St. Starzyńskiego i Lasu Kabackiego jest zadaniem planowania miejscowego).	
19	1	23.06.2008	Zofia Olędzka	Nieuwzględnienie uwag mieszkańców Wesołej w „Studium ...” z zakresu transportu	N	Uwagi, o których mowa, zgłoszone zostały w 2006 roku do projektu „Studium uwarunkowań...” a nie do projektu „Strategii”	
19	2	23.06.2008	Zofia Olędzka	Dlaczego opłaty mają dotyczyć tylko dojazdów do centrum, a nie „TIR’ów” przejeżdżających przez Warszawę tranzytem	N	Opłaty za wjazd do centrum mają na celu ograniczenie odsetka osób dojeżdżających do centrum samochodem i przyczyniających się do zatłoczenia dróg dojazdowych do centrum. Wystarczy, że opłaty skłonią niewielką część podróżujących do korzystania z transportu zbiorowego, aby nastąpiło radykalne zmniejszenie zatłoczenia dróg. Pobieranie opłat za przejazd innymi odcinkami dróg publicznych jest uzależnione od decyzji na szczeblu centralnym.	

19	3	23.06.2008	Zofia Olędzka	Brak wrysowanej Obwodnicy Ekspresowej w Program Ochrony Powietrza w „Prognozie ...”	N	<p>Podstawową zasadą przyjętą w Strategii i Prognozie jest zaakceptowanie a priori wszystkich projektów rozwiązań transportowych o wysokim prawdopodobieństwie realizacji. Bez wartościowania ich i określania szans tej realizacji. Na schemacie dotyczącym warunków aerosanitarnych nie wprowadzono bardzo wielu przewidywanych elementów systemu komunikacyjnego Warszawy, w tym odcinków i węzłów, które mogą w przyszłości decydować o stanie jakości powietrza w licznych miejscach. Ponadto wpływ na warunki aerosanitarnie zależeć będzie od kolejności i tempa oddawania do realizacji poszczególnych odcinków i węzłów. Zatem wrysowywanie wszystkich lub części planowanych tras i ulic nie jest uzasadnione. Analizy takie będą przeprowadzane w trakcie procedur OOS.</p> <p>Strategia i Prognoza zostały sporządzone na podstawie diagnozy prospektywnej zawierającej istniejące, aktualnie tworzone oraz wszystkie wysoce prawdopodobne elementy sieci transportowej Warszawy. Strategia ani ich nie potwierdza ocenami, ani nie neguje. Doświadczenie wskazuje, że elementy te mogą ulec różnym zmianom niezależnym od wnioskującego a tym bardziej niezależnie od dokumentów strategicznych. Dlatego Strategia i Prognoza bardzo skromnie prezentuje, w tym kartograficznie, konkretne projektowane przebiegi wyraźnie wskazując kierunkowo potrzeby ich uwzględnienia. Z tego powodu nie naniesiono wysoce prawdopodobnych tras, jako przyszłego liniowego źródła zagrożeń akustycznych i aerosanitarnych. Można przyjąć, że Strategia i Prognoza przyjmują a priori dzisiejsze koncepcje, które i tak przecież obejmują mniejszą część potrzeb wynikających z wdrażania Strategii.</p>
19	4	23.06.2008	Zofia Olędzka	Przeprowadzenie trasy WOW przez osiedle mieszkaniowe na terenie dzielnicy Wesoła w kontekście zanieczyszczeń transportowych wpływających na zbiornik wód czwartorzędowych	N	<p>Problem ten szeroko omawiają dokumenty związane z procedurą OOS dla tego przebiegu. Zagrożenia są tam wykazane, ale też zapewniono stosowne zabiegi łagodzące. Wpływ konkretnych przebiegów tras i ulic na zasoby wód wglębnych musi być rozważany przy przyjęciu określonego stopnia dopuszczalnego potencjalnego zagrożenia. W przeciwnym przypadku obszar GZWP Niecki Warszawskiej musiałby być pozbawiony większych tras komunikacyjnych. Proponujemy ograniczać, aż do wykluczenia lokalizacje kolidujące z ujęciami wód podziemnych w strefie szybkiej potencjalnej migracji zanieczyszczeń (wysokich współczynników infiltracji). Zakłada się, że takie kryterium będzie stosowane w każdym przypadku wytyczania nowego przebiegu lub istotnej modernizacji trasy.</p> <p>Kotlina Warszawska jest jednym z największych i najcenniejszych zbiorników wód wglębnych utrzymujących się w warunkach niecki subartezyskiej z dobrą izolacją partiami glin plejstoceńskich. Umożliwia to bezpieczne inwestowanie nad tym zbiornikiem, oczywiście z zachowaniem zasad ochrony hydrogeochemicznej. Natomiast lokalne ujęcia wód wraz ze strefą bezpośredniej ochrony nie mogą być naruszane inwestycjami liniowymi i innymi.</p> <p>Generalnie nie ma konfliktu pomiędzy rozwojem sieci transportowej Warszawy a ochroną zasobów wodnych.</p>
19	5	23.06.2008	Zofia Olędzka	Przeprowadzenie przez teren Warszawy dróg ekspresowych pomimo stwierdzenia w „Prognozie ...”, że Warszawa nie jest miastem tranzytowym Przebieg obwodnic w Warszawie poza terenem zabudowanym	N	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii ...” układ tras ruchu szybkiego na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") • S8 Wrocław (Psie Pole) - Kępno - Sieradz - A1 (Łódź) - A1 (Piotrków Trybunalski) - Rawa Mazowiecka - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrów - Choroszcz - Knyszyn - Korycin - Augustów - Budzisko - granica państwa (Kowno) • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebennie - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne elementy układu tras ruchu szybkiego posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trasa AK odc. Prymasa Tysiąclecia – Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • S17 węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 połączenie Salomea – Wolica odcinek poza Warszawą ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 odc. Trasa AK – Łomianki - jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Trasa S8 odc. Węzeł Konotopa – Prymasa Tysiąclecia jest obecnie w budowie <p>Jak wynika z przedstawionych danych, większość tras ruchu szybkiego ma wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na</p>

					<p>realizację inwestycji, które wyznaczają jednoznacznie korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji.</p> <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnioną funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys. pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego, tzn. aglomeracji warszawskiej) i tranzyt dalekiego zasięgu. W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 89,3% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 10% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy łącznie) stanowi jedynie 0,7%. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,4% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,6%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej około 21%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 69,2%, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 24%, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy) stanowi zaledwie 6,8%. Jak wynika z tych badań, w stosunku do sumarycznego potoku samochodowego na granicy Warszawy, podróże kończące się w mieście stanowią 88,8%. Podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że wiele połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji jest możliwe tylko poprzez Warszawę. W stosunku do sumy pojazdów tranzyt aglomeracyjny wynosi 10% a tranzyt dalekiego zasięgu 1,2%. Planowana krajowa sieć autostrad i dróg ekspresowych ma zadanie zapewnienie połączeń pomiędzy największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją planowanych w Warszawie tras ruchu szybkiego jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprawienie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go do celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu znacznie pogorszyłyby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla każdego przewidywanego do realizacji elementu układu dróg ruchu szybkiego w Warszawie, wykazywały dużą efektywność ekonomiczną analizowanych inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Dlatego też im większa część pracy przewozowej liczonej w pojazdokilometrach będzie realizowana w Warszawie na układzie tras ruchu szybkiego, tym mniejsza będzie emisja spalin, hałas uliczny, koszty eksploatacji pojazdów i liczba wypadków. Pozostały ruch tranzytowy, którego elementem docelowym nie jest Warszawa odbywa się drogami krajowymi nr 50 i 62.</p> <p>Warszawa nie jest miastem tranzytowym, Pełne wyprowadzenie rzeczywistego tranzytu, który stanowi zaledwie około 10% ruchu wjazdowego od wschodu i zachodu i dotyczy głównie stosunkowo bliskich celów (obwodnica dla długodystansowego transportu ciężarowego funkcjonuje – są to drogi krajowe nr 50 i 62 - i po zakończeniu modernizacji wszystkich węzłów będzie wystarczająca do przejścia tego tranzytu. Elementy dróg i ulic o parametrach dróg ekspresowych to konieczna tkanka transportowa stolicy.</p> <p>Wprowadzanie nowych lub zwiększanie przepustowości starych szlaków transportu naziemnego w obszarach zurbanizowanych ma szereg trudnych do sprawiedliwego uwzględnienia aspektów ekologicznych i ekorozwojowych. Jednocześnie ma także fundamentalne aspekty związane z rozwojem miasta, jako zgromadzenia celów podróży i przestrzeni życia coraz większej liczby mieszkańców.</p> <p>Przede wszystkim należy stwierdzić, że współczesne miasta wykazują taką gęstość zaludnienia (w zasadzie od 2 do 12 tysięcy mieszkańców na km²), że niemożliwym jest rozdzielenie funkcji transportowej, jako uciążliwej sąsiedzko od innych funkcji. Uciążliwość sąsiedzka jest tolerowana bardzo słabo, w zasadzie tylko w odniesieniu do dróg dojazdowych, ślepych i to z ograniczeniami użytkowania przez innych poza zamieszkałymi i służbami miejskimi. Jednocześnie żąda się dobrego skomunikowania z resztą Świata w odległości nie większej niż 1000 m (autostrada i kolej) oraz 10 km (samolot). Oczywiście spełnienie takich warunków dotyczy bardzo niewielkiej liczby mieszkańców miast. Tolerowane, ale tylko do pewnego stopnia, są przewozy publiczne, głównie te komunikujące okolice miejsca zamieszkania z centrum miasta lub ważnymi obiektami w tym mieście. Nie są tolerowane autobusowe i tramwajowe połączenia z trasami biegnącymi w pobliżu naszego zamieszkania a zaczynające się w dzielnicach dalszych od centrum. W zasadzie nie dopuszczamy do rozwoju połączeń przebiegających w sąsiedztwie, ale założonych z myślą o innych terenach obsługiwanego transportowego. Jeszcze więcej stanowczych oporów dotyczy transportu tranzytowego i tzw. obwodnicowego. Mieszkańcy dużych miast wykluczają możliwość poprowadzenia przez tereny zabudowane tras tranzytowych. Warszawa jest jaskrawym przykładem, choć dziwnym, bo przecież obwodnic nie posiada. Jako ruch tranzytowy uważa się wszelki ruch trafiający na elementy szybkich tras w obrębie terenu zabudowanego. Paradoksalnie za ruch lokalny mieszkańcy położonych nad trasami szybkiego ruchu miejskiego uważać są skłonni jedynie własne pojazdy, które zmierzają do wyznaczonych, bliskich, ale też odległych celów. Nie bierze się pod uwagę prostego faktu, że duże miasto generuje znacznie więcej (więcej niż to wynika z liczby mieszkańców) celów i podróży oraz celów wyjazdów z miasta niż proporcjonalnie miasto mniejsze. Sieć ulic/dróg szybkiego ruchu w strukturze miasta jest</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>nieunikniona i oczywiście musi ona powodować uciążliwości sąsiedzkie oraz krytyczne zmiany wartości terenów.</p> <p>Co do przestrzennego systemu takich tras nic oryginalnego się nie wymyśli. Muszą być mniej lub bardziej gwiaździste skierowane do centrum trasy powiązane z dzielnicami peryferyjnymi oraz przedmieściami i drogami zewnętrznymi o dużym natężeniu oraz seria obwodnic z przynajmniej jedną wewnętrzną oraz jedną zewnętrzną. Obwodnice generalnie nie służą tzw. ruchowi tranzytowemu, lecz mieszkańcom odległych dzielnic do komunikowania się ze sobą oraz z różnymi trudno dostępnymi fragmentami dzielnic centralnych. W ten sposób każde duże miasto, po rozwiązaniu zasadniczych elementów takiej sieci dróg miejskich staje się mozaiką stref w miarę dogodnych do życia i przemieszczania się oraz wydłużonych stref wszelakich uciążliwości transportowych, od pospolitych zagrożeń fizyko-chemicznych do trudności parkowania, wjazdu i wyjazdu z posesji oraz nadmiernego wydłużania trasy w gęstwinie w różnym stopniu, dostępnych ulic. Ponieważ Warszawa nie jest jeszcze niestety ukształtowanym komunikacyjnie miastem, projekty wprowadzenia oczywistych ruchowo elementów jak obwodnice i dośrodkowe trasy szybszego ruchu, budzą liczne protesty, których spora liczba zgłoszona została także podczas dyskusji społecznej nad Strategią. Ze środowiskowego punktu widzenia układ naturalnej sieci drogowej w Warszawie powinien uwzględniać funkcjonalne przeznaczenie zabudowy znajdującej się w strefie największej uciążliwości oraz ex post zakładać odpowiednie zabiegi deglomeracyjne i modernizacyjne. Generalną zasadą winno być prowadzenie takich tras przez tereny o najmniejszych gęstościach zaludnienia, przez tereny o funkcjach niemieszkalnych oraz w skojarzeniu z inną infrastrukturą transportową (koleją, obszarem ograniczonego użytkowania portu lotniczego, bazami transportowymi itd.). Należy pamiętać, że gęstość zaludnienia w dzielnicach centralnych jest niska, zdecydowanie niższa niż w innych wielkich miastach Europy, niższa niż w Warszawie 20-lecia międzywojennego. Dlatego należy przewidywać taki rozwój zabudowy by koncentrował się w środkowych częściach kwartałów powstałych ze skrzyżowania tras dośrodkowych z obwodnicami.</p> <p>Warszawa ma rzeczywiście problem z uformowaniem obwodnicy zewnętrznej z powodu bardzo intensywnej zabudowy wzdłuż niektórych ciągów komunikacyjnych oraz ze względu na formalnie ustanowiony pierścień chronionego krajobrazu na przedpolach stolicy (KPN, Parki Krajobrazowe, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, Dolina Wisły z Obszarami Natura 2000). W ten sposób pogłębia się konflikt związany z tworzeniem obwodnicy wewnętrznej także wkraczającej na tereny gęstej indywidualnej zabudowy, która (trzeba to jasno napisać) przejmie znaczną część tzw. ruchu tranzytowego, a także cały rzeczywisty ruch tranzytowy (niezwiązany celowo z miastem). Rozwiązanie tego dylematu jest skrajnie trudne i konfliktowe ekologicznie. Będzie także wywoływać liczne protesty mieszkańców podważających miejscowości. Strategia rozważa te kwestie szukając ustaleń, które nie mogą podlegać dalszej dyskusji, gdyż są warunkiem istnienia struktury miasta. Tak, więc wspiera odejście od pomysłu przeprowadzenia przez miasto drogi o parametrach autostrady. Zamiast tego proponuje rozdzielanie ruchu autostradowego z przyszłej A2 w kierunku obwodnicy na północ i południe od strony zachodniej i „zebranie” tego ruchu po stronie wschodniej także na obwodnicy z dojazdami z SW i NW. Obwodnica wewnętrzna ma ułatwić wydostanie się na drogi południkowe. Jednocześnie Strategia promuje wydzielenie centrum, jako obszaru o ruchu docelowym.</p> <p>Wydaje się, że te założenia, nie wolne od aspektów dyskusyjnych, tworzą jasne podstawy do kształtowania systemu transportowego Warszawy w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju, który nie może rażąco obniżać warunków gospodarowania i funkcjonowania mieszkańców. Żadne racjonalne przesłanki ekologiczne nie mogą wykluczyć kształtowania opisanej wyżej podstawowej sieci drogowej miasta.</p> <p>Powyższe nie oznacza, że wytyczanie korytarzy transportowych jest lokalizacyjnie przesądzone. Doświadczenia z WOW, łącznikiem S7 i wieloma innymi trasami wskazują na mnożenie się problemów środowiskowych wszelkich kategorii, od zmian przebiegu i lokalizacji węzłów, do bogatej gamy zabiegów łagodzących oraz kwestii własnościowych i odszkodowawczych. Zagadnienia te są poruszane w Strategii i Prognozie ze stosowną do tego typu opracowań skalą szczegółowości.</p>
19	6	23.06.2008	Zofia Olędzka	<p>Korekta zapisów w „Studium ...” dotyczących równego traktowania wszystkich obywateli wobec prawa w kontekście odciążenia Centrum kosztem innych dzielnic (tak by dokument był zgodny z konstytucją)</p>	<p>N</p> <p>W treści dokumentu Strategii nie ma zapisów niezgodnych z konstytucją. W Strategii zakłada się, że przy deficycie przestrzeni komunikacyjnej, złym stanie środowiska i ograniczonych środkach finansowych niezbędna jest kontrola dostępności wybranych obszarów miasta dla ruchu samochodowego. Takim obszarem jest centrum miasta. Nie oznacza to jednak podejmowania działań prowadzących do pogarszania warunków życia mieszkańców innych obszarów i przenoszenia ruchu samochodowego do innych dzielnic. Odciążenie centrum ma polegać na wprowadzaniu ograniczeń w dostępie dla ruchu indywidualnego, rekompensowanych dobrą obsługą środkami transportu zbiorowego, stworzeniem dogodnych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego. Odrębnym zagadnieniem jest kwestia odciążenia obszaru centrum od ruchu tranzytowego w stosunku do tego obszaru (ruch dalszego zasięgu, który przechodzi obecnie przez ten obszar ze względu na brak innych możliwości przejazdu – np. ruch międzydzielnicowy). Sprzyjać temu ma tworzenie tras o charakterze obwodowym, budowanych z poszanowaniem środowiska naturalnego i środowiska człowieka.</p>
20	1	23.06.2008	Ewa Pacura	<p>Przebieg trasy ekspresowej w kierunku Gdańska tzw. Trasy Mszczonowskiej brzegiem Wisły a nie przez teren Łomianek</p>	<p>N</p> <p>Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) - Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztyn - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o</p>

						środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7 w obowiązujących dokumentach planistycznych.	
21	1	23.06.2008	Paweł Poncyliusz	Brak oszacowania kosztów związanych z realizacją celów w dokumencie	N	Strategia jest dokumentem, który określa cele i zadania dotyczące systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne ; tzn. że dążyć się będzie do jak najszybszej realizacji (do roku 2015) jak największej liczby zadań i działań określonych w Strategii, jako najpilniejsze i najważniejsze dla usprawnienia systemu transportowego miasta (priorytety realizacyjne). Z drugiej strony, ponieważ sformułowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych. Jest dokumentem ramowym wyznaczającym cele, kierunki działań i sposoby ich realizacji. Jest zatem dokumentem ogólnym i tym samym nie rodzi skutków finansowych. Daje jednak podstawę do przygotowywania Wieloletnich Programów Inwestycyjnych m.st. Warszawy, stanowiących załączniki do corocznych uchwał budżetowych m.st. Warszawy. Programy te powinny być tworzone z myślą o realizacji zadań Strategii wraz z określeniem źródeł finansowania oraz obowiązków poszczególnych jednostek miejskich odpowiedzialnych za realizację	
21	2	23.06.2008	Paweł Poncyliusz	Oderwanie celów głównych i szczegółowych oraz priorytetów „Strategii ...” od realiów budżetowych m.st. Warszawy	N	Cele główne i cele szczegółowe ujęte w Strategii wskazują podstawowe kierunki działań jakie powinny być podejmowane w Warszawie w zakresie systemu transportowego w najbliższych latach. Pożądane jest, aby jak największa liczba tych celów została osiągnięta. Jest prawdopodobne, że część z celów zostanie osiągniętych po roku 2015, przy czym działania prowadzące do ich osiągnięcia będą podjęte przed rokiem 2015. Warto także dodać że cele Strategii, a przede wszystkim zadania sformułowane dla poszczególnych podsystemów transportowych wynikają zarówno z doświadczenia zespołu autorskiego, jak i kompleksowych konsultacji z jednostkami miejskimi odpowiedzialnymi za przygotowanie procesu inwestycyjnego i przygotowani e projektów do finansowania ze środków Unii Europejskiej. Strategia uwzględnia także zakres inwestycji ujęty w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym.	
21	3	23.06.2008	Paweł Poncyliusz	Zbyt duży koszt realizacji odcinka centralnego II linii metra w stosunku do korzyści ekonomiczno-społecznych wynikających z tej inwestycji	N	Autorzy Strategii podzielają pogląd o konieczności uwzględniania rachunku kosztów i korzyści społecznych przy podejmowaniu decyzji o realizacji inwestycji transportowych. Ta zasada powinna obowiązywać także w przypadku rozwoju systemu metra. Przykład II linii i cen zaoferowanych w przetargu na jej budowę wskazuje, że należy poszukiwać rozwiązań, które mogłyby ograniczyć te koszty. Celowość umieszczenia II linii, jako ważnego zadania dla miasta na okres do roku 2015 oprócz roli jaką metro odgrywa w podnoszeniu atrakcyjności systemu transportu zbiorowego, wynika także z możliwości wykorzystania dofinansowania (a zatem zmniejszenia kosztów budowy) ze środków Unii Europejskiej.	
21	4	23.06.2008	Paweł Poncyliusz	Rozbieżność pomiędzy celami znajdującymi się w „Strategii ...” a możliwościami finansowymi m.st. Warszawy spowoduje, że do 2015 roku dokument ten nie zostanie zrealizowany	N	Strategia jest spójna z innymi dokumentami planistycznymi miasta, m.in. SUiKZP. Uwzględnia stopień przygotowania poszczególnych jednostek miejskich do realizacji inwestycji oraz stan przygotowania projektów do finansowania z Unii Europejskiej. Skala środków finansowych, jakie będą dostępne w Warszawie do roku 2015 zależy nie tylko od możliwości budżetu miasta, ale również od posiadania programu – Strategii oraz dobrze przygotowanych projektów, które mogą otrzymać środki z Unii Europejskiej na ich realizację. Pożądane jest, aby jak największa liczba zadań, jakie postawiono przed Miastem do roku 2015 została zrealizowana. Część z zadań może jednak zostać rozpoczętych i dokończonych po roku 2015. Autorzy Strategii są zdania że określa ona ambitny program działań ,ale realny i możliwy do wykonania.	
22	1	24.06.2008	Pracownia Projektowa Blanko Sp. z o.o.	Usprawnienie komunikacji miejskiej poprzez budowę „oszczędnego metra w Warszawie”	N	Strategia zakłada zintegrowany rozwój wszystkich podsystemów transportu szynowego w Warszawie (i aglomeracji) tj. metra, tramwaju i kolei (w tym WKD). Rozwój ten oznacza usprawnienie systemu już funkcjonującego (pod względem jakości infrastruktury, organizacji przewozów, zarządzania, rozwiązań dla pasażerów) oraz budowę nowych tras komunikacyjnych (metro, tramwaj). Zakres zmian, także jeśli chodzi o priorytety realizacyjne i korytarze transportowe został ustalony na podstawie wcześniej wykonanych opracowań planistycznych, projektowych i studiów wykonalności. Jest także zgodny ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Niezależnie Strategia zakłada, że wszystkie przedsięwzięcia transportowe powinny być wykonywane na podstawie rachunku kosztów i korzyści społecznych a zatem powinny mieć uzasadnienie ekonomiczne. Warunek ten w szczególności dotyczy rozwoju systemu metra z uwagi na wysokie koszty inwestycyjne. W Strategii przyjęto zatem, że sposób przeprowadzenia II i III linii metra przez obszar strefy śródmiejskiej będzie uwzględniać zarówno aspekty funkcjonalne (minimalizacja czasu dostępu do stacji wynikającego z głębokości usytuowania stacji) oraz ekonomiczne. Warunkiem realizacji rozbudowy systemu metra w Warszawie będzie ograniczenie kosztów inwestycji poprzez wprowadzenie nowoczesnych technologii budowy metra, oraz wykorzystanie potencjalnych możliwości budowy metra w wykopie (ewentualnie na estakadzie) lub na powierzchni terenu.	ZTM
23	1	25.06.220	Agnieszka Brodnicka	Budowa schodów ruchomych, wind lub równoważni dla osób niepełnosprawnych lub osób z małymi dziećmi w wózkach przy węzłach komunikacyjnych w celu ułatwienia dostępu do środków komunikacji publicznej i poruszania się po mieście	T	Problem został uwzględniony w Strategii w pkt 4.1.2 Zadania Strategii dotyczące rozwoju systemu transportu publicznego (Zadanie 5: Integracja systemów transportu). W Strategii za ważny aspekt integracji systemów transportu uważa się dostosowanie węzłów przesiadkowych do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników. Strategia zakłada między innymi: – modernizację i przebudowę węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu, dla ograniczenia występujących uciążliwości, zwiększenia wygody i skrócenia czasu przesiadania się pasażerów (zwiększenie zwartości węzłów, skrócenia długości i czasów dojazdów, weryfikacja usytuowania przystanków, remonty i korekty infrastruktury). – uruchamianie dynamicznych systemów informacji pasażerskiej (wizualnej i głosowej) ułatwiających dokonywanie przesiadek.	

						<p>Szczególne znaczenie w Strategii przypisuje się jakościowej zmianie sposobu funkcjonowania głównych węzłów przesiadkowych związanych z systemem kolejowym, tj. węzłom:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dw. Centralny – Dworzec Śródmieście – Metro Centrum, - Dw. Zachodni, - Dw. Wschodni. - Dw. Warszawa Gdańska. 	
23	2	25.06.220	Agnieszka Brodnicka	Utworzenie systemu płatnych wypożyczalni rowerowych	T	<p>Problem został uwzględniony w Strategii (pkt 4.4.3 Zadania w strategii rozwoju systemu rowerowego). W ramach zadania 2 zakłada się rozwój infrastruktury systemu rowerowego, w tym systemu roweru publicznego, który może być zorganizowany na wzór systemu funkcjonującego w Berlinie, lub w innych miastach europejskich.</p> <p>Jedno ze szczególnie pożądaných rozwiązań. Mogą być też wypożyczalnie dotowane przez instytucje, sieci handlowe a nawet samorządy. Zgłaszane w trakcie konsultacji pomysły łagodzące skutki środowiskowe wywołane rozwojem sieci transportu w Warszawie zostały w Prognozie przytoczone. W zasadzie żaden z tych pomysłów nie jest wykluczony, choć niektóre mają ograniczone zastosowanie. Odnotowano jedynie dwie grupy proponowanych zabiegów wyraźnie układających się dychotomicznie. Pierwsza to budowa parkingów (patrz oddzielne omówienie) oraz operowanie niweletą przy wprowadzaniu dróg szybkiego ruchu na tereny zabudowane. W tym drugim przypadku trudno o jednoznaczna i trwałą zasadę. Klóćą się tu potrzeby izolacji od zabudowy oraz konieczność optymalizacji odstępów międzywęzłowych.</p>	
24	1	27.06.2008	Stanisława Ciepłowska	Pogorszenie komunikacji miejskiej na terenie Dzielnicy Żoliborz w kierunku Centrum miasta	N	<p>Cała Strategia jak też jej poszczególne punkty (w tym pkt 4.1.2 dotyczący rozwoju systemu transportu publicznego) zakłada znaczne wzmocnienie atrakcyjności transportu zbiorowego. Za bardzo ważne uważa się w niej zarówno działania skierowane na poprawienie transportu zbiorowego wewnątrz Warszawy jak też usprawnienie powiązań w obszarze aglomeracji. Celem w tym zakresie miałyby być ograniczenie dojazdów do Warszawy samochodami. W odniesieniu do Żoliborza Strategia zakłada wzmocnienie komunikacji tramwajowej (modernizacja trasy wzdłuż ul. Popieluszki – Jana Pawła II, budowa trasy tramwajowej w ul. Krasińskiego) oraz usprawniania komunikacji autobusowej także jeśli chodzi o wymianę taboru na nowoczesny. Wymienione we wniosku uwagi dotyczące przebiegu poszczególnych linii autobusowych powinny być przedmiotem szczegółowych analiz ze strony ZTM, w ramach bieżącego zarządzania transportem zbiorowym. Nie mogą być rozwiązane (zapisane) w dokumencie Strategii, ze względu na jej bardziej ogólny charakter.</p>	ZTM
25	1	27.06.2008	Maciej Polak	Budowa linii tramwajowej ulicami: Marynarska, Hynka, Łopuszańska, Kleszczowa, Dźwigowa	N	<p>Strategia transportowa dotyczy okresu do roku 2015 i na lata kolejne tzn.; że dążyć się będzie do jak najszybszej realizacji (do roku 2015) jak największej liczby zadań i działań określonych w Strategii, jako najpilniejsze i najważniejsze dla usprawnienia systemu transportowego miasta (priorytety realizacyjne). Z drugiej strony, ponieważ sformułowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych. Określono w niej zakres modernizacji i rozwoju komunikacji tramwajowej, który jest najpilniejszy z punktu widzenia prognoz potrzeb przewozowych i w miarę możliwości realny biorąc pod uwagę krótki okres objęty Strategią. Budowa trasy tramwajowej ulicami Marynarska – Hynka – Łopuszańska – Kleszczowa – Dźwigowa powinna być przeanalizowana pod względem uwarunkowań technicznych, prognoz przewozów i kosztów i korzyści społecznych z uwzględnieniem funkcjonowania II linii metra. Ewentualne potwierdzenie zasadności budowy trasy może być podstawą włączenia jej do programu rozwoju komunikacji tramwajowej, w okresie po roku 2015.</p>	ZTM Tw Sp. z o.o.
26	1	27.06.2008	Maciej Polak	Budowa III linii metra w odsunięciu od pozostałych linii transportu szynowego: a) pod Trasą Łazienkowską b) pod Trasą Siekierkowską krzyżując się z I linią metra na wysokości stacji Wilanowska, a następnie pod ulicami: Marynarską, Łopuszańską, Dźwigową w kierunku Bemowa	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Trzecia linia metra nie ma jeszcze ostatecznie ustalonego przebiegu. Prowadzone są analizy dotyczące wariantów przebiegu III linii metra. Wniosek do uwzględnienia w pracach Biura Drogownictwa i Komunikacji .</p> <p>Możliwość wprowadzenia ewentualnych zmian w SUIKZP m.st. Warszawy.</p>	BdIK
27	1	27.06.2008	Maciej Polak	Zapewnienie bezkolizyjnego skrzyżowania Trasy Mostu Północnego z ul. Modlińską	N	<p>Strategia jest dokumentem, który określa cele i zadania dotyczące systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne. Nie odnosi się do szczegółowych rozwiązań poszczególnych skrzyżowań i węzłów, stąd też nie wskazuje sposobu rozwiązania skrzyżowania Trasy Mostu Północnego z ul. Modlińską. Zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego obie te trasy są klasy GP i rozwiązanie ich przecięcia powinno wynikać ze szczegółowych analiz funkcjonalno-ruchowych (prognoz ruchu). Podobna zasada powinna być stosowana w przypadku rozwiązań innych skrzyżowań i węzłów drogowych.</p>	
28	1	27.06.2008	Szymon Wrzesiński	Budowa wielopoziomowych parkingów	T	<p>„Strategia..” i zatwierdzone „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” określają wskaźniki parkingowe. W zależności od strefy zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów w jakiej znajduje się inwestycja, deweloper jest zobowiązany do zapewnienia – na własnej działce – co najmniej wymaganej liczby miejsc postojowych. Jest ona zależna od funkcji i wielkości obiektu. Wyjątkiem jest strefa centralna, dla której określana jest maksymalna – nie minimalna – liczba stanowisk. Należy podkreślić, że budowa parkingów wielopoziomowych jest tak kosztowna, że potencjalni użytkownicy nie są przygotowani do ponoszenia kosztów budowy czy wynajmowania.</p>	

28	2	27.06.2008	Szymon Wrzesiński	Wysokość opłaty za wjazd do Centrum	<p>Oplaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje.</p> <p>Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km². Opłata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służ technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki.</p> <p>Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku natężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego.</p> <p>Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu.</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich. • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i> 2. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i> 4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i> 5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i>
----	---	------------	-------------------	-------------------------------------	---

					<p>6) wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</p> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p> <p>W związku z powyższym, wprowadzanie opłat za wjazd do strefy śródmiejskiej oraz stawek opłat za parkowanie przewyższających limit ustalony w ustawie, uzależnione jest od nowelizacji ustawy o drogach publicznych. Biorąc pod uwagę zgłoszone postulaty oraz doświadczenia innych państw i kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej, przewiduje się wystąpienie Władz m.st. Warszawy z inicjatywą ustawodawczą.</p> <p>Zaproponowano następujące zmiany i uzupełnienia w dokumencie „Strategii..”:</p> <p>Str. 143, „Zadanie 10” po słowach: <i>opłat za wjazd do obszaru centralnego.</i> proponuje się dodanie tekstu: <i>„Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione byłyby: osoby niepełnosprawne, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służb technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystaliby ze zniżki (np.90%) Wprowadzenie opłat uzależnione jest od zmian w ustawie o drogach publicznych. W przypadku akceptacji tego rozwiązania, przewiduje się wystąpienie władz miasta z odpowiednią inicjatywą ustawodawczą obejmującą także rezygnację z limitowania wysokości stawek opłat, w tym za parkowanie. Stawki te wynikać bowiem powinny z analiz cenowej elastyczności popytu.”</i></p>	
28	3	27.06.2008	Szymon Wrzesiński	Stan taboru komunikacji miejskiej	<p>T</p> <p>Podniesienie jakości transportu publicznego jest jednym z najważniejszych celów „Strategii..”. Cel II, „Poprawa standardów podróży w tym zwiększenie dostępności do systemu transportowego osobom niepełnosprawnym” ma być realizowany przez „Poprawa standardów podróży w transporcie publicznym” (Cel II.1). Środki realizacji celów zestawiono w tabeli 25. Na podkreślenie zasługuje fakt, że ocena funkcjonowania transportu zbiorowego w Warszawie nie jest tak negatywna, jak to często wyraża część mieszkańców. Przykładowo, w międzynarodowych badaniach opinii publicznej prowadzonych w ramach tzw. Barometru Warszawskiego, w roku 2005 pozytywnie oceniali funkcjonowanie komunikacji miejskiej 72% ankietowanych (w zależności od okresu). Jest charakterystyczne, że dla korzystających codziennie wskaźnik ten był wyższy - równy 78%. Najgorzej oceniali standard komunikacji miejskiej osoby nigdy z niej niekorzystające (tylko 33% ocen pozytywnych). Według opracowania „Analiza i ocena funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej w Warszawie i aglomeracji warszawskiej”, wykonanego w 2005 roku przez FaberMaunsell Polska na zamówienie Biura Komunikacji M. St. Warszawy, „wnikliwa analiza systemu transportowego Warszawy, a w szczególności systemu transportu zbiorowego pozwala stwierdzić, że system ten w dużym stopniu spełnia swoje podstawowe zadania i oczekiwania użytkowników ze względu na: (a) dużą gęstość sieci transportu zbiorowego (autobus, tramwaj, metro, kolej) i wysoką dostępnością do przystanków (w promieniu 500m od najbliższego przystanku mieszka 98% populacji Warszawy), (b) wysokimi wskaźnikami punktualności i niezawodności kursowania wozów, (c) stosunkowo niskie ceny biletów (np. w porównaniu z innymi miastami europejskimi).” Jako najważniejsze mankamenty wymieniono: (a) zatłoczenie powodowane stosowaniem niskich standardów napelnienia pojazdów (6 pas./m2 powierzchni do stania) przy ustalaniu planowych częstotliwości kursowania pojazdów; znalazło to wyraz w badaniach preferencji mieszkańców (ocena zatłoczenia w skali 1-5 – 2,69); (b) starzejący się, niskostandardowy tabor w komunikacji autobusowej i tramwajowej (ocena 3,08); (c) niewystarczające uprzywilejowanie transportu zbiorowego (tramwaj, autobus) w centralnym obszarze miasta i w korytarzach dojazdowych do centrum, skutkujące nieuzasadnionymi stratami czasu i niskimi prędkościami podróży; (d) zły stan techniczny infrastruktury sieci kolejowej i niska jakość usług oraz mała atrakcyjność kolei podmiejskich; (e) brak nowoczesnych systemów zarządzania i sterowania ruchem oraz zaawansowanych systemów informowania pasażerów. „Strategia...” przewiduje działania mające na celu poprawę sytuacji we wszystkich wymienionych wyżej punktach.</p>	ZTM TW Sp. z o.o.
29	1	27.06.2008	Tomasz Koźmian	Przeprowadzenie linii tramwajowej ul. Belwederską w kierunku Wilanowa	<p>T</p> <p>Trasa tramwajowa Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, została ujęta w Strategii jako posiadająca silne uzasadnienie funkcjonalne i ruchowe. Zapewni obsługę transportem szynowym południowego obszaru miasta, dostęp do obszaru centralnego oraz powiązanie Mokotowa, Ochoty i Woli. Zakłada się, że rozwój i tym samym atrakcyjność transportu szynowego, zapewni jego konkurencyjność w stosunku do samochodów osobowych. Ułatwienie dostępu tramwajami do Śródmieścia z rejonów Wilanowa przy ograniczeniach dla ruchu samochodowego będzie sprzyjać zmniejszeniu natężenia ruchu samochodowego w całym mieście, ale i w korytarzu ul. Belwederskiej. Będzie zatem także korzystne z punktu widzenia zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń. Zgodnie ze studium wykonalności, jakie zostało wykonane dla tej trasy tramwajowej nie przewiduje się tak dużych ograniczeń ruchu samochodowego jak to ma miejsce na ul. Nowy Świat. Wynika to z różnych funkcji, jakie obie te ulice (Belwederska i Nowy Świat) pełnią w układzie drogowym Warszawy. Szczegółowe rozwiązania w zakresie inżynierii ruchu, ustaleń z konserwatorem zabytków, itp. będą elementem projektowania trasy i nie są rozstrzygane na etapie opracowywania Strategii.</p>	ZTM TW Sp. z o.o.
30	1	24.06.2008	Morawski Tadeusz	Zbudowanie połączenia drogowego wzdłuż torów kolei radomskiej począwszy od Nowej Iwicznej przez Mysiadło, Jeziorki aż do ulicy Poleczki jako alternatywnej drogi dla ul. Puławskiej	<p>N</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” przewidywane jest poprowadzenie wzdłuż kolei radomskiej ciągu drogowego od ul. Kłobuckiej w połączeniu z ul. Hołubcową, Hołubcową-bis aż do południowej granicy miasta. Jednak droga ta nie znalazła się w planach inwestycyjnych m.st. Warszawy do 2015 roku w związku z tym Strategia nie uwzględniła tego połączenia. Intensywne zagospodarowanie Pasma Pyrkiego w przyszłości wymusi realizację tej inwestycji. Po wschodniej stronie kolei radomskiej budowana jest droga ekspresowa S7 łącząca węzeł Marynarska z Południową Obwodnicą Warszawy.</p>	

30	2	24.06.2008	Morawski Tadeusz	Poszerzenie ulicy Puławskiej o pas ruchu dla komunikacji zbiorowej od stacji metra Wilanowska lub stacji Kabaty	N	Uwaga nieuwzględniona. Strategia w punkcie 4.1.2 w zadaniu 6 „Usprawnienie miejskiej i podmiejskiej komunikacji autobusowej” mówi o usprawnieniu funkcjonowania linii autobusowych między innymi na ulicy Puławskiej, oraz o w większym stopniu niż dotychczas wprowadzaniu wydzielonych pasów ruchu dla autobusów. Czy wydzielony pas ruchu dla autobusów powinien powstać poprzez budowę dodatkowego pasa, czy na wydzieleniu pasa tam gdzie Puławska ma po 3 pasy ruchu w każdym kierunku powinno być przedmiotem szczegółowej analizy. Biuro Drogownictwa i Komunikacji przeanalizuje możliwość podjęcia prac nad takim tematem.	BdIK
30	3	24.06.2008	Tadeusz Morawski	Budowa linii tramwajowej od Wycisgów Konnych lub stacji metra Kabaty do Piaseczna	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych, wymianę taboru i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich: – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasińskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką; – Tarchomin – pętla Żerań. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy trasy tramwajowej do Piaseczna. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	ZTM
30	4	24.06.2008	Tadeusz Morawski	Przedłużenie I linii metra od stacji metra Kabaty do Piaseczna	N	Strategia w rozdziale 4.1.2 w ramach zadania 3, zakłada kontynuację rozwoju metra. Dokończenie budowy I linii i budowę II i III linii. Zakres rozwoju systemu metra wynika z innych dokumentów planistycznych miasta w tym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które nie przewiduje rozwoju metra w kierunku Piaseczna. Ewentualna zmiana dotychczasowych założeń, dotyczących systemu metra w Warszawie wymagałaby wykonania studiów planistycznych w tym zakresie oraz studium wykonalności potwierdzającego efektywności takiego działania z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych. Tym samym ewentualne przedłużenie I linii metra do Piaseczna mogłoby być rozważane w Strategii po roku 2015.	ZTM
30	5	24.06.2008	Tadeusz Morawski	Zbudowanie połączenia SKM z Piaseczna do Centrum	T	Problem uwzględniony w Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. Działania te będą prowadzić do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakłada się, że zakres działań będzie w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy, w tym linii do Piaseczna..	ZTM
31	1	24.06.2008	Szymon Wrzesiński	Wprowadzenie opłat za wjazd do Centrum	T	Opłaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje. Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km ² . Opłata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służ technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki. Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku natężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego. Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu. Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków: <ul style="list-style-type: none">• Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich.• Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego.	

					<ul style="list-style-type: none"> • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <p>1. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i></p> <p>2. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i></p> <p>.....</p> <p>4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i></p> <p>5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i></p> <p>6) <i>wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i></p> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p>		
32	1	20.06.2008	Tomasz Bereda	Budowa nowej jezdni ul. Krasińskiego od ul. Powązkowskiej do Trasy AK (chodzi o al. Prymasa Tysiąclecia na odcinku od ul. Powązkowskiej do połączenia z Trasą AK)	N	Strategia w zakresie rozwoju układu drogowego zakłada przed wszystkim rozwój układu dróg obwodowych (Obwodnica Miejska i Obwodnica Śródmiejska) oraz tras mostowych w tym Trasy Krasińskiego. Z uwagi na horyzont Strategii (rok 2015) prawdopodobna jest realizacja Trasy Krasińskiego na odcinku Pl. Wilsona – Budowlana. Budowa odcinka od ul. Powązkowskiej do Al. Prymasa Tysiąclecia znajduje się w planach miasta określonych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, przy czym jej realizację należy zakładać po roku 2015.	ZMiD
32	2	20.06.2008	Tomasz Bereda	Brak wykorzystanie torów PKP na cele miejskie – udostępnienie torów SKM, np. małej obwodnicy kolejowej	T	Problem uwzględniony w Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie w tym także lepszego wykorzystania obecnej infrastruktury. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmiastowych. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Działania te będą przyczyniać się do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Powinien w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołana we wniosku linia ona Bemowie jako ważny element systemu transportowego może być brana pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania w jej modernizację na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	

						zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.	
33	1	17.06.2008	Andrzej Michałowski	Realizacja trasy tramwajowej Budowlana – Św. Wincentego – Głębocka przez budowę Mostu Krasińskiego Realizacja inwestycji na Pradze Północ, Targówku i Białolece	N	Strategia zakłada powstanie trasy tramwajowej w ciągu ulic Krasińskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąży i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką jako istotnej dla systemu transportowego miasta. Strategia nie jest jednak planem inwestycyjnym - nie definiuje kolejności realizacji poszczególnych inwestycji. Plan inwestycji, harmonogram realizacji i budżety poszczególnych projektów są zapisywane w odrębnym dokumencie Wieloletnim Planie Inwestycyjnym będącym załącznikiem nr 5 do uchwały budżetowej m.st. Warszawy.	
33	2	17.06.2008	Andrzej Michałowski	Budowa praskiego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej	T	Uwaga uwzględniona w zapisach „Strategii ...” W punkcie 4.2.3 „Zadania strategii dotyczące rozwoju systemu drogowego Warszawy”, zadanie 2 dotyczy stworzenia kompletnego układu tras obwodowych. Wymieniona tam jest Obwodnica Śródmiejska i jej wschodni odcinek: ciąg istniejących ulic Al. Stanów Zjednoczonych – Wiatraczna oraz projektowanych Nowo Wiatraczna – Zabraniecka i jej przedłużenie wzdłuż torów PKP do węzła Żaba. Aktualnie opracowywana jest dokumentacja projektowa dla brakującego wschodniego odcinka obwodnicy.	
34	1	17.06.2008	Michał Stańczyk	Lokalizacja nowych pasów rowerowych w: a) ul. Bonifraterskiej na odcinku od ul. Stonimskiego do Świętojskiej w obu kierunkach b) ul. Mickiewicza na odcinku od pl. Wilsona do Trasy AK i dalej do ul. Klaudyny w obu kierunkach	T	Problem jest uwzględniony w Strategii, która w pkt. 4.4 zakłada działania związane z transportem rowerowym w tym budowę dróg rowerowych. Jako jedno z działań szczegółowych zakłada też przystosowywanie ulic do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych, na których przy pomocy różnego rodzaju środków technicznych i odpowiedniej organizacji ruchu wprowadzane będą pasy rowerowe i wymuszane będzie ograniczenie prędkości pojazdów silnikowych do 30/40 km/h. Strategia nie określa poszczególnych tras rowerowych, co powinno być przedmiotem szczegółowego projektowania.	
34	2	17.06.2008	Michał Stańczyk	Kiedy zaczną być budowane pasy i kontrapasy rowerowe	T	Zgodnie ze Strategią zakłada się szersze wykorzystanie środków organizacji ruchu sprzyjających rozwojowi ruchu rowerowego. Przede wszystkim oznacza to wspólne wykorzystywanie przekroju jezdni przez ruch samochodowy i rowerowy. Będzie to równoznaczne z wprowadzaniem ograniczenia ruchu samochodowego w strefie śródmiejskiej Warszawy, także poprzez obniżanie klas funkcjonalnych ulic, a w konsekwencji ich parametrów technicznych. Przewiduje się także dopuszczanie ruchu rowerowego na ulicach zamkniętych dla ruchu samochodowego”. W wyniku Strategii Zarząd Dróg Miejskich wykonał opracowanie, którego celem była identyfikacja możliwości wyznaczenia pasów dla rowerów w Śródmieściu Warszawy. W wyniku tego opracowania powstał pierwszy w Warszawie obustronny pas rowerowy na ciągu ul. Międzyparkowa – Bonifraterska. Zabiegi łagodzące o charakterze technicznym i organizacyjnym zostały w Prognozie omówione. Będą uzupełnione o propozycje zgłoszone w trakcie konsultacji. W szczególności tworzenie systemu ścieżek rowerowych wymaga wzmocnienia w dokumentach oraz zaleceniach projektowych i wykonawczych. Ten kierunek rozwoju systemu transportowego nie budzi wątpliwości. Zgłaszane w trakcie konsultacji pomysły łagodzące skutki środowiskowe wywołane rozwojem sieci transportu w Warszawie zostały w Prognozie przytoczone. W zasadzie żaden z tych pomysłów nie jest wykluczony, choć niektóre mają ograniczone zastosowanie. Odnotowano jedynie dwie grupy proponowanych zabiegów wyraźnie układających się dychotomicznie. Pierwsza to budowa parkingów (patrz oddzielne omówienie) oraz operowanie niweletą przy wprowadzaniu dróg szybkiego ruchu na tereny zabudowane. W tym drugim przypadku trudno o jednoznaczna i trwałą zasadę. Kluczem tu potrzeby izolacji od zabudowy oraz konieczność optymalizacji odstępów międzywęzłowych.	
35	1	18.06.2008	Łukasz Gryc	Oplata za wjazd do centrum oraz przez mosty	T	Oplaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje. Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km ² . Opłata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służące technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki. Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku nężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego. Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu.	

					<p>Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich. • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i> 2. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i> 4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i> 5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i> 6) <i>wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p>		
36	1	18.06.2008	Marek Zbieć	Oplata za wjazd do centrum	T	<p>Opłaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje.</p> <p>Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km². Opłata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służ technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki.</p> <p>Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku natężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja</p>	

					<p>rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego.</p> <p>Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu.</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich. • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i> 2. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i> 4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i> 5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i> 6) <i>wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p>		
36	2	18.06.2008	Marek Zbieć	Wyższe opłaty za parkowanie	T	<p>W projekcie „Strategii..” kilkakrotnie wymieniano, jako środek realizacji polityki transportowej, rozszerzenie strefy płatnego parkowania oraz różnicowanie stawek.</p> <p>W związku z powyższym, wprowadzanie opłat za wjazd do strefy śródmiejskiej oraz stawek opłat za parkowanie przewyższających limit ustalony w ustawie, uzależnione jest od nowelizacji ustawy o drogach publicznych. Biorąc pod uwagę zgłoszone postulaty oraz doświadczenia innych państw i kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej, przewiduje się wystąpienie Władz m.st. Warszawy z inicjatywą ustawodawczą.</p> <p>Zaproponowano następujące zmiany i uzupełnienia w dokumencie „Strategii..”:</p>	

						Str. 143, „Zadanie 10” po słowach: <i>opłat za wjazd do obszaru centralnego.</i> proponuje się dodanie tekstu: <i>„Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione byłyby: osoby niepełnosprawne, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służb technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystaliby ze zniżki (np.90%) Wprowadzenie opłat uzależnione jest od zmian w ustawie o drogach publicznych. W przypadku akceptacji tego rozwiązania, przewiduje się wystąpienie władz miasta z odpowiednią inicjatywą ustawodawczą obejmującą także rezygnację z limitowania wysokości stawek opłat, w tym za parkowanie. Stawki te wynikać bowiem powinny z analiz cenowej elastyczności popytu.”</i>	
36	3	18.06.2008	Marek Zbieć	Rozładowanie korków w mieście poprzez budowę bus pasów, pierwszeństwo dla tramwajów na skrzyżowaniach, więcej linii metra	T	Problem uwzględniony w Strategii. W punkcie 4.12. w zadaniu 6 – wprowadzanie bus-pasów, w zadaniu 3 – kontynuacja rozwoju metra, w zadaniu 2 i w punkcie 4.2.3. w zadaniu 4 - priorytet w sygnalizacji świetlnej dla autobusów i tramwajów, w punkcie 4.2.3 w zadaniu 8 – uporządkowanie parkowania w tym różnicowanie opłat za parkowanie (wyższe stawki w obszarze ścisłego centrum miasta).	
37	1	18.06.2008	Adam Wutkiewicz	Brak w „Strategii ...” przebudowy odcinka ul. Puławskiej od Piaseczna w kierunku Góry Kalwarii oraz Warszawy	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy „Strategii ...” dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Połączenie Piaseczna z Górą Kalwarią ze względu na położenie poza granicami Warszawy nie jest objęte zapisami strategii. Wniosek przekazany do Urzędu Marszałkowskiego. Przebudowa ul. Puławskiej w granicach Warszawy powinna być przedmiotem szczegółowej analizy. Biuro Drogownictwa i Komunikacji przeanalizuje możliwość podjęcia prac nad takim tematem.	UM
37	2	18.06.2008	Adam Wutkiewicz	Budowa w Piasecznie i okolicy CH Auchan parkingu „P&R”	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy „Strategii ...” dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Wniosek przekazany do Urzędu Marszałkowskiego.	UM
37	3	18.06.2008	Adam Wutkiewicz	Rozwinięcie drogowego publicznego transportu z Piaseczna w kierunku metra	T	Uwaga uwzględniona w zapisach „Strategii ...” Usprawnienie drogowego transportu publicznego znajduje się w Strategii. Strategia w punkcie 4.1.2 w zadaniu 6 „Usprawnienie miejskiej i podmiejskiej komunikacji autobusowej” mówi o usprawnieniu funkcjonowania linii autobusowych między innymi na ulicy Puławskiej, oraz o w większym stopniu niż dotychczas wprowadzaniu wydzielonych pasów ruchu dla autobusów. Czy wydzielony pas ruchu dla autobusów powinno powstać poprzez budowę dodatkowego pasa, czy na wydzieleniu pasa tam gdzie Puławska ma po 3 pasy ruchu w każdym kierunku powinno być przedmiotem szczegółowej analizy. Biuro Drogownictwa i Komunikacji przeanalizuje możliwość podjęcia prac nad takim tematem.	
37	4	18.06.2008	Adam Wutkiewicz	Budowa linii tramwajowej do metra Wilanowska w kierunku Piaseczna	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych, wymianę taboru i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich: – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasieńskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką; – Tarchomin – pętla Żerań. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy trasy tramwajowej do Piaseczna. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej ewentualna realizację należy rozważać po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	ZTM
37	5	18.06.2008	Adam Wutkiewicz	Rozwinięcie systemu transportu kolejowego (powiązanie z systemem KM lub SKM)	T	Problem uwzględniony w Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. Działania te będą prowadzić do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakłada się, że zakres działań będzie w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy, w tym linii do Piaseczna.	ZTM

38	1	18.08.2208	Bartłomiej Nowak	Brak drożności i spójności systemu drogowego	N	Autorzy Strategii nie zgadzają się z opinią przedstawioną we wniosku. Mając świadomość niedorozwoju układu drogowego Warszawy, głównie jeśli chodzi o wyższe klasy dróg przebiegające w układzie obwodowym, sprawne funkcjonowanie systemu transportowego miasta musi uwzględniać konieczność podejmowania działań zniechęcających do odbywania podróży samochodami na rzecz podróży pieszych, rowerowych i transportem zbiorowym. Zniechęcanie ma na celu ograniczenie natężeń ruchu samochodowego. W innym przypadku, w warunkach rosnącej motoryzacji (liczby samochodów) i zwiększającej się liczby i długości podróży system drogowy miasta, a szczególnie obszaru śródmiejskiego, będzie zdradzał cechy niedrożności i niespójności.	
38	2	18.08.2008	Bartłomiej Nowak	Wyłączenie z ruchu ul. Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Marszałkowskiej do ul. Nowy Świat podczas budowy centralnego odcinka II linii metra – nie wystarczające wykorzystanie Mostu Świętokrzyskiego	N	W Strategii, co zostało niewłaściwie zinterpretowane we wniosku, nie proponuje się wyłączenia z ruchu ul. Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Marszałkowskiej do ul. Nowy Świat. W Strategii planuje się natomiast włączenie tej ulicy do strefy ograniczonego ruchu. Oznaczać to będzie szczególnie priorytet nadawany rozwiązaniom przyjaznym dla ruchu pieszego i rowerowego, transportowi zbiorowemu z eliminowaniem ruchu samochodowego tranzytowego w stosunku do tego obszaru i z pozostawieniem możliwości dojazdu i wyjazdu z tego obszaru.	
38	3	30.08.2008	Bartłomiej Nowak	Wyłączenie z ruchu ul. Marszałkowskiej/ul. Waryńskiego na odcinku Plac Konstytucji – Plac Unii Lubelskiej	N	W Strategii zakłada się wprowadzenie ograniczeń ruchu samochodowego na ul. Marszałkowskiej na odcinku Pl. Konstytucji – Pl. Zbawiciela – Pl. Unii Lubelskiej ze szczególnym priorytetem nadawanym rozwiązaniom przyjaznym dla ruchu pieszego i rowerowego i transportowi zbiorowemu. Rozwiązanie to będzie oznaczać przeniesienie ruchu samochodowego na oś szerokiej, dwujezdniowej ul. Waryńskiego, równoległej do ciągu ul. Marszałkowskiej, bez potrzeby dodatkowego obciążania ul. Jana Pawła II i Wisłostrady.	
38	4	18.08.2008	Bartłomiej Nowak	Dostosowanie zielonej fali na drogach wyższych klas do prędkości 60 km/h a nie 50 km/h	T	Problem sterowania ruchem (synchronizacji świateł) został uwzględniony w Strategii. W punkcie 4.2 w zadaniu 4 (Lepsze wykorzystanie systemu transportowego poprzez wdrażanie systemów zarządzania ruchem) Strategia zakłada wprowadzenie nowoczesnego sterowania sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach, które umożliwi dostosowanie programów sygnalizacji do bieżących warunków ruchu. Systemy zarządzania ruchem będą także zdolne do stosowania specjalnych strategii sterowania, np. podwyższających (lub obniżających) przepustowość poszczególnych ciągów drogowych.	
38	5	18.08.2008	Bartłomiej Nowak	Sygnalizacja świetlna na przejściach dla pieszych, np. Wisłostrada – powinny być kładki	T	Problem uwzględniony w Strategii. W punkcie 4.2 w zadaniu 3 (Zwiększenie stopnia zhierarchizowania sieci drogowej). Strategia zakłada wprowadzenie wyraźnego podziału na ulice z funkcjami obsługi poszczególnych obszarów miasta (obsługa ruchu dojazdowego, wewnętrznego, dostęp pieszych, itp.) i ulice przeznaczone do sprawnego rozrządu ruchu międzydzielnicowego. Oznaczać to powinno wprowadzanie kontroli dostępu, także jeśli chodzi o sposób przekraczania ulicy przez pieszych. Jednak każdy przypadek (np. Wisłostrada) powinien być rozpatrywany oddzielnie, z rozstrzygnięciem wprowadzanych rozwiązań (w tym budowy kładki dla pieszych) na etapie szczegółowego projektowania.	
38	6	18.08.2008	Bartłomiej Nowak	Wylimitowanie ruchu tranzytowego z Warszawy	T	Problem uwzględniony w Strategii. W punkcie 4.2 w zadaniu 2, Strategia zakłada priorytet dla stworzenia kompletnego układu tras obwodowych (Obwodnicy Miejskiej i Obwodnicy Śródmiejskiej) oraz usprawnienie powiązań zewnętrznych miasta, w tym tras obwodowych budowanych przez GDDKiA. Rozwiązania te będą sprzyjać ograniczeniu ruchu tranzytowego przez Warszawę. Ruch tranzytowy obwodowy przebiegający poza granicami Warszawy prowadzony jest drogami krajowymi nr 50 i 62.	
39	1	17.06.2008	Damian Potoniec	Poprawa komunikacji miejskiej w Dzielnicy Wawer – poprowadzenie linii autobusowych do szlaków kolejowych oraz synchronizacja rozkładów jazdy z przyjazdami pociągów	T	Wniosek słuszny i uwzględniony w Strategii. Strategia w pkt. 4.1.2. zakłada podjęcie działań zmierzających do zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego i jego konkurencyjności w stosunku do samochodu. Będzie się to wyrażać działaniami na rzecz zarządzania transportem we skali aglomeracji (poruszony we wniosku problem braku koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy autobusami ZTM i pociągami KM), usprawnieniu komunikacji autobusowej w tym także poprzez dostosowanie układu linii autobusowych do układu tras komunikacji szynowej z uwzględnieniem podstawowej funkcji komunikacji autobusowej w Warszawie, jaką powinno być dowożenie pasażerów do tramwaju, metra i kolei (zadanie 8). Zgłoszony we wniosku problem korekty linii 305 i 147 jest problemem szczegółowym wykraczającym poza ramy Strategii do uwzględnienia w ramach bieżącego zarządzania systemem transportowym przez Zarząd Transportu Miejskiego.	ZTM
40	1	17.06.2008	Adrian Boniecki	Wprowadzenie opłat za przejazd mostami oraz tunelami – nie, wprowadzenie opłat za wjazd do Centrum – tak ale przy zaspokojeniu potrzeb komunikacją publiczną	T	Oplaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje. Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km ² . Oplata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służące technicznym i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki. Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku natężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja	

					<p>rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego.</p> <p>Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu.</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich. • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <p><i>1. Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i></p> <p><i>2. Opłaty mogą być pobierane za:</i></p> <p>.....</p> <p><i>4) parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i></p> <p><i>5) przejazdy przez obiekty mostowe,</i></p> <p><i>6) wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i></p> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

40	2	17.06.2008	Adrian Boniecki	Zatoki autobusowe nie są naprawiane a materiał z jakiego są wykonane - zbyt kruchy	N	Strategia zakłada (pkt 4.2.3, zadanie 1) zapewnienie wysokiego standardu ulic i obiektów, także poprzez wprowadzenie działań systemowych (zarządzanie utrzymaniem infrastruktury) i zapewnienie odpowiednich środków na bieżące utrzymanie. Strategia stwarza zatem mechanizmu umożliwiające np. utrzymanie w dobrym stanie zatok przystankowych. Realizacja tego zadania (także jeśli chodzi o dobór materiałów na nawierzchnię zatok) jest jednak zadaniem należącym do bieżącego utrzymania realizowanego przez Zarząd Dróg Miejskich, zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych i Zarząd Transportu Miejskiego.	ZDM ZMID ZTM
40	3	17.06.2008	Adrian Boniecki	Rozwój sieci SKM równoległe z budową nowych odcinków metra a na wolnych przestrzeniach – rozwój sieci tramwajowej	T	Wniosek uwzględniony w Strategii. W pkt 4.2.3 zakłada się równoległy rozwój wszystkich podsystemów transportowych: metra, kolei podmiejskiej, komunikacji tramwajowej i autobusowej. Rozwój ma polegać zarówno na modernizowaniu istniejącej infrastruktury (np. tramwajowej) jak też budowie nowej (linie tramwajowe, przystanki kolejowe).	
41	1	01.07.2008	Beata Krasuska	Efektywna komunikacja miejska na trasie Zacisze – ul. Puławska okolice Pyr (dojazd samochodem zajmuje mniej czasu niż komunikacja publiczna)	N	Strategia zakłada konieczność dokonania zmian w systemie transportowym, które będą zmierzać do zwiększenia atrakcyjności korzystania z transportu zbiorowego. Przede wszystkim zakłada rozwój transportu szynowego (budowa II linii metra, która w powiązaniu z I linią metra ułatwiłaby przejazd z rejonu Zacisza na południe Warszawy), uprzywilejowanie komunikacji autobusowej w postaci wydzielonych pasów ruchu i wspólnych torowisk tramwajowo-autobusowych (m.in. znajdujący się w projektowaniu wspólny pas tramwajowo autobusowy na Moście Śląsko-Dąbrowskim (łączy Pi. Wileński z Pi. Bankowym ułatwiający dojazd autobusem). Strategia zakłada także rozwój układu drogowego, którego celem jest m.in. ułatwienie odbywania podróży międzydzielnicowych. W przypadku ułatwienia drogowych powiązań Zacisze - Puławska, sprzyjająca będzie planowana budowa Trasy Olszynki Grochowskiej (węzeł z Trasą Toruńską) i Południowej Obwodnicy Warszawy (węzeł z ul. Puławska).	
41	2	01.07.2008	Beata Krasuska	Wydawanie pozwoleń na budowę dużych kompleksów biurowych przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej ilości miejsc parkingowych i ułatwienie poruszania się samochodem	N	Strategia uwzględni konieczność dostosowywania układu drogowego do zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Stąd też zakłada rozwój układu drogowego o charakterze obwodowym, kontrolę dostępności do dróg wyższych klas, usprawnienie zarządzania ruchem, poprawianie standardu transportu zbiorowego, eliminowanie ruchu tranzytowego. Wszystkie te działania będą sprzyjać ułatwieniu dostępu (transportem indywidualnym i zbiorowym) do poszczególnych obszarów rozwojowych w tym przy ul. Domaniewskiej. Planowane wprowadzanie ograniczeń w ruchu indywidualnym w Śródmieściu ma sprzyjać zachęceniu do obywania podróży transportem zbiorowym (efektywniejszym niż to jest obecnie) i ograniczać ruch o charakterze tranzytowym – między dzielnicowym w stosunku do Śródmieścia. Nie oznacza to ograniczenia możliwości dojazdu do Śródmieścia (np. osobom starszym). Dojazd ten w warunkach ograniczenia natężeń ruchu samochodowego i uporządkowanego parkowania będzie dogodniejszy.	
41	3	01.07.2008	Beata Krasuska	Ograniczenie ruchu na Trakcie Królewskim na odcinku Nowy Świat – Stare Miasto ale nie kosztem zamykania ulic poprzecznych. Alternatywa: wprowadzenie ulic jednokierunkowych i wydzielenie na nich ścieżek rowerowych	N	Strategia wskazuje na konieczność wprowadzenia ograniczeń w ruchu indywidualnym (samochodowym) w Śródmieściu Warszawy. Jako trasę priorytetową wskazuje ciąg ul. Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat, które w 2008 roku było przebudowywane uwzględniając ograniczenia w ruchu dla samochodów indywidualnych.	
42	1	18.06.2008	Jarek Z.	Wprowadzenie opłat za wjazd do Centrum pod warunkiem czystych i klimatyzowanych autobusów, stosowania się kierowców autobusowych do przepisów drogowych, zsynchronizowanie remontów drogowych z innymi inwestycjami w pasie drogowym	T	<p>Oplaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje.</p> <p>Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km². Opłata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służ technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki.</p> <p>Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku natężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego.</p> <p>Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu.</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich. 	

					<ul style="list-style-type: none"> • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i> 2. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i> 4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i> 5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i> 6) <i>wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p> <p>W „Strategii” położono szczególny nacisk na jakość transportu publicznego oraz poprawę zarządzania drogami.</p>		
43	1	18.08.2208	Bartłomiej Nowak	Brak drożności i spójności systemu drogowego	N	<p>Autorzy Strategii nie zgadzają się z opinią przedstawioną we wniosku. Mając świadomość niedorozwoju układu drogowego Warszawy, głównie jeśli chodzi o wyższe klasy dróg przebiegające w układzie obwodowym, sprawne funkcjonowanie systemu transportowego miasta musi uwzględniać konieczność podejmowania działań zniechęcających do odbywania podróży samochodami na rzecz podróży pieszych, rowerowych i transportem zbiorowym. Zniechęcanie ma na celu ograniczenie natężeń ruchu samochodowego. W innym przypadku, w warunkach rosnącej motoryzacji (liczby samochodów) i zwiększającej się liczby i długości podróży system drogowy miasta, a szczególnie obszaru śródmiejskiego, będzie zdradzał cechy niedrożności i niespójności.</p>	
43	2	18.08.2008	Bartłomiej Nowak	Wyłączenie z ruchu ul. Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Marszałkowskiej do ul. Nowy Świat podczas budowy centralnego odcinka II linii metra – nie wystarczające wykorzystanie Mostu Świętokrzyskiego	N	<p>W Strategii, co zostało niewłaściwie zinterpretowane we wniosku, nie proponuje się wyłączenia z ruchu ul. Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Marszałkowskiej do ul. Nowy Świat. W Strategii planuje się natomiast włączenie tej ulicy do strefy ograniczonego ruchu. Oznaczać to będzie szczególny priorytet nadawany rozwiązaniom przyjaznym dla ruchu pieszego i rowerowego, transportowi zbiorowemu z eliminowaniem ruchu samochodowego tranzytowego w stosunku do tego obszaru i z pozostawieniem możliwości dojazdu i wyjazdu z tego obszaru.</p>	

43	3	18.08.2008	Bartłomiej Nowak	Wyłączenie z ruchu ul. Marszałkowskiej/ul. Waryńskiego na odcinku Plac Konstytucji – Plac Unii Lubelskiej	N	W Strategii zakłada się wprowadzenie ograniczeń ruchu samochodowego na ul. Marszałkowskiej na odcinku Pl. Konstytucji – Pl. Zbawiciela – Pl. Unii Lubelskiej ze szczególnym priorytetem nadawanym rozwiązaniom przyjaznym dla ruchu pieszego i rowerowego i transportowi zbiorowemu. Rozwiązanie to będzie oznaczać przeniesienie ruchu samochodowego na oś szerokiej, dwujezdniowej ul. Waryńskiego, równoległej do ciągu ul. Marszałkowskiej, bez potrzeby dodatkowego obciążania ul. Jana Pawła II i Wислоstrady.	
43	4	18.08.2008	Bartłomiej Nowak	Dostosowanie zielonej fali na drogach wyższych klas do prędkości 60 km/h a nie 50 km/h	T	Problem sterowania ruchem (synchronizacji świateł) został uwzględniony w Strategii. W punkcie 4.2 w zadaniu 4 (Lepsze wykorzystanie systemu transportowego poprzez wdrażanie systemów zarządzania ruchem) Strategia zakłada wprowadzenie nowoczesnego sterowania sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach, które umożliwi dostosowanie programów sygnalizacji do bieżących warunków ruchu. Systemy zarządzania ruchem będą także zdolne do stosowania specjalnych strategii sterowania, np. podwyższających (lub obniżających) przepustowość poszczególnych ciągów drogowych.	
43	5	18.08.2008	Bartłomiej Nowak	Sygnalizacja świetlna na przejściach dla pieszych, np. Wислоstrada – powinny być kładki	T	Problem uwzględniony w strategii. W punkcie 4.2 w zadaniu 3 (Zwiększenie stopnia zhierarchizowania sieci drogowej). Strategia zakłada wprowadzenie wyraźnego podziału na ulice z funkcjami obsługi poszczególnych obszarów miasta (obsługa ruchu dojazdowego, wewnętrznego, dostęp pieszych, itp.) i ulice przeznaczone do sprawnego rozrządu ruchu międzydzielnicowego. Oznaczać to powinno wprowadzanie kontroli dostępu, także jeśli chodzi o sposób przekraczania ulicy przez pieszych. Jednak każdy przypadek (np. Wислоstrada) powinien być rozpatrywany oddzielnie, z rozstrzygnięciem wprowadzanych rozwiązań (w tym budowy kładki dla pieszych) na etapie szczegółowego projektowania.	
43	6	18.08.2008	Bartłomiej Nowak	Wylimitowanie ruchu tranzytowego z Warszawy	T	Problem uwzględniony w Strategii. W punkcie 4.2 w zadaniu 2, Strategia zakłada priorytet dla stworzenia kompletnego układu tras obwodowych (Obwodnicy Miejskiej i Obwodnicy Śródmiejskiej) oraz usprawnienie powiązań zewnętrznych miasta, w tym tras obwodowych budowanych przez GDDKiA. Rozwiązania te będą sprzyjać ograniczeniu ruchu tranzytowego przez Warszawę.	
44	1	30.06.2008	Stanisław Gryglewicz	Ogólne uwagi dotyczące wprowadzenia towarociągów oraz szybkich tramwajów na tory PKP	N	W Strategii przewiduje się znaczny zakres modernizacji i budowy nowych tras tramwajowych w Warszawie oraz rewitalizację systemu kolejowego m.in. związaną ze zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów. Stąd też łączenie tych systemów nie jest wskazane ze względu na przepustowość tras oraz potencjalne trudności organizacyjno-techniczne. Niezależnie ewentualny projekt (jak np. zgłoszony we wniosku stworzenia lekkiego tramwaju non stop od pętli Służewiec do Dw. Gdańskiego może zostać poddany ocenie uwarunkowań technicznych realizacji i oszacowaniu kosztów i korzyści społecznych. Przedstawione we wniosku idee tworzenia alternatywnych systemów transportowych takich jak pojazdy roweropodobne, towarociągi, zostały scharakteryzowane we wniosku w sposób bardzo ogólny, stąd ich ewentualne zastosowanie wymagałoby przeprowadzenia analiz potwierdzających ich przydatność dla systemu transportowego miasta i wówczas mogłyby być brane pod uwagę w strategiach transportowych. Propozycja zmodyfikowania dotychczasowych założeń dla projektu trasy NS w tym ograniczenia dostępności trasy NS (na odcinku Warszawa Służewiec – Al. Krakowska) tylko dla samochodów do 5t i zastosowania alternatywnych rozwiązań technicznych dla obsługi ruchu ciężarowego nie została uwzględniona., w związku z zaawansowaniem projektowania tej trasy, przy założeniu jej pełnej dostępności dla ruchu samochodowego, w tym towarowego.	ZTM
45	1	01.07.2008	Tomasz Koźmian	Przeprowadzenie linii tramwajowej ul. Belwederską w kierunku Wilanowa	T	Trasa tramwajowa Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, została ujęta w Strategii jako posiadająca silne uzasadnienie funkcjonalne i ruchowe. Zapewni obsługę transportem szynowym południowego obszaru miasta, dostęp do obszaru centralnego oraz powiązanie Mokotowa, Ochoty i Woli. Zakłada się, że rozwój i tym samym atrakcyjność transportu szynowego, zapewni jego konkurencyjność w stosunku do samochodów osobowych. Ułatwienie dostępu tramwajami do Śródmieścia z rejonów Wilanowa przy ograniczeniach dla ruchu samochodowego będzie sprzyjać zmniejszeniu natężeń ruchu samochodowego w całym mieście, ale i w korytarzu ul. Belwederskiej. Będzie zatem także korzystne z punktu widzenia zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń. Zgodnie ze studium wykonalności, jakie zostało wykonane dla tej trasy tramwajowej nie przewiduje się tak dużych ograniczeń ruchu samochodowego jak to ma miejsce na ul. Nowy Świat. Wynika to z różnych funkcji, jakie obie te ulice (Belwederska i Nowy Świat) pełnią w układzie drogowym Warszawy. Szczegółowe rozwiązania w zakresie inżynierii ruchu, ustaleń z konserwatorem zabytków, itp. będą elementem projektowania trasy i nie są rozstrzygane na etapie opracowywania Strategii.	ZTM TW Sp. z o.o.
46	1	01.06.2020	Michael Mazowiecki	Brak integracji transportowej w gminach tworzących zewnętrzną sypialnię Warszawy	N	Strategia transportowa dotyczy m.st. Warszawy w jego granicach administracyjnych. Nie jest strategią dla obszaru aglomeracji (metropolii). Niezależnie od tego w związku ze zrozumieniem roli prawidłowego zorganizowania powiązań systemu transportowego Warszawy z systemami gmin ościennych, a w szczególności prawidłowego zorganizowania dojazdów do Warszawy (głównie podróże do pracy i do szkoły w godzinach szczytów komunikacyjnych) strategia wskazuje liczne działania związane z obsługą gmin ościennych (także tworzących tzw. zewnętrzną sypialnię Warszawy). Najważniejsze z nich to powołanie jednej jednostki zarządzającej systemem transportowym w skali aglomeracji, usprawnienie systemu transportu kolejowego, tworzenie węzłów przepaskowych w tym systemu Paruj i jedź, czy też rozwój podmiejskiej komunikacji autobusowej. Strategia jako dokument miasta st. Warszawa nie może natomiast dotyczyć integracji systemów transportowych w gminach wokół Warszawy Ewentualny powrót do rozwiązań historycznych (wskazywana ciuchcia wąskotorowa, trolejbusy) wymagałby potwierdzenia ich zasadności na	

					<p>podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. Studium takie dałoby podstawę włączenia każdego z takich przedsięwzięć do strategii dla okresu po roku 2015.</p> <p>Oczywista uwaga krytyczna. Nie tylko zresztą transportowej. Luka w planowaniu na poziomie powiatu skutkuje rozziwem pomiędzy ogólnymi wizjami wojewódzkimi a fragmentarycznymi i doczesnymi koncepcjami (raczej rozwiązaniami) gmin. Strategia niestety nie może obejmować terenów, które nie podlegają organowi przyjmującemu dokument.</p> <p>Projekty dokumentów zawierają szereg sugestii dotyczących takiego rozwoju przestrzennego Warszawy, by wdrażanie zrównoważonego scenariusza transportowego przyniosło najszybsze i największe pozytywne rezultaty. Uwagi o podobnym charakterze zgłoszono także podczas konsultacji. Jedne i drugie można zestawić w kilku punktach.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zdecydowanie należy tworzyć centra dzielnicowe zmniejszając odległości do powszechnych celów podróży. - Zabudowa mieszkaniowa powinna koncentrować się w sąsiedztwie połączeń szynowych, zwłaszcza metra, kolei dojazdowych, szybkiego tramwaju miejskiego. - Wszelkie przestrzenie w strukturze wielkomiejskiej należy wykorzystać dla wzmocnienia transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego ograniczając także miejsca parkingowe. - Trasy dośrodkowe, obwodnice i odcinki międzydzielnicowe należy starać się lokować przy innych elementach infrastruktury transportowej, np. w wykopach kolejowych. - Nieuniknione zagęszczanie śródmieścia powinno być przemyślane funkcjonalnie, to znaczy generować szczytowy ruch wielokierunkowy. - Wprowadzenie ograniczeń ruchu i parkowania w kwartale centralnym wprowadzane będzie stopniowo by umożliwić podejmowanie adekwatnych decyzji przez gospodarujące tu podmioty oraz mieszkańców. Decyzje te nie będą związane ze stratami materialnymi i społecznymi. - Kwestia powiązania systemu transportowego Warszawy z zewnętrzną kompozycją dróg Polski i Europy jest i będzie przedmiotem studiów i decyzji z udziałem stołecznego samorządu i będzie rozpatrywana w zgodzie z niniejszą Strategią. 		
46	2	01.06.2008	Michael Mazowiecki	Brak ścisłej współpracy w dziedzinie polityki transportowej między jednostkami szczebla samorządowego, wojewódzkiego i rządowego (GDDKiA, PKP i PPL)	N	<p>Opinia wyrażona we wniosku nie jest uzasadniona. W Strategii transportowej dla m.st. Warszawy wykorzystano liczne dokumenty projektowe i planistyczne przygotowywane przez jednostki i instytucje odpowiedzialne za funkcjonowanie i rozwój systemu transportowego na szczeblu wojewódzkim i krajowym. M.in. wykorzystano opracowania dotyczące systemu transportowego Warszawy, które były zamawiane przez Ministerstwo Infrastruktury (np. Studium zrównoważonego rozwoju warszawskiego węzła transportowego w powiązaniu z paneuropejskimi korytarzami transportowymi I, II i VI) oraz przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad – studia i koncepcje dotyczące autostrady A-2 i dróg ekspresowych. Wykorzystano także uchwalony w 2004r. przez sejmik Województwa Mazowieckiego Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego. Strategia jest także w pełni zgodna ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które w części dotyczącej transportu wynika m.in. z wieloletniej współpracy m.st. Warszawy z zarządcami dróg, kolei i lotnisk (na poziomie wojewódzkim i krajowym).</p> <p>W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	
46	3	01.06.2006	Michael Mazowiecki	Przedłużenie metra od Kabat do Piaseczna wzdłuż istniejącej bocznicy kolejowej i linii kolejowej lub budowa szybkiego tramwaju do Piaseczna	N	<p>Plany rozwoju sieci transportu szynowego (kolej, metro, tramwaj), mające odbicie w zatwierdzonym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” i projekcie „Strategii...” są oparte na wynikach badań potrzeb przewozowych (takich jak okresowo przeprowadzane Warszawskie Badanie Ruchu – 1998 i 2005), prognozach ruchu i analizie wariantów tej sieci. Kluczowe opracowania, to: (a) „Analiza funkcjonalno-ruchowa wariantów systemu transportowego Warszawy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego”, Politechnika Warszawska (1999) i (b) „Analiza i ocena funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej w Warszawie i aglomeracji warszawskiej”, FaberMaunsell Polska (2005). Najbardziej obciążone są kierunki promieniste i na ich obsłudze skupiono się w planach rozwoju sieci transportu szynowego (Kolej, metro, tramwaj). Kierunki obwodowe z powodzeniem mogą być obsługiwane komunikacją autobusową.</p> <p>Analizy (prognozy) potoków ruchu wykazały, że liczba potencjalnych podróżnych nie uzasadniałaby inwestowania w metro. Zakładane jest radykalne podniesienie jakości usług kolei podmiejskiej do Piaseczna. Rozważane są wciąż warianty budowy tramwaju, lub „metra autobusowego” do Piaseczna wzdłuż ul. Puławskiej ..</p>	
46	4	01.06.2008	Michael Mazowiecki	Budowa szybkiego tramwaju Czerniaków – Wilanów - Konstancin Jeziorna wzdłuż ul. Powsińskiej	N	<p>Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich w tym trasy Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów. Projekt ten został poparty studium wykonalności, w ramach którego określono przebieg trasy, jej standard techniczny oraz obliczono koszty i korzyści społeczne. Zgodnie ze studium przewiduje się przeprowadzenie trasy tramwajowej do Wilanowa z wykorzystaniem ciągu ulic Belwederska – Sobieskiego - Al. Rzeczypospolitej, nie zaś wzdłuż ciągu ul. Powsińskiej.</p> <p>Strategia nie wyklucza przedłużenia tej trasy w kierunku do Konstancina. Przy czym ze względu na harmonogram budowy trasy oraz liczbę innych kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, ewentualne przedłużenie trasy do Konstancina należy rozważać po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności takiego przedsięwzięcia w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.</p>	

46	5	01.06.2008	Michael Mazowiecki	Przedłużenie metra lub regionalnej kolejki/szynobus od Okęcia do Piaseczna i Konstancina wzdłuż istniejącej bocznicy kolejowej, w tym budowa parkingów przy stacjach. Linia ta może być też wydłużona na wschód przez Wisłę na moście na Zaporze lub Południowym oraz wzdłuż Wału do Czerniakowa i nawet dalej na północ wzdłuż Wisłostrady do Mostu Północnego	N	Problem usprawnienia linii kolejowej do Piaseczna został uwzględniony w Strategii. W pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei m.in. przewozach w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Działania te będą przyczyniać się do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakłada się, że podejmowane działania w pierwszej kolejności powinny dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy, w tym linii do Piaseczna. Czas niezbędny na dokonanie ww. zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołana we wniosku możliwość wykorzystania istniejącej bocznicy i wytworzenia południowej obwodnicy kolejowej może być brana pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania w jej modernizację na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. Ewentualne dalsze przedłużanie tej linii mostami (Na Zaporze lub Południowym) w kierunku wschodnim jest uwarunkowane przygotowaną dokumentacją projektową dla obu tras mostowych. W żadnej z nich nie uwzględnia się możliwości poprowadzenia linii kolejowej.	
46	6	01.06.2008	Michael Mazowiecki	Budowa mostu przez Wisłę łączącego zachodnią i wschodnią część drogi 721 (łączy Nadarzyn z Piasecznem i Konstancinem a przez rzekę Józefów)	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy „Strategii ...” dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Połączenie przez Wisłę Piaseczna i Konstancina z Józefowem ze względu na położenie poza granicami Warszawy nie jest objęte zapisami strategii. Wniosek przekazany do Urzędu Marszałkowskiego	UM
47	1	02.06.2008	Tomasz Radwiecki	Skrzyżowanie ulic Płowiecka – Ostrobramska – Trasa Siekierska - Marsa	T	Węzeł Płowiecka – Marsa - Siekierska – Ostrobramska nie jest jeszcze w pełni wykonany. Po jego zakończeniu planowanym na rok 2011 sytuacja ruchowa ulegnie znacznej poprawie.	
48	1.	02.06.2008	Anna Zadrozna	Uzupełnienie celów „Strategii ...” o oddanie do użytku odcinka linii kolejowej biegnącej od Lasku na Kole wzdłuż granicy między dzielnicami Wola a Bemowem do Odolan oraz przystanku kolejowego w okolicy Fortu Wola przy ul. Wolskiej	N	W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność usprawnienia systemu transportu zbiorowego – kolejowego. W Strategii wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Zakres działań przewidzianych w Strategii, a niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Zakłada się, że w pierwszej kolejności powinien dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołane we wniosku: odcinek od Lasku na Kole do Odolan oraz przystanek kolejowy przy ulicy Wolskiej/Fort Wola mogą być brane pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu ich przydatności dla systemu transportowego na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	ZTM
49	1	02.06.2008	Lidia Betlej-Sieczkowska	Płatne strefy wjazdu do Centrum miasta Wprowadzić ulgi w opłatach za wjazd do Centrum i płatne parkowanie dla samochodów z ekologicznym napędem	T	Oplaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje. Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km ² . Opłata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służące technicznym i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki. Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku natężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego. Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu. Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków: • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do	

					<p>istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzenie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i> 2. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i> 4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i> 5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i> 6) <i>wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p> <p>W związku z powyższym, wprowadzanie opłat za wjazd do strefy śródmiejskiej oraz stawek opłat za parkowanie przewyższających limit ustalony w ustawie, uzależnione jest od nowelizacji ustawy o drogach publicznych. Biorąc pod uwagę zgłoszone postulaty oraz doświadczenia innych państw i kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej, przewiduje się wystąpienie Władz m.st. Warszawy z inicjatywą ustawodawczą.</p> <p>Zaproponowano następujące zmiany i uzupełnienia w dokumencie „Strategii..”:</p> <p>Str. 143, „Zadanie 10” po słowach: <i>opłat za wjazd do obszaru centralnego.</i> proponuje się dodanie tekstu: <i>„Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione byłyby: osoby niepełnosprawne, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służb technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystaliby ze zniżki (np.90%) Wprowadzenie opłat uzależnione jest od zmian w ustawie o drogach publicznych. W przypadku akceptacji tego rozwiązania, przewiduje się wystąpienie władz miasta z odpowiednią inicjatywą ustawodawczą obejmującą także rezygnację z limitowania wysokości stawek opłat, w tym za parkowanie. Stawki te wynikać bowiem powinny z analiz cenowej elastyczności popytu.”</i></p>	
--	--	--	--	--	---	--

						<p>Już obecnie należy taki projekt przygotować korzystając z systemu opłat parkingowych.</p> <p>Zgłaszane w trakcie konsultacji pomysły łagodzące skutki środowiskowe wywołane rozwojem sieci transportu w Warszawie zostały w Prognozie przytoczone. W zasadzie żaden z tych pomysłów nie jest wykluczony, choć niektóre mają ograniczone zastosowanie. Odnotowano jedynie dwie grupy proponowanych zabiegów wyraźnie układających się dychotomicznie. Pierwsza to budowa parkingów (patrz oddzielne omówienie) oraz operowanie niweletą przy wprowadzaniu dróg szybkiego ruchu na tereny zabudowane. W tym drugim przypadku trudno o jednoznaczna i trwałą zasadę. Klóćą się tu potrzeby izolacji od zabudowy oraz konieczność optymalizacji odstępów międzywęzłowych.</p>	
49	2	02.06.2008	Lidia Betlej-Sieczkowska	Przedłużenie I linii metra lub kolejki od Okęcia do Piaseczna i Konstancina	N	<p>Plany rozwoju sieci transportu szynowego (kolej, metro, tramwaj), mające odbicie w zatwierdzonym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” i projekcie „Strategii...” są oparte na wynikach badań potrzeb przewozowych (takich jak okresowo przeprowadzane Warszawskie Badanie Ruchu – 1998 i 2005), prognozach ruchu i analizie wariantów tej sieci. Kluczowe opracowania, to: (a) „Analiza funkcjonalno-ruchowa wariantów systemu transportowego Warszawy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego”, Politechnika Warszawska (1999) i (b) „Analiza i ocena funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej w Warszawie i aglomeracji warszawskiej”, FaberMaunsell Polska (2005). Najbardziej obciążone są kierunki promieniste i na ich obsłudze skupiono się w planach rozwoju sieci transportu szynowego (Kolej, metro, tramwaj). Kierunki obwodowe z powrotem mogą być obsługiwane komunikacją autobusową.</p>	MPPPiSR
49	3	02.06.2008	Lidia Betlej-Sieczkowska	Poprowadzenie drogi tunelem lub zakrytej estakadzie z Józefosławia na Ursynów przez Las Kabacki do stacji metra Kabaty	N	<p>Bardzo wysokie koszty, nieuzasadniające tej inwestycji.</p> <p>Plany rozwoju sieci transportu szynowego (kolej, metro, tramwaj), mające odbicie w zatwierdzonym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” i projekcie „Strategii...” są oparte na wynikach badań potrzeb przewozowych (takich jak okresowo przeprowadzane Warszawskie Badanie Ruchu – 1998 i 2005), prognozach ruchu i analizie wariantów tej sieci. Kluczowe opracowania, to: (a) „Analiza funkcjonalno-ruchowa wariantów systemu transportowego Warszawy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego”, Politechnika Warszawska (1999) i (b) „Analiza i ocena funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej w Warszawie i aglomeracji warszawskiej”, FaberMaunsell Polska (2005). Najbardziej obciążone są kierunki promieniste i na ich obsłudze skupiono się w planach rozwoju sieci transportu szynowego (kolej, metro, tramwaj). Kierunki obwodowe z powrotem mogą być obsługiwane komunikacją autobusową.</p>	
50	1	02.06.2008	Jakub Slepowski	Uwzględnienie w „Strategii ...” ludzi poruszających się na rolkach	N	<p>Strategia odnosi się do podstawowych podsystemów transportowych (ruch pieszy, rowerowy, transport zbiorowy, samochodowy) mających wpływ na funkcjonowanie miasta. Osoby poruszające się na rolkach (i innym sprzęcie sportowym np. wrotkach, deskorolkach) szczególnie, jeśli chodzi o podróże o charakterze sportowym (innym niż rekreacyjno-sportowy) są nieliczne, nie identyfikowane w badaniach. Stąd też w Strategii nie przewiduje się specjalnych działań poprawiających lub przystosowujących system transportowy do tego typu potrzeb. Niezależnie Strategia wskazuje na liczne działania dotyczące ułatwień dla ruchu pieszego i rowerowego, które będą stanowić także ułatwienie dla osób poruszających się na rolkach. Dotyczy to także stosowania nawierzchni asfaltowych na drogach rowerowych.</p>	
51	1	02.06.2008	Marek Kwiatkowski	Skomunikowanie stacji PKP Ursus z komunikacją autobusową	T	<p>Problem uwzględniony w Strategii. W pkt. 4.1 w zadaniu 5 Integracja systemów transportu zakłada się podejmowanie działań dotyczących modernizacji i przebudowy węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu, dla ograniczenia występujących uciążliwości, zwiększenia wygody i skrócenia czasu przesiadania się pasażerów (zwiększenie zwartości węzłów, skrócenie długości i czasów dojeżdżania, weryfikacja usytuowania przystanków, remonty i korekty infrastruktury). W tej grupie działań mieści się poprawienie skomunikowania stacji PKP Ursus z komunikacją autobusową. Decyzja o pojęciu działań w tym zakresie powinna zostać podjęta przez zarządzającego transportem zbiorowym (ZTM) po wykonaniu analiz potwierdzających wykonalność techniczną i ekonomiczną takiego przedsięwzięcia, biorąc także pod uwagę konieczność usprawnienia innych węzłów przesiadkowych w Warszawie i dostępne na ten cel środki finansowe.</p>	ZTM
52	1	03.06.2008	Edward Stopczyk	Przebieg obwodnicy Ekspresowej (POW) po południowej stronie Raszyna	N	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, 	

					<ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące:</p> <p><u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3%</p> <p><u>Ulica Połczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnątrzmięskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków.</p> <p>Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkazylność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>		
53	1	03.06.2008	Piotr Łuczka	Brak ujęcia w celach „Strategii ...” linii tramwajowej do Ząbek	N	<p>W założeniach do zgłoszonej we wniosku „Propozycji Autorskiej” wskazuje się na konieczność położenia nacisku na transport szynowy w połączeniu z innymi mobilnymi środkami transportu zbiorowego (autobus, samochód, rower) oraz konieczność prowadzenia odpowiedniej polityki taryfowej, maksymalnie zachęcającej do korzystania z transportu zbiorowego. Takie właśnie podejście zostało uwzględnione przy tworzeniu Strategii. Wyrazem tego jest wielokrotnie podkreślany priorytet dla rozwoju transportu szynowego (punkt 4.1.2.- zadania 2,3,4,5) , usprawnienia komunikacji autobusowej, także jako wspomagającej transport szynowy (zadanie 5), rozwoju systemu transportu rowerowego (pkt. 4.4.3) i odpowiedniej polityki taryfowej (pkt. 4.2.3, zadania 9 i 10).</p>	

					<p>W odniesieniu do kwestii opracowania budżetu Strategii należy wyjaśnić, że Strategia określa cele rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne tzn.; , że dążyć się będzie do jak najszybszej realizacji (do roku 2015) jak największej liczby zadań i działań określonych w Strategii, jako najpilniejsze i najważniejsze dla usprawnienia systemu transportowego miasta (priorytety realizacyjne). Z drugiej strony, ponieważ sformułowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych. Zadania te mają zróżnicowany charakter, inwestycyjny, ale także organizacyjny. Strategia wymienia projekty kluczowe dla poszczególnych podsystemów transportowych, ale także mechanizmy, które mogą być zastosowane dla realizacji poszczególnych zadań. Na przykład w przypadku transportu zbiorowego Strategia wskazuje na konieczność zarządzania systemem transportowym w skali aglomeracji, podjęcia działań w kierunku integracji najważniejszych węzłów transportowych, modernizacji systemu kolejowego. Działania te są niezwykle pilne i powinny być realizowane w pierwszej kolejności, ale na tym etapie brak jest rozstrzygnięć, które pozwoliłyby choćby na szacunkowe określenie kosztów. W wielu przypadkach tam gdzie stopień zaawansowania prac projektowych jest wysoki takie oszacowanie jest możliwe, ale też biorąc pod uwagę rozbieżności między oszacowaniami kosztów a rzeczywistymi wynikami przetargów na przedsięwzięcia inwestycyjne obarczone dużym błędem. Biorąc powyższe pod uwagę oraz fakt, że Strategia nie pełni funkcji wieloletniego planu inwestycyjnego (WPI) jest odrębnym dokumentem Miasta) zespół autorski Strategii uznał, że nie powinno się wiązać obiektywnie sformułowanego programu rozwoju systemu transportowego z niepewnie określonym zestawem kosztów działań. Podobnie jak nie powinno się wiązać niepewnie określonych kosztów z nie w pełni określonym budżetem przewidzianym na ich realizację. Niepewność ta dotyczy w głównej mierze istotnych, ale trudnych do określenia środków finansowych, jakie mogą być do dyspozycji z Unii Europejskiej w okresie do roku 2015.</p> <p>W odniesieniu do propozycji szczegółowych rozwiązań dotyczących poszczególnych podsystemów transportowych zawartych w „Propozycji autorskiej” należy stwierdzić, że zdecydowana ich większość jest ujęta w Strategii (rozwój sieci metra, wprowadzenie ujednoliconych częstotliwości kursowania pociągów, nowocześniejsze taboru kolejowego, także w aspekcie bardziej powszechnego stosowania taboru klimatyzowanego, rozwoju systemu parkingów paku i jedź, tworzenia wypożyczalni rowerów, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, lepszego zarządzania ruchem, zwiększenie kontroli przestrzegania przepisów, uporządkowanie parkowania, uwzględnianie aspektów środowiskowych przy projektowaniu i eksploatacji systemu transportowego, rozszerzenie strefy płatnego parkowania ze zróżnicowaniem stawek opłat, budowa tras obwodowych).</p> <p>W odniesieniu do propozycji budowy 4 linii metra w tym 3 o nowym przebiegu należy wyjaśnić, że w Strategii wykorzystano wyniki dotychczasowych opracowań planistycznych i projektowych i ustaleń SUiKZP. Dokumenty te potwierdziły uzasadnienie dla budowy 3 linii o przebiegu przedstawionym w Strategii. Proponowana we wniosku zmiana programu budowy metra, wpływałaby także na przygotowane inne projekty transportowe (m.in. tramwaj na Tarchomin i do Wilanowa). W związku z brakiem dokumentacji potwierdzającej uzasadnienie społeczne (po analizie kosztów i korzyści społecznych) dla dokonania takich korekt wniosek ten nie został uwzględniony.</p>	
54	1	03.06.2008	Stanisław Ugniewski	<p>Brak wykorzystania dla kolejowego ruchu śródmiejskiego małej obwodnicy kolejowej prowadzącej przez Most Średnicowy i Gdański – jako alternatywa przy budowie II linii metra . Obwodnica powinna być uzupełniona o nowych przystanków PKP: Targówek, Młynów, Powązki. Rozkład jazdy pociągów i autobusów szynowych na obwodnicy (co 10 minut)</p>	<p>N</p> <p>W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei, także w relacjach wewnątrzmiastowych. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Działania te będą przyczyniać się do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Powinien w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołana we wniosku linia obwodowa (okrężna) jako ważny element systemu transportowego może być brana pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania w jej modernizację na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. W analizach powinny być uwzględnione zgłoszone postulaty dotyczące nowych przystanków i częstotliwości kursowania.</p> <p>W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	ZTM

55	1	04.06.2008	Grzegorz Laskowski	Całkowite zniesienie opłat za korzystanie z „państwowych środków komunikacji” – podobnie jak to ma miejsce w odniesieniu do Posłów i innych osób korzystającym z komunikacji miejskiej bez opłat	N	Uwaga nieuwzględniona, ponieważ nie dotyczy zapisów Strategii.	MI
56	1	04.06.2008	Michał Stańczyk	Rozwój linii SKM jako uzupełnienia metra, szczególnie linia obwodowa centrum wraz z modernizacją linii i przystanków oraz budową nowych.	N	W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmięjskich. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Działania te będą przyczyniać się do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Powinien w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołana we wniosku linia obwodowa jako ważny element systemu transportowego może być brana pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania w jej modernizację na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	ZTM
56	2	04.06.2008	Michał Stańczyk	Brak komunikatów głosowych w autobusach	N	Strategia jest dokumentem o charakterze ogólnym określającym podstawowe zadania miasta do roku 2015 i na lata kolejne w zakresie systemu transportowego. Kwestia wprowadzenia komunikatów głosowych jest problemem szczegółowym, wykraczającym poza zakres Strategii i do rozwiązania na etapie bieżącego zarządzania systemem przez ZTM. Niezależnie, w Strategii za ważne uznaje się dokonanie wymiany taboru autobusowego na nowoczesny (Zadanie 7: Wymiana taboru). Wymiana taboru stwarza możliwość wprowadzenia komunikatów głosowych do autobusów.	ZTM
56	3	04.06.2008	Michał Stańczyk	Rozbudowany system ścieżek rowerowych połączony w logiczną całość; budowa pasów i kontrabasów rowerowych; budowa parkingów przy stacjach i montowanie stojaków rowerowych w kształcie litery U; widoczne oznakowanie dróg i ścieżek rowerowych	T	Problem uwzględniony w Strategii w punkcie 4.4 Transport rowerowy (str. 145-148).	
57	1	01.07.2008	Spoleczna Rada ds. Osób Niepełnosprawnych w m.st. Warszawie	Dodanie następującego zdania do rozdziału 4 - podrozdział 4.3 (Bezpieczeństwo ruchu drogowego): zadanie 1, akapit 2: „Polityka tworzenia bezpieczeństwa drogowego obejmuje (...) planowanie przestrzenne (w tym pełnienie nadzoru nad zabudową, która utrudniłaby prowadzenie ruchu kołowego i pieszego), planowanie systemu transportowego ...”	T	W punkcie 4.3. w zadaniu 1 uzupełnienie: „ <i>Polityka tworzenia bezpieczeństwa drogowego obejmuje (...) planowanie przestrzenne (w tym pełnienie nadzoru nad zabudową, która utrudniłaby prowadzenie ruchu kołowego i pieszego), planowanie systemu transportowego ...</i> ”	
57	2	01.07.2008	Spoleczna Rada ds. Osób Niepełnosprawnych w m.st. Warszawie	Uzupełnienie rozdziału 4 - podrozdział 4.3 (Bezpieczeństwo ruchu drogowego): zadanie 6: „W Strategii przyjmuje się, że niezbędne jest wprowadzenie w Warszawie (...) oraz dostępności dla osób niepełnosprawnych czyli tzw. audytu dostępności. Audyt dostępności (...). (...) Podczas audytu analizowane będą (...) oraz utrudniającymi bądź uniemożliwiającymi samodzielne poruszanie się osób niepełnosprawnych. (...) Przy ocenach projektów szczególny nacisk powinien być kładziony na (...)”	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii w punkcie 4.3: „Str. 142: Zadanie 6. Wprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i audytu rozwiązań transportowych pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych przy ocenie projektów modernizowanych i nowobudowanych ulic. Str. 144: Zadanie 6: Wprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i audytu rozwiązań transportowych pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych przy ocenie projektów modernizowanych i nowobudowanych ulic. W Strategii przyjmuje się, że niezbędne jest wprowadzenie w Warszawie sformalizowanej procedury oceny nowych rozwiązań drogowych, projektów modernizacji i projektów organizacji ruchu z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego czyli tzw. audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dostępności dla osób niepełnosprawnych czyli tzw. audytu dostępności.	

				oraz rozwiązań, które umożliwiają samodzielne poruszanie się osób niepełnosprawnych w sposób optymalny zarówno dla użytkowników - osoby niepełnosprawne (możliwość poruszania się) jak i zarządców (utrzymanie i konserwacja)		<p><i>Audyt bezpieczeństwa i audyt dostępności powinny być prowadzone na różnych etapach tworzenia projektu (np. koncepcja programowa, projekt szczegółowy, nadzór nad budową lub modernizacją). Zakłada się, bowiem, że tańsze jest wprowadzanie poprawek czy nowych propozycji na etapie projektowania niż korygowanie już zrealizowanych rozwiązań drogowych. Podczas audytów powinny być analizowane efekty wdrożenia dotychczas zrealizowanych przedsięwzięć, badania wpływu ukształtowania drogi i zarządzania ruchem na bezpieczeństwo ruchu drogowego, obserwacje zachowań użytkowników dróg, badania nad czynnikami przyczyniającymi się do pojawienia się wypadków oraz utrudniającymi bądź uniemożliwiającymi samodzielne poruszanie się osób niepełnosprawnych.</i></p> <p><i>Efektom audytów powinno być określenie wszystkich potencjalnych zagrożeń i sformułowanie propozycji, jak te mankamenty można usunąć. Przy ocenach projektów szczególny nacisk powinien być kładziony na konieczność wykorzystania rozwiązań redukujących błędy użytkowników (tzw. samołumaczące się drogi), elementów wyposażenia drogi redukujących ciężkość wypadków (tzw. „wybaczące” środowisko), oraz rozwiązań, które umożliwiają samodzielne poruszanie się osób niepełnosprawnych w sposób optymalny zarówno dla użytkowników - osoby niepełnosprawne (możliwość poruszania się) jak i zarządców (utrzymanie i konserwacja).</i></p> <p><i>W przypadku audytu rozwiązań transportowych pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych uwzględniane będzie bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych w kontekście zagospodarowania pasa drogowego ze szczególnym uwzględnieniem ruchu osób słabowidzących.”</i></p>	
58	1	01.08.2008	Franciszek Ufnal	Zweryfikowanie rozkładów jazdy	<p>T</p> <p>Problem uwzględniony w Strategii w odniesieniu do komunikacji tramwajowej. Strategia zakłada (pkt 4.1, zadanie 8) racjonalizowanie przebiegu linii transportu zbiorowego. Z punktu widzenia korzyści dla pasażera, oprócz zwiększenia czytelności układu, efektem racjonalizacji przebiegu linii będzie wprowadzenie stałego odstępu (taktu) pomiędzy tramwajami w ruchu.</p> <p>W punkcie 4.4.2, w zadaniu 8 wprowadza się uzupełnienie akapitu: W przypadku komunikacji autobusowej, oprócz poprawy czytelności linii i dostosowania ich układu do obsługi podstawowych korytarzy komunikacji szynowej dążyć się będzie do:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dostosowania układu linii komunikacyjnych i położenia przystanków do zmian zagospodarowania przestrzennego miasta i strefy przedmieść, pod względem rodzaju i intensywności funkcji, – skrócenia czasu podróży komunikacją autobusową, – wprowadzenia stałego odstępu pomiędzy autobusami w ruchu. 	ZTM	
58	2	01.07.2008	Franciszek Ufnal	Wprowadzenie zakazu palenia przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej	<p>N</p> <p>Strategia jest dokumentem o charakterze ogólnym określającym podstawowe zadania miasta do 2015 roku i na lata kolejne w zakresie systemu transportowego. Kwestia wprowadzenia i egzekwowania zakazu palenia przez prowadzących pojazdy transportu zbiorowego jest problemem szczegółowym, wykraczającym poza zakres Strategii i do rozwiązania na etapie bieżącego zarządzania systemem przez ZTM.</p>	ZTM	
58	3	01.07.2008	Franciszek Ufnal	Zwrócenie kierowcom autobusów uwagi, żeby nie zamykali drzwi tuż przed dobiegającym do autobusu pasażerem	<p>N</p> <p>Strategia jest dokumentem o charakterze ogólnym określającym podstawowe zadania miasta do 2015 roku i na lata kolejne w zakresie systemu transportowego. Kwestia wprowadzenia i egzekwowania zakazu palenia przez prowadzących pojazdy transportu zbiorowego jest problemem szczegółowym, wykraczającym poza zakres Strategii i do rozwiązania na etapie bieżącego zarządzania systemem przez ZTM.</p>	ZTM	
58	4	01.07.2008	Franciszek Ufnal	Ustawienie ławek na chodnikach	<p>T</p> <p>Problem uwzględniony w Strategii, która zakłada (cel główny II) poprawę standardów podróży w tym zwiększenie dostępności do systemu transportowego osobom niepełnosprawnym. Osiągnięcie tego celu doprowadzi do zapewnienia pełnego dostępu (do środków transportu, infrastruktury i informacji) oraz ułatwi podróżowanie wszystkim potencjalnym użytkownikom, także niepełnosprawnym. Do tej grupy należy zaliczyć nie tylko inwalidów, ale także osoby starsze, rodziców z dziećmi, przewożących bagaż itp. Poprawa warunków podróżowania osób starszych i niepełnosprawnych będzie także dotyczyć zagadnienia ułatwień w korzystaniu z układu drogowego i ciągów pieszych (także z zapewnieniem miejsc do odpoczynku).</p>		
58	5	01.07.2008	Franciszek Ufnal	Brak częstych zmian w rozkładach jazdy komunikacji miejskiej	<p>T</p> <p>Problem uwzględniony w strategii. W miejsce częstych zmian układu linii Strategia zakłada konieczność przeprowadzenia racjonalizacji przebiegu linii transportu zbiorowego (pkt 4.1, zadanie 8). Z punktu widzenia korzyści dla pasażera, oprócz zwiększenia czytelności układu, efektem racjonalizacji przebiegu linii będzie wprowadzenie stałego odstępu (taktu) pomiędzy tramwajami w ruchu. Niezależnie kwestia zbyt częstych zmian tras jest problemem szczegółowymi do rozwiązania na etapie bieżącego zarządzania systemem przez ZTM</p>	ZTM	

59	1	02.07.2008	Tomasz Oszczędtowicz	<p>Uzupełnienie celu szczegółowego 1.8 (Poprawienie dostępności dworców i przystanków kolejowych) o informację dotyczącą środków realizacji, nowych linii SKM, zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów aglomeracyjnych.</p> <p>Wykorzystanie istniejących linii kolejowych, jako alternatywy dla komunikacji miejskiej.</p>	T	<p>Problem uwzględniony w Strategii. W pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. Wskazano działania obejmujące rewitalizację infrastruktury oraz usprawnienie organizacji przewozów, które będą prowadziły m.in. do</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenia prędkości jazdy, - zwiększenia częstotliwości, - zwiększenia oferty jeśli chodzi o liczbę linii - zwiększenia dostępności kole. <p>Rewitalizacja systemu kolejowego ma oczywiście służyć zwiększeniu atrakcyjności systemu transportu zbiorowego i wspomóc funkcjonowanie systemu transportowego Warszawy w ogóle (zachęcenie do odbywania podróży transportem zbiorowym a nie samochodami).</p> <p>Strategia nie przesądza natomiast, który z operatorów (np. koleje Mazowieckie, SKM) będzie obsługiwał poszczególne linie. Z punktu widzenia pasażera ważne jest poprawienie standardu obsługi, ale wybór operatora (sposobu realizacji programu usprawnienia) wymaga przeprowadzenia analiz szczegółowych, także z uwzględnieniem kosztów usług przewozowych i rachunku finansowego operatorów.</p>	
60	1	03.07.2008	Zygmunt Szeniawski	<p>Podkreślenie w zadaniu 4 „Usprawnienie komunikacji kolejowej” (str. 123) modernizacji torów linii średnicowej wraz z sąsiadującymi stacjami (W-wa Wschodnia, Centralna i Zachodnia) w kontekście poprawy sytuacji w transporcie publicznym a w szczególności EURO 2012</p>	T	<p>Problem roli systemu kolejowego został w Strategii uwzględniony. W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej podkreślono rolę komunikacji kolejowej dla zapewnienia sprawnego działania systemu transportu zbiorowego. Stąd też zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. W Strategii wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawę oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminację wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp.</p> <p>Strategia dotyczy systemu transportowego Warszawy w całym okresie do roku 2015 i na lata kolejne a jej celem jest zapewnienie jak najlepszych warunków jego funkcjonowania przede wszystkich w typowych warunkach. Strategia uwzględnia fakt organizacji w Warszawie Euro 2012 i wynikających z tego powodu szans dla rozwoju systemu transportowego, ale nie stanowi programu działań inwestycyjnych związanych z przygotowaniem do mistrzostw.</p> <p>Podobnie w Strategii został uwzględniony problem dworców kolejowych. Niezależnie od rewitalizacji systemu kolejowego, Strategia w ramach zadania 5 zakłada jakościową zmianę węzłów komunikacyjnych, szczególne znaczenie przypisując węzłom:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Dw. Centralny – Dworzec Śródmieście – Metro Centrum, · Dw. Zachodni, · Dw. Wschodni. · Dw. Warszawa Gdańska. <p>W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	
61	1	04.07.2008	Elżbieta Górka	<p>Wydzielenie na jezdni pasów dla autobusów linii miejskich i podmiejskich</p>	T	<p>Problem uwzględniony w Strategii w pkt 4.1 w zadaniu 6. W strategii zakłada się poprawę warunków funkcjonowania komunikacji autobusowej poprzez wprowadzanie w większym stopniu niż dotychczas wydzielonych pasów ruchu dla autobusów, a także innych środków organizacji ruchu (np. pasy ruchu pod prąd) na odcinkach ulic obciążonych dużym ruchem pasażerskim i stosowanie priorytetów dla autobusów w sygnalizacji świetlnej, w tym także śluz sygnalizacyjnych umożliwiających autobusom łatwe wykonanie manewrów skrętu.</p>	
61	2	04.07.2008	Elżbieta Górka	<p>Budowa przystanków autobusowych przed i za dużymi skrzyżowaniami</p>	N	<p>Problem zgłoszony we wniosku a związany z utrudnionym przesiadaniem się w węzłach transportowych powinien być rozwiązany poprzez wprowadzanie usprawnień w poszczególnych węzłach przesiadkowych. Zapis w tym względzie został umieszczony w strategii w pkt. 4.1, zadanie 5: Integracja systemów transportu. Lokalizowanie przystanków autobusowych przed i za skrzyżowaniem w większości przypadków jest nieuzasadnione. Skraca to dojście do celu podróży i może ułatwiać przesiadanie się, ale zasadniczo wydłuża czas przejazdu autobusów, a zatem jest rozwiązaniem niekorzystnym z punktu widzenia pasażerów jadących autobusami W wyjątkowych przypadkach, gdy jest to uzasadnione specyfiką węzła transportowego (np. w przypadku jego dużej rozległości) rozwiązanie takie może być stosowane. Średnie odległości między przystankami komunikacji autobusowej w Warszawie są zróżnicowane: dla linii zwykłych wynoszą ok. 510-522 m, dla linii przyspieszonych ok. 790-822 m, dla linii ekspresowych ok. 1194 m, a na liniach podmiejskich 641-691 m. Odległości te należy ocenić, jako prawidłowe, zapewniające dobre warunki obsługi komunikacyjnej. Poszczególne przypadki niewłaściwego usytuowania przystanków na liniach autobusowych powinny być rozpatrywane jako element analizy efektywności funkcjonowania linii, stanowiąc zadanie związane z bieżącym zarządzaniem systemem transportowym wykonywanym przez Zarząd Transportu</p>	ZTM

					Miejskiego.	
62	1	07.07.2008	Barbara Pisarska	Protest przeciwko budowie na terenie Dzielnicy Ursynów pod ul. Plaskowickiej tunelu drogi A-2	N	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnioną funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące:</p> <p><u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróży samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróży samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3%</p> <p><u>Ulica Polczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróży samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróży samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnętrznie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p>

					<p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłyby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazywały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>	
62	2	07.07.2008	Barbara Pisarska	<p>Połączenie odległych fragmentów Warszawy przy pomocy istniejących torów kolejowych jako alternatywa dla II linii metra</p>	<p>N</p> <p>Strategia silnie akcentuje (m.in. w pkt 4.1.2.) konieczność działań związanych z usprawnieniem komunikacji kolejowej. Zakłada działania prowadzące do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. Podstawowym celem jest zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmijskich. Osiągnięcie tego celu wymaga rewitalizacji linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Zmiany, także jeśli chodzi o stacje, przystanki i dostępność do nich będą sprzyjać także skomunikowaniu odległych rejonów miasta. Zakres zadań jaki jest do wykonania w podsystemie kolejowym jest bardzo duży zarówno jeśli chodzi o skalę inwestycji jak też niezbędne nakłady finansowe. Niezależnie w Strategii uznaje się, że wzmocnienia obsługi transportem zbiorowym wymagają także te korytarze, które nie są obecnie obsługiwane transportem szynowym, a z uwagi m.in. na prognozowane przewozy pasażerskie w kierunku do centrum miasta, niezbędne jest zastosowanie systemu o wysokiej przepustowości. Uzasadnia to budowę metra, biorąc pod uwagę konieczność przekroczenia obszaru śródmiejskiego o wysokim stopniu urbanizacji i licznych punktach potencjalnych kolizji (konieczność zachowania niezależnego przebiegu). Należy także dodać, że Strategia nie wyklucza (tam gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione) prowadzenia metra na powierzchni terenu. Zakłada bowiem, że sposób przeprowadzenia II i III linii metra przez obszar strefy śródmiejskiej będzie uwzględniać zarówno aspekty funkcjonalne (minimalizacja czasu dostępu do stacji wynikającego z głębokości usytuowania stacji) oraz ekonomiczne. Warunkiem realizacji rozbudowy systemu metra w Warszawie będzie: zaś ograniczenie kosztów inwestycji poprzez wprowadzenie nowoczesnych technologii budowy metra, oraz wykorzystanie potencjalnych możliwości budowy metra w wykopie (ewentualnie na estakadzie) lub na powierzchni terenu.</p>	
63	1	07.07.2008	Barbara Pisarska	<p>Protest przeciwko budowie na terenie Dzielnicy Ursynów pod ul. Płaskowickiej tunelu drogi A-2</p>	<p>N</p> <p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, 	

					<ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące: <u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u> W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3% <u>Ulica Polczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u> W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnętrzniejskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

63	2	07.07.2008	Barbara Pisarska	Połączenie odległych fragmentów Warszawy przy pomocy istniejących torów kolejowych jako alternatywa dla II linii metra	N	Strategia silnie akcentuje (m.in. w pkt 4.1.2) konieczność działań związanych z usprawnieniem komunikacji kolejowej. Zakłada działania prowadzące do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. Podstawowym celem jest zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmijskich. Osiągnięcie tego celu wymaga rewitalizacji linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Zmiany, także jeśli chodzi o stacje, przystanki i dostępność do nich będą sprzyjać także skomunikowaniu odległych rejonów miasta.. Zakres zadań jaki jest do wykonania w podsystemie kolejowym jest bardzo duży zarówno jeśli chodzi o skalę inwestycji jak też niezbędne nakłady finansowe.. Niezależnie w Strategii uznaje się, że wzmocnienia obsługi transportem zbiorowym wymagają także te korytarze, które nie są obecnie obsługiwane transportem szynowym, a z uwagi m.in. na prognozowane przewozy pasażerskie w kierunku do centrum miasta, niezbędne jest zastosowanie systemu o wysokiej przepustowości. Uzasadnia to budowę metra, biorąc pod uwagę konieczność przekroczenia obszaru śródmiejskiego o wysokim stopniu urbanizacji i licznych punktach potencjalnych kolizji (konieczność zachowania niezależnego przebiegu). Należy także dodać, że Strategia nie wyklucza (tam gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione) prowadzenia metra na powierzchni terenu. Zakłada bowiem, że sposób przeprowadzenia II i III linii metra przez obszar strefy śródmiejskiej będzie uwzględniać zarówno aspekty funkcjonalne (minimalizacja czasu dostępu do stacji wynikającego z głębokości usytuowania stacji) oraz ekonomiczne. Warunkiem realizacji rozbudowy systemu metra w Warszawie będzie: zaś ograniczenie kosztów inwestycji poprzez wprowadzenie nowoczesnych technologii budowy metra, oraz wykorzystanie potencjalnych możliwości budowy metra w wykopie (ewentualnie na estakadzie) lub na powierzchni terenu.	
64	1	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w zadaniu 2: Modernizacja i rozwój systemu komunikacji tramwajowej, pierwsze zdanie, dodać: o dużym potencjale atrakcyjności dla pasażera...	T	W punkcie 4.1.2, zadanie 2 wprowadza się uzupełnienie pierwszego zdania: „Warszawa dysponuje dobrze rozwiniętą siecią tras tramwajowych o dużym potencjale atrakcyjności dla pasażera.”	
64	2	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w zadaniu 2: Modernizacja i rozwój systemu komunikacji tramwajowej, pierwszy akapit o słowo: naziemnego	N	Wnioskowane uzupełnienie nie jest uzasadnione. Sens dotychczasowego zapisu jest jasny. Odnosi się do komunikacji tramwajowej, w większości traktowanej, jako transport naziemny.	
64	3	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w ostatnim akapicie na str. 122 działań o korektę układu geometrycznego torowisk, budowę wydzielonych relacji skrzyżnych w kluczowych węzłach rozjazdowych.	N	Wniosku nie uwzględniono. Korekta układu geometrycznego torowisk (zwiększanie luków w zwrotnicach) i budowa wydzielonych relacji skrzyżnych są problemami szczegółowymi do rozwiązania na etapie projektowania modernizacji poszczególnych tras. Każdorazowo wymagają sprawdzenia z punktu widzenia dostępności terenu, kolizji z inną infrastrukturą i wpływu na ruch drogowy.	
64	4	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w ostatnim akapicie na str. 122 działań o wprowadzenie priorytetu dla tramwaju.	T	W punkcie 4.1.2, w zadaniu 2 wprowadza się uzupełnienie: „zainstalowanie nowoczesnego systemu sterowania ruchem drogowym z wprowadzeniem priorytetu dla tramwajów.”	
64	5	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w zadaniu 2: Modernizacja i rozwój systemu komunikacji tramwajowej o akapit dotyczący modernizacji torowisk: Niezależnie od modernizacji ww. głównych korytarzy tramwajowych, w ramach bieżących prac remontowych tras tramwajowych i ulic, konieczne jest podnoszenie standardu na pozostałej sieci tramwajowej do poziomu wyznaczonego przez programy modernizacyjne	T	W punkcie 4.1.2, w zadaniu 2 wprowadza się uzupełnienie: „Niezależnie od modernizacji ww. głównych korytarzy tramwajowych, w ramach bieżących prac remontowych tras tramwajowych i ulic, konieczne jest podnoszenie standardu na pozostałej sieci tramwajowej do poziomu wyznaczonego przez programy modernizacyjne.”	

64	6	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w rozdziale 2: Modernizacja i rozwój systemu komunikacji tramwajowej, polegające na wskazaniu jakie trasy tramwajowe powinny być modernizowane po roku 2015.	N	W Strategii określono zasady usprawnienia systemu transportu zbiorowego w Warszawie, w tym komunikacji tramwajowej (modernizacja i nowe inwestycje). Wskazano na podstawie dotychczasowych opracowań, które trasy powinny być modernizowane w pierwszej kolejności. Propozycja uzupełnienia Strategii o modernizację innych tras (wykraczające poza program bieżącego utrzymania), które powinny być modernizowane po roku 2015, powinna być poparta odpowiednimi studiami wykonalności z uwzględnieniem kosztów i korzyści społecznych.
64	7	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w zadaniu 2: Modernizacja i rozwój systemu komunikacji tramwajowej o zdanie: Realizacja programu rozwojowego powinna rozpocząć się równoległe do prac modernizacyjnych, przy czym najszerszy zakres prac nastąpiłby, w zależności od zakresu od terminów budowy metra, po roku 2015.	T	W punkcie 4.1.2, w zadaniu 2 wprowadza się uzupełnienie: „Realizacja programu rozwojowego powinna rozpocząć się równoległe do prac modernizacyjnych.” Jednocześnie nie ma uzasadnienia dla zastrzeżenia w Strategii, że uznawana za działanie priorytetowe, budowa nowych tras tramwajowych w najważniejszych korytarzach transportowych, powinna być uzależniona od harmonogram budowy metra i przesuwana na okres po roku 2015.
64	8	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w rozdziale 2: Uzupełnienie listy projektów o nowe trasy tramwajowe	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej, jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy istniejącego tramwaju i w związku z nowymi potrzebami wynikającymi ze zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wskazuje na konieczność uzupełnienia układu o cztery trasy istotne z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich: – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasieńskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką; – Tarchomin – pętla Żerań. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy trasy tramwajowej do Ząbek, Piaseczna i WPT. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych tras przewidzianych do budowy i modernizacji j w Warszawie do roku 2015, ich realizację należy uznać za bardziej prawdopodobną po roku 2015. Stąd też nie zostały uwzględnione w strategii w okresie do roku 2015.
64	9	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w zadaniu 2: Uzupełnienie o wniosek dotyczący podjęcia dalszych prac planistycznych, przesądających o zasadności innych nowych tras tramwajowych	T	W punkcie 4.1.2, w zadaniu 2 wprowadza się uzupełnienie (po liście planowanych tras tramwajowych): „Prowadzone będą także dalsze prace planistyczne, przesądzające o zasadności budowy innych tras tramwajowych po roku 2015”.
64	10	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w zadaniu 2 dotyczące budowy nowych zajezdni tramwajowych	N	Lokalizacja zajezdni Annapol została uwzględniona w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Plany powstania tej zajezdni (i ewentualnie innych) nie są jednak sprecyzowane, a finansowanie nie jest ujęte w WPI. Stąd też biorąc po uwagę założenie, że jej budowa jest bardziej prawdopodobna po roku 2015, wskazanie jej realizacji nie zostało zapisane w Strategii do roku 2015.
64	11	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w zadaniu 2. Uzupełnienie o „przede wszystkim” w zdaniu dot. stabilizacji finansowej spółki	T	W punkcie 4.1.2, w zadaniu 2 wprowadza się uzupełnienie zdania: „Realizacja programu modernizacji i rozwoju komunikacji tramwajowej będzie wymagać stabilnej sytuacji finansowej spółki, co umożliwi przede wszystkim zawarta w dniu 6 sierpnia 2008r. długoterminowa umowa z Miastem, określająca zadania do wykonania, parametry jakości usług i ich finansowanie.”
64	12	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Korekta w zadaniu 2 dotycząca usunięcia w zadaniu 7 tekstu dotyczącego inwestycji w nowe trasy tramwajowe.	T	W punkcie 4.1.2, w zadaniu 2 usunięto tekst „inwestycjami w nowe trasy tramwajowe” w związku z wydzieleniem ze spółki Tramwaje Warszawskie tych zadań.

64	13	07.07.2008	Tramwaje Warszawskie	Uzupełnienie w zadaniu 2. Uzupełnienie ostatniego zdania w zadaniu 7 o „z uwzględnieniem rachunku ekonomicznego”.	T	W punkcie 4.1.2, w zadaniu 2 uzupełnienie zdania: „Przekształcenia te będą musiały być przeprowadzone z uwzględnieniem rachunku ekonomicznego, w ramach porozumienia społecznego ze związkami zawodowymi spółki.”
65	1	07.07.2008	Komisja Infrastruktury Rady Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy	Nadanie wysokiego priorytetu transportowi zbiorowemu	T	Problem uwzględniony w Strategii. W Strategii przyjęto, że pomimo rozwijającej się motoryzacji indywidualnej, kluczową rolę w systemie transportowym Warszawy będzie stanowił szynowy transport zbiorowy, a jego jakość będzie decydować o sprawnym funkcjonowaniu aglomeracji (metropolii), a zwłaszcza jej części śródmiejskiej. Zaproponowano działania prowadzące do intensywnego rozwoju transportu szynowego (modernizacja i rozwój komunikacji tramwajowej, rewitalizacja kolei, rozwój metra) oraz uprzywilejowanie komunikacji autobusowej.
65	2	07.07.2008	Komisja Infrastruktury Rady Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy	Zmiany w systemie transportowym Warszawy w związku z EURO 2012	N	Strategia zakłada zmianę dotychczasowego podejścia do systemu transportowego Warszawy. Wysokie uprzywilejowanie transportu zbiorowego i wprowadzanie rozwiązań przyjaznych ruchowi pieszemu i rowerowemu. Przy tworzeniu Strategii założono, że rozwiązania komunikacyjne mają służyć usprawnieniu codziennego funkcjonowania systemu transportowego Warszawy. Strategia nie określa natomiast programu inwestycyjnego i organizacyjnego na potrzeby organizacji Euro 2012. Działania tego typu podejmowane są w odrębnym trybie, ale z uwzględnieniem opracowań planistycznych i projektowych opracowanych dla Warszawy, w tym Strategii.
65	3	07.07.2008	Komisja Infrastruktury Rady Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy	Konieczność kompleksowego rozwoju systemu z naciskiem na transport zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy	T	Wniosek należy traktować jako głos poparcia dla Strategii. Zgłoszone problemy są uwzględnione w Strategii. Strategia w poszczególnych zadaniach zakłada: rozwój metra, rewitalizację kolei, rozwój komunikacji tramwajowej, uprzywilejowanie autobusów, rozwój systemu transportu rowerowego, rozwijanie systemu parkingów parkuj i jedź, tworzenie węzłów przesiadkowych, tworzenie wspólnego biletu.
65	4	07.07.2008	Komisja Infrastruktury Rady Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy	Zastąpić finansowanie obwodowych tras ekspresowych rozwojem transportu zbiorowego	N	Przyjęta w Strategii zasada zrównoważonego rozwoju, zakłada między innymi zróżnicowane traktowanie użytkowników systemu transportowego w zależności od strefy miasta. Priorytet dla transportu zbiorowego w Śródmieściu i na trasach dojazdowych i stworzenie warunków dla ruchu indywidualnego poza obszarem najintensywniej zurbanizowanym. Ponadto ograniczenie ruchu indywidualnego w obszarze Śródmiejskim wymaga zapewnienia połączeń międzydzielnicowych i rozrządu ruchu źródłowo-docelowego i tranzytowego. Stąd też niezależnie od priorytetu nadawanego transportowi zbiorowemu, niezbędne jest rozwijanie obwodowego układu drogowego. Stąd też w Strategii nie uwzględniono zgłoszonego wniosku.
66	1	07.07.2008	Komisja Infrastruktury Rady Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy	Protest przeciwko budowie na terenie Dzielnicy Ursynów pod ul. Płaskowickiej tunelu drogi A-2	N	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys</p>

					<p>pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące: <u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u> W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3% <u>Ulica Polczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u> W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnątrzmięskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>		
66	2	07.07.2008	Barbara Pisarska	<p>Połączenie odległych fragmentów Warszawy przy pomocy istniejących torów kolejowych jako alternatywa dla II linii metra</p>	N	<p>Strategia silnie akcentuje (m.in. w pkt 4.1.2) konieczność działań związanych z usprawnieniem komunikacji kolejowej. Zakłada działania prowadzące do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. Podstawowym celem jest zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmięskich. Osiągnięcie tego celu wymaga rewitalizacji linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Zmiany, także jeśli chodzi o stacje, przystanki i dostępność do nich będą sprzyjać także skomunikowaniu odległych rejonów miasta.. Zakres zadań jaki jest do wykonania w podsystemie kolejowym jest bardzo duży zarówno jeśli chodzi o skalę inwestycji jak też niezbędne nakłady finansowe.. Niezależnie w Strategii uznaje się, że wzmocnienia obsługi transportem zbiorowym wymagają także te korytarze, które nie są obecnie obsługiwane transportem szynowym, a z uwagi m.in. na prognozowane przewozy pasażerskie w kierunku do centrum miasta, niezbędne jest zastosowanie systemu o wysokiej przepustowości. Uzasadnia to budowę metra, biorąc pod uwagę konieczność przekroczenia obszaru śródmiejskiego o wysokim stopniu urbanizacji i licznych punktach potencjalnych kolizji (konieczność zachowania niezależnego przebiegu).</p>	

						Należy także dodać, że Strategia nie wyklucza (tam gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione) prowadzenia metra na powierzchni terenu. Zakłada bowiem, że sposób przeprowadzenia II i III linii metra przez obszar strefy śródmiejskiej będzie uwzględniać zarówno aspekty funkcjonalne (minimalizacja czasu dostępu do stacji wynikającego z głębokości usytuowania stacji) oraz ekonomiczne. Warunkiem realizacji rozbudowy systemu metra w Warszawie będzie: zaś ograniczenie kosztów inwestycji poprzez wprowadzenie nowoczesnych technologii budowy metra, oraz wykorzystanie potencjalnych możliwości budowy metra w wykopie (ewentualnie na estakadzie) lub na powierzchni terenu.
67	1	07.07.2008	Zbigniew Pelczarski	Zaprojektowanie obwodnicy drogowej dla aglomeracji warszawskiej	N	<p>Uzasadnienie formalne Przedstawiony w „Strategii ...” układ tras ruchu szybkiego na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono następujące drogi związane z Warszawą:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") • S8 Wrocław (Psie Pole) - Kępno - Sieradz - A1 (Łódź) - A1 (Piotrków Trybunalski) - Rawa Mazowiecka - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrów - Choroszcz - Knyszyn - Korycin - Augustów - Budzisko - granica państwa (Kowno) • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebenne - granica państwa (Lwów) <p>- PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa: - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne elementy układu tras ruchu szybkiego posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trasa AK odc. Prymasa Tysiąclecia – Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • S17 węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 połączenie Salomea – Wolica odcinek poza Warszawą ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 odc. Trasa AK – Łomianki - jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Trasa S8 odc. Węzeł Konotopa – Prymasa Tysiąclecia jest obecnie w budowie <p>Jak wynika z przedstawionych danych, większość tras ruchu szybkiego ma wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, które wyznaczają jednoznacznie korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji.</p> <p>Uzasadnienie merytoryczne Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnioną funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys. pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego, tzn. aglomeracji warszawskiej) i tranzyt dalekiego zasięgu. W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 89,3% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 10% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy łącznie) stanowi jedynie 0,7%. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,4% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,6%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej około 21%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 69,2%, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 24%, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy) stanowi zaledwie 6,8%. Jak wynika z tych badań, w stosunku do sumarycznego potoku samochodowego na granicy Warszawy, podróże kończące się w mieście stanowią 88,8%. Podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że wiele połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji jest możliwe tylko poprzez Warszawę. W stosunku do sumy pojazdów tranzyt aglomeracyjny wynosi 10% a tranzyt dalekiego zasięgu 1,2%. Planowana krajowa sieć autostrad i dróg ekspresowych ma zadanie zapewnienie połączeń pomiędzy największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych</p>

						Transeuropejskich korytarzy transportowych. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją planowanych w Warszawie tras ruchu szybkiego jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla każdego przewidywanego do realizacji elementu układu dróg ruchu szybkiego w Warszawie, wykazywały dużą efektywność ekonomiczną analizowanych inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Dlatego też im większa część pracy przewozowej liczonej w pojazdokilometrach będzie realizowana w Warszawie na układzie tras ruchu szybkiego, tym mniejsza będzie emisja spalin, hałas uliczny, koszty eksploatacji pojazdów i liczba wypadków. Pozostały ruch tranzytowy, którego elementem docelowym nie jest Warszawa odbywa się drogami krajowymi nr 50 i 62.	
67	2	07.07.2008	Zbigniew Pelczarski	Budowa nadziemnej kolejki szynowej jako alternatywę dla metra	T	Problem poszukiwania oszczędności w budowie systemu metra w Warszawie, został uwzględniony w Strategii. Zakłada ona poprawę jakości transportu zbiorowego, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego. Dotyczy to naziemnej komunikacji tramwajowej, WKD i kolejowej oraz podziemnej metra. W rozdziale 4.1.2 „Zadania Strategii dotyczące rozwoju systemu transportu publicznego” (zadanie 3), jeśli chodzi o metro zakłada się konieczność ograniczania kosztów inwestycji poprzez wprowadzenie nowoczesnych technologii budowy, oraz wykorzystanie potencjalnych możliwości budowy metra w wykopie (ewentualnie na estakadzie) lub na powierzchni terenu.	
68	1	09.07.2008	Karolina Jesionkiewicz - Niedzińska	Wprowadzenie założeń hierarchizacji dróg rowerowych	T	W punkcie 4.4.2 (str. 145) wprowadza się korektę początku pierwszego zdania w sposób następujący: „Sieć dróg rowerowych w m.st. Warszawie powinna być budowana w sposób hierarchiczny, w podziale na trasy główne, lokalne i rekreacyjne, kierując się następującymi kryteriami:...”. Miasto podjęło już prace nad tym tematem.	
69	1	09.07.2008	Tadeusz Rutkowski	Zorganizowanie na obrzeżach Starego i Nowego Miasta płatnych monitorowanych parkingów rowerowych	T	Problem uwzględniony w Strategii w pkt 4.4.3. W zadaniu 3 przewiduje się działania umożliwiające bezpieczne pozostawienie rowerów w węzłach przesiadkowych z roweru na inny podsystem transportu (komunikacja miejska) oraz w miejscach docelowych (ważne obiekty, muzea, parki, itp.). W tych działaniach mieści się możliwość wyznaczenia parkingów na obrzeżach Starego i Nowego Miasta, jako efektu szczegółowego projektu poświęconego temu zagadnieniu.	ZDM ZTP
69	2	09.07.2008	Tadeusz Rutkowski	Wprowadzenie do dokumentu informacji o planowanej stacji metra Muranów	N	Strategia w rozdziale 4.1.2 (zadanie 3) zakłada kontynuację rozwoju metra. Dokończenie budowy I linii i budowę II i III linii. Strategia nie określa zasadności budowy poszczególnych stacji. Ewentualne uzupełnienie I linii o stację metra jest możliwe, wymagałoby to jednak potwierdzenia efektywności takiego działania z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych.	ZTM
70	1	09.07.2008	Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady Miasta	Wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i technologii do komunikacji autobusowej	T	Wprowadza się uzupełnienie na str. 109 (cel szczegółowy V.2 – ochrona powietrza i wody): „Istotnymi działaniami będą także: wymiana taboru, wykorzystywanego w transporcie zbiorowym (autobusy i tramwaje), na nowoczesny, powodujący zdecydowane ograniczenie emisji CO, NMHC, NOx, PM a w konsekwencji powodujące zanieczyszczenie środowiska oraz zwiększenie stopnia kontroli niesprawnych technicznie pojazdów indywidualnych”.	ZTM
70	2	09.07.2008	Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady Miasta	Wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i technologii do komunikacji autobusowej	T	Wprowadza się uzupełnienie w tabeli 25 na str. 114 (techniczne i organizacyjne środki ochrony przyrody): „Stosowanie taboru autobusowego o podwyższonych standardach emisji zanieczyszczeń (normy EURO oraz – po dodatkowych analizach- z napędem na biopaliwa odnawialne, ew. paliwa odnawialne)”	ZTM

70	3	09.07.2008	Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady Miasta	Wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i technologii do komunikacji autobusowej	T	Wprowadza się uzupełnienie w punkcie 4.1.2 (zadanie 6): „(...) rozszerzenie w ścisłym centrum miasta strefy z ograniczeniami dla ruchu indywidualnego i dopuszczonym ruchem tramwajowym i autobusowym wykorzystującym niskoemisyjne paliwa i technologie w tym biopaliwa odnawialne (np. Krakowskie Przedmieście).”	ZTM
70	4	09.07.2008	Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady Miasta	Wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i technologii do komunikacji autobusowej	T	Wprowadza się uzupełnienie w punkcie 4.1.2 (zadanie 7): „(...) Sąd ważnym elementem strategii jest zmiana wizerunku komunikacji także poprzez wprowadzanie na szerszą skalę do funkcjonowania nowoczesnych, jednoprzestrzennych i niskopodłogowych tramwajów oraz autobusów, także wykorzystujących paliwa niskoemisyjne i odnawialne.”	ZTM
70	5	09.07.2008	Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady Miasta	Wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i technologii do komunikacji autobusowej	T	Wprowadza się uzupełnienie w punkcie 4.1.2 (zadanie 7) : „(...) poprawy wizerunku m.st. Warszawy jako aglomeracji wykorzystującej w transporcie publicznym niskoemisyjne technologie, w tym paliwa odnawialne, celem poprawy środowiska naturalnego i ochrony zdrowia mieszkańców.”	ZTM
70	6	09.07.2008	Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady Miasta	Wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i technologii do komunikacji autobusowej	T	Wprowadza się uzupełnienie w punkcie 4.1.2 (zadanie 7): „(...) Zwiększenie udziału nowoczesnego taboru autobusowego, w tym w szczególności wykorzystującego paliwa odnawialne, niskoemisyjne może wymagać podjęcia działań zakresie modernizacji i rozwoju zaplecza technicznego.”	ZTM
70	7	09.07.2008	Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady Miasta	Wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i technologii do komunikacji autobusowej	T	Wprowadza się uzupełnienie w punkcie 4.5.3 (Oddziaływanie na środowisko): „(...) działanie w kierunku stosowania i egzekwowania norm emisji spalin i hałasu dla pojazdów oraz proponowanie niskoemisyjnych paliw odnawialnych”.	
70	8	09.07.2008	Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady Miasta	Wprowadzenie wskaźnika dot. niskoemisyjnych paliw i technologii do komunikacji autobusowej	N	Zastosowanie wskaźnika liczby nowych autobusów wykorzystujących niskoemisyjne paliwa odnawialne wobec braku przygotowanego programu zakupu i eksploatacji autobusów tego typu nie jest możliwe	
71	1	09.07.2008	Alicja Sztern	Ograniczenie ruchu w rejonie ul. Ryżowej i Kleszczowej	T	Zadania inwestycyjne dotyczące rozwoju układu drogowo-ulicznego w szczególności dotyczące dzielnic: Włochy, Ursus, Bemowo, tj. układ tras ekspresowych, ulica Nowo-Lazurowa oraz dalsza modernizacja Al. Jerozolimskich, spowodują w przyszłości znaczne ograniczenie ruchu kołowego w rejonie ul. Ryżowej, która stanie się ulicą zbiorczą obsługująca przyległe zagospodarowanie. Wniosek przekazano do Zarządu Dróg Miejskich, Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych i Zarządu Transportu Miejskiego.	ZDM ZMID ZTM
72	1	10.07.2008	Janusz Dzierżkowski	Zmiana kształtu wiat przystankowych	N	Szczegółowe rozwiązanie techniczne wiaty przystankowej nie jest przedmiotem Strategii, a zadaniem należącym do bieżącej działalności Zarządu Transportu Miejskiego. Uwaga nie została uwzględniona w Strategii.	ZTM
72	2	10.07.2008	Janusz Dzierżkowski	Ułatwienie dostępu pieszym do pętli przesiadkowej Marymont	N	Strategia w pkt. 41. zadania 5, wskazuje konieczność modernizacji i przebudowy węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu, dla ograniczenia występujących uciążliwości, zwiększenia wygody i skrócenia czasu przesiadania się pasażerów (zwiększenie zwartości węzłów, skrócenie długości i czasów dojeżdż, weryfikacja usytuowania przystanków, remonty i korekty infrastruktury). A zatem Strategia stwarza możliwość podjęcia działań poprawiających warunki podróży pasażerów. Nie wskazuje natomiast szczegółowych rozwiązań w poszczególnych węzłach transportowych (w tym na Marymoncie). Jest to przedmiotem szczegółowego projektowania i nadzoru projektów wykonywanego przez Zarząd Transportu Miejskiego.	ZTM

73	1	10.07.2008	Janusz Dzierżkowski	Zmiany przebiegu linii tramwajowych na Tarchomin	N	Przebieg trasy tramwajowej z Tarchomina do pętli Żerań został ustalony w ramach zamówionego przez Tramwaje Warszawskie studium wykonalności. W opracowaniu tym uzyskano potwierdzenie korzyści wynikających z takiego rozwiązania trasy tramwajowej. Zmiana przebiegu wymagałaby wykonania dodatkowych opracowań projektowych potwierdzających (lub nie) techniczne możliwości poprowadzenia trasy wg wniosku oraz efektywność takiego rozwiązania (porównanie kosztów i korzyści społecznych). Działania oznaczałyby odsunięcie w czasie tej inwestycji, prawdopodobnie poza okres roku 2015. W związku z powyższym wniosek nie został uwzględniony.	ZTM
73	2	10.07.2008	Janusz Dzierżkowski	Propozycja poprowadzenia nowej trasy tramwajowej Winnica – pętla Żerań Wschodni	N	Strategia transportowa dotyczy okresu do roku 2015 i na lata kolejne tzn. że dążyć się będzie do jak najszybszej realizacji (do roku 2015) jak największej liczby zadań i działań określonych w Strategii, jako najpilniejsze i najważniejsze dla usprawnienia systemu transportowego miasta (priorytety realizacyjne). Z drugiej strony, ponieważ sformułowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych. Określono w niej zakres modernizacji i rozwoju komunikacji tramwajowej, który jest najpilniejszy z punktu widzenia prognoz potrzeb przewozowych i w miarę możliwości realny biorąc pod uwagę krótki okres objęty Strategią. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych, wymianę taboru i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich: – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasieńskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocka; – Tarchomin – pętla Żerań. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy trasy tramwajowej wzdłuż ul. Płochocińskiej do pętli Żerań Wschodni. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważać po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	ZTM
73	3	10.07.2008	Janusz Dzierżkowski	Budowa łącznika bulwarowego od Wybrzeża Helskiego do Mostu Północnego	N	W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” planowana jest nowa ulica „Trakt Nadwiślański, łącząca Wybrzeże Helskie z Tarchominem. Budowa tej trasy nie jest ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2009 – 2013.	
74	1	11.07.2008	Stanisław Lesiuk	Wprowadzenie udogodnień dla mieszkańców Warszawy w systemie komunikacji autobusowej	N	Problem szczegółowy zgłoszony we wniosku do rozważenia w ramach bieżącego zarządzania transportem zbiorowym przez Zarząd Transportu Miejskiego. Z uwagi na stopień szczegółowości wykracza poza zakres Strategii.	ZTM
75	1	11.07.2008	Paweł Wysocki	Ograniczenie ruchu samochodowego w Centrum Miasta w kontekście komunikacji pieszej	T	W punkcie 4.2.3, w zadaniu 7 na stronie 138 wprowadza się następującą korektę tekstu: „W strefie I promowany będzie ruch pieszy i rowerowy z jednoczesnym wprowadzaniem ograniczeń w ruchu dla samochodów osobowych i zwłaszcza towarowych (ciężarowych i dostawczych). Będzie to oznaczać m.in. wyłączanie wybranych ulic z ruchu samochodowego, wyznaczanie naziemnych przejść dla pieszych (także w miejscach gdzie obecnie funkcjonują przejścia podziemne) oraz ograniczanie liczby miejsc postojowych dla samochodów.”	
75	2	11.07.2008	Paweł Wysocki	Ograniczenie miejsc parkingowych w Śródmieściu	N	Wniosek jest komentarzem do Strategii potwierdzającym prawidłowy zapis o konieczności ograniczania liczby miejsc parkingowych w Śródmieściu.	
75	3	11.07.2008	Paweł Wysocki	Brak planów budowy parkingów podziemnych w tekście dokumentu	N	W Strategii (punkt 4.2, zadanie 9) jest zapisane działanie: Budowa miejskich parkingów wielopoziomowych z jednoczesnym ograniczeniem liczby miejsc do parkowania w poziomie terenu. Strategia nie wskazuje poszczególnych lokalizacji. Są one zapisane w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Kolejność ich realizacji będzie z kolei wynikać z Wieloletniego Planu Inwestycyjnego. <i>Kwestia parkingów została rozwinięta w aneksie konsultacyjnym. Nie jest jednoznaczna, stąd brak kategoriycznych rekomendacji. Systemy parkowania w miastach są równie ważne jak sieć ulic i dróg. Więcej, wydaje się, że właśnie parkingi stymulują charakter i natężenie ruchu, gdyż wyznaczają realne cele i to za określoną opłatą (lub bez niej), co uruchamia decyzje transportowe. W przypadku Warszawy, na</i>	

						<p>obecnym etapie rozwoju, przyjmuje się, że parkingi płatne o dużej pojemności nie powinny być lokowane w centrum, gdyż jest to rejon, gdzie finansowa granica zniechęcenia do parkowania jest bardzo wysoko ustawiona, więc dostępność miejsc będzie zawsze powodować szkodliwe zwiększanie natężenia ruchu. Parkingi różnych typów powinny być lokowane poza centrum przy węzłach przesiadkowych. Można tę tendencję nazwać tworzeniem parkingów manewrowych. Co do postulowanej przez uczestników konsultacji zwiększania liczby miejsc postojowych i parkingów w rejonach zamieszkania w budynkach wielorodzinnych to można zgodzić się z głosami postulującymi rozszerzenie normatywów parkingowych przy wprowadzeniu tendencji do oddalania parkingów od mieszkań, co ma zarówno dobry wpływ na warunki życia na posesjach, jak i zmniejsza skłonność do jazdy.</p>	
75	4	11.07.2008	Paweł Wysocki	Odtworzenie Osi Saskiej od Krakowskiego Przedmieścia do pl. Za Żelazną Bramą	N	<p>Oś Saska jest zachowana jako założenie urbanistyczne w „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy”. Rozwiązania komunikacyjne i przestrzenne związane z Osią Saską (zaproponowane we wniosku) wymagają weryfikacji w ramach studium komunikacyjnego, uwzględniającego plany przebudowy ul. Marszałkowskiej. Decyzje wynikające z takich analiz mogłyby pozwolić włączyć możliwość odtworzenia Osi Saskiej do Strategii po roku 2015. Wniosek został przekazany do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego.</p>	BAiPP
75	5	11.07.2008	Paweł Wysocki	Budowa zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych	T	<p>Problem uwzględniony w Strategii. Strategia szczegółowo wskazuje jakie działania powinny być podejmowane w celu wprowadzenia ułatwień dla ruchu rowerowego (punkt 4.4) Zakłada zarówno rozwój wydzielonych dróg rowerowych jak też wyznaczenie pasów dla rowerów na jezdniach ulic. W szczególności Strategia zawiera następujący zapis dotyczący rozwoju infrastruktury rowerowej: „...” W ramach realizowanej strategii dążyć się będzie do szerszego wykorzystania środków organizacji ruchu sprzyjających rozwojowi ruchu rowerowego. Przede wszystkim elementem realizacji strategii miasta będzie wspólne wykorzystywanie przekroju jezdni przez ruch samochodowy i rowerowy. Będzie to równoznaczne z wprowadzaniem ograniczenia ruchu samochodowego w strefie śródmiejskiej Warszawy, także poprzez obniżanie klas funkcjonalnych ulic, a w konsekwencji ich parametrów technicznych. Przewiduje się także dopuszczanie ruchu rowerowego na ulicach zamkniętych dla ruchu samochodowego”.</p> <p>Zabiegi łagodzące o charakterze technicznym i organizacyjnym zostały w Prognozie omówione. Będą uzupełnione o propozycje zgłoszone w trakcie konsultacji. W szczególności tworzenie systemu ścieżek rowerowych wymaga wzmocnienia w dokumentach oraz zaleceniach projektowych i wykonawczych. Ten kierunek rozwoju systemu transportowego nie budzi wątpliwości.</p> <p>Zgłaszane w trakcie konsultacji pomysły łagodzące skutki środowiskowe wywołane rozwojem sieci transportu w Warszawie zostały w Prognozie przytoczone. W zasadzie żaden z tych pomysłów nie jest wykluczony, choć niektóre mają ograniczone zastosowanie. Odnotowano jedynie dwie grupy proponowanych zabiegów wyraźnie układających się dychotomicznie. Pierwsza to budowa parkingów (patrz oddzielne omówienie) oraz operowanie niweletą przy wprowadzaniu dróg szybkiego ruchu na tereny zabudowane. W tym drugim przypadku trudno o jednoznaczna i trwałą zasadę. Klóczą się tu potrzeby izolacji od zabudowy oraz konieczność optymalizacji odstępów międzywęzłowych.</p>	ZDM
76	1	11.07.2008	Robert Perkowski Burmistrz Miasta Żąbki	Wpisanie szacunkowych kosztów realizacji zadań umieszczonych w dokumencie	N	<p>Strategia określa cele rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne. Jest dokumentem ramowym wyznaczającym cele, kierunki działań i sposoby ich realizacji. Jest zatem dokumentem ogólnym i tym samym nie rodzi skutków finansowych. Daje jednak podstawę do przygotowywania Wieloletnich Programów Inwestycyjnych m.st. Warszawy, stanowiących załączniki do corocznych uchwał budżetowych m.st. Warszawy. Programy te powinny być tworzone z myślą o realizacji zadań Strategii wraz z określeniem źródeł finansowania oraz obowiązków poszczególnych jednostek miejskich odpowiedzialnych za realizację. Zadania te mają różnicowany charakter, inwestycyjny, ale także organizacyjny. Strategia wymienia projekty kluczowe dla poszczególnych podsystemów transportowych, ale także mechanizmy, które mogą być zastosowane dla realizacji poszczególnych zadań. Na przykład w przypadku transportu zbiorowego Strategia wskazuje na konieczność zarządzania systemem transportowym w skali aglomeracji, podjęcia działań w kierunku integracji najważniejszych węzłów transportowych, modernizacji systemu kolejowego. Działania te są niezwykle pilne i powinny być realizowane w pierwszej kolejności, ale na tym etapie brak jest rozstrzygnięć, które pozwoliłyby choćby na szacunkowe określenie kosztów. W wielu przypadkach tam gdzie stopień zaawansowania prac projektowych jest wysoki takie oszacowanie jest możliwe, ale też biorąc pod uwagę rozbieżności między oszacowaniami kosztów a rzeczywistymi wynikami przetargów na przedsięwzięcia inwestycyjne obciążone dużym błędem. Biorąc powyższe pod uwagę oraz fakt, że Strategia nie pełni funkcji wieloletniego planu inwestycyjnego (WPI jest odrębnym dokumentem Miasta) zespół autorski Strategii uznał, że nie powinno się wiązać obiektywnie sformułowanego programu rozwoju systemu transportowego z niepewnie określonym zestawem kosztów działań.. Podobnie jak nie powinno się wiązać niepewnie określonych kosztów z nie w pełni określonym budżetem przewidzianym na ich realizację. Niepewność ta dotyczy w głównej mierze istotnych, ale trudnych do określenia środków finansowych, jakie mogą być do dyspozycji z Unii Europejskiej w okresie do roku 2015.</p>	ZDM
76	2	11.07.2008	Robert Perkowski Burmistrz Miasta Żąbki	Uwzględnienie zmian w pkt. 4.2.3: „Zadania Strategii dotyczące rozwoju systemu drogowego Warszawy”, zadanie nr 6: „Poprawienie dostępności w powiązaniach zewnętrznych” – budowa przedłużenia Trasy Świętokrzyskiej od Mostu Świętokrzyskiego przecinając wschodnią część obwodnicy śródmiejskiej	T	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Tekst Strategii uzupełniono o zapis: „budowa przedłużenia Trasy Świętokrzyskiej od Mostu Świętokrzyskiego przecinając wschodnią część obwodnicy śródmiejskiej na odc. od Ronda Wiatraczna do węzła Żaba, śladem istniejących ulic Ziemowita i Swojskiej, łącząc obwodnicę śródmiejską z Trasą Olszynki Grochowskiej z planowanym nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej 634 w Żąbkach do węzła łączącego drogi wojewódzkie 631 i 634 z planowaną drogą ekspresową S-17”</p>	

				na odc. od Ronda Wiatraczna do węzła Żaba"			
76	3	11.07.2008	Robert Perkowski Burmistrz Miasta Ząbki	Uwzględnienie w pkt 4.1.2: „Zadania Strategii dotyczące rozwoju systemu transportu publicznego”, zadani nr 2: „modernizacja i rozwój systemu komunikacji tramwajowej – budowa nowej trasy tramwajowej od Dworca Warszawa Wschodnia do pętli przy drodze wojewódzkiej nr 634 w Ząbkach”	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy istniejącego tramwaju oraz wymianę taboru na nowoczesny. Dodatkowo, w związku z nowymi potrzebami wynikającymi ze zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wskazuje na konieczność uzupełnienia układu o cztery trasy istotne z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich: <ul style="list-style-type: none"> – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasieńskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocka; – Tarchomin – pętla Żerań. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy trasy tramwajowej do Ząbek. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych tras przewidzianych do budowy i modernizacji j w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy uznać za bardziej prawdopodobną po roku 2015.	ZTM
77	1	11.07.2008	Andrzej Rubczyński VATTENFALL	Kolizyjność ul. Trakt Nadwiślański z terenem Elektrociepłowni Żerań Umożliwienie dojazdu na teren Elektrociepłowni Żerań i Siekierki samochodom o ładowności 20 ton.	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Ponieważ uwaga nie dotyczy zakresu zapisów Strategii, zostaje przekazana do Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych do uwzględnienia przy opracowywaniu dokumentacji projektowej dla Traktu Nadwiślańskiego.	ZMiD
77	2	11.07.2008	Andrzej Rubczyński VATTENFALL	Zapewnienie bezkolizyjności istniejącej trasy kolejowej rejonie Elektrociepłowni Siekierki z planowanymi ul. Czerniakowską-Bis, Trasą Mostu Południowego, obwodnicą Konstancina	N	Ponieważ uwaga nie dotyczy zakresu zapisów Strategii, zostaje przekazana do Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych do uwzględnienia przy opracowywaniu dokumentacji projektowej dla ul. Czerniakowskiej-bis, Zawodzie, Augustówka i Trasy Na Zaporze.	ZMiD
78	1	11.07.2008	Michał Jakubowski	Uwagi ogólne do założeń i konstrukcji dokumentu oraz celu w jakim ten dokument jest uchwalany	N	W Strategii (str. 5) zapisano: „Jednym z najpilniejszych zadań m.st. Warszawy w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju jest przyjęcie i realizacja strategii rozwoju systemu transportowego. Stworzy to silne, strukturalne podstawy wzrostu gospodarczego naszego Miasta i poziomu życia jego obywateli w warunkach poszanowania środowiska naturalnego. Ważne jest, aby system transportowy rozwijany zgodnie z zapisanymi w strategii rozwoju celami i środkami realizacji przestał być barierą hamującą rozwój miasta, stając się kluczowym mechanizmem wpływającym na rozwój wszystkich dziedzin życia i spełniającym oczekiwania i aspiracje mieszkańców Warszawy”. Co więcej na zakończenie procedury konsultacyjnej dokument ten będzie podlegał uchwaleniu przez Radę Miasta. W przypadku uchwalenia dokument ten będzie miał wiążącą moc prawną. W dokumencie Strategii zapisano również w sposób jasny i czytelny cele, środki metody ich osiągnięcia (punkty 3.4-3.6 i cały rozdział 4).	

78	2	11.07.2008	Michał Jakubowski	Szczegółowe propozycje działań miasta na rzecz rozwoju transportu publicznego i rozwoju systemu drogowego (załącznik)	N	<p>W założeniach do zgłoszonej we wniosku „Propozycji Autorskiej” wskazuje się na konieczność położenia nacisku na transport szynowy w połączeniu z innymi mobilnymi środkami transportu zbiorowego (autobus, samochód, rower) oraz konieczność prowadzenia odpowiedniej polityki taryfowej, maksymalnie zachęcającej do korzystania z transportu zbiorowego. Takie właśnie podejście zostało uwzględnione przy tworzeniu Strategii. Wyrazem tego jest wielokrotnie podkreślany priorytet dla rozwoju transportu szynowego (punkt 4.1.2.- zadania 2,3,4,5) , usprawnienia komunikacji autobusowej, także jako wspomagającej transport szynowy (zadanie 5), rozwoju systemu transportu rowerowego (pkt. 4.4.3) i odpowiedniej polityki taryfowej (pkt. 42.3, zadania 9 i10).</p> <p>W odniesieniu do kwestii opracowania budżetu Strategii należy wyjaśnić, że Strategia określa cele rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne. Określa zadania, które powinny być podejmowane w poszczególnych podsystemach transportowych dla ich realizacji. Zadania te mają zróżnicowany charakter, inwestycyjny, ale także organizacyjny. Strategia wymienia projekty kluczowe dla poszczególnych podsystemów transportowych, ale także mechanizmy, które mogą być zastosowane dla realizacji poszczególnych zadań. Na przykład w przypadku transportu zbiorowego Strategia wskazuje na konieczność zarządzania systemem transportowym w skali aglomeracji, podjęcia działań w kierunku integracji najważniejszych węzłów transportowych, modernizacji systemu kolejowego. Działania te są niezwykle pilne i powinny być realizowane w pierwszej kolejności, ale na tym etapie brak jest rozstrzygnięć, które pozwoliłyby choćby na szacunkowe określenie kosztów. W wielu przypadkach tam gdzie stopień zaawansowania prac projektowych jest wysoki takie oszacowanie jest możliwe, ale też biorąc pod uwagę rozbieżności między oszacowaniami kosztów a rzeczywistymi wynikami przetargów na przedsięwzięcia inwestycyjne obarczone dużym błędem. Biorąc powyższe pod uwagę oraz fakt, że Strategia nie pełni funkcji wieloletniego planu inwestycyjnego (WPI jest odrębnym dokumentem Miasta) zespół autorski Strategii uznał, że nie powinno się wiązać obiektywnie sformułowanego programu rozwoju systemu transportowego z niepewnie określonym zestawem kosztów działań.. Podobnie jak nie powinno się wiązać niepewnie określonych kosztów z nie w pełni określonym budżetem przewidzianym na ich realizację. Niepewność ta dotyczy w głównej mierze istotnych, ale trudnych do określenia środków finansowych, jakie mogą być do dyspozycji z Unii Europejskiej w okresie do roku2015.</p> <p>W odniesieniu do propozycji szczegółowych rozwiązań dotyczących poszczególnych podsystemów transportowych zawartych w „Propozycji autorskiej” należy stwierdzić, że zdecydowana ich większość jest ujęta w Strategii (rozwój sieci metra, wprowadzenie ujednoliconych częstotliwości kursowania pociągów, unowocześnienie taboru kolejowego, także w aspekcie bardziej powszechnego stosowania taboru klimatyzowanego, rozwoju systemu parkingów paku i jedź, tworzenia wypożyczalni rowerów, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, lepszego zarządzania ruchem, zwiększenie kontroli przestrzegania przepisów, uporządkowanie parkowania, uwzględnianie aspektów środowiskowych przy projektowaniu i eksploatacji systemu transportowego, rozszerzenie strefy płatnego parkowania ze zróżnicowaniem stawek opłat, budowa tras obwodowych.</p> <p>W odniesieniu do propozycji budowy 4 linii metra w tym 3 o nowym przebiegu należy wyjaśnić, że w Strategii wykorzystano wyniki dotychczasowych opracowań planistycznych i projektowych i ustaleń SUIKZP. Dokumenty te potwierdziły uzasadnienie dla budowy 3 linii o przebiegu przedstawionym w Strategii. Proponowana we wniosku zmiana programu budowy metra, wpływająca także na przygotowane inne projekty transportowe (m.in. tramwaj na Tarchomin i do Wilanowa). W związku z brakiem dokumentacji potwierdzającej uzasadnienie społeczne (po analizie kosztów i korzyści społecznych) dla dokonania takich korekt wniosek ten nie został uwzględniony.</p>	
79	1	11.07.2008	Rafał Wodzicki	Uwagi do nazw stacji kolejowych znajdujących się na liniach kolejowych przebiegających przez teren miasta oraz stacji metra	N	<p>Problem nazewnictwa stacji i przystanków na terenie Warszawy nie został ujęty w Strategii.</p> <p>Zdaniem autorów nie jest on kluczowy z punktu widzenia zmian jakie powinny nastąpić w systemie transportowym Warszawy do roku 2015. W wielu przypadkach budzi także kontrowersje np. proponowana przez autora wniosku zmiana nazwy stacji metra Świętokrzyska na Zielna. Dotychczasowa nazwa wydaje się być lepiej rozpoznawalna dla mieszkańców Warszawy i osób przyjezdnych. Niezależnie kwestia uporządkowania nazw zasługuje na uwagę instytucji zajmującej się bieżącym zarządzaniem systemem transportu zbiorowego (ZTM) i władz miasta.</p>	ZTM
79	2	11.07.2008	Rafał Wodzicki	Brak informacji o wybudowaniu połączenia kolejowego Fort Wola – Odolany – Warszawa Zachodnia – Plac Zawiszy	N	<p>W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei, także w relacjach wewnątrzmiastowych. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Działania te będą przyczyniać się do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Powinien w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołana we wniosku linia obwodowa (okrężna)Fort wola – Odolany – Warszawa Zachodnia jako element systemu transportowego może być brana pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.</p>	

79	3	11.07.2008	Rafał Wodzicki	Włączenie niezbędnych elementów dla tworzenia kolei aglomeracyjnej.	N	Większość z postulowanych we wniosku elementów została zapisana w Strategii. W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę. W Strategii zapisano konieczność wprowadzenia „taktowego” rozkładu jazdy (co 10-15min), modernizację linii, stacji i przystanków kolejowych, wprowadzenie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej (co oznacza informację na stacji i w węźle przesiadkowym), konieczność zakupu taboru przystosowanego do przewozów aglomeracyjnych. Postulowane we wniosku linie transaglomeracyjne już funkcjonują, przykładem może być linia Grodzisk Maz. – Otwock.	
79	4	11.07.2008	Rafał Wodzicki	Uwagi dotyczące oznakowania przystanków kolejowych	N	W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego w tym także jeśli chodzi o obsługę pasażerów. Będzie się to przejawiać w postaci modernizacji węzłów przesiadkowych (także jeśli chodzi o sposoby dojść do peronów i zasady informacji) oraz wprowadzanie systemów informacji pasażerskiej (przekazywanej w formie dynamicznej). Należy także pamiętać, że Strategia jest dokumentem tworzonym na potrzeby samorządu m.st. Warszawy, który ma ograniczony wpływ na możliwość szybkiej i kompleksowej zmiany zasad funkcjonowania infrastruktury zarządzanej przez kolej.	ZTM
79	5	11.07.2008	Rafał Wodzicki	Zasady tworzenia i eksploatacji szlaków rowerowych	N	Strategia w sposób szczególny traktuje konieczność modernizacji i rozwoju systemu rowerowego. Założenia i zadania na okres do roku 2015 przedstawione są w punkcie 4. Przedstawione we wniosku uwagi, powinny być brane pod uwagę przy tworzeniu wytycznych projektowania i eksploatacji dróg rowerowych w Warszawie. Zadanie polegające na stworzeniu takich wytycznych zostało zapisane w Strategii (Zadanie 1: opracowanie lokalnych wymogów technicznych dotyczących infrastruktury rowerowej i przyjęcie ich jako prawa miejscowego). Zadanie to jest obecnie realizowane. Wytyczne są przygotowywane na zlecenie Biura Drogownictwa i Komunikacji. Zasadniczo postulaty zgłoszone we wniosku są uwzględnione w przygotowywanych wytycznych. Zabiegi łagodzące o charakterze technicznym i organizacyjnym zostały w Prognozie omówione. Będą uzupełnione o propozycje zgłoszone w trakcie konsultacji. W szczególności tworzenie systemu ścieżek rowerowych wymaga wzmocnienia w dokumentach oraz zaleceniach projektowych i wykonawczych. Ten kierunek rozwoju systemu transportowego nie budzi wątpliwości. Zgłaszane w trakcie konsultacji pomysły łagodzące skutki środowiskowe wywołane rozwojem sieci transportu w Warszawie zostały w Prognozie przytoczone. W zasadzie żaden z tych pomysłów nie jest wykluczony, choć niektóre mają ograniczone zastosowanie. Odnotowano jedynie dwie grupy proponowanych zabiegów wyraźnie układających się dychotomicznie. Pierwsza to budowa parkingów (patrz oddzielne omówienie) oraz operowanie niweletą przy wprowadzaniu dróg szybkiego ruchu na tereny zabudowane. W tym drugim przypadku trudno o jednoznaczna i trwałą zasadę. Kluczą się tu potrzeby izolacji od zabudowy oraz konieczność optymalizacji odstępów międzywęzłowych.	
80	1	11.07.2008	Lidia Dulęba	Połączenie osiedli „Domaniewska” i „Domaniewska II” komunikacja autobusowa z ul. Puławska, Centrum Miasta, Bródnem, Ursynowem	N	Strategia zakłada rozwój transportu zbiorowego w Warszawie a zatem, w jej ramach mieści się postulat dobrej obsługi komunikacją autobusową osiedli Domaniewska I i Domaniewska II. Poruszona kwestia wymaga jednak szczegółowego zaplanowania przebiegu linii autobusowych. Należy to do bieżącego zarządzania systemem transportowym wykonywanym przez Zarząd Transportu Miejskiego i tym samym nie jest przedmiotem Strategii.	ZTM
81	1	11.07.2008	Ewa Mazur	Uwagi dotyczące połączenia północnego Piastowa z ul. Polczyńską	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy „Strategii ...” dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Połączenia wewnątrz miasta Piastowa ze względu na położenie poza granicami Warszawy nie są objęte zapisami Strategii. Wniosek przekazany do Urzędu Miasta Piastowa.	UM
82	1	11.07.2008	Bogusław Uniśkiewicz	Bezinwestycyjne odciążenie przepraw mostowych w Warszawie od ruchu samochodowego – intensyfikacji komunikacji szynowej na wydzielonych torowiskach	N	Strategia zakłada priorytet dla rozwoju komunikacji tramwajowej w Warszawie, w szczególności w związku z możliwością efektywnego wykorzystania tego środka transportu w dowozach pasażerów na kierunkach promienistych (główne kierunki przewozów w godzinach ruchu szczytowego). Efektywność wynika z niezależności komunikacji tramwajowej od ruchu drogowego (wydzielone torowiska, także na Moście Śląsko – Dąbrowskim). Na trasach proponowanych we wniosku już dziś prowadzona jest obsługa komunikacją tramwajową, przy czym odbywa się ona głównie w kierunku do Śródmieścia oraz na połączeniach międzydzielnicowych. Proponowane we wniosku linie obwodowe nie odpowiadają głównym ciężarom ruchu pasażerskiego. Nie byłyby zatem rozwiązaniem efektywnym dla systemu transportowego i komfortowym dla pasażerów z uwagi na konieczność częstszego przesiadania się.	
83	1	11.07.2008	Stanisław Jamszaruk	Uwagi dotyczące przejazdów kolejowych obciążonych wysokim natężeniem ruchu kolejowego oraz samochodowego, tj w ul. Marsa – Chruściela „montera” oraz w ul. Chelmżyńskiej	T	Problem jest uwzględniony w Strategii w ramach punktu 4.2, w zadaniu 6 Poprawienie dostępności w powiązaniach zewnętrznych. Strategia oprócz budowy obwodowych tras drogowych obwodowych i tras mostowych zakłada usprawnienie powiązań miejskiego układu ulic z drogami zewnętrznymi, w tym modernizację ciągu ulic Marsa – Żołnierska. Przebudowy przejazdów kolejowych wskazywanych we wniosku należy rozpatrywać jako zdanie szczegółowe, do rozwiązania na etapie projektowania trasy.	ZMiD

83	2	11.07.2008	Stanisław Jamszaruk	Usprawnienie komunikacji zbiorowej w rejonie węzła Płowiecka – Ostrobramska - Marsa ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji tramwajowej	N	<p>Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy istniejącego tramwaju oraz wymianę taboru na nowoczesny. Dodatkowo, w związku z nowymi potrzebami wynikającymi ze zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wskazuje na konieczność uzupełnienia układu o cztery trasy istotne z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasińskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocka; – Tarchomin – pętla Żerań. <p>Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy przedłużenia trasy tramwajowej od pętli Godławek przy ul. Grochowskiej do przystanku PKP Warszawa Godławek. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych tras przewidzianych do budowy i modernizacji j w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy uznać za bardziej prawdopodobną po roku 2015, pod warunkiem potwierdzenia efektywności takiego działania z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych.</p>	ZTM
83	3	11.07.2008	Stanisław Jamszaruk	Uwagi dotyczące usprawnienia komunikacji kolejowej: Obwodnica kolejowa	N	<p>Problem usprawnienia komunikacji kolejowej został uwzględniony w Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego w tym budowę nowych przystanków pasażerskich. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Powinien w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wolomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołana we wniosku linia obwodowa jako ważny element systemu transportowego może być brana pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania w jej modernizację na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.</p>	
83	4	11.07.2008	Stanisław Jamszaruk	Uwagi dotyczące usprawnienia komunikacji kolejowej: węzeł PKP Warszawa Śródmieście / metro Centrum	T	<p>Problem uwzględniony w Strategii w pkt 4.1 (Zadanie 5: Integracja systemów transportu), w ramach, którego szczególne znaczenie przypisuje się jakościowej zmianie sposobu funkcjonowania głównych węzłów przesiadkowych związanych z systemem kolejowym, tj. węzłom: Dw. Centralny – Dworzec Śródmieście – Metro Centrum. Elementem tych zmian może być wskazane we wniosku wyznaczenie podziemnego przejścia między stacją kolejową Warszawa Śródmieście i stacją metra Centrum. Obecnie trwają prace planistyczne i projektowe, które mają wskazać najbardziej efektywny sposób zorganizowania ww. węzła przesiadkowego.</p> <p>W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	PKP ZTM
84	1	11.07.2008	Stowarzyszenie Elektryków Polskich	Zwiększenie udziału kolei w przewozach pasażerskich w Warszawie	T	<p>Problem jest uwzględniony w Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie w tym także lepszego wykorzystania obecnej infrastruktury. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmiastowych. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Działania te będą przyczyniać się do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Strategia zakłada że w pierwszej kolejności zmiany powinny dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wolomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015, także z tego powodu, brak jest gotowych programów modernizacji poszczególnych korytarzy transportu kolejowego, zarówno jeśli chodzi o aspekty funkcjonalno—techniczne jak i organizacyjne.</p> <p>Zmiany, które muszą być dokonane mogą odbywać się w sferze zarządzających systemem transportowym i w tym względzie Strategia proponuje powołanie jednej jednostki zarządzającej systemem w skali aglomeracji. Zmiany w infrastrukturze technicznej są uzależnione od decyzji władz PKP, jednostki będącej jej właścicielem, co nie oznacza, że nie jest potrzebna ścisła współpraca w tym względzie władz samorządowych z koleją. W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	

84	2	11.07.2008	Stowarzyszenie Elektryków Polskich	Uwagi ogólne dotyczące okresu obowiązywania Strategii	N	Strategia dotyczy okresu do roku 2015 jako podstawowego horyzontu czasowego. Ramy czasowe Strategii wynikają z konieczności dostosowania okresu programowania do wymagań unijnych. Nie ogranicza to możliwości m.st. Warszawy podjęcia prac nad dokumentem bardziej długoterminowym. Tytuł Strategii sugeruje że sięga ona okresu po roku 2015 tzn. że dążyć się będzie do jak najszybszej realizacji (do roku 2015) jak największej liczby zadań i działań określonych w Strategii, jako najpilniejsze i najważniejsze dla usprawnienia systemu transportowego miasta (priorytety realizacyjne). Z drugiej strony, ponieważ sformułowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych.	
84	3	11.07..2008	Stowarzyszenie Elektryków Polskich	Uwagi dotyczące rozwoju komunikacji autobusowej	N	Uwaga o preferowaniu w Strategii komunikacji autobusowej jest nieuzasadniona. W wielu miejscach dokumentu podkreśla się podstawową rolę transportu szynowego (komunikacji tramwajowej, kolejowej, metra). Proponuje się bogaty program modernizacyjny i inwestycyjny dla tych podsystemów transportowych. Wskazuje się także rolę autobusu, który w wielu przypadkach, może być środkiem transportu konkurencyjnym w stosunku do komunikacji szynowej, zwłaszcza tam gdzie zorganizowanie transportu zbiorowego musi nastąpić niezwłocznie i tam gdzie prognozowane przewozy pasażerskiej nie uzasadniają ponoszenia kosztów niezbędnych na wybudowanie linii transportu szynowego. Strategia nie zakłada też, co jest podawane we wniosku, że 2/3 przewozów będzie świadczyć komunikacja autobusowa. Zakłada natomiast, że co najmniej 2/3 przewozów ma być realizowane z wykorzystaniem wszystkich podsystemów transportu zbiorowego.	
85	1	14.07.2008	Mateusz Wardecki	Uwagi dotyczące rozwoju sieci metra, rozwoju sieci tramwajowej, przeprowadzenia analiz ruchu przed realizacją inwestycji drogowych, racjonalnego wykorzystania komunikacji indywidualnej	N	W odróżnieniu od przedstawionej we wniosku propozycji rozwoju systemu transportowego Warszawy praktycznie wyłącznie z wykorzystaniem systemu metra (rozwój do 8 linii) jedynie uzupełnionego innymi podsystemami transportowymi, w Strategii założono tworzenie bardziej kompleksowego systemu, powstającego z uwzględnieniem szeregu kryteriów. Najważniejsze z nich to: ocena zapotrzebowania na przewozy (tam gdzie spodziewane są największe natężenia ruchu pasażerskiego tam metro i kolej, a tam gdzie zapotrzebowanie będzie mniejsze tramwaj i autobusy; ocena kosztów budowy i kosztów eksploatacji, oddziaływania miastotwórcze systemu transportowego, możliwość szybkiej realizacji i tym samym złagodzenia powstających problemów, ocena stopnia przygotowania inwestycji, ocena uciążliwości dla otoczenia, itp.. Należy także dodać, że rozwiązanie proponowane we wniosku będzie niezwykle kosztowne z punktu widzenia kosztów inwestycyjnych, znacząco będzie przekraczać możliwości budżetu miasta i stwarza tym samym zagrożenie zaniechania innych, ważnych ale też kosztownych przedsięwzięć związanych z systemem transportowym Warszawy (np. wymiana taboru autobusowego, tramwajowego, rewitalizacja systemu kolejowego, przebudowa węzłów przesiadkowych itp.). Mając powyższe na uwadze, w Strategii przewidziano kontynuację rozwoju systemu metra ale w sposób ograniczony (II i III linia) i w oparciu o wyniki dotychczasowych opracowań studialnych i projektowych oraz ustalenia SUIKZP m.st. Warszawy. Dalszy rozwój metra, jeśli wystąpią potrzeby transportowe taki rozwój uzasadniająca i będzie możliwość finansowania jego budowy, może być rozważany w późniejszym okresie.	ZTM
86	1	14.07.2008	Paweł Gadowski	Brak informacji w dokumencie o rozwoju komunikacji publicznej na Gocławiu	N	Strategia jest dokumentem, który formułuje cele, zadania i środki umożliwiające usprawnienie systemu transportowego w sposób bardziej ogólny niż ma to miejsce w przypadku planów inwestycyjnych, które wskazują poszczególne inwestycje i harmonogram ich realizacji. Tym samym szereg rozwiązań proponowanych w Strategii będzie sprzyjać poprawie komunikacji na Gocławiu, pomimo tego, że nie są zdefiniowane jako konkretne projekty transportowe. Będzie to dotyczyć np. rozwiązań poprawiających jakość komunikacji autobusowej czy też transportu rowerowego. W Strategii wskazano jedynie nieliczne projekty, takie których stopień zaawansowania procesu inwestycyjnego jest wysoki i/lub przewidywane jest ubieganie się o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Należy dodać, że jeden z nich bardzo istotny, budowa II linii metra jest związany z poprawieniem komunikacji na Gocławiu (odcinek IIb Stadion – Gocław). Strategia zakłada także priorytet dla rozwoju komunikacji tramwajowej. Obecnie prowadzone są prace planistyczne i projektowe związane z rozwojem komunikacji tramwajowej na Gocławiu. Ich wyniki przesądzą w jaki sposób i w którym okresie (przed czy po roku 2015) inwestycje te będą realizowane.	
87	1	15.07.2008	Stowarzyszenie Moja Białoleka Partnerstwo Ulic Zielonej Białoleki	Ogólne uwagi dotyczące komunikacji miejskiej na terenie Zielonej Białoleki (Wschodniej), m.in. - połączenie Białoleki transportem publicznym z obecnym transportem szynowym wg załączonej mapy - połączenie minibusami głównych szlaków komunikacyjnych z metrem (3 trasy) - zmiana strefy TAXI z 2 na 1 - przedłużenie planowanej linii tramwajowej z południa do skrzyżowania Trasy AK do planowanej Trasy Mostu Północnego - przyspieszenie budowy Trasy Mostu Północnego oraz Trasy Olszynki Grochowskiej - przedłużenie II linii metra z Bródna na	N	W odniesieniu do uwag „krótkofalowych”: - konieczność usprawnienia komunikacji autobusowej i powiązań komunikacja autobusową z transportem szynowym jest uwzględniona w Strategii (punkt 4.1.2, zadanie 6). Kwestia wprowadzenia poszczególnych rozwiązań w tym powiązań z PKP Żerań, pętlą tramwajową Żerań Wschodni i metrem jest zdaniem zarządzającego transportem zbiorowym – Zarządu Transportu Miejskiego. - rozwój systemu „Parkuj i Jedź” jest uwzględniony w Strategii (punkt 4.1.2, zadanie 5). Kwestia lokalizacji poszczególnych parkingów jest zdaniem zarządzającego transportem zbiorowym – Zarządu Transportu Miejskiego. - problem granic stref taxi wykracza poza zakres Strategii. - priorytet dla rozwoju systemu transportu rowerowego jest uwzględniony w Strategii (punkt 4.4, zadania 2 i 3). Szczegółowe rozwiązania także w obszarze Białoleki są zadaniem Zarządu Dróg Miejskich i władz dzielnicy. W odniesieniu do uwag „długofalowych”: - Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich: • Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, • pętla Winnica - Most Północny - Młociny, • Krasieńskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąza i dalej do centrum	ZDM ZTM Burmistrz Białoleki

				Zielona Białolekę - budowa parkingu P&R przy skrzyżowaniu Trasy Toruńskiej z ul. Głębocką	handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką; <ul style="list-style-type: none"> Tarchomin – pętla Żerań. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także rozwoju tras tramwajowych na Białolekę. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, ich realizację należy rozważać po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. <ul style="list-style-type: none"> Strategia zakłada pilność realizacji tras drogowych w tym Trasy Mostu Północnego i Trasy Olszyny Grochowskiej. Ich realizacja jest zadaniem Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych i uzależniona m.in. od możliwości budżetu miasta (Wieloletni Plan Inwestycyjny). Strategia zakłada kontynuację rozwoju systemu metra. W odniesieniu do II linii metra, zgodnie z założeniami wynikającymi z dotychczasowych opracowań studialnych uwzględniających prognozy przewozów pasażerskich i analizę kosztów i korzyści społecznych. Brak jest potwierdzenia wynikającego z opracowań projektowych zasadności kontynuowania II linii metra w obszarze zabudowy głównie jednorodzinnej. 	
88	1	15.07.2008	Zarząd Dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy	Uwagi dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez teren Dzielnicy Wesoła	N Przedstawiony w „Strategii” Przebieg WOW na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.). Przewiduje ono między innymi drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebennie - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu WOW. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa: - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej trasa S17na odcinku węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, Wschodnia Obwodnica Warszawy (WOW) jest jednym z podstawowych elementów rozwoju infrastruktury o charakterze strategicznym dla Warszawskiego Węzła Transportowego. Jest elementem północnej obwodnicy dróg krajowych Warszawy. Umożliwia połączenie trasą ekspresową wylotów dróg krajowych w kierunku Białegostoku (droga krajowa nr 8), Terespolu (droga krajowa nr 2) i Lublina (droga krajowa nr 17) oraz poprzez Trasę Armii Krajowej połączenie tych wylotów z autostradą A2 (oraz istniejącą drogą krajową nr 2). Realizuje jedno z zadań strategicznych jakim jest usprawnienie ruchu obwodowego pomiędzy Korytarzem I północ (E67 Helsinki –Kowno -Warszawa) i Korytarzem II wschód (E30 Warszawa – Moskwa). Równocześnie Wschodnia Obwodnica Warszawy pełnić będzie ważne funkcje w obsłudze ruchu miejskiego (międzydzielnicowego) oraz aglomeracyjnego - dojazdy do miasta i ruch między miejscowościami podmiejskimi (np. Otwock- Marki, Mińsk – Łomianki itp.). Przed złożeniem wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia analizowanych było wiele wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Uwagi mieszkańców Wesołej, dotyczące przebiegu trasy były jednym z powodów analizy alternatywnych wariantów, w tym przebiegu trasy przez Halinów. Wielokryterialna analiza, przeprowadzona przez zespół Politechniki Warszawskiej, wykazała wyższość wszystkich wariantów przebiegu przez Wesołą z tym, że zarekomendowano wariant nieco różniący się od dotąd planowanego. Analiza uwzględniała koszty społeczne i ekonomiczne oraz wpływ na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców wschodnich dzielnic Warszawy. Była ona jedną z podstaw decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji, która określiła korytarz dla WOW.	
89	1	16.07.2008	Zbigniew Gawryś	Rozszerzenie sieci transportu miejskiego ze szczególnym uwzględnieniem terenów Chomiczówki	N Strategia obejmuje okres rozwoju systemu transportowego do roku 2015 (jako podstawowy horyzont czasowy) i na lata kolejne tzn. że dążyć się będzie do jak najszybszej realizacji (do roku 2015) jak największej liczby zadań i działań określonych w Strategii, jako najpilniejsze i najważniejsze dla usprawnienia systemu transportowego miasta (priorytety realizacyjne). Z drugiej strony, ponieważ sformulowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych. S uwzględnia zarówno konieczność lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej jak też budowę nowej, zapewniającej powiązanie rozwijających się dzielnic. Wyrazem tego jest np. założenie o kontynuacji rozbudowy metra (na Bemowo i Targówek), tras tramwajowych (Wola, Wilanów, Tarchomin). Jednocześnie zgodnie z dotychczasowymi pracami projektowymi oraz przesądzeniami wynikającymi z realizacji I linii metra Strategia nie zakłada możliwości zmiany jej przebiegu w kierunku Chomiczówki. Zakłada natomiast konieczność rozwoju komunikacji autobusowej (pkt.4.2.3, zadanie 6) w tym usprawnienie funkcjonowania linii autobusowych w głównych korytarzach komunikacyjnych Warszawy nie obsługiwanych przez komunikację szynową, w których autobus powinien pełnić rolę podstawowego środka transportu. Stwarza zatem możliwość lepszego zaplanowania połączeń autobusowych z Chomiczówki w ramach zarządzania transportem zbiorowym realizowanego przez Zarząd Transportu Miejskiego.	ZTM

90	1	17.07.2008	Małgorzata Patalong	Wniosek przeciw budowie linii tramwajowej do Wilanowa ul. Jana III Sobieskiego	N	Budowa trasy tramwajowej w ul. Sobieskiego (do Wilanowa) stanowiła przedmiot opracowań planistycznych i projektowych w tym studium wykonalności, w ramach, którego porównywano koszty i korzyści społeczne. U podstaw idei budowy trasy jest zachęcenie mieszkańców dzielnic południowych (w tym Wilanowa) do odbywania podróży transportem zbiorowym i zrezygnowanie z odbywania podróży samochodowych. Oznacza to, że usprawnienie transportu zbiorowego przyniesie ograniczenie zainteresowania dojazdami samochodami do centrum miasta i tym samym ograniczy natężenia ruchu samochodowego. Rozwój transportu szynowego (w tym komunikacji tramwajowej) jest jednym z podstawowych działań, które ma zapewnić zmniejszenie uciążliwości transportu indywidualnego dla mieszkańców miasta. Zmniejszenie uciążliwości, będzie także dotyczyć mieszkańców ul. Sobieskiego. Brak dobrego środka transportu, niezależnego od ruchu samochodowego, przy rosnącej liczbie samochodów oznaczałby dalsze pogarszanie się warunków życia wzdłuż ul. Sobieskiego.
91	1	17.07.2008	Jacek Pliszka	Podkreślenie roli integracji różnych środków transportu	T	Problem uwzględniony w Strategii w ramach pkt. 4.2.3 jako odrębne zadanie do wykonania w celu poprawy systemu transportowego. W zadaniu 5 ((integracja systemów transportu) zakłada się m.in. takie działania jak: <ul style="list-style-type: none"> – zapewnienie wspólnego biletu na wszystkie środki transportu zbiorowego, – rozwój systemu parkingów „Parkuj i Jedź” i „Bike & Ride”, – modernizację i przebudowę węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu, – uruchamianie dynamicznych systemów informacji pasażerskiej (wizualnej i głosowej) ułatwiających dokonywanie przesiadek. W Strategii szczególne znaczenie przypisano jakościowej zmianie sposobu funkcjonowania głównych węzłów przesiadkowych związanych z systemem kolejowym, tj. węzłom: <ul style="list-style-type: none"> – Dw. Centralny – Dworzec Śródmieście – Metro Centrum, – Dw. Zachodni, – Dw. Wschodni. – Dw. Warszawa Gdańska. W Strategii podkreśla się także konieczność dostosowania węzłów przesiadkowych do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników.
91	2	17.07.2008	Jacek Pliszka	Tworzenie nowych i wzmacnianie istniejących węzłów przesiadkowych	T	Odpowiedź jak dla uwagi 91.1. Ponadto w Strategii zakłada się, że we wszystkich działaniach podejmowanych w związku z przekształceniami systemu transportowego, zasadnicze znaczenie będą mieć węzły przesiadkowe. Znalazło to wyraz w zadaniach dotyczących poszczególnych podsystemów transportowych. M.in. zakłada się konieczność zweryfikowania układu linii autobusowych, w celu zwiększenia jakości obsługi na liniach dowozowych do tras transportu szynowego (i wytworzenie węzłów przesiadkowych autobus-tramwaj, autobus-metro, autobus-kolej) oraz modernizację systemu kolejowego. W ramach tej modernizacji zakłada się m.in. tworzenie węzłów przesiadkowych ze zminimalizowanymi drogami dojazdu pomiędzy punktami odprawy innych środków i systemów transportu: metra (w tym na I linii - stacje Centrum i Dworzec Gdański), tramwaju, autobusu, parkingów Park+Ride, Bike+Ride, Kiss+Ride. Strategia pokrywa się w tym względzie z postulowanym we wniosku skorelowaniem różnych środków transportu (autobusy jeżdżące prostopadle do linii transportu masowego).
91	3	17.07.2008	Jacek Pliszka	Uwagi dotyczące przebiegu II i III linii metra	N	W Strategii przyjęto, że w najbliższych latach będzie następował rozwój systemu metra.. Przebieg II i III linii przyjęto na podstawie dotychczasowych opracowań studialnych i projektowych, które stały się podstawą decyzji władz miasta. W opracowaniach tych, analizowane były liczne warianty przebiegu z uwzględnieniem prognoz przewozów pasażerskich, w tym także funkcjonowania węzłów przesiadkowych. Analizy te doprowadziły do wyboru korytarzy rozwojowych metra i na tej podstawie w przypadku II linii metra prowadzone są zaawansowane prace zmierzające do rozpoczęcia budowy. Niezależnie za dyskusyjne należy uważać przybliżanie II linii metra do osi kolejowej Zachodnia – Ochota – Centralny w związku z zwiększaniem wzajemnej konkurencji pomiędzy systemem metra a systemem kolejowym. Należy także wyjaśnić, że analizy przebiegu linii metra są prowadzone z uwzględnieniem intensywności zagospodarowania przestrzennego (spodziewana liczba pasażerów) oraz powiązań z innymi systemami transportowymi (przesiadki). Ze względu na koszty budowy przebieg linii jest zwykle możliwy prostoliniowy. Takie też założenia przyjęto w przypadku trasowania linii metra w Warszawie.
91	4	17.07.2008	Jacek Pliszka	Tworzenie wydzielonych pasów autobusowych	T	Problem uwzględniony i szczególnie podkreślany w Strategii w pkt 4.1 w zadaniu 6. W Strategii zakłada się poprawę warunków funkcjonowania komunikacji autobusowej poprzez wprowadzanie w większym stopniu niż dotychczas wydzielonych pasów ruchu dla autobusów, a także innych środków organizacji ruchu (np. pasy ruchu pod prąd) na odcinkach ulic obciążonych dużym ruchem pasażerskim i stosowanie priorytetów dla autobusów w sygnalizacji świetlnej, w tym także służ sygnalizacyjnych umożliwiających autobusom łatwe wykonanie manewrów skrętu.
91	5	17.07.2008	Jacek Pliszka	Uwagi dotyczące komunikacji między dzielnicami	N	W zakresie postulowanej we wniosku konieczności powiązań pomiędzy zmianami w zagospodarowaniu przestrzennym w poszczególnych dzielnicach (Służewiec, Białołęka, Wilanów, Bemowo) a rozwojem systemu transportowego należy wyjaśnić, że Strategia odwołuje się do ustaleń Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, który to dokument w sposób ścisły wiąże rozwój przestrzenny miasta z rozwojem systemu transportowego. Ponadto w Strategii wykorzystano wszystkie dostępne opracowania studialne dotyczące systemu transportowego, w których wykonywano analizy przebiegu nowych tras transportu zbiorowego, z uwzględnieniem toczących się i planowanych przekształceń w zagospodarowaniu przestrzennym i ich specyfiki (prognozy ruchu i przewozów z uwzględnieniem zmian w zagospodarowaniu przestrzennym i w układzie komunikacyjnym). Przykładem może być włączenie do Strategii tras tramwajowych do Wilanowa i Tarchomina, które na etapie prac projektowych uzyskały potwierdzenie jako ważne z punktu widzenia obsługi nowych terenów rozwojowych.

92	1	22.07.2008	Jarosław Zawadzki	Rozpoczęcie prac studialnych IV i następnych linii metra	N	Strategia zakłada rozwój systemu metra w Warszawie. Ponieważ Strategia obejmuje okres do roku 2015 i na lata kolejne, zakłada budowę II i III linii metra. Biorąc pod uwagę intensywność programu projektowanego i budowlanego w odniesieniu do metra i innych przedsięwzięć komunikacyjnych nie zakłada podjęcia prac planistyczno-projektowych dotyczących IV linii metra. Strategia zakłada natomiast konieczność stworzenia nowych korytarzy transportu szynowego, ale obsługiwanych przez komunikację tramwajową (np. Tarchomin, Wilanów).	
92	2	22.07.2008	Jarosław Zawadzki	Budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Pułkowej do Łomianek	N	Jak to zauważono we wniosku, Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich: <ul style="list-style-type: none"> – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasińskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąza i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocka; – Tarchomin – pętla Żerań. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy trasy tramwajowej do Łomianek. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. Dodatkowym uwarunkowaniem jest w tym przypadku przebieg trasy poza granicami Warszawy, a więc poza możliwością inwestowania przez samorząd Warszawy.	
92	3	22.07.2008	Jarosław Zawadzki	Usprawnienie komunikacji kolejowej poprzez wprowadzenie wspólnego biletu oraz wagonów klimatyzowanych	T	Problemy zgłoszone we wniosku są uwzględnione w Strategii. W punkcie 4.1.2. w zadanii 4 zakłada się systematyczną wymianę taboru kolejowego na nowy. Uwzględniając wymóg zwiększania komfortu oferowanego pasażerom, daje to możliwość zarządcy systemu (ZTM) zakupu wagonów klimatyzowanych. Podobnie w ramach zadania 5, zakłada się, zapewnienie wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji publicznej.	
92	4	22.07.2008	Jarosław Zawadzki	Tworzenie nowych wydzielonych pasów autobusowych oraz wymiana taboru na nowoczesny	N	W odniesieniu do uwagi dotyczącej użytego pojęcia „wymiana taboru na nowoczesny” należy wyjaśnić, że oznacza to oczywiście wymianę taboru na nowy, ale przede wszystkim na tabor spełniający rosnące oczekiwania pasażerów (niskopodłogowy, klimatyzowany, emitujący mniej zanieczyszczeń, cichszy w eksploatacji, z większą liczbą miejsc do siedzenia). W odniesieniu do kwestii przestrzegania przepisów ruchu drogowego i blokowania pasów autobusowych, problem ten należy traktować jako związany z bieżącym zarządzaniem systemem transportowym, który leży w gestii Zarządu Dróg Miejskich oraz straży miejskiej i policji. Z tego powodu nie został uwzględniony w Strategii.	ZDM Policja Straż Miejska
92	5	22.07.2008	Jarosław Zawadzki	Połączenie Mostu Świętokrzyskiego z ul. Świętokrzyską	N	W odniesieniu do pytania dotyczącego połączenia Most Świętokrzyskiego z ul. Świętokrzyską należy wyjaśnić, że połączenie takie funkcjonuje już obecnie z wykorzystaniem jednokierunkowego układu ulic: Tamka i Zajęcza. W Strategii nie przewiduje się zmiany sposobu powiązania Mostu Świętokrzyskiego z ul. Świętokrzyską.	
92	6	22.07.2008	Jarosław Zawadzki	Budowa kładek dla pieszych na wysokości Cytadeli na osi ul. Wojska Polskiego - Praga	N	Kwestia powiązania Al. Wojska Polskiego z Cytadelą za pomocą kładki jest rozwiązaniem szczegółowym dotyczącym ww. ciągu drogowego i stąd nie została ujęta w Strategii. Niezależnie należy stwierdzić, że trwają prace związane z planowanym przeniesieniem Muzeum Wojska Polskiego na Cytadelę, udostępnieniem obszaru Cytadeli dla mieszkańców Warszawy i w związku z tym odpowiednim zorganizowaniem systemu transportowego (ruch samochodowy, transport zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy). Jednym ze sprawdzanych rozwiązań jest budowa kładki w ciągu ul. Wojska Polskiego nad murem Cytadeli.	
93	1	22.07.2008	Bożena Powęska	Uwagi dotyczące budowy połączenia ul. Poligonowej i Jana Nowaka Jeziorańskiego, komunikacji publicznej biegnącej ul. Poligonową oraz kwestia poprawy akustyki na terenie osiedla przy ul. Poligonowej 1	N	Uwaga nieuwzględniona. W Strategii nie jest planowana żadna ulica w tym rejonie.	

93	2	22.07.2008	Bożena Powęska	Organizacja ruchu pieszego – przejścia dla pieszych – w okolicy szkół podstawowych przy ul. Cyrkowej, Bartos	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii.	
93	3	22.07.2008	Bożena Powęska	Zaburzenie cyrkulacji powietrza w okolicach ul. Kompasowej i Busolowej (brak przewietrzania powoduje wzrost temp. o 2-3 st. C.)	T	<p>Problem rozwoju wyspy ciepła w Warszawie pod wpływem wzrostu intensywności transportu został przedstawiony. Strategia ma na celu zmniejszenie skutków tego niekorzystnego zjawiska. Wyeliminowanie go nie jest niestety możliwe.</p> <p>Warszawa ma stosunkowo dobre warunki aerosanitarnie dzięki skutecznemu przewietrzaniu, przede wszystkim z powodu ciągłości szerokiej doliny Wisły oraz łatwej penetracji z zachodu powietrza znad Puszczy Kampinoskiej. W tych warunkach najgorsze położenie mają nie dzielnice centralne, ale położone z dala od stref przewietrzania (np. Włochy, Ursus, Targówek). Strategia transportowa musi zakładać utrzymanie aerosanitarnych walorów miasta i zachowanie ciągów (klinów) napowietrzających łączących zielone peryferia z dzielnicami centralnymi.</p> <p>Objawy zatężenia zanieczyszczeń komunikacyjnych wzdłuż tras dojazdowych do centrum, generowane zwłaszcza podczas długotrwałej kongestii są obserwowane w coraz większej liczbie miejsc. Ich usunięcie jest priorytetem, ale wymaga budowy tras odciążających.</p> <p>Generalna tendencja przekształceń klimatycznych w dużym mieście epoki globalnego ocieplenia to wzmocnienie się miejskiej wyspy ciepła. Może to prowadzić do zwiększenia się uciążliwości aerosanitarnych poprzez wytwarzanie się warunków sprzyjających generowaniu smogu fotochemicznego. Obserwuje się oznaki rozszerzania się warszawskiej wyspy ciepła na dotychczas rzadko obejmowane nią dzielnice oraz tworzenie się lokalnych ogniw cyrkulacji miejskiej nad obszarem zabudowanym nie powiązanych z centralnymi dzielnicami. Aspekt ten należy brać pod uwagę przy planowaniu urbanistycznym, ale system transportowy ma na ten stan wpływ drugorzędny.</p>	
94	1	22.07.2008	Wojtek Frankowski	Protest przeciwko budowie POW przez teren Dzielnicy Ursynów	N	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące:</p> <p><u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróży samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróży samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3%</p> <p><u>Ulica Połczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie</p>	ZTM

					<p>1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnątrzmięskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go do celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzone analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazywały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>		
95	1	22.07.2008	Mirosław Godek	Uwagi dotyczące systemu obwodowego Warszawy	T	<p>Uwaga uwzględniona w „Strategii..”</p> <p>W rozdziale 4.2 System transportu drogowego, Zadanie 2 dotyczy stworzenia kompletnego układu tras obwodowych.</p>	ZTM
96	1	22.07.2008	Henryk Pietrusiewicz	Transport publiczny w rejonie Cm. Bródnowskiego i Powązkowskiego w dniach zadusznych i św. Zmarłych	N	<p>Problem obsługi cmentarza Bródnowskiego w dniu 1 listopada i dniach sąsiednich nie jest przedmiotem Strategii. Powinien być rozwiązany przez Zarząd Transportu Miejskiego w ramach bieżącego zarządzania transportem zbiorowym.</p>	ZTM
97	1	22.07.2008	Elżbieta Nowosielska	Protest przeciwko budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez teren Dzielnicy Wesoła	N	<p>Przedstawiony w „Strategii ...” Przebieg WOW na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.). Przewiduje ono między innymi drogi związane z Warszawą: • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebennie - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r <p>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku.</p> <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu WOW.</p> <p>Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p>	

					<p>- USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.)</p> <p>- USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity)</p> <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej trasa S17na odcinku węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach,</p> <p>Wschodnia Obwodnica Warszawy (WOW) jest jednym z podstawowych elementów rozwoju infrastruktury o charakterze strategicznym dla Warszawskiego Węzła Transportowego. Jest elementem północnej obwodnicy dróg krajowych Warszawy. Umożliwia połączenie trasą ekspresową wylotów dróg krajowych w kierunku Białegostoku (droga krajowa nr 8), Terespoła (droga krajowa nr 2) i Lublina (droga krajowa nr 17) oraz poprzez Trasę Armii Krajowej połączenie tych wylotów z autostradą A2 (oraz istniejącą drogą krajową nr 2). Realizuje jedno z zadań strategicznych jakim jest usprawnienie ruchu obwodowego pomiędzy Korytarzem I północ (E67 Helsinki –Kowno -Warszawa) i Korytarzem II wschód (E30 Warszawa – Moskwa). Równocześnie Wschodnia Obwodnica Warszawy pełnić będzie ważne funkcje w obsłudze ruchu miejskiego (międzydzielnicowego) oraz aglomeracyjnego - dojazdy do miasta i ruch między miejscowościami podmiejskimi (np. Otwock- Marki, Mińsk – Łomianki itp.). Przed złożeniem wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia analizowanych było wiele wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Uwagi mieszkańców Wesołej, dotyczące przebiegu trasy były jednym z powodów analizy alternatywnych wariantów, w tym przebiegu trasy przez Halinów. Wielokryterialna analiza, przeprowadzona przez zespół Politechniki Warszawskiej, wykazała wyższość wszystkich wariantów przebiegu przez Wesołą z tym, że zarekomendowano wariant nieco różniący się od dotąd planowanego. Analiza uwzględniała koszty społeczne i ekonomiczne oraz wpływ na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców wschodnich dzielnic Warszawy. Była ona jedną z podstaw decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji, która określiła korytarz dla WOW.</p>	
98	1	22.07.2008	Stefania Rogowska	Ogólne uwagi dotyczące projektu „Strategii ...”	<p>N</p> <p>Uwaga ogólna określająca Strategię jako przestarzałą z uwagi na uwzględnianie przede wszystkim lobby motoryzacyjnego i nie zakładającej intensywnego rozwoju transportu zbiorowego jest całkowicie nieuzasadniona. Zdecydowana większość celów, zadań i środków realizacji jest poświęcona zwiększeniu atrakcyjności transportu zbiorowego, rozwojowi ruchu pieszego i rowerowego. Niezależnie przewiduje rozwiązania usprawniające funkcjonowanie układu drogowego (przede wszystkim poprawa stanu technicznego, rozwój tras obwodowych, lepsze zarządzanie, porządkowanie parkowania) w celu ograniczenia uciążliwości wynikających z transportu drogowego dla środowiska naturalnego i środowiska człowieka.</p> <p>Przywołane we wniosku sprzyjanie budowie dróg tranzytowych świadczy o niezrozumieniu dokumentu Strategii. Celem jest bowiem wyprowadzenie ruchu tranzytowego (w stosunku do Warszawy) z obszarów szczególnie cennych i silnie zurbanizowanych (przede wszystkim Śródmieście) i ograniczenie a nawet wyeliminowanie ruchów międzydzielnicowych (w tym sensie tranzytowych) w stosunku do poszczególnych obszarów miasta - stąd priorytet dla budowy dróg obwodowych, ułatwiających prawidłowy rozrząd ruchu. Autorka wniosku pomija proponowane liczne działania ograniczające ruch samochodowy: nie powiększanie przepustowości dróg prowadzących do centrum miasta, płatne parkowanie, limitowanie miejsc do parkowania, priorytet dla ruchu rowerowego, rozwój transportu szynowego, priorytet dla komunikacji autobusowej, itp.</p>	
98	2	22.07.2008	Stefania Rogowska	Uwagi dotyczące rozbudowy dróg kosztem rozwoju komunikacji miejskiej	<p>N</p> <p>Wskazywana we wniosku konieczność rezygnacji z budowy kosztownych i terenochłonnych obwodnic jest niezgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju systemu transportowego. Przeczy podstawowej zasadzie ograniczenia dostępu samochodom do stref najbardziej zurbanizowanych i stwarzaniu możliwości poruszania się w obszarach poza śródmieściem i w obszarach peryferyjnych. Zachowanie dotychczasowego prostokątnego układu ulic w Śródmieściu Warszawy z trasami promienistymi doprowadzającymi ruchu do centrum ,bez wykształcenia układu obwodowego będzie prowadzić do wydłużania okresów przeciążeń sieci drogowej, przede wszystkim podróży o charakterze międzydzielnicowym.</p> <p>Rozbudowa układu drogowego, także o charakterze obwodowym, w obszarze poza Warszawą jest planowana przez Generalną Dyрекcję Dróg i Autostrad (droga krajowa nr 50 i 62). Ponieważ powstaje poza granicami Warszawy nie może być jednak traktowana jako przedsięwzięcie samorządu Warszawy.</p> <p>Przedstawiona we wniosku idea zaniechania budowy tras obwodowych na rzecz rozwoju tras promienistych łączących Warszawę z obwodnicą zewnętrzną doprowadziłaby do trudnego do przewidzenia pogorszenia funkcjonowania układu drogowego i znacznego pogorszenia stanu środowiska naturalnego. Sprzyjałaby bowiem przejazdom tranzytowym – międzydzielnicowym, prze obszar Śródmiejski np. w podróży typu Bródno – Ochota (wylot drogi nr 7 i 8), Gocław – Bielany (wylot drogi nr 7). Będąc rozwiązaniem nieefektywnym byłaby także rozwiązaniem terenochłonnym i kosztownym.</p> <p>Postulowana budowa wiaduktów na wszystkich warszawskich przejazdach kolejowych nie jest uzasadniona. Decyzje w każdym indywidualnym przypadku powinny wynikać z rachunku ekonomicznego - uwzględnienia kosztów i korzyści społecznych.</p> <p>Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów</p>	

					<p>pasażerskich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, • pętla Winnica - Most Północny - Młociny, • Krasińskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką; • Tarchomin – pętla Żerań. <p>Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także rozwoju tras tramwajowych np. do Marek. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, ich realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. Proponowany rozwój komunikacji tramwajowej do Otwocka i Sulejówka w związku z funkcjonowaniem systemu kolejowego nie znajduje uzasadnienia.</p> <p>Strategia przewiduje wielokierunkowy rozwój systemu transportowego miasta, z uwzględnieniem systemu kolejowego, metra, tramwaju i komunikacji autobusowej. W zakresie budowy metra zakłada jego rozwój (II i III linia) ale z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych (rozwiązania techniczne możliwe tanie, budowa z wykorzystaniem środków unii Europejskiej, itp.).</p> <p>Problem rozwoju systemu kolejowego i budowy parkingów parku i jeźdź jest uwzględniony w Strategii w punkcie 4.1.2.</p> <p>Problem przeniesienia ruchu towarowego (tranzytowego przez Warszawę) na tory nie jest możliwy do rozwiązania w ramach Strategii. Strategia zakłada natomiast działania porządkujące ruch samochodów towarowych w mieście i ograniczające negatywne oddziaływanie tego typu ruchu.</p>	
99	1	22.07.2008	Liga Ochrony Przyrody	<p>Protest przeciwko budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez teren Dzielnicy Wesoła</p>	<p>N</p> <p>Przedstawiony w „Strategii” Przebieg WOW na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.). Przewiduje ono między innymi drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebennie - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r <p>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku.</p> <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu WOW.</p> <p>Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej trasa S17na odcinku węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach,</p> <p>Wschodnia Obwodnica Warszawy (WOW) jest jednym z podstawowych elementów rozwoju infrastruktury o charakterze strategicznym dla Warszawskiego Węzła Transportowego. Jest elementem północnej obwodnicy dróg krajowych Warszawy. Umożliwia połączenie trasą ekspresową wylotów dróg krajowych w kierunku Białegostoku (droga krajowa nr 8), Terespolą (droga krajowa nr 2) i Lublina (droga krajowa nr 17) oraz poprzez Trasę Armii Krajowej połączenie tych wylotów z autostradą A2 (oraz istniejącą drogą krajową nr 2).Realizuje jedno z zadań strategicznych jakim jest usprawnienie ruchu obwodowego pomiędzy Korytarzem I północ (E67 Helsinki –Kowno -Warszawa) i Korytarzem II wschód (E30 Warszawa – Moskwa). Równocześnie Wschodnia Obwodnica Warszawy pełnić będzie ważne funkcje w obsłudze ruchu miejskiego (międzydzielnicowego) oraz aglomeracyjnego - dojazd do miasta i ruch między miejscowościami podmiejskimi (np. Otwock- Marki, Mińsk – Łomianki itp.). Przed złożeniem wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia analizowanych było wiele wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Uwagi mieszkańców Wesołej, dotyczące przebiegu trasy były jednym z powodów analizy alternatywnych wariantów, w tym przebiegu trasy przez Halinów. Wielokryterialna analiza, przeprowadzona przez zespół Politechniki Warszawskiej, wykazała wyższość wszystkich wariantów przebiegu przez Wesołą z tym, że zarekomendowano wariant nieco różniący się od dotąd planowanego. Analiza uwzględniała koszty społeczne i ekonomiczne oraz wpływ na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców wschodnich dzielnic Warszawy. Była ona jedną z podstaw decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji, która określiła korytarz dla WOW.</p>	

100	1	23.07.2008	Maciej Polak	Uwagi dotyczące cech taboru tramwajowego i autobusowego	T	<p>Większość problemów zgłoszonych we wniosku uwzględniono w Strategii (pkt. 4.1.2, zadanie 7). W Strategii uznaje się za priorytetowe dokonanie jakościowej zmiany taboru poprzez wprowadzanie do funkcjonowania na szerszą skalę nowoczesnych, jednoprzestrzennych i niskopodłogowych tramwajów oraz autobusów. Nowoczesne oznacza jednoprzestrzenne, niskopodłogowe, o pojemności dostosowanej do wymagań danej linii z uwzględnieniem rosnących oczekiwań dotyczących komfortu (liczba miejsc siedzących, klimatyzacja). W powiązaniu z innymi działaniami (wprowadzaniem priorytetu w ruchu, systemów zarządzania ruchem) oznacza to także bezwzględny wymóg wyposażenia taboru w nowoczesne urządzenia służące systemom informacji i lokalizacji pojazdów (GPS, systemy monitorowania, łączności).</p> <p>W odniesieniu do kwestii związanych z paliwami do Strategii wprowadzono odpowiednie korekty, zgodnie z wnioskiem 70.</p>
101	1	23.07.2008	Maciej Polak	Uwagi dotyczące konieczności standaryzacji elementów infrastruktury w zależności od strefy miasta z propozycją podziału na strefy	N	<p>Strategia uwzględniła podział miasta na Strefy przyjęty w uchwalonym przez Radę Miasta Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (III strefy, w tym strefa I w podziale na podstrefy a,b,c.). Obecnie nie ma uzasadnienia dla zmiany tego podziału. Standaryzacja elementów ma związek zarówno z jakością rozwiązań technicznych (np. rodzaj nawierzchni drogi rowerowej) jak też estetyką przestrzeni (np. stosowany materiał – granit). Jeśli chodzi o standardy techniczne związane z komunikacją zapewniają je przepisy wytyczne projektowania. Część z nich jest obecnie przygotowywanych np. w odniesieniu do ruchu rowerowego. Część o cechach estetycznych w znacznym stopniu wykracza poza zakres Strategii transportowej.</p> <p>Ważny temat poruszony w Prognozie. Zgłaszane w trakcie konsultacji pomysły łagodzące skutki środowiskowe wywołane rozwojem sieci transportu w Warszawie zostały w Prognozie przytoczone. W zasadzie żaden z tych pomysłów nie jest wykluczony, choć niektóre mają ograniczone zastosowanie. Odnotowano jedynie dwie grupy proponowanych zabiegów wyraźnie układających się dychotomicznie. Pierwsza to budowa parkingów (patrz oddzielne omówienie) oraz operowanie niweletą przy wprowadzaniu dróg szybkiego ruchu na tereny zabudowane. W tym drugim przypadku trudno o jednoznaczna i trwałą zasadę. Klóćą się tu potrzeby izolacji od zabudowy oraz konieczność optymalizacji odstępów międzywęzłowych.</p>
102	1	23.07.2008	MSM Energetyka	Problem występowania hałasu na terenach wzdłuż ul. Czerniakowskiej, Al. Witosa, Al. Sikorskiego, ul. Sobieskiego	N	<p>Hałas jest powszechnym zjawiskiem wzdłuż ciągów komunikacyjnych Warszawy. Strategia zmierza do zmniejszenia tego niekorzystnego stanu przede wszystkim poprzez lepszą organizację ruchu oraz ograniczenie go w centrum (tym samym ograniczenie ruchu do centrum). Narzędzia techniczne (tabor, jezdnie, zachowania kierujących) są albo poza możliwościami wdrażających Strategię albo wymagają zmian w regulacjach prawnych. Bierne środki techniczne (ekrany, izolacja przestrzenna zielenią i zabudową, podwyższanie izolacyjności budowli) będą obowiązkowo wprowadzane dzięki konsekwentnie prowadzonym procedurom OOS.</p> <p>Zagrożenia akustyczne są największą dolegliwością miast, zwłaszcza ze źle zorganizowanym transportem i trwających w bezładzie przestrzennym (Warszawa). W takiej sytuacji rozbudowa i usprawnienia ruchowe są najważniejszymi sposobami na ograniczanie tych uciążliwości. Niestety powoduje to lokalne konflikty związane z także lokalnym wzrostem takich uciążliwości w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych po nowym śladzie tras i w bliskości tras modernizowanych. Utworzenie sieci transportu miejskiego pozwoli na systematyczne deglomerowanie funkcji mieszkalnych z domów bezpośrednio wystawionych na intensywny ruch uliczny i lokowanie zabudowy mieszkaniowej poza strefami uciążliwości akustycznych.</p> <p>Konsultacje społeczne wyraźnie potwierdzają fakt niechęci do zabiegów technicznych. Powtarzają się opinie o iluzoryczności pozytywnych następstw wymiany stolarki na hermetyczną w obliczu powszechnie źle funkcjonującej wentylacji. Ekrany akustyczne odbierane są jako „odgrodzienie od świata” i zmuszanie do sąsiedztwa ze szpetnymi i wiecznie brudnymi obiektami. Należy, zatem zabiegi takie traktować, jako „przejściowe” do czasu rozdzielenia intensywnego ruchu od zabudowy mieszkaniowej.</p> <p>Należy zwrócić uwagę na fakt, że po przekroczeniu natężenia hałasu uważanego za uciążliwy (65 dB) pole manewru natężeniem ruchu, poprawieniem płynności, zmianami taboru i nawierzchni a nawet wprowadzaniem izolacji zielenią, jest niewielkie ze względu na logarytmiczny związek tego natężenia z mocą akustyczną występujących źródeł. Powoduje to praktyczna niemożność interwencji w miejscach, gdzie takie poziomy wystąpiły. Niestety w Warszawie dotyczy to wszystkich ważniejszych tras i ulic, a uciążliwość utrzymuje się praktycznie przez całą dobę.</p> <p>Nie ma też możliwości „skierowania” intensywnego ruchu na trasy alternatywne, jako, że ich nie ma.</p> <p>Konflikt dotyczący tego największego zagrożenia ma dwa charakterystyczne dla Warszawy aspekty, dobrze widoczne w tekstach konsultacyjnych i wypowiedziach na spotkaniach.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pierwszy można nazwać „kaskadą pozornego tranzytu”: Ze względu na brak obwodnic i szybkich tras dośrodkowych ruch z dzielnic peryferyjnych odbywa się przez kolejne osiedla i kwartały leżące bliżej centrum, przy czym maksymalne natężenia ruchu występują w wyniku kumulacji czasowo-dystansowej. Powoduje to niesprawiedliwą, ale społecznie logiczną niechęć do podróżujących „spoza” aż do wniosków do samorządowej, lokalnej sekwestracji ruchu, usuwania linii autobusowych o krańcach odległych itd. Znane są nawet działania samorządów wspierających inicjatywy zmierzające do eliminacji tranzytu. • Mapa korzyści i strat. Oczywistym skutkiem wprowadzenia liniowej uciążliwości o bardzo konkretnych trwałych i wszystkim widocznych parametrach (hałas, pylenie, smog spali, wibracje, monotonia widoku, blokada swobody przemieszczania się) jest tworzenie się odmiennych jakościowo stref w przybliżeniu równoległych do trasy i co za tym idzie pojawienia się antagonizmów lokalnych wywołanych poczuciem krzywdy u tych, którzy tracą najwięcej i zawiści w stosunku do tych, którzy korzystają (np. są korzystnie wyłączeni lub ich posesje, domy znajdują się w bezpiecznej ekologicznie odległości, ale też w strefie poprawionego skomunikowania). <p>Oba aspekty muszą być brane pod uwagę przy procedurach uzgadniania nowych i modernizowanych przebiegów tras transportowych w obrębie aglomeracji warszawskiej.</p>

102	2	23.07.2008	MSM Energetyka	Uwagi dotyczące ruchu tranzytowego oraz budowy nowych dróg	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii” układ tras ruchu szybkiego na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") • S8 Wrocław (Psie Pole) - Kępno - Sieradz - A1 (Łódź) - A1 (Piotrków Trybunalski) - Rawa Mazowiecka - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrów - Choroszcz - Knyszyn - Korycin - Augustów - Budzisko - granica państwa (Kowno) • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebenne - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne elementy układu tras ruchu szybkiego posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trasa AK odc. Prymasa Tysiąclecia – Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • S17 węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 połączenie Salomea – Wolica odcinek poza Warszawą ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 odc. Trasa AK – Łomianki - jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Trasa S8 odc. Węzeł Konotopa – Prymasa Tysiąclecia jest obecnie w budowie <p>Jak wynika z przedstawionych danych, większość tras ruchu szybkiego ma wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, które wyznaczają jednoznacznie korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji.</p> <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnioną funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys. pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego, tzn. aglomeracji warszawskiej) i tranzyt dalekiego zasięgu. W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 89,3% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 10% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy łącznie) stanowi jedynie 0,7%. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,4% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,6%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej około 21%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 69,2%, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 24%, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy) stanowi zaledwie 6,8%. Jak wynika z tych badań, w stosunku do sumarycznego potoku samochodowego na granicy Warszawy, podróże kończące się w mieście stanowią 88,8%. Podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że wiele połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji jest możliwe tylko poprzez Warszawę. W stosunku do sumy pojazdów tranzyt aglomeracyjny wynosi 10% a tranzyt dalekiego zasięgu 1,2%. Planowana krajowa sieć autostrad i dróg ekspresowych ma zadanie zapewnienie połączeń pomiędzy największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją planowanych w Warszawie tras ruchu szybkiego jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na</p>
-----	---	------------	-------------------	--	--

						bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzone analizy „kosztów i korzyści” dla każdego przewidywanego do realizacji elementu układu dróg ruchu szybkiego w Warszawie, wykazywały dużą efektywność ekonomiczną analizowanych inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Dlatego też im większa część pracy przewozowej liczonej w pojazdokilometrach będzie realizowana w Warszawie na układzie tras ruchu szybkiego, tym mniejsza będzie emisja spalin, hałas uliczny, koszty eksploatacji pojazdów i liczba wypadków. Pozostały ruch tranzytowy, którego elementem docelowym nie jest Warszawa odbywa się drogami krajowymi nr 50 i 62.	
103	1	24.07.2008	Rafał Wodzicki	Skomunikowanie Dworca Centralnego z liniami metra i kolei aglomeracyjnej	N	<p>Problem został uwzględniony w Strategii w pkt 4.1 (Zadanie 5: Integracja systemów transportu), w ramach, którego szczególne znaczenie przypisuje się jakościowej zmianie sposobu funkcjonowania głównych węzłów przesiadkowych związanych z systemem kolejowym, tj. węzłom: Dw. Centralny – Dworzec Śródmieście – Metro Centrum. Oznacza to, że w ślad za wskazanym w Strategii priorytetem dla integracji węzłów przesiadkowych powinny zostać podjęte działania określające sposób przeprowadzenia tej zmiany w odniesieniu do konkretnych węzłów, w tym węzła Dw. Centralny – Dw. Warszawa – Śródmieście - Metro Centrum, a elementem tych zmian może być lepsze skomunikowanie Dw. Centralnego z metrem (ew. przesunięcie dworca) i kolejami aglomeracyjnymi. W uzupełnieniu należy stwierdzić, że w rezultacie tak zapisanego priorytetu, trwają obecnie prace studialne związane z układem komunikacyjnym otoczenia PKiN, obejmują one także problem integracji ww. węzła przesiadkowego. Wstępne wnioski potwierdzają możliwość zintegrowania linii WKD z Dw. Warszawa Śródmieście, wykonania podziemnych i naziemnych połączeń pieszych pomiędzy stacją Metra Centrum – Dw. Warszawa Śródmieście i Dw. Centralnym (w celu ułatwienia i przyspieszenia dojeżdżania), ale wykluczają jednocześnie możliwość przybliżenia Dw. Centralnego do stacji metra Centrum (ze względu na układ torów i położenie wjazdu do tunelu średnicowego). Prace wykonywane są przez zespoły projektantów drogowych i urbanistów pod nadzorem Biura Drogownictwa i Komunikacji oraz Biura Architektury i Planowania Przestrzennego.</p> <p>W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	BAiPP
103	2	24.07.2008	Rafał Wodzicki	Budowa połączenia tunelowego Fort Wola – Wiktoryn	N	<p>Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii.</p> <p>Możliwość zrealizowania kolejowego połączenia tunelowego Fort Wola - Wiktoryn musi zostać zbadana przez zrobienie wstępnego studium wykonalności trasy. Studium powinno zbadać możliwość znalezienia korytarza dla nowej trasy kolejowej, określić potencjalne korytarze ze środowiskiem i zagospodarowaniem przestrzennym. Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści można będzie uzyskać odpowiedź, czy budowa takiej trasy będzie uzasadniona z punktu widzenia korzyści społecznych. Ponieważ uwaga nie dotyczy zakresu zapisów strategii, zostaje przekazana do PKP PLK.</p>	PKP PLK
104	1	25.07.2008	Rada Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy	<p>Uzupełnienie „Strategii ...” na stronie nr 138 listy najważniejszych przedsięwzięć przewidzianych do realizacji o zadania polegające na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dokończenie budowy ulic Nowozabraniecka – Strażacka – Cyrulików – Okuniewska do granicy m.st. Warszawy łączącej Obwodnicę Śródmiejską (ul. Nowo-Wiatraczna), Obwodnicę Etapową (ul. Żołnierska) i WOW, wyprowadzając ruch kołowy promieniście z centrum Warszawy w kierunku wschodnim, - budowie bezkolizyjnego połączenia Starego i Nowego Rembertowa łączącego ul. Marsa z ul. Cyrulików. 	T	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Tekst Strategii uzupełniono na str. 138 o zapis:</p> <p>„- dokończenie budowy ulic Nowozabraniecka – Strażacka – Cyrulików – Okuniewska do granicy m.st. Warszawy łączącej Obwodnicę Śródmiejską (ul. Nowo-Wiatraczna), Obwodnicę Etapową (ul. Żołnierska) i WOW, wyprowadzając ruch kołowy promieniście z centrum Warszawy w kierunku wschodnim,</p> <p>- budowie bezkolizyjnego połączenia Starego i Nowego Rembertowa łączącego ul. Marsa z ul. Cyrulików.”</p>	
104	2	25.07.2008	Rada Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy	Wniosek o rozwój sieci kolejowej w węzle warszawskim poprzez budowę przystanku Kawęczyn w okolicy przejazdu kolejowego na ul. Chelmskiej oraz przystanku Mokry Ług w okolicy przejazdu kolejowego na ul. Czwartaków.	N	<p>W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę, w tym lepszej obsługi podróży wewnątrzmijskich. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi w odniesieniu do linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy. Działania proponowane w Strategii dotyczą także możliwości lokalizowania nowych przystanków kolejowych, przy czym ze względu na stopień ogólności Strategii nie wskazuje ona konkretnych ich lokalizacji. W związku z powyższym można stwierdzić, że zaproponowane we wniosku utworzenie nowych przystanków kolejowych: Kawęczyn i Mokry Ług mieści się w działaniach przewidzianych w zadaniu 4: Usprawnienie komunikacji kolejowej. Wymaga to jednak odrębnej analizy potwierdzającej uzasadnienie takich rozwiązań, obejmującej analizę kosztów i korzyści społecznych. Analiza taka może być wykonana przez zarządzający transportem zbiorowym Zarząd Transportu Miejskiego, a ewentualna budowa przystanków powinna wynikać z porozumienia w tej</p>	

						<p>sprawie ZTM i PKP. W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	
104	3	25.07.2008	Rada Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy	Wydłużenie linii tramwajowej w ul. Grochowskiej i ul. Płowieckiej od krańca Gocławek do ul. Marsa	N	<p>Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy istniejącego tramwaju oraz wymianę taboru na nowoczesny. Dodatkowo, w związku z nowymi potrzebami wynikającymi ze zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wskazuje na konieczność uzupełnienia układu o cztery trasy istotne z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Kasińskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką; – Tarchomin – pętla Żerań. <p>Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także przedłużenia trasy tramwajowej od pętli Gocławek przy ul. Grochowskiej do ul. Marsa. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych tras przewidzianych do budowy i modernizacji j w Warszawie do roku 2015, realizację takiego przedsięwzięcia należy rozważyć po roku 2015, pod warunkiem potwierdzenia efektywności takiego działania po wykonaniu rachunku kosztów i korzyści społecznych.</p>	
105	1	25.07.2008	Jakub Pyszyński	Priorytet komunikacji pieszej, rowerowej oraz transportu publicznego nad indywidualnym	N	<p>Strategia przyjmuje, jako jedną z podstawowych zasad organizacji systemu transportowego – ideę strefowania miasta. Oznacza to m.in. zróżnicowanie uprzywilejowania poszczególnych użytkowników systemu transportowego w poszczególnych strefach/obszarach miasta. Z uprzywilejowaniem ruchu pieszego, rowerowego w obszarze śródmieścia i w centrach dzielnicowych. Z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego w obszarze Śródmieścia i trasach dojazdowych. Z uprzywilejowaniem ruchu samochodowego na głównych trasach poza obszarem Śródmieścia. W skali zróżnicowania potrzeb w zakresie obsługi komunikacyjnej zróżnicowanego zagospodarowania przestrzennego Warszawy nie jest możliwe tak kategorię ustalenie priorytetów transportowych, przy czym wszędzie tam gdzie jest to możliwe Strategia podkreśla konieczność podejścia do systemu transportowego z uwzględnieniem kolejności priorytetów wskazanych we wniosku.</p>	
105	2	25.07.2008	Jakub Pyszyński	Egzekwowanie zakazów parkowania	T	<p>Proponuje się uzupełnienie punktu 4.2.3. Zadanie 9 (Uporządkowanie systemu parkowania) o punkt 8 – „Zdecydowanego i konsekwentnego zwiększenia stopnia egzekwowania zakazów parkowania”.</p>	ZDM
105	3	25.07.2008	Jakub Pyszyński	Wytyczenie ścieżek rowerowych w zintegrowana sieć	T	<p>Problem uwzględniony w Strategii w punkcie 4.4. zgodnie z którym zakłada się rozwój systemu transportowego. Kwestia prawidłowego planowania i projektowania poszczególnych rozwiązań jest kwestia umiejętności projektantów, przepisów projektowania i decyzji jednostek miejskich odpowiedzialnych za wdrażanie projektów. Poprawie sytuacji mają służyć przygotowywane dla m.st. Warszawy standardy projektowania dróg rowerowych.</p> <p>Zabiegi łagodzące o charakterze technicznym i organizacyjnym zostały w Prognozie omówione. Będą uzupełnione o propozycje zgłoszone w trakcie konsultacji. W szczególności tworzenie systemu ścieżek rowerowych wymaga wzmocnienia w dokumentach oraz zaleceniach projektowych i wykonawczych. Ten kierunek rozwoju systemu transportowego nie budzi wątpliwości.</p> <p>Zgłaszane w trakcie konsultacji pomysły łagodzące skutki środowiskowe wywołane rozwojem sieci transportu w Warszawie zostały w Prognozie przytoczone. W zasadzie żaden z tych pomysłów nie jest wykluczony, choć niektóre mają ograniczone zastosowanie. Odnotowano jedynie dwie grupy proponowanych zabiegów wyraźnie układających się dychotomicznie. Pierwsza to budowa parkingów (patrz oddzielne omówienie) oraz operowanie niweletą przy wprowadzaniu dróg szybkiego ruchu na tereny zabudowane. W tym drugim przypadku trudno o jednoznaczna i trwałą zasadę. Kluczą się tu potrzeby izolacji od zabudowy oraz konieczność optymalizacji odstępów międzywęzłowych.</p>	
105	4	25.07.2008	Jakub Pyszyński	Wprowadzenie biletu aglomeracyjnego i pasów autobusowych	T	<p>Problem uwzględniony w Strategii w punkcie 4.1.2. m.in. w ramach zadania 1 i 6.</p>	

105	5	25.07.2008	Jakub Pyszyński	Wprowadzić pasy dla autobusów	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii w zadaniu 6 (tekst na końcu punktu opisującego zadanie):</p> <p>„Spośród planowanych w mieście nowych pasów dla autobusów największe uzasadnienie funkcjonalno-ruchowe mają:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Al. Jeruzolimskie (odcinki Nowy Świat - Żelazna i pl. Zawiszy – wiadukt mostu Poniatowskiego), 2. ciąg ulic Ostrobramska – Trasa Łazienkowska – Wawelska (odcinek od ul. Płowieckiej do ul. Grójeckiej w obu kierunkach), 3. ul. Świętokrzyska (odcinek Kopernika - rondo ONZ, w obu kierunkach), 4. Wisłostrada (odcinek al. Witosy - ul. Łazienkowska), 5. ul. Towarowa (odcinek rondo Daszyńskiego - pl. Zawiszy). 6. na ul. Targowej pomiędzy al. Solidarności a al. Zieleniecką w obu kierunkach, 7. na ul. Radzymińskiej – przedłużenie istniejącego pasa autobusowego do ul. Łodygowej, 8. na ul. Puławskiej, pomiędzy ul. Karczunkowską a Poleczki (kierunek do centrum), 9. na ul. Dolina Służewiecka, pomiędzy ul. Nowoursynowską a al. Wilanowską, 10. w al. Prymasa Tysiąclecia, pomiędzy ul. Wolską a rondem Zesłańców Syberyjskich, 11. na ul. Bitwy Warszawskiej, pomiędzy ul. Grójecką a Al. Jeruzolimskimi, w obu kierunkach, 12. wzdłuż ciągu ulic Grochowska-Płowiecka, pomiędzy ul. Trakt Lubelski a rondem Wiatraczna, w obu kierunkach, 13. w Al. Solidarności, pomiędzy ul. Żelazną a pl. Bankowym, w obu kierunkach, 14. wzdłuż ciągu ulic Wolska-Półczyńska, pomiędzy ul. Sowińskiego a Ciepłownią Wola, w obu kierunkach, 15. w al. Krakowskiej, pomiędzy ul. Szyszkową a pętlą Okęcie, w obu kierunkach, 16. na ul. Marszałkowskiej, pomiędzy Al. Jeruzolimskimi a pl. Konstytucji oraz na odcinku dojazdowym do pl. Bankowego 17. w Al. Armii Krajowej, na odcinku od ul. Żelazowskiej do ul. Wybrzeże Gdyńskie.” 	
106	1	25.07.2008	Bogusław Uniśkiewicz	Komunikacja w trakcie Mistrzostw Piłki Nożnej EURO 2012	N	<p>Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii.</p> <p>Wniosek będzie wykorzystany przy opracowywaniu koncepcji obsługi imprez masowych na Stadionie Narodowym. Wniosek przekazano do Zarządu Transportu Miejskiego.</p>	ZTM
107	1	28.07.2008	Stowarzyszenie Zieloni R.P.	Budowanie nowych tras tramwajowych	T	<p>Problem uwzględniony w Strategii w punkcie 4.1.2. – zadanie: Modernizacja i rozwój systemu komunikacji tramwajowej.</p>	
107	2	28.07.2008	Stowarzyszenie Zieloni R.P.	Płatny wjazd do Centrum przed granicami byłej gminy Centrum.	T	<p>Oplaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje.</p> <p>Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km². Opłata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służące technicznym i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki.</p> <p>Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku natężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego.</p> <p>Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu.</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich. • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzenie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca 	

					<p>koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i> 2. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i> 4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i> 5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i> 6) <i>wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p> <p>Granice obszaru, za wjazd do którego pobierana byłaby opłata, byłyby wyznaczone na podstawie szczegółowej analizy. W dotychczasowych analizach (projekt REVENUE) brano pod uwagę obszar ograniczony Wisłą i obwodnicą śródmiejską (Trasa Łazienkowska, Towarowa, Okopowa, Słomińskiego).</p>	
107	3	28.07.2008	Stowarzyszenie Zieloni R.P	Protest przeciwko budowie dróg ekspresowych na terytorium miasta	<p>N</p> <p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii” układ tras ruchu szybkiego na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") • S8 Wrocław (Psie Pole) - Kępno - Sieradz - A1 (Łódź) - A1 (Piotrków Trybunalski) - Rawa Mazowiecka - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrów - Choroszcz - Knyszyn - Korycin - Augustów - Budzisko - granica państwa (Kowno) • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebennie - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) 	

					<p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne elementy układu tras ruchu szybkiego posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trasa AK odc. Prymasa Tysiąclecia – Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • S17 węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 połączenie Salomea – Wolica odcinek poza Warszawą ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 odc. Trasa AK – Łomianki - jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Trasa S8 odc. Węzeł Konotopa – Prymasa Tysiąclecia jest obecnie w budowie <p>Jak wynika z przedstawionych danych, większość tras ruchu szybkiego ma wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, które wyznaczają jednoznacznie korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji.</p> <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnioną funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys. pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego, tzn. aglomeracji warszawskiej) i tranzyt dalekiego zasięgu. W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 89,3% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 10% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy łącznie) stanowi jedynie 0,7%. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,4% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,6%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej około 21%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 69,2%, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 24%, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy) stanowi zaledwie 6,8%. Jak wynika z tych badań, w stosunku do sumarycznego potoku samochodowego na granicy Warszawy, podróże kończące się w mieście stanowią 88,8%. Podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że wiele połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji jest możliwe tylko poprzez Warszawę. W stosunku do sumy pojazdów tranzyt aglomeracyjny wynosi 10% a tranzyt dalekiego zasięgu 1,2%. Planowana krajowa sieć autostrad i dróg ekspresowych ma zadanie zapewnienie połączeń pomiędzy największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją planowanych w Warszawie tras ruchu szybkiego jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozproszanie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla każdego przewidywanego do realizacji elementu układu dróg ruchu szybkiego w Warszawie, wykazywały dużą efektywność ekonomiczną analizowanych inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Dlatego też im większa część pracy przewozowej liczonej w pojazdokilometrach będzie realizowana w Warszawie na układzie tras ruchu szybkiego, tym mniejsza będzie emisja spalin, hałas uliczny, koszty eksploatacji pojazdów i liczba wypadków. Pozostały ruch tranzytowy, którego elementem docelowym nie jest Warszawa odbywa się drogami krajowymi nr 50 i 62.</p> <p>Warszawa nie jest miastem tranzytowym, Pełne wyprowadzenie rzeczywistego tranzytu, który stanowi zaledwie około 10% ruchu wjazdowego od wschodu i zachodu i dotyczy głównie stosunkowo bliskich celów (obwodnica dla długodystansowego transportu ciężarowego funkcjonuje – droga krajowa nr 50 i 62 - i po zakończeniu modernizacji wszystkich węzłów będzie wystarczająca do przejścia tego tranzytu. Elementy dróg i ulic o parametrach dróg ekspresowych to konieczna tkanka transportowa stolicy.</p> <p>Wprowadzanie nowych lub zwiększanie przepustowości starych szlaków transportu naziemnego w obszarach zurbanizowanych ma szereg trudnych do sprawiedliwego uwzględnienia aspektów ekologicznych i ekorozwojowych. Jednocześnie ma także fundamentalne aspekty związane z rozwojem miasta, jako zgromadzenia celów podróży i przestrzeni życia coraz większej liczby mieszkańców.</p> <p>Przed wszystkim należy stwierdzić, że współczesne miasta wykazują taką gęstość zaludnienia (w zasadzie od 2 do 12 tysięcy mieszkańców na km²), że niemożliwym jest rozdzielenie funkcji transportowej, jako uciążliwej sąsiedzko od innych funkcji. Uciążliwość sąsiedzka jest</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>tolerowana bardzo słabo, w zasadzie tylko w odniesieniu do dróg dojazdowych, ślepych i to z ograniczeniami użytkowania przez innych poza zamieszkałymi i służbami miejskimi. Jednocześnie żąda się dobrego skomunikowania z resztą Świata w odległości nie większej niż 1000 m (autostrada i kolej) oraz 10 km (samolot). Oczywiście spełnienie takich warunków dotyczy bardzo niewielkiej liczby mieszkańców miast. Tolerowane, ale tylko do pewnego stopnia, są przewozy publiczne, głównie te komunikujące okolice miejsca zamieszkania z centrum miasta lub ważnymi obiektami w tym mieście. Nie są tolerowane autobusowe i tramwajowe połączenia z trasami biegnącymi w pobliżu naszego zamieszkania a zaczynające się w dzielnicach dalszych od centrum. W zasadzie nie dopuszczamy do rozwoju liczby połączeń przebiegających w sąsiedztwie, ale założonych z myślą o innych terenach obsługiwanym transportem. Jeszcze więcej stanowczych oporów dotyczy transportu tranzytowego i tzw. obwodnicowego. Mieszkańcy dużych miast wykluczają możliwość poprowadzenia przez tereny zabudowane tras tranzytowych. Warszawa jest jaskrawym przykładem, choć dziwnym, bo przecież obwodnic nie posiada. Jako ruch tranzytowy uważa się wszelki ruch trafiający na elementy szybkich tras w obrębie terenu zabudowanego. Paradoksalnie za ruch lokalny mieszkańcy położonych nad trasami szybkiego ruchu miejskiego uważać są skłonni jedynie własne pojazdy, które zmiierzają do wyznaczonych, bliskich, ale też odległych celów. Nie bierze się pod uwagę prostego faktu, że duże miasto generuje znacznie więcej (więcej niż to wynika z liczby mieszkańców) celów i podróży oraz celów wyjazdów z miasta niż proporcjonalnie miasto mniejsze. Sieć ulic/dróg szybkiego ruchu w strukturze miasta jest nieunikniona i oczywiście musi ona powodować uciążliwości sąsiedzkie oraz krytyczne zmiany wartości terenów.</p> <p>Co do przestrzennego systemu takich tras nic oryginalnego się nie wymyślił. Muszą być mniej lub bardziej gwiazdźdźcie skierowane do centrum trasy powiązane z dzielnicami peryferyjnymi oraz przedmieściami i drogami zewnętrznymi o dużym natężeniu oraz seria obwodnic z przynajmniej jedną wewnętrzną oraz jedną zewnętrzną. Obwodnice generalnie nie służą tzw. ruchowi tranzytowemu, lecz mieszkańcom odległych dzielnic do komunikowania się ze sobą oraz z różnymi trudno dostępnymi fragmentami dzielnic centralnych. W ten sposób każde duże miasto, po rozwiązaniu zasadniczych elementów takiej sieci dróg miejskich staje się mozaiką stref w miarę dogodnych do życia i przemieszczania się oraz wydłużonych stref wszelakich uciążliwości transportowych, od pospolitych zagrożeń fizyko-chemicznych do trudności parkowania, wjazdu i wyjazdu z posesji oraz nadmiernego wydłużania trasy w gęstwinie w różnym stopniu, dostępnych ulic. Ponieważ Warszawa nie jest jeszcze niestety ukształtowanym komunikacyjnie miastem, projekty wprowadzenia oczywistych ruchowo elementów jak obwodnice i dośrodkowe trasy szybszego ruchu, budzą liczne protesty, których spora liczba zgłoszona została także podczas dyskusji społecznej nad Strategią. Ze środowiskowego punktu widzenia układ naturalnej sieci drogowej w Warszawie powinien uwzględniać funkcjonalne przeznaczenie zabudowy znajdującej się w strefie największej uciążliwości oraz ex post zakładać odpowiednie zabiegi deglomeracyjne i modernizacyjne. Generalną zasadą winno być prowadzenie takich tras przez tereny o najmniejszych gęstościach zaludnienia, przez tereny o funkcjach niemieszkalnych oraz w skojarzeniu z inną infrastrukturą transportową (koleją, obszarem ograniczonego użytkowania portu lotniczego, bazami transportowymi itd.). Należy pamiętać, że gęstość zaludnienia w dzielnicach centralnych jest niska, zdecydowanie niższa niż w innych wielkich miastach Europy, niższa niż w Warszawie 20-lecia międzywojennego. Dlatego należy przewidywać taki rozwój zabudowy by koncentrował się w środkowych częściach kwartałów powstałych ze skrzyżowania tras dośrodkowych z obwodnicami.</p> <p>Warszawa ma rzeczywiście problem z uformowaniem obwodnicy zewnętrznej z powodu bardzo intensywnej zabudowy wzdłuż niektórych ciągów komunikacyjnych oraz ze względu na formalnie ustanowiony pierścień chronionego krajobrazu na przedpolach stolicy (KPN, Parki Krajobrazowe, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, Dolina Wisły z Obszarami Natura 2000). W ten sposób pogłębia się konflikt związany z tworzeniem obwodnicy wewnętrznej także wkraczającej na tereny gęstej indywidualnej zabudowy, która (trzeba to jasno napisać) przejmie znaczną część tzw. ruchu tranzytowego, a także cały rzeczywisty ruch tranzytowy (niezwiązany celowo z miastem). Rozwiązanie tego dylematu jest skrajnie trudne i konfliktowe ekologicznie. Będzie także wywoływać liczne protesty mieszkańców podwarszawskich miejscowości. Strategia rozważa te kwestie szukając ustaleń, które nie mogą podlegać dalszej dyskusji, gdyż są warunkiem istnienia struktury miasta. Tak, więc wspiera odejście od pomysłu przeprowadzenia przez miasto drogi o parametrach autostrady. Zamiast tego proponuje rozdzielanie ruchu autostradowego z przyszłej A2 w kierunku obwodnicy na północ i południe od strony zachodniej i „zebranie” tego ruchu po stronie wschodniej także na obwodnicy z dojazdami z SW i NW. Obwodnica wewnętrzna ma ułatwić wydostanie się na drogi południkowe. Jednocześnie Strategia promuje wydzielenie centrum, jako obszaru o ruchu docelowym.</p> <p>Wydaje się, że te założenia, nie wolne od aspektów dyskusyjnych, tworzą jasne podstawy do kształtowania systemu transportowego Warszawy w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju, który nie może rażąco obniżać warunków gospodarowania i funkcjonowania mieszkańców. Żadne racjonalne przesłanki ekologiczne nie mogą wykluczyć kształtowania opisanej wyżej podstawowej sieci drogowej miasta.</p> <p>Powyższe nie oznacza, że wytyczanie korytarzy transportowych jest lokalizacyjnie przesądzone. Doświadczenia z WOW, łącznikiem S7 i wieloma innymi trasami wskazują na mnożenie się problemów środowiskowych wszelkich kategorii, od zmian przebiegu i lokalizacji węzłów, do bogatej gamy zabiegów łagodzących oraz kwestii własnościowych i odszkodowawczych. Zagadnienia te są poruszane w Strategii i Prognozie ze stosowną do tego typu opracowań skalą szczegółowości.</p>		
108	1	28.07.2008	Rafał Kondraciuk	Przykrycie Trasy Łazienkowskiej na odcinku od Ronda Jazdy Polskiej do Placu na Rozdrożu	N	W Strategii nie są prezentowane rozwiązania szczegółowe. Częściowe lub całkowite przekrycie tego odcinka rozważane jest przez jednostki miejskie. m.in. w Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju przygotowywane są wytyczne do konkursu na projekt zagospodarowania omawianego odcinka Trasy Łazienkowskiej zakładający jej przekrycie i wykorzystanie przestrzeni na różne cele.	

109	1	28.07.2008	Barbara Bocheńczuk	Usprawnienie komunikacji miejskiej w pobliżu Akademii Wychowania Fizycznego	N	<p>Rejon AWF jest obsługiwany przez komunikację zbiorową: autobusową i tramwajową. (ul. Marymoncka), z możliwością przesiadek na I linię metra. Poprawę połączeń transportowych w tym transportem zbiorowym przyniesie budowa Trasy Mostu Północnego (powiązanie Bielan i Białolęki trasą drogową, tramwajową i rowerową).</p> <p>Ponadto Strategia silnie podkreśla konieczność podejmowania działań sprzyjających podnoszeniu atrakcyjności transportu zbiorowego. Dotyczy to także problemu zgłoszonego we wniosku – układu linii dostosowanego do potrzeb, jakości przystanków zapewniających wysoki komfort oczekiwania i wsiadania do pojazdów, częstotliwości kursowania. Daje to podstawę do działania ZTM i przygotowania analizy możliwości usprawnienia funkcjonowania transportu zbiorowego w rejonie AWF. Ewentualne wprowadzenie takich usprawnień powinno być konsekwencją takich analiz i powinno być realizowane w ramach bieżącej działalności zarządzającego transitem zbiorowym - ZTM</p>	ZTM
110	1	28.07.2008	Rafał Lipski	Protest przeciwko budowie POW przez teren Dzielnicy Ursynów	N	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące:</p> <p><u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróży samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróży samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3%</p> <p><u>Ulica Polczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróży samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróży samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej</p>	

					<p>dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnątrzmiastowe (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków.</p> <p>Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłyby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>	
111	1	29.07.2008	Paweł Kalata	Przedłużenie odcinka zachodniego II linii metra o 3 stacje do stacji PKP Gołębki, Ursus i do Placu Tysiąclecia	<p>N</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dzielnica Ursus obsługiwana jest obecnie komunikacją kolejową. Jednym z celów zapisanych w „Strategii” jest zwiększenie udziału kolei w przewozach w relacjach pomiędzy Warszawą a strefą podmiejską oraz w relacjach wewnętrznych. „Strategia ...” przewiduje cały szereg działań usprawniających komunikację kolejową, w tym budowę nowych przystanków kolejowych (w tym nowego przystanku Ursus Niedźwiadek). Zwiększy to bezpośrednio dostępność mieszkańców Ursusa do komunikacji kolejowej. Dlatego też przedłużanie II linii metra w kierunku zachodnim, przy cenach jednostkowych na poziomie 400-500 mln zł za kilometr metra jest całkowicie nieuzasadnione.</p> <p>Komitet Sterujący do spraw budowy II linii metra w Warszawie podjął decyzję o lokalizacji stacji na wschodnim odcinku II linii metra. Przyjęto, że zbudowane będą następujące stacje: Szwedzka, Targówek I, Targówek II, Kondratowicza, Rembieleńska</p>	
111	2	29.07.2008	Paweł Kalata	Poprawa komunikacji Dzielnicy Ursus (budowa linii tramwajowej, problem ul. Ryżowej) z innymi częściami miasta w związku z budową Węzła Konotopa	<p>N</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zabudowa Ursusa nie pozwala na rozbudowę wewnętrznego układu ulicznego, która mogłaby zapewnić swobodne korzystanie z samochodu osobowego. Alternatywą dla samochodu powinna być w Ursusie sprawna komunikacja kolejowa. Doprowadzanie do Ursusa linii tramwajowej nie znajduje w tej chwili uzasadnienia funkcjonalnego i ekonomicznego.</p>	
111	3	29.07.2008	Paweł Kalata	Proponowana zmiana przebiegu ul. Nowolazurowej - przebieg tunelem pod ul. Ryżową oraz zagospodarowanie terenu nad tunelem na cele społeczne: szkoły, przedszkola, park, obiekty sportowe	<p>N</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dla ulicy Nowolazurowej została wykonana dokumentacja projektowa i uzyskano decyzje administracyjne. Nie ma możliwości zmiany tej dokumentacji.</p>	
112	1	29.07.2008	Michał Koprowski	Uwagi dotyczące dokumentu projektu „Strategii ...”: - nieaktualne dane, np. mapa ścieżek rowerowych	<p>N</p> <p>Informacje przedstawione w Strategii pochodzą z innych opracowań studialnych i materiałów przekazanych przez poszczególne jednostki miejskie (ZDM, ZTM, itp.). W części rysunkowej i inwentaryzacyjnej Strategia opiera się na Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Innych, bardziej aktualnych opracowań zawierających np. inwentaryzację dróg rowerowych m.st. Warszawa nie posiada. Strategia powstała w roku 2007 (pierwsza redakcja) i jest poddawana opiniowaniu i konsultacjom społecznym przez wiele miesięcy, w tym także blisko cały rok 2008. Stąd, siłą rzeczy informacje charakteryzujące stan istniejący pochodzą z roku 2007 i poprzednich. W przypadku tak długotrwałej procedury nie jest możliwe utrzymanie standardu danych, nie starszych niż 6 miesięcy. Niezależnie od powyższego wyjaśnienia, część informacji zostanie zaktualizowana przed ostatecznym wydrukowaniem dokumentu, zawierającym uwzględnione uwagi z konsultacji społecznych.</p>	

112	2	29.07.2008	Michał Koprowski	Informacje nt. lat realizacji ul. Nowolazurowej	T	Uwaga uwzględniona. W chwili przygotowywania niniejszego Raportu obowiązuje uchwała budżetowa na rok 2009, której załącznikiem jest „Wieloletni Program Inwestycyjny na lata 2009-2013”, który zakłada, że ul. Nowolazurowa zostanie zrealizowana do 2016 roku.
112	3	29.07.2008	Michał Koprowski	Brak założeń dotyczących finansowania (PPP czy fundusze unijne)	T	W dokumencie „Strategia..” zagadnienia finansowania są poruszane wielokrotnie. W szczególności w pkt 2.6.16 wymieniono: (a) wśród szans finansowanie ze środków UE; (b) wśród zagrożeń trudności finansowania w podpunktach 3 i 10. Wśród środków realizacji (tabela 25) znajduje się grupa działań dot. finansowania. Uznając jednak słuszność uwagi zaproponowano uzupełnienie dokumentu „Strategii” ..…: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy jest dokumentem ramowym wyznaczającym cele, kierunki działań i sposoby ich realizacji. Jest zatem dokumentem ogólnym i tym samym nie rodzi skutków finansowych. Daje jednak podstawę do przygotowywania Wieloletnich Programów Inwestycyjnych m.st. Warszawy, stanowiących załączniki do corocznych uchwał budżetowych m.st. Warszawy. Programy te powinny być tworzone z myślą o realizacji zadań Strategii wraz z określeniem źródeł finansowania oraz obowiązków poszczególnych jednostek miejskich odpowiedzialnych za realizację.
112	4	29.07.2008	Michał Koprowski	Niejasne założenia dotyczące odpłatności za dostęp do infrastruktury drogowej, tj. płatny wjazd do centrum, opłaty za przejazd mostami i tunelami	T	<p>Oplaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje.</p> <p>Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km². Opłata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służb technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki.</p> <p>Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku natężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego.</p> <p>Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu.</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich. • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwiają automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p>

					<p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i> 2. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i> 4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i> 5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i> 6) <i>wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p> <p>W związku z powyższym, wprowadzanie opłat za wjazd do strefy śródmiejskiej oraz stawek opłat za parkowanie przewyższających limit ustalony w ustawie, uzależnione jest od nowelizacji ustawy o drogach publicznych. Biorąc pod uwagę zgłoszone postulaty oraz doświadczenia innych państw i kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej, przewiduje się wystąpienie Władz m.st. Warszawy z inicjatywą ustawodawczą.</p> <p>Biorąc pod uwagę opinie i wnioski zawarte we wnioskach nr 49 i 112 zaproponowano następujące zmiany i uzupełnienia w dokumencie „Strategii..”:</p> <p>Str. 143, „Zadanie 10” po słowach: <i>opłat za wjazd do obszaru centralnego.</i> proponuje się dodanie tekstu: <i>„Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione byłyby: osoby niepełnosprawne, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służb technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystaliby ze zniżki (np.90%) Wprowadzenie opłat uzależnione jest od zmian w ustawie o drogach publicznych. W przypadku akceptacji tego rozwiązania, przewiduje się wystąpienie władz miasta z odpowiednią inicjatywą ustawodawczą obejmującą także rezygnację z limitowania wysokości stawek opłat, w tym za parkowanie. Stawki te wynikać bowiem powinny z analiz cenowej elastyczności popytu.”</i></p>
112	5	29.07.2008	Michał Koprowski	Brak założeń premiowania samochodów spełniających normy emisji spalin	<p>T</p> <p>Oплаты за везд до центральных областей городов оказались эффективным средством борьбы с загромождением дорог городских. В пункте 4.2.3 Стратегии, при описании задания 10, упоминается о положительных результатах Сингапура, Осло, Лондона и Стокгольма. В связи с вопросами, замечаниями и заявлениями сообщенными в рамках консультации ниже даны дополнительные сведения.</p> <p>Введенный в 2003 году в Лондоне система оплаты за везд относится к центральному району площадью ок. 21 км². Оплата обязательная в дни рабочих с 7:00 утра до 18:30 позволяет многократное везд в данный день. Транспорт не задерживается, вместо регистрируется автоматически номер регистрационный. До распоряжения есть несколько способов оплаты. От оплаты, после регистрации, освобождены: транспорт инвалидов, транспорт с альтернативными источниками энергии, транспорт с не менее 9 местами, транспорт служб технических и помощи дорожной. Жители района охватываемого оплатой пользуются 90% скидкой.</p> <p>Исследования скорости движения транспортного средства на трассе длиной 70 км показали, что при снижении нагрузки движения на ок. 16-20 процентов средняя скорость в период, когда действуют оплаты, возросла на 37-40 процентов (до ок. 17 км/ч). Одной из последствий была модификация расписания движения автобусов, чья скорость значительно возросла. Наблюдено значительное увеличение количества пассажиров общественного транспорта.</p> <p>Позитивные в сумме результаты Лондона способствовали, что подобные решения были приняты в 2006 году в Стокгольме. По 6-месячному периоду пробным и по возвращении к системе без оплаты проведено референдум. Положительный результат стал основой для принятия повторного запуска системы.</p> <p>Временные результаты приводят к следующим выводам:</p> <ul style="list-style-type: none"> • При высоком уровне автомобилизации, как в Варшаве, развитие инфраструктуры дорожной и общественного транспорта не хватает для существенного ограничения загромождения городских дорог.

					<ul style="list-style-type: none"> • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i> 2. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i> 4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i> 5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i> 6) <i>wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p> <p>W związku z powyższym, wprowadzanie opłat za wjazd do strefy śródmiejskiej oraz stawek opłat za parkowanie przewyższających limit ustalony w ustawie, uzależnione jest od nowelizacji ustawy o drogach publicznych. Biorąc pod uwagę zgłoszone postulaty oraz doświadczenia innych państw i kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej, przewiduje się wystąpienie Władz m.st. Warszawy z inicjatywą ustawodawczą.</p> <p>Biorąc pod uwagę opinie i wnioski zawarte we wnioskach nr 49 i 112 zapropnowano następujące zmiany i uzupełnienia w dokumencie „Strategii..”:</p> <p>Str. 143, „Zadanie 10” po słowach: <i>opłat za wjazd do obszaru centralnego.</i> proponuje się dodanie tekstu: <i>„Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione byłyby: osoby niepełnosprawne, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służb technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystaliby ze zniżki (np.90%) Wprowadzenie opłat uzależnione jest od zmian w ustawie o drogach publicznych. W przypadku akceptacji tego rozwiązania, przewiduje się wystąpienie władz miasta z odpowiednią inicjatywą ustawodawczą obejmującą także rezygnację z limitowania wysokości stawek opłat, w tym za parkowanie. Stawki te wynikać bowiem powinny z analiz cenowej elastyczności popytu.”</i></p>	
--	--	--	--	--	--	--

112	6	29.07.2008	Michał Koprowski	Niejasne terminy, np. Kiss & Ride	T	Wprowadzono zmiany w sformułowaniach Strategii	
112	7	29.07.2008	Michał Koprowski	Wprowadzenie „red light camera” na najbardziej niebezpiecznych skrzyżowaniach zamiast fotoradarów w celu poprawienia bezpieczeństwa na drogach	T	Wniosek zostanie rozpatrzony przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji w porozumieniu z Komendą Stołeczna Policji.	BDiK ZDM Policja
113	1	29.07.2008	Leszek Kania	Uwagi do poszczególnych podpunktów punktu 4.3. pn. „Bezpieczeństwo ruchu drogowego” - braku informacji o rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, które do końca 2008r. nakłada obowiązek dostosowania oznakowania poziomego sygnalizacji świetlnej i urządzeń BRD do jego przepisów, - aktualności danych.	N	Zdanie autorów Strategii działania proponowane w ramach zadań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego są zróżnicowane. Dotyczą zarówno spraw instytucjonalnych i organizacyjnych jak też podejmowania poszczególnych przedsięwzięć (np. wprowadzenie systemu zarządzania prędkością, wprowadzenie audytu bezpieczeństwa, ośrodek pomocy ofiarom wypadków, itp). W odniesieniu do poszczególnych uwag wyjaśnia się: - Powołanie jednostki odpowiedzialnej za brd – jest zadaniem podstawowym, program jej działania powinien być określony w ramach odrębnego projektu, nie na poziomie strategii transportowej miasta. Ponadto przedmiotem działania takiej jednostki powinny być nie tylko kwestie związane z organizacją ruchu, lecz wszystkie zagadnienia związane z szeroko rozumianym bezpieczeństwem w transporcie. - Obecnie trwają prace nad Studium brd dla Warszawy i wyniki tych prac mogą posłużyć jako podstawa określenia takiego programu. - Utworzenie bazy danych o brd – w przeciwieństwie do autora opinii, wiarygodna baza danych o wypadkach, a następnie stosowna analiza przyczyn powstawania wypadków powinny być podstawą podejmowania decyzji strategicznych jak też poszczególnych decyzji projektowych (zmian w organizacji ruchu) w miejscach powstawania wypadków. Dotychczasowe prace nad Studium brd ujawniły, że Warszawa pomimo współpracy z policją nie posiada w pełni wiarygodnej i nowoczesnej bazy danych dot. zdarzeń drogowych. Podobnie reszta jak policja warszawska, która jest zainteresowana współpracą w tej sprawie i budową takiej bazy. - Podjęcie działań w zakresie brd musi być wsparte odpowiednimi środkami finansowymi. Koszty wypadków w Warszawie stanowią rocznie ok. 10% budżetu miasta. Fundusz powinien finansować zarówno podstawowe zadania sformułowane w Strategii np. wdrożenie systemu zarządzania prędkością, wprowadzenie audytu bezpieczeństwa, stworzenie ośrodka pomocy ofiarom wypadków, jak też działań szczegółowych określonych przez przyszłą jednostkę odpowiedzialną za poprawę brd w Warszawie. - Opracowanie i wdrożenie systemu zarządzania prędkością nie jest jedynym zadaniem planowanym w odniesieniu do dróg i organizacji ruchu. Każde z zadań dotyczy bezpieczeństwa ruchu drogowego a nie wszystkie organizacji ruchu, przy czym organizacja ruchu nie jest jedynym elementem systemu, który powinien być zmieniany w związku z dążeniem do poprawy brd. - Brak zajętych pasów bezpieczeństwa oraz jazda dzieci bez fotelików pogarszają skutki wypadków drogowych. Dotyczy to także wypadków, które mają miejsce w Warszawie. Stąd w ramach działań dotyczących poprawy brd w Warszawie powinny być podejmowane te, które mają związek ze stosowaniem urządzeń ochronnych w samochodach. - Jeśli chodzi o kwestię audytu brd, autorzy strategii są zdania że weryfikacja zarówno projektów jak też funkcjonujących rozwiązań pod kątem wpływu na poprawę brd jest działaniem skutecznie poprawiającym brd. Pozwala bowiem uniknąć błędów w projektowaniu mogących mieć wpływ na brd i pełni funkcję edukacyjną dla projektantów. - Jeśli chodzi o kwestię utworzenia ośrodka pomocy ofiarom wypadków i ich rodzinom to zdaniem autorów rola tego ośrodka ma polegać na łagodzeniu skutków zdarzeń, także w stosunku do osób najbliższych ofiarom. Propozycja zawarta w Strategii to wyraz poglądów jej autorów że problem brd to profilaktyka i podejmowanie działań zanim dojdzie do zdarzeń drogowych, działań w trakcie zdarzenia i po zdarzeniu. Działania podejmowane po zdarzeniu powinny dotyczyć zarówno analizy możliwości wprowadzenia rozwiązań zapobiegających zdarzeniu jak i opieki nad ofiarami.	
113	2	29.07.2008	Leszek Kania	Proponowane rozwiązania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego: - zastosowanie sygnalizacji kierunkowej dla skręcających w lewo na skrzyżowaniach o wlotach wielopasowych, - zastosowanie bezkolizyjnego sygnału dla tramwajów na skrzyżowaniach, - weryfikacja organizacji ruchu w miejscach zmian szerokości jezdni	N	Strategia, ze względu na charakter tego dokumentu, nie odnosi się do rozwiązań w zakresie organizacji ruchu na poszczególnych odcinkach dróg czy też skrzyżowaniach. W procesie planowania systemu transportowego jest dokumentem o charakterze podstawowym, w następstwie którego wykonywane są opracowania studialne i projektowe precyzujące poszczególne rozwiązania. Projekty organizacji ruchu i stosowanie przepisów o charakterze szczegółowym jakim jest Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (zresztą obarczonego wieloma błędami i utrudniającemu wprowadzanie nowoczesnych zasad zarządzania przestrzeni ulic w miastach) nie jest przedmiotem Strategii. Uwaga o pominięciu ww. Rozporządzenia, konieczności uwzględniania w Strategii obowiązku dostosowania oznakowania poziomego i sygnalizacji jest całkowicie bezzasadna. Jest bowiem oczywiste że w przypadku wykonywania poszczególnych projektów muszą one być zgodne z przepisami polskiego prawa. Strategia zgodnie z przeznaczeniem tego typu dokumentu wyznacza cele i kierunki działania w odniesieniu do systemu transportowego i podstawowe zadania także, jeśli chodzi o brd. Szczegółowe rozwiązania, program działania będą wynikiem dalszych analiz, które są obecnie wykonywane (m.in. realizowane „Studium poprawy brd w Warszawie”). Stąd też propozycje stosowania rozwiązań z zakresu organizacji ruchu	BDiK/IR

						<p>takich jak - zastosowanie sygnalizacji kierunkowej dla skręcających w lewo na skrzyżowaniach o wlotach wielopasowych, zastosowanie bezkolizyjnego sygnału dla tramwajów na skrzyżowaniach, weryfikacja organizacji ruchu w miejscach zmian szerokości jezdni powinny być elementem szczegółowych analiz związanych z bieżącym zarządzaniem ruchem i brany pod uwagę podczas projektowania poszczególnych rozwiązań. Niezależnie zastosowanie bezkolizyjnego sygnału dla tramwajów na skrzyżowaniach jest także elementem uprzywilejowania transportu zbiorowego w sterowaniu ruchem, co zostało zapisane w Strategii</p>	
114	1	30.07.2008	Kacper Miklaszewski	Zlikwidowanie wąskich gardeł sieci ulic przelotowych	T	<p>Uwaga uwzględniona w zapisach „Strategii ...”</p> <p>W punkcie 4.2.3 „Zadania strategii dotyczące rozwoju systemu drogowego Warszawy”, zadanie 3 „Zwiększenie stopnia zhierarchizowania sieci drogowej” i zadanie 4 „Lepsze wykorzystanie systemu transportowego poprzez wdrażanie systemów zarządzania uchem” mają między innymi na celu likwidację wąskich gardeł na sieci ulic przelotowych</p>	
114	2	30.07.2008	Kacper Miklaszewski	Wąskie gardła na ulicach doprowadzających ruch samochodowy do Centrum miasta	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>„Strategia ...” zakłada, że w obsłudze centrum miasta, priorytet powinien mieć transport zbiorowy. Dlatego też nie należy zwiększać przepustowości układu ulicznego prowadzącego do centrum</p>	
114	3	30.07.2008	Kacper Miklaszewski	Przebudowa węzłów drogowych	T	<p>Uwaga uwzględniona w zapisach „Strategii ...”</p> <p>W punkcie 4.2.3 „Zadania strategii dotyczące rozwoju systemu drogowego Warszawy”, przewidziano realizację nowych elementów układu drogowego, które stworzą nowe węzły wymiany ruchu pomiędzy trasami północ – południe i wschód - zachód</p>	
114	4	30.07.2008	Kacper Miklaszewski	Rozbudowa sieci kolejowej szczególnie podmiejskiej w kierunku Piaseczna, Radzimina, Leszna, Kazunia, osi nadwiślańskich, połączenia obwodowego	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W zapisach „Strategii ...” w punkcie 4.1.2 „Zadania Strategii dotyczące rozwoju systemu transportu publicznego”, zadanie 4 opisuje działania związane z usprawnieniem komunikacji kolejowej. Nie jest natomiast możliwe wprowadzenie do tekstu „Strategii” propozycji budowy nowych tras kolejowych bez przeprowadzenia szczegółowych studiów uzasadniających potrzebę ich realizacji.</p> <p>Aktualnie w I kw. 2009 ma zostać wyłoniony wykonawca „Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego realizowanego w ramach projektu TEN-T” (zleceniodawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). Wyniki tego opracowania pozwolą na ewentualne wprowadzenie do dokumentów planistycznych sporządzanych przez Miasto Warszawę nowych rozwiązań dotyczących transportu kolejowego. Wniosek przekazano do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	PKP PLK
114	5	30.07.2008	Kacper Miklaszewski	Budowa nowych przejść ulicznych przez tory linii średnicowej	N	<p>Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii.</p>	
115	1	30.07.2008	Zbigniew Miedzik	Protest przeciwko budowie Południowej Obwodnicy Warszawy przez teren Dzielnicy Ursynów	N	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o</p>	

					<p>środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni jeżdżą do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące:</p> <p><u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3%</p> <p><u>Ulica Polczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnętrzniejskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozproszczenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazywały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>	
116	1	30.07.2008	Stefania Rogowska	Ogólne uwagi dotyczące „Prognozy ...” na temat przebiegu obwodnic przez teren	T	Warszawa nie jest ukształtowanym komunikacyjnie miastem, projekty wprowadzenia oczywistych ruchowo elementów jak obwodnice i dośrodkowe trasy szybszego ruchu, budzą liczne protesty, których spora liczba zgłoszona została także podczas dyskusji społecznej nad

				Warszawy		<p>Strategią. Ze środowiskowego punktu widzenia układ naturalnej sieci drogowej w Warszawie powinien uwzględniać funkcjonalne przeznaczenie zabudowy znajdującej się w strefie największej uciążliwości oraz ex post zakładać odpowiednie zabiegi deglomeracyjne i modernizacyjne. Generalną zasadą winno być prowadzenie takich tras przez tereny o najmniejszych gęstościach zaludnienia, przez tereny o funkcjach niemieszkalnych oraz w skojarzeniu z inną infrastrukturą transportową (koleją, obszarem ograniczonego użytkowania portu lotniczego, bazami transportowymi itd.). Należy przewidywać taki rozwój zabudowy by koncentrował się w środkowych częściach kwartałów powstałych ze skrzyżowania tras dośrodkowych z obwodnicami.</p> <p>Poważny problem związany jest z uformowaniem obwodnicy zewnętrznej z powodu bardzo intensywnej zabudowy wzdłuż niektórych ciągów komunikacyjnych oraz ze względu na formalnie ustanowiony pierścień chronionego krajobrazu na przedpolach stolicy (KPN, Parki Krajobrazowe, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, Dolina Wisły z Obszarami Natura 2000). W ten sposób pogłębia się konflikt związany z tworzeniem obwodnicy wewnętrznej także wkraczającej na tereny gęstej indywidualnej zabudowy, która przejmie znaczną część tzw. ruchu tranzytowego, a także cały rzeczywisty ruch tranzytowy (niezwiązany celowo z miastem). Strategia rozważa te kwestie szukając ustaleń, które nie mogą podlegać dalszej dyskusji, gdyż są warunkiem istnienia struktury miasta. Tak, więc wspiera odejście od pomysłu przeprowadzenia przez miasto drogi o parametrach autostrady. Zamiast tego proponuje rozdzielenie ruchu autostradowego z przyszłej A2 w kierunku obwodnicy na północ i południe od strony zachodniej i „zebranie” tego ruchu po stronie wschodniej także na obwodnicy z dojazdami z północnego zachodu i południowego zachodu. Obwodnica wewnętrzna ma ułatwić wydostanie się na drogi południkowe. Jednocześnie Strategia promuje wydzielenie centrum, jako obszaru o ruchu docelowym.</p> <p>Wydaje się, że te założenia, nie wolne od aspektów dyskusyjnych, tworzą jasne podstawy do kształtowania systemu transportowego Warszawy w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju, który nie może rażąco obniżać warunków gospodarowania i funkcjonowania miasta. Należy też zauważyć, że protesty dotyczą niewielkich fragmentów obwodnicy, a postulaty zmiany lokalizacji mają charakter „ominięcia”, co wypacza sens obwodnicy jako trasy zwartej geometrycznie.</p>	
117	1	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Uwaga dotycząca układu dokumentu i umieszczenia celu Strategii na stronie 101.	N	Zgodnie z przyjętymi zasadami tworzenia dokumentów o charakterze Strategii, składa się on z części wstępnej, w której przedstawiana jest charakterystyka stanu istniejącego, przeprowadzana diagnoza (np. w postaci analizy SWOT). Dopiero prawidłowa ocena stanu i wynikające stąd wnioski mogą doprowadzić do poprawnego sformułowania części programowej: polityki transportowej i strategii jej wdrażania. Stąd też cel generalny polityki transportowej został przedstawiony na stronie 101, a cele szczegółowe i strategia ich realizacji uwzględniają wcześniej przedstawione szczegółowe dane liczbowe.	
117	2	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Przedstawienie w rozdziałach 2.1-2.5 danych nie mających związku z systemem transportowym miasta	N	Przedstawienie w Strategii (w rozdziałach 2.1-2.5) charakterystyki Warszawy (ludność, zagospodarowanie przestrzenne, gospodarka, sfera społeczna, uwarunkowania związane ze środowiskiem) jest wynikiem wymogów stawianych tego typu dokumentom, w sytuacji gdy będą one używane jako załącznik do wniosków o dofinansowanie projektów transportowych z Unii Europejskiej.	
117	3	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Niewłaściwa ocena stanu istniejącego jeśli chodzi o bezrobocie	T	W punkcie 2.4.3. usuwa się akapit: „Bezrobocie. Mimo że stopa bezrobocia w Warszawie kształtuje się na poziomie stosunkowo niskim (najniższym w kraju), zjawisko to należy jednak uznawać za poważne”	
117	4	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Uwagi dotyczące danych pochodzących z WBR 2005	T	W opisie pod tabelami 11, 12,13,14,16 i 17 zastąpienie: „źródło WBR 2005” przez „opracowano na podstawie WBR 2005 – dane dla dnia powszedniego”. Pod tabelą nr 17 dodać przypis: „Strefa – obszar gmin podwarszawskich dawnego województwa stołecznego (plus powiat miński).	
117	5	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Uwaga dotycząca finansowania inwestycji	N	Przedstawione w Strategii nakłady na transport, wbrew opinii przedstawionej we wniosku, zostały skomentowane na stronach 82-84 m.in. wskazując jaka część środków finansowych jest przeznaczana na wydatki bieżące, ile na inwestycje oraz jak dzielone są środki na poszczególne podsystemy transportowe.	
						W Strategii nie przedstawiono kosztów żadnego z projektów (także jeśli chodzi o drogi obwodowe), ani też zestawienia kosztów inwestycyjnych związanych ze Strategią. Celem nie było bowiem stworzenie planu inwestycyjnego z określonymi budżetami poszczególnych projektów i harmonogramem ich realizacji, lecz obiektywnie sformułowanego programu rozwoju systemu transportowego. Część zadań do wykonania (tam gdzie projekty są gotowe lub są przygotowywane) została sprecyzowana. W odniesieniu do wielu możliwych projektów w Strategii przedstawiono jedynie mechanizmy z których powinno się korzystać, tak by je wdrażać i za ich pośrednictwem usprawnić system transportowy. Plan inwestycyjny, aktualizowany na bieżąco, z uwzględnieniem kosztów projektów (znanych i przygotowywanych), budżetu miasta, środków finansowych z innych źródeł (np. UE) powinien być dokumentem niezależnym, ale stanowiącym uzupełnienie Strategii. Plan	

						taki (Wieloletni Plan Inwestycyjny) jest na bieżąco tworzony i aktualizowany przez władze Warszawy.	
117	6	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Uwagi dotyczące rozwoju systemu metra	N	<p>W Strategii uznano za celowe kontynuowanie rozwoju systemu metra pod warunkiem uwzględnienia w ramach tego przedsięwzięcia rachunku ekonomicznego (m.in. poprzez poszukiwanie oszczędności w kosztach budowy) oraz uzyskania wsparcia finansowego z UE i/lub budżetu centralnego. Wsparcie to powinno dotyczyć środków jakie mogłyby być przeznaczane na budowę metra z budżetu miasta. Strategia nie wyklucza jednak innych sposobów finansowania tej inwestycji, np. w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego.</p> <p>Zapisana w Strategii kolejność budowy odcinka II linii metra wynika z dotychczasowych opracowań projektowych i rozpoczętych procedur przetargowych zmierzających do wyłonienia wykonawcy, w pierwszej kolejności śródmiejskiego odcinka metra.</p>	
117	7	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Uwagi dotyczące rozwoju systemu Szybkiej Kolei Miejskiej	N	Strategia zakłada konieczność zwiększenia wykorzystania systemu kolejowego w obsłudze podróży miejskich i aglomeracyjnych. Podejmowane działania powinny być wynikiem współpracy Miasta i PKP. Zasady tej współpracy powinny wynikać z odrębnego porozumienia zainteresowanych stron.	
117	8	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Uwagi związane z poprawą standardów podróży (przyjazne rozlokowanie przystanków, poprawa czystości i oświetlenia w autobusach i tramwajach); rezygnacja z reklam na pojazdach, punktualność.	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie tabeli 25 o zapisy: „bardziej przyjazne dla pasażera (z uwzględnieniem optymalnego dojścia) rozlokowanie przystanków”, „zapewnienie czystości w środkach transportu”</p> <p>Informacja o zasadach oceny punktualności komunikacji autobusowej (odjazd autobusu 2 minuty przed planowaną godziną odjazdu – str. 58) opisuje obecny stan kontrolowania jakości przewozów, a nie cel określony w Strategii.</p> <p>Kwestia intensywności oświetlenia w autobusach i tramwajach jest problemem szczegółowym, do rozwiązania na poziomie bieżącego zarządzania systemem przez Zarząd Transportu Miejskiego.</p> <p>Problem umieszczania reklam na autobusach i tramwajach – problem istotny, ale nie będący przedmiotem Strategii</p> <p>Problem uzupełnienia Strategii o zapis dotyczący stosowania ekologicznych paliw został uwzględniony w odpowiedzi na wniosek nr 70.</p>	ZTM
117	9	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Oplaty za wjazd do Centrum	N	<p>Oplaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje.</p> <p>Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km². Opłata obowiązująca w dni robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służ technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki.</p> <p>Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku nateżeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego.</p> <p>Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu.</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich. • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. 	ZTM

					<ul style="list-style-type: none"> • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. <i>Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych.</i> 4. <i>Opłaty mogą być pobierane za:</i> <ol style="list-style-type: none"> 4) <i>parkowanie pojazdów samochodowych na drogach,</i> 5) <i>przejazdy przez obiekty mostowe,</i> 6) <i>wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</i> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p>		
117	10	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem – kolejność wdrażania etapów w stosunku do rzeczywistych potrzeb	T	<p>Zaproponowano zmiany w sformułowaniach Strategii – wprowadza się uzupełnienie do pkt. 2.6.12 (organizacja i zarządzanie ruchem) na str. 74 w pierwszym akapicie o: „ul. Krakowskie Przedmieście na odcinku od ul. Podwale do ul. Świętokrzyskiej” oraz „w akapicie drugim o: „W przypadku Krakowskiego przedmieścia i Nowego Świata ograniczenie ruchu jest (...). Dodatkowo, na ul. Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście funkcjonują cyklicznie (...)”.</p> <p>Na str. 76 wprowadza się uzupełnienie o: „Informacje dla pasażerów są przekazywane: (...) poprzez System Informacji Pasażerskiej (SIP) na zmodernizowanej trasie tramwajowej w Al. Jerozolimskich” oraz o: „Informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej (...). Na terenie miasta działa (także w soboty) siedem punktów Obsługi Pasażerów (ul. Senatorska, Metro Marymont, Pl. Wilsona, Ratusz-Arsenał, metro Świętokrzyska, Metro Centrum, Młociny). W punktach tych, prócz zakupu bądź zwrotu/wymiany biletów, można zasięgnąć informacji bądź wyjaśnić kwestie związane z wystawionym wezwaniem do zapłaty.”</p> <p>Na str. 77 wprowadza się słowa: „Planuje się wprowadzenie priorytetów na zmodernizowanej trasie tramwajowej w Alejach Jerozolimskich i na odcinkach nowobudowanych.” zamiast „Obecnie wdrażane są priorytety na modernizowanej trasie tramwajowej w Alejach Jerozolimskich. Planuje się wprowadzenie priorytetów na odcinkach nowobudowanych”.</p> <p>Na str. 80 usunięto tekst dotyczący etapowania ZSZR z rys. 10 a w zamian wprowadza się uzupełnienie o: „Po realizacji systemu w obszarach pilotowych, przewiduje się rozwój systemu, który stopniowo obejmie całe miasto. Przy etapowaniu dalszego rozwoju systemu uwzględnione będą potrzeby obsługi mistrzostw EURO 2012.”</p>	

117	11	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Uwagi związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego	N	Obecnie kompetencje dotyczące zagadnień związanych z BRD (Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego) są rozproszone. Strategia wskazuje na konieczność zintegrowania działań (na poziomie samorządu miasta) dotyczących BRD w ramach jednej jednostki. Strategia nie przesądza formuły prawno-organizacyjnej tej jednostki, co powinno być przedmiotem szczegółowej i odrębnej analizy. Jednostka taka może skutecznie działać na rzecz poprawy BRD Warszawy, działając w imieniu prezydenta miasta, tak jak działa Zarząd Dróg Miejskich, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, czy też działając do niedawna Pełnomocnik ds. Rozwoju Transportu Rowerowego.	
117	12	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Uwagi związane z promocją Strategii	N	W Strategii określono zasady promocji i konieczność stworzenia Planu Promocji. Strategia zakłada, że plan ten będzie szczegółowo określać m.in. cele działań informacyjnych i promocyjnych, potencjalne grupy docelowych działań informacyjnych i promocyjnych, strategię informowania i promocji	
117	13	30.07.2008	Stowarzyszenie „Obywatele dla Warszawy”	Uwagi do wskaźników realizacji Strategii	N	Dokument Strategii ma spełniać dwie ważne funkcje. Po pierwsze - wytyczać cele, środki i zadania realizacyjne prowadzące do poprawy systemu transportowego Warszawy. Po drugie - stanowić część dokumentacji niezbędnej przy występowaniu o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. W tym drugim przypadku, uzyskanie dofinansowania oznacza kontrolę uzyskiwanych efektów za pomocą zdefiniowanych wskaźników. Z tego powodu zestaw wskaźników realizacji musi być doborzony ostrożnie. Strategia w wielu przypadkach pokazuje mechanizmy, z których można korzystać, cele do których będzie się dążyć. W praktyce może to oznaczać, że nie wszystkie zostaną zrealizowane, pozostając jednak w świadomości władz miasta i jego mieszkańców na lata późniejsze. Takim przykładem są właśnie opłaty za wjazd do centrum. Ten mechanizm został zapisany w Strategii jako możliwy do wykorzystania, ale bez gwarancji że zostanie wprowadzony w życie. Oznacza to że nie jest możliwe sprecyzowanie wskaźnika do oceny skutków wprowadzenia, a następnie jego egzekwowanie. Co więcej wprowadzenie lub nie opłat wpływałoby także zasadniczo na inne wskaźniki Strategii (np. udział osób korzystających z transportu zbiorowego), itp.	
118	1	30.07.2008	Andrzej Ciuk	Budowa linii metra obsługującej Tarchomin idącej po niezależnym torowisku Mostu Północnego oraz jednocześnie torowiskiem tramwajowym	N	Budowa trasy tramwajowej na Moście Północnym do Tarchomina jest wynikiem przeprowadzonych prac planistycznych i projektowych, z uwzględnieniem prognoz przewozów pasażerskich oraz rachunku kosztów i korzyści społecznych. W ich wyniku ustalono, że biorąc pod uwagę m.in. spodziewaną liczbę pasażerów oraz koszty inwestycyjne najbardziej efektywnym rozwiązaniem będzie uruchomienie komunikacji tramwajowej. Proces inwestycyjny związany z Trasą Mostu Północnego jest silnie zaawansowany. Wykonany został projekt trasy mostowej z komunikacją tramwajową i trwa przetarg na jego wykonawcę. Zmiana decyzji realizacyjnej i wprowadzenie na trasę metra jest nieuzasadniona ekonomicznie i prowadziłoby do konieczności wstrzymania inwestycji, zmiany założeń i rozpoczęcia procesu od początku. Podobnie decyzja o wprowadzeniu metra i zachowaniu komunikacji tramwajowej. Z tego powodu wniosek nie został uwzględniony.	
118	2	30.07.2008	Andrzej Ciuk	Poprawa komunikacji miejskiej na terenie Białoleki, połączenie komunikacją miejską Marek, Piaseczna i Łomianek z miastem	N	Strategia zakłada poprawę komunikacji miejskiej na terenie Białoleki, w tym budowę tras tramwajowych na Tarchomin i usprawnienie linii kolejowej Legionowo-Warszawa Gdańska. Strategia określa konieczność rozwijania komunikacji szynowej w Warszawie, wskazuje zadania priorytetowe i nie wyklucza także podejmowania innych działań. Marki, Piaseczno i Łomianki są połączone z Warszawą komunikacją miejską (autobus/kolej). Ewentualne inne działania np. budowa tras tramwajowych wymaga wykonania opracowań projektowych, z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych. Potwierdzenie zasadności realizacji i sposobu realizacji poszczególnych rozwiązań może być podstawą uzupełnienia Strategii w późniejszych latach.	
118	3	30.07.2008	Andrzej Ciuk	Propozycja budowy Mostu Kiepińskiego	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy „Strategii” dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Połączenie przez Wisłę Łomianek z Jabłonką ze względu na położenie poza granicami Warszawy nie jest objęte zapisami strategii. W „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego” trasa mostowa pomiędzy Łomiankami i Jabłonką jest przewidywana, natomiast nie jest określony termin jej realizacji. Wniosek przekazany do Urzędu Marszałkowskiego Lokalizacja tej przeprawy mostowej jest uwzględniona w Strategii. Jest to rozwiązanie potrzebne ze względów ruchowych ale bardzo kontrowersyjne ekologicznie, nie tylko ze względu na trwałości ekosystemu doliny Wisły ale także konsekwencje związane z dojazdem i rozwiązaniem węzła lewobrzeżnego w konflikcie z miastem (zabudowa Łomianek oraz otulina KPN). Budowa tego mostu powinna być poprzedzona strategicznym studium lokalizacyjnym przed przystąpieniem do formalnego uzgadniania przedsięwzięcia. Należy pamiętać, że jest to praktycznie ostatni możliwy (po spełnieniu wielu warunków) most na Wiśle poniżej Warszawy przed przeprawami Modlińsko-Zakroczymskimi. Zgłoszone przez uczestniczących w konsultacjach problemy lokalne przede wszystkim dotyczą postulatów zmiany przebiegu planowanych odcinków dróg i ulic oraz ograniczenia ruchu na trasach istniejących. Strategia oczywiście nie zajmuje się takimi przypadkami konkretnie. Prognoza stwierdza, że proces uzgodnienia przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy oraz łącznika S7 był i pozostaje niezwykle konfliktogenny przede wszystkim z powodu zaszłych decyzji lokalizacyjnych nie zawsze będących w zgodzie z obowiązującym prawem. Patowe sytuacje dotyczące tych niewralgicznych odcinków doprowadzą w końcu do decyzji siłowych, niestety niezbędnych, co nie ułatwi procedur na innych kierunkach. Administracja drogowa musi jednak zmienić sposób realizacji inwestycji z wybierania zadań łatwych i długiego oczekiwania na rozwiązanie trudnych. Trwająca nieopanowana zabudowa korytarzy transportowych i gniazd przeznaczonych na węzły doprowadzi do jeszcze większych konfliktów w przyszłości. Ochrona środowiska nie polega na wydłużaniu budowy i pozostawianiu na lata odcinków bez kontynuacji. Szybka realizacja jest zgodna z zasadami oszczędzania zasobów i zmniejszania uciążliwości „przejęciowych”. Najbliższym	

UM

					<p>wyzwaniem jest budowa Mostu Północnego, o lata już spóźnionego, który musi wraz z samą przeprawą być połączeniem międzydzielnicowym o zasięgu od zachodnich do wschodnich granic aglomeracji.</p> <p>Proponuje się aby wszystkie konflikty warszawskie dotyczące inwestycji transportowych były szeroko i obiektywnie wyjaśniane na portalach administracji, tak by wszyscy zabierający głos w tych drażliwych sprawach mogli powoływać się na potwierdzone fakty.</p>
118	4	30.07.2008	Andrzej Ciuk	Brak planu skomunikowania planowanego lotniska w Mszczonowie z miastem	<p>Budowa nowego lotniska w Mszczonowie nie jest przesądzona.</p> <p>W „Strategii...” nie sformulowano konkretnego wniosku dotyczącego warszawskiego węzła lotniczego i roli portu lotniczego im. F. Chopina na Okęciu. Aktualnie, na szczeblu krajowym trwają prace nad koncepcją rozwoju lotnisk. Decyzja o budowie, a także lokalizacji ewentualnego Centralnego Portu Lotniczego dla Polski zostanie podjęta dopiero po uzyskaniu wyników prac opracowania „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne”. We wrześniu 2009 roku Ministerstwo Infrastruktury rozpisало międzynarodowy przetarg na opracowanie pt. „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne”. Wyniki tego opracowania będą podstawą do podjęcia decyzji o budowie nowego lotniska centralnego (LCP) lub o rozwijaniu infrastruktury lotniskowej kraju bez takiego lotniska. W przypadku budowy nowego lotniska, zlokalizowanego poza granicami m.st. Warszawy, port lotniczy im. Fryderyka Chopina prawdopodobnie pełniłby rolę lotniska pomocniczego. W przypadku rezygnacji z budowy LPC, obszar metropolitalny Warszawy obsługiwałyby co najmniej dwa porty lotnicze, Okęcie i lotniska wspomagające, np. w Modlinie. „Strategia” umożliwi realizację obu wariantów. Dla decyzji dotyczących przyszłości lotnisk w kraju decydujące znaczenie mieć będą prognozy przewozów i kierunki rozwoju lotnictwa cywilnego. Dane dot. ostatniego okresu prowadzą do wniosku, że dotychczasowe prognozy bardzo szybkiego wzrostu przewozów były wygórowane. Podobnie, strukturalne zmiany w sektorze lotniczym obniżyły rolę portów przesiadkowych (tzw. hubów”). W konsekwencji spadło prawdopodobieństwo, że w Polsce zlokalizowany byłby kluczowy port przesiadkowy obsługujący przewozy transkontynentalne. W sumie, wobec braku przesądzeń dotyczących rozwoju lotnisk na Mazowszu, uzasadnione jest zapewnienie w „Strategii...” i planach zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy możliwości realizacji wariantu, w którym port lotniczy im. F. Chopina na Okęciu pełniłby rolę głównego portu, obsługującego metropolię warszawską. Należy podkreślić, że - z punktu widzenia pasażerów rozpoczynających/kończących podróże w Warszawie (stanowiących większość) - lokalizacja lotniska na Okęciu jest o wiele bardziej atrakcyjna niż każda z rozważanych lokalizacji LCP.</p> <p>Uznając potrzebę aktualizacji i bardziej konkretnego zapisu w dokumencie „Strategii...” zaproponowano następujące zmiany i uzupełnienia: Str. 35, pkt Warszawski węzeł lotniczy, zamiast <i>Warszawa jest największym węzłem komunikacji lotniczej w Polsce. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w roku 2006 obsłużył ponad 8 mln pasażerów przy nominalnej przepustowości istniejącego terminala pasażerskiego 3,5 mln pasażerów.</i> <i>Okęcie obsługuje 50% całego ruchu lotniczego związanego z Polską. Warszawskie lotnisko jest także węzłem ruchu towarowego – w 2006 roku przeładowano na nim ponad 51 tys. ton ładunków.</i> Proponuje się: <i>Warszawa jest największym węzłem komunikacji lotniczej w Polsce. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina do niedawna obsługiwał większość lotniczego ruchu pasażerskiego. Ze względu na szybki wzrost roli lotnisk regionalnych udział ten jednak maleje. W I półroczu 2008 r. wynosił on 47.6%. Warszawskie lotnisko jest także ważnym węzłem ruchu towarowego – w 2007 roku przeładowano na nim ponad 63 tys. ton ładunków.</i></p> <p>Str. 104-105, zamiast Cel szczegółowy I.7 Usprawnienie powiązania miasta z lotniskiem Okęcie <i>Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do zwiększenia dostępności miasta do portu lotniczego Okęcie, a dzięki temu ułatwić podróżowanie mieszkańcom oraz przyjezdnym oraz przyczynić się do rozwoju gospodarczego obszarów miasta położonych w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru lotniska.</i> proponuje się: Cel szczegółowy I.7 Usprawnienie powiązania miasta z lotniskiem Okęcie Cel szczegółowy I.7 <i>Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do zwiększenia dostępności miasta do portu lotniczego im. Fryderyka Chopina (Okęcie), a dzięki temu ułatwić podróżowanie mieszkańcom oraz przyjezdnym oraz przyczynić się do rozwoju gospodarczego obszarów miasta położonych w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru lotniska. Waga tego celu nie jest zmniejszona przez brak ostatecznych decyzji dot. rozwoju Warszawskiego Węzła Lotniczego, Istnieją przesłanki do zakładania, że lotnisko to pozostanie nadal głównym portem lotniczym kraju (przy</i></p>

						wspieraniu innych lotnisk położonych na Mazowszu). Również w przypadku wyboru wariantu zakładającego budowę nowego Centralnego Portu Lotniczego, lotnisko Okęcie pełniłoby rolę lotniska obsługującego znaczną część ruchu związanego z Warszawą. W tej sytuacji konieczne jest poprawa dostępności portu lotniczego Okęcie środkami transportu drogowego i zbiorowego.	
119	1	01.08.2008	Andrzej Holc	Uwagi nt. systemu komunikacji miejskiej na terenie Raszyna a w szczególności rozładowanie korków poprzez wydzielenie buspasów i rozwój transportu szynowego	N	<p>Strategia obejmuje okres do roku 2015 i lata kolejne co wynika z konieczności przygotowania programu działań dotyczących systemu transportowego na najbliższe lata, także w związku z możliwością pozyskiwania w tym okresie środków Unii Europejskiej. Oczywiście, niezależnie od programu dla tego okresu, autorzy Strategii popierają wniosek, o przygotowanie strategii długoterminowej, dostosowującej system transportowy do przyszłych potrzeb miasta, zapisanych m.in. w SUIKZP.</p> <p>Okres obowiązywania Strategii narzucił zatem zakres działań, które mogą być podejmowane w celu poprawienia funkcjonowania systemu transportowego, ale przy założeniu zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego, w szczególności szynowego (tramwaj, metro, kolej). W okresie do roku 2015 Strategia zakłada zatem podjęcie działań związanych z rewitalizacją linii kolejowych (tak by zmienić odbiór tego podsystemu transportowego w oczach pasażerów, co opisał autor we wniosku na przykładzie linii otwockiej), ale przede wszystkim w odniesieniu do głównych osi transportowych (Otwock, Grodzisk, Sochaczew, Legionowo, Piaseczno, Wołomin, Rembertów) i w zakresie możliwości oddziaływania samorządu warszawskiego, modernizacją i rozwojem komunikacji tramwajowej (modernizacja głównych tras, rozwój systemu do obszarów nowej zabudowy, z wykorzystaniem już przygotowanych projektów) dalszą budową systemu metra. Strategia nie wyklucza rozwoju systemu transportu szynowego w kierunku Raszyna, przy czym wymaga to przeprowadzenia prac studialnych i projektowych określających uwarunkowania techniczne, funkcjonalne i potwierdzających uzasadnienie ekonomiczne. Ze względu na czas potrzebny na wykonanie analiz i skalę przedsięwzięć już zaplanowanych do roku 2015, także w wymiarze finansowym, budowa systemu transportu szynowego (tramwaj, kolej) do Raszyna może być elementem strategii Warszawy w okresie po roku 2015.</p> <p>Niezależnie Strategia stwarza możliwość dokonania usprawnień komunikacji autobusowej (miejskiej i podmiejskiej) np. poprzez wprowadzanie rozwiązań nadających większy priorytet autobusom w ruchu ulicznym (wydzielone pasy autobusowe, uprzywilejowanie w sygnalizacji Świetlnej). Rozwiązania tego typu mogą być wprowadzane także na liniach prowadzących do Raszyna i w okresie do roku 2015. Wymaga to podjęcia odpowiednich działań przez zarządców dróg i zarządców ruchu (Zarząd Dróg Miejskich i Zarząd Transportu Miejskiego)</p>	ZDM ZTM
119	2	01.08.2008	Andrzej Holc	- budowa drogi S7 Salomea – Wolica i jej wpływ na Al. Jerozolimskie, - budowa trasy Janki – Salomea	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy „Strategii...” dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy.	
119	3	01.08.2008	Andrzej Holc	Jakość oferowanych usług przez Regionalne Linie Kolejowe	T	W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. W Strategii wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Realizacja Strategii ma zatem doprowadzić do zmiany niskiego standardu świadczonych usług przewozowych i tym samym spełnienia życzeń autora wniosku.	
119	4	01.08.2008	Andrzej Holc	Utworzenie węzła przesiadkowego przy stacji kolejowej Warszawa Rakowiec	T	Uwaga uwzględniona. Przystanek kolejowy Warszawa Rakowiec będzie zintegrowanym węzłem przesiadkowym z komunikacją tramwajową i autobusową funkcjonującą na ul. Grójeckiej.	
119	5	01.08.2008	Andrzej Holc	Poszerzenie ul. Żwirki i Wigury w celu lepszej komunikacji z Portem Lotniczym	N	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma możliwości technicznych poszerzenia Al. Żwirki i Wigury do 3 pasów ruchu, ze względu na fakt, że drzewa znajdujące się w pasie dzielącym są wpisane do rejestru zabytków.	

119	6	01.08.2008	Andrzej Holc	Poszerzenie ul. Andersa na odcinku Plac Bankowy – ul. Stawki	N	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne; w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy jest dokumentem ramowym wyznaczającym cele, kierunki działań i sposoby ich realizacji. Jest zatem dokumentem ogólnym i tym samym nie rodzi skutków finansowych. Daje jednak podstawę do przygotowywania Wieloletnich Programów Inwestycyjnych m.st. Warszawy, stanowiących załączniki do corocznych uchwał budżetowych m.st. Warszawy. Programy te powinny być tworzone z myślą o realizacji zadań Strategii wraz z określeniem źródeł finansowania oraz obowiązków poszczególnych jednostek miejskich odpowiedzialnych za realizację. „Strategia...” nie zawiera szczegółowego spisu zadań. Poszerzenie ul. Andersa było przedmiotem kilku opracowań, jednak brak jest ostatecznej decyzji w tej kwestii. Przyjmowane jest jednak założenie, że radykalne powiększenie przepustowości tej ulicy nie ma uzasadnienia, ponieważ przepustowość ta jest (i będzie) limitowana przepustowością wlotów na Pl. Bankowy. Zgodnie z zasadami polityki transportowej zrównoważonego rozwoju, nie przewiduje się zwiększania przepustowości wlotów do centrum.	
119	7	01.08.2008	Andrzej Holc	Poszerzenie ul. Prostej	N	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne; w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy jest dokumentem ramowym wyznaczającym cele, kierunki działań i sposoby ich realizacji. Jest zatem dokumentem ogólnym i tym samym nie rodzi skutków finansowych. Daje jednak podstawę do przygotowywania Wieloletnich Programów Inwestycyjnych m.st. Warszawy, stanowiących załączniki do corocznych uchwał budżetowych m.st. Warszawy. Programy te powinny być tworzone z myślą o realizacji zadań Strategii wraz z określeniem źródeł finansowania oraz obowiązków poszczególnych jednostek miejskich odpowiedzialnych za realizację. „Strategia...” nie zawiera szczegółowego spisu zadań. Poszerzenie ul. Prostej (budowa drugiej jezdni na odcinku Żelazna – Towarowa) jest przewidywane w planach modernizacji układu drogowego	
119	8	01.08.2008	Andrzej Holc	Przeniesienie ruchu ulicznego w tunele i na estakady a pozostawienie ruchu pieszego na poziomie jezdni zamiast budowy kładek dla pieszych	N	Postulowane rozwiązanie byłoby całkowicie sprzeczne z ogólnie przyjętymi zasadami polityki transportowej zrównoważonego rozwoju. Warianty tej polityki oraz wnioski wynikające z doświadczeń krajów wysoko-rozwiniętych przedstawione są w punktach 3.2 i 3.3.	
119	9	01.08.2008	Andrzej Holc	Budowa Dworca Autobusowego w węźle przesiadkowym Młociny w zamian za zlikwidowany Dworzec Autobusowy Marymont w związku z budową parkingu P&R	T	Budowa Dworca Autobusowego w węźle przesiadkowym Młociny została uwzględniona w projekcie tego węzła.	
120	1	01.08.2008	Agata Loth-Ignaciuk	Protest przeciwko poprowadzeniu Obwodnicy Śródmiejskiej na terenie Starej Ochoły ulicami Raszyńską i Krzyckiego.	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Aktualnie prowadzone są prace studialne nad zakresem ewentualnej przebudowy zachodniego fragmentu obwodnicy śródmiejskiej. Decyzja o budowie tunelu musi być poprzedzona studium wykonalności, które powinno odpowiedzieć na pytanie o możliwość realizacji tunelu i ekonomiczne uzasadnienie podjęcia się takiej inwestycji.	
120	2	01.08.2008	Agata Loth-Ignaciuk	Propozycja budowy tunelu pod ulicami Raszyńska i Krzyckiego wraz z stworzeniem bezkolizyjnych skrzyżowań z ul. Wawelska i Filtrową	N	Wniosek zostanie wykorzystany w dalszych pracach projektowych nad Zachodnią częścią Obwodnicy Śródmiejskiej.	
121	1	01.08.2008	International Business Management Sp z o.o	Uwagi nt. braku w Strategii wyszczególnienia i uwzględnienia ruchu samochodów ciężarowych oraz ruchu masy towarowej na terenie m. st. Warszawy	T	Ruch samochodów ciężarowych (towarowych) został uwzględniony w Strategii w ramach celu głównego I: Zapewnienie możliwości dojazdu w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych i celu szczegółowego 1.6 Poprawa systemu transportu ładunków.	

122	1	01.08.2008	Fundacja Forma Przestrzeni	Transport wodny jako element systemu transportowego Warszawy	T	<p>Temat istotnie pominięty. W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego”, uchwalonym przez Radę Miasta w 2006 roku w rozdz. XII. „Kierunki zmian przestrzennych” istnieje zapis: „powiązanie lewobrzeżnej i prawobrzeżnej części miasta poprzez połączenia mostowe a także inne formy jak np. połączenia wodne (prom, tramwaj wodny, statek wycieczkowy)”. Zaproponowano uzupełnienie Strategii informacja o stanie istniejącym i zamierzeniach dot. Transportu wodnego.</p> <p>Wprowadza się uzupełnienie na str. 64 (zadanie 2.6.7):</p> <p>„Transport wodny</p> <p>15 czerwca 2005r. wznowiono, po wielu latach przerwy, pasażerski transport wodny. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. uruchomiły „Tramwaj Wodny” na trasie Stare Miasto – Most Poniatowskiego. W latach następnych wydłużono trasę i zorganizowano kolejne przystanki. W 2008r. Tramwaj Wodny, w okresie od czerwca do września, obsługiwał pasażerów na trasie Cytadela – Most Gdański – Zamek Królewski – Most Poniatowskiego – Most Łazienkowski. Staraniem miasta w 2008r. uruchomiono 3 przeprawy promowe: Płyta Czerniakowska – Saska Kępa, Podzamcze – Ogród Zoologiczny, Łomianki – Białoleka. O rosnącym zainteresowaniu mieszkańców tego typu usług świadczą liczby przewiezionych pasażerów: 2005r. – 16 433, 2006r. – 16 079, 2007r. – 18 678, 2008r. – 39 049. Od 2008r. decyzją Rady m.st. Warszawy organizację i finansowanie tych usług powierzono Zarządowi Transportu Miejskiego.”</p> <p>oraz na stronie 110 wprowadza się:</p> <p>„Cel VI.4</p> <p>Zbliżenie miasta do rzeki Wisły</p> <p>Cel będzie osiągnięty poprzez realizację planu zagospodarowania przestrzennego brzegów Wisły z jednoczesnym rozwojem pasażerskiego transportu wodnego i budową przystani (np. przy Centrum Nauki Kopernik). Dla osiągnięcia celu niezbędny będzie współpraca z gminami położonymi wzdłuż brzegów Wisły.”</p> <p>a także na stronie 111 w tabeli 25 po punkcie „rozwój systemu tramwajowego” dodanie punktu:</p> <p>„Rozwój pasażerskiego transportu wodnego”.</p> <p>Nie ma takich możliwości, ze względu na potrzebę utrzymania ekologicznej spójności koryta ze strefa ochrony w ramach systemu NATURA 2000. Nie przewiduje się regulacji Wisły na odcinku warszawskim. Rozwiązania lokalne i sezonowe nie mają obecnie praktycznego znaczenia dla transportu miejskiego.</p> <p>Strategia zakłada możliwość wprowadzania nowych, wariantowych i w pewnym sensie alternatywnych środków transportu publicznego w miarę akceptowania takich propozycji przez możliwie szerokie grono specjalistów, przez samorząd i mieszkańców. Gama możliwości nie jest duża, gdyż nowe rozwiązania są drogie i wymagają zawsze istotnych doposażeń infrastrukturalnych. Strategia raczej zakłada wzbogacanie istniejących form poprzez ich rozpraszanie i modyfikowanie funkcjonalne. Takie podejście jest także „bezpieczne” ekologicznie, gdyż różnicuje i rozprasza uciążliwości. W ramach konsultacji uwagę zwracano na potrzebę wzmocnienia ruchu rowerowego, co Strategia i Prognoza wspiera najsilniej oraz ruchu pojazdów z napędem elektrycznym (szynowy i kołowy trakcyjny i niezależny). Rozwiązania takie są już obecnie wdrażane. Szersze ich wykorzystanie wymaga jednak strefowania systemu gdyż nieszynowe środki publicznego transportu osobowego o napędzie elektrycznym (w tym hybrydowe) uzasadnione zastosowanie mają tylko w rejonach o wyraźnie pogorszonych warunkach akustycznych i aerosanitarnych.</p> <p>Ocenie środowiskowej poddana powinna być także koncepcja rozwoju kolei podziemnej (metra). Powinna być ona przedmiotem prognozy oceny oddziaływania na środowisko. W żadnym przypadku nie należy traktować rozbudowy metra jako panaceum na problemy transportu publicznego w Warszawie. To samo dotyczy otwartych linii kolej miejskiej i podmiejskiej oraz budowy obwodnicowej sieci tramwajowej.</p>	
122	2	01.08.2008	Fundacja Forma Przestrzeni	Dostępności biletów komunikacji miejskiej	T	<p>Do końca czerwca 2009 zostaną zainstalowane automaty biletowe w ramach „Programu wprowadzania biletomatów” w stacjach metra oraz przy węzłach komunikacyjnych. W chwili obecnej (grudzień 2008) automaty biletowe zostały zainstalowane w 11 punktach miasta (łącznie 20 automatów). Wniosek przekazany został do Zarządu Transportu Miejskiego.</p>	ZTM
122	3	01.08.2008	Fundacja Forma Przestrzeni	Przystanki, stacje i dworce bez reklam narzędziem promocji kultury.	N	<p>Wniosek dotyczy kwestii związanych z kształtowaniem przestrzeni publicznej. Częściowo temat jest przedmiotem dyskusji przy okazji oceny miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wniosek został skierowany do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy, w zakres działania którego wchodzi zagadnienie „estetyki przestrzeni publicznej”.</p>	BAiPP
123	1	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Wydłużenie trasy tramwajowej w ul. Grochowskiej wzdłuż ul. Płowieckiej do przystanku kolejowego Wawer	N	<p>Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy istniejącego tramwaju oraz wymianę taboru na nowoczesny. Dodatkowo, w związku z nowymi potrzebami wynikającymi ze zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wskazuje na konieczność uzupełnienia układu o cztery trasy istotne z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, 	ZTM

						<ul style="list-style-type: none"> – Krasieńskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką; – Tarchomin – pętla Żerań. <p>Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także przedłużenia trasy tramwajowej od pętli Gocławek przy ul. Grochowskiej do przystanku PKP Warszawa Wawer. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych tras przewidzianych do budowy i modernizacji j w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, pod warunkiem potwierdzenia efektywności takiego działania z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych. Niezależnie należy stwierdzić, że powiązanie trasy tramwajowej prowadzącej w kierunku centrum Warszawy z przystankiem kolejowym linii prowadzącej także w kierunku centrum Warszawy byłoby działaniem podważającym efektywność funkcjonowania obu tych podsystemów transportowych z uwagi na ich wzajemną konkurencyjność w obsłudze podróży dojazdowych do centrum miasta.</p>	
123	2	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Zmiana nazwy zadania 4 na „Modernizacja i rozwój systemu komunikacji kolejowej”	N	Autorzy Strategii nie znajdują uzasadnienia dla zmiany nazwy rozdziału dotyczącego usprawnienia komunikacji kolejowej. Uwzględniając całość systemu transportowego Warszawy, komunikacja kolejowa stanowi jeden z podsystemów, podobnie jak komunikacja tramwajowa czy też metro.	
123	3	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Budowa nowych przystanków kolejowych Kawęczyn i Mokry Ług	N	<p>W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmiastowych. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi w odniesieniu do linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy. Działania proponowane w Strategii dotyczą także możliwości lokalizowania nowych przystanków kolejowych, przy czym ze względu na stopień ogólności Strategii nie wskazuje ona konkretnych ich lokalizacji. W związku z powyższym można stwierdzić, że zaproponowane we wniosku utworzenie nowych przystanków kolejowych: Kawęczyn i Mokry Ług mieści się w zadaniu 4: Usprawnienie komunikacji kolejowej. Wymaga to jednak analizy potwierdzającej uzasadnienie takich rozwiązań, obejmującej analizę kosztów i korzyści społecznych. Analiza taka może być wykonana przez zarządzający transportem zbiorowym Zarząd Transportu Miejskiego, a ewentualna budowa przystanków powinna wynikać z porozumienia w tej sprawie ZTM i PKP.</p> <p>W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	ZTM
123	4	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Połączenie linii Mińskiej do Dw. Gdański	N	<p>W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Wymagiem w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołane we wniosku połączenie linii Mińskiej do Dworca Gdańskiego jako element systemu transportowego może być brane pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania w na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.</p>	ZTM
123	5	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Uwzględnienie przystanku Stadion jako węzła przesiadkowego	T	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Przystanek kolejowy Stadion będzie zintegrowanym węzłem przesiadkowym z II linią metra.</p>	
123	6	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Przesunięcie przystanku kolejowego Gocławek w stronę ul. Marsa	N	<p>W Strategii w pkt 4.1.2 w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do poprawy jakości funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę. Działania mogą dotyczyć weryfikacji położenia przystanków kolejowych, w tym przystanku kolejowego Gocławek. Przy czym ze względu na stopień ogólności Strategii nie wskazuje ona tego typu rozwiązań w odniesieniu do poszczególnych przystanków. Wymaga to bowiem szczegółowej analizy potwierdzającej uzasadnienie takiego działania z uwzględnieniem kosztów i korzyści społecznych. Analiza taka może być wykonana przez zarządzający transportem zbiorowym Zarząd Transportu Miejskiego, a ewentualne przesunięcie przystanku powinno wynikać z porozumienia w tej sprawie ZTM i PKP. W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p>	ZTM

123	7	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Wprowadzenie pociągów WKD (str.125) na tory tramwajowe	N	Strategia nie zakłada możliwości wprowadzenia pociągów WKD na tory tramwajowe. Możliwość wykorzystywania torów tramwajowych przez WKD była sprawdzana we wcześniejszych opracowaniach projektowych, m.in. „Analizy funkcjonalno – ruchowe wariantów systemu transportowego Warszawy, ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji szynowej” (opracowanie Politechniki Warszawskiej). Jednocześnie Strategia zakłada przedłużenie linii WKD do Dw. Warszawa Śródmieście (stacja metra Centrum).	
123	8	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Budowa nowego przystanku na linii średnicowej po zachodniej stronie Dw. Centralnego	N	W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmiastowych. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi w odniesieniu do linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy. Działania proponowane w Strategii dotyczą także możliwości lokalizowania nowych przystanków kolejowych, przy czym ze względu na stopień ogólności Strategii nie wskazuje ona konkretnych ich lokalizacji. W związku z powyższym można stwierdzić, że zaproponowane we wniosku utworzenie nowych przystanków kolejowych: Kawęczyn i Mokry Ług mieści się w zadaniu 4: Usprawnienie komunikacji kolejowej. Wymaga to jednak analizy potwierdzającej uzasadnienie takich rozwiązań, obejmującej analizę kosztów i korzyści społecznych. Analiza taka może być wykonana przez zarządzający transportem zbiorowym Zarząd Transportu Miejskiego, a ewentualna budowa przystanków powinna wynikać z porozumienia w tej sprawie ZTM i PKP. W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.	ZTM
123	9	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Budowa wyjścia z Dw. Śródmieście do przejścia podziemnego pod rondem Dmowskiego	N	Strategia zakłada konieczność poprawy funkcjonowania węzła przesiadkowego w centrum Warszawy. Jednym z działań może być budowa przejścia podziemnego z dworca Warszawa Śródmieście do przejścia podziemnego pod Rondem Dmowskiego. Wymaga to studiów szczegółowych potwierdzających możliwości techniczne takiego rozwiązania oraz analizę kosztów i korzyści społecznych. Z uwagi na charakter dokumentu Strategii rozwiązanie takie, będące elementem szczegółowego projektowania węzła komunikacyjnego nie zostało ujęte w Strategii. Niezależnie można stwierdzić, że obecnie prowadzone są prace studialne dotyczące integracji ww. węzła w ramach przygotowywanych projektów obsługi komunikacyjnej rejonu PKiN.	BAiPP
123	10	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Budowa dworca Stadion dla pociągów dalekobieżnych	N	Uwaga nieuwzględniona. Obecny przystanek kolejowy Warszawa Stadion jest odległy od Dworca Wschodniego PKP o około 900 metrów. Dodatkowe zatrzymywanie się pociągów dalekobieżnych na przystanku Warszawa Stadion nie ma żadnego uzasadnienia	
123	11	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Przesunięcie dworca wschodniego na zachód	N	Uwaga nieuwzględniona. Przesunięcie Dworca Wschodniego PKP na zachód jest technicznie niemożliwe. Nie ma miejsca, żeby przesunąć cały układ torowy bez wyburzeń istniejących budynków.	
123	12	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Budowa tunelu dla pieszych na zachód od istniejącego skrajnego zachodniego tunelu dla pieszych	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Uwaga została przekazana do PKP PLK S.A. w celu rozpatrzenia.	PKP PLK
123	13	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Dopisać do najważniejszych przedsięwzięć drogowych budowę ciągu ulic Nowozabraniecka – Strażacka – Cyrulików – Okuniewska do granicy m.st. Warszawy	T	Uwaga uwzględniona. Tekst Strategii uzupełniono o postulowany zapis (podpunkt 4.2.2., zadanie 6): „dokończenie budowy ulic Nowozabraniecka – Strażacka – Cyrulików – Okuniewska do granicy m.st. Warszawy łączący Obwodnicę Śródmiejską (ul. Nowo-Wiatraczna), Obwodnicę Etapową (ul. Żołnierska) i Wschodnią Obwodnicę Warszawy, wyprowadzając ruch kołowy promieniście z centrum Warszawy w kierunku wschodnim”.	

123	14	01.08.2008	Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”	Dopisać do najważniejszych przedsięwzięć drogowych budowę bezkolizyjnego połączenia drogowego Starego i Nowego Rembertowa pomiędzy ul. Marsa a ul. Cyrulików	N	Uwaga nieuwzględniona. Możliwość zrealizowania nowej trasy drogowej musi zostać zbadana przez zrobienie wstępnego studium wykonalności trasy. Studium powinno zbadać możliwość znalezienia korytarza dla nowej trasy, określić potencjalne kolizje ze środowiskiem i zagospodarowaniem przestrzennym. Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści można będzie uzyskać odpowiedź, czy budowa takiej trasy będzie uzasadniona z punktu widzenia korzyści społecznych. Biuro Drogownictwa i Komunikacji przeanalizuje możliwość podjęcia prac nad takim tematem	BdIK
124	1	01.08.2008	Janusz Kowalski	Uwagi na temat lokalizacji stacji II linii metra na skrzyżowaniu ulic Wolskiej i Młynarskiej	N	Uwaga nieuwzględniona. Dla II linii metra wydana jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji dla odcinka centralnego i zachodniego. Decyzja lokalizacyjna wydana jest jedynie dla odcinka centralnego pomiędzy Rondem Daszyńskiego i Dworcem Wileńskim. Komitet Sterujący do spraw budowy II linii metra w Warszawie podjął decyzję o lokalizacjach stacji na zachodnim odcinku II linii metra. Przyjęto, że zbudowane będą następujące stacje: Wolska, Moczydło, Księcia Janusza, Wola Park, Powstańców Śląskich, Lazurowa, Chrzanów, Polczyńska.	MW Sp. z o.o.
125	1	01.08.2008	Stowarzyszenie Ekologiczny Ursynów	Uwagi na temat europejskich korytarzy transportowych w Warszawie Ukształtowanie warszawskiego węzła dróg krajowych	N	Uzasadnienie formalne Przedstawiony w „Strategii” układ tras ruchu szybkiego na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") • S8 Wrocław (Psie Pole) - Kępno - Sieradz - A1 (Łódź) - A1 (Piotrków Trybunalski) - Rawa Mazowiecka - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrów - Choroszcz - Knyszyn - Korycin - Augustów - Budzisko - granica państwa (Kowno) • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebennie - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa: - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne elementy układu tras ruchu szybkiego posiadają następujące decyzje administracyjne: <ul style="list-style-type: none"> • Trasa AK odc. Prymasa Tysiąclecia – Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • S17 węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 połączenie Salomea – Wolica odcinek poza Warszawą ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 odc. Trasa AK – Łomianki - jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Trasa S8 odc. Węzeł Konotopa – Prymasa Tysiąclecia jest obecnie w budowie Jak wynika z przedstawionych danych, większość tras ruchu szybkiego ma wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, które wyznaczają jednoznacznie korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji.	
						Uzasadnienie merytoryczne Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnioną funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys. pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego, tzn. aglomeracji warszawskiej) i tranzyt dalekiego zasięgu. W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 89,3% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 10% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy łącznie) stanowi jedynie 0,7%. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,4% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,6%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej około 21%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 69,2%, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 24%,	

						<p>natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy) stanowi zaledwie 6,8%, . Jak wynika z tych badań, w stosunku do sumarycznego potoku samochodowego na granicy Warszawy, podróże kończące się w mieście stanowią 88,8% .Podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że wiele połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji jest możliwe tylko poprzez Warszawę. W stosunku do sumy pojazdów tranzyt aglomeracyjny wynosi 10% a tranzyt dalekiego zasięgu 1,2%. Planowana krajowa sieć autostrad i dróg ekspresowych ma zadanie zapewnienie połączeń pomiędzy największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją planowanych w Warszawie tras ruchu szybkiego jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprawienie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla każdego przewidywanego do realizacji elementu układu dróg ruchu szybkiego w Warszawie, wykazywały dużą efektywność ekonomiczną analizowanych inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Dlatego też im większa część pracy przewozowej liczonej w pojazdokilometrach będzie realizowana w Warszawie na układzie tras ruchu szybkiego, tym mniejsza będzie emisja spalin, hałas uliczny, koszty eksploatacji pojazdów i liczba wypadków. Pozostały ruch tranzytowy, którego elementem docelowym nie jest Warszawa odbywa się drogami krajowymi nr 50 i 62.</p>	
126	1	01.08.2008	Mikołaj Konfederak	Uwagi na temat instalacji sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Oczapowskiego i Kasprzowicza	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Wniosek przekazano do Zarządu Dróg Miejskich.	ZDM
126	2	01.08.2008	Mikołaj Konfederak	Uwagi na temat koncepcji trasy Nadwiślańskiej	N	<p>Przedstawiony w „Strategii” Przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztynek - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka 2. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r 3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) 2. USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7 w obowiązujących dokumentach planistycznych.</p>	
127	1	01.08.2008	Barbara Smereczyńska	Ogólne uwagi dotyczące zapewnienia priorytetu dla budowy metra	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zapisy w „Strategii” uwzględniają zgłoszoną uwagę „Strategia ..” zakłada, że kluczową rolę w systemie transportowym Warszawy będzie odgrywać szynowy transport zbiorowy. Zapisano zadania dla każdego rodzaju tego transportu – dla kolei, metra i tramwaju. Skoncentrowanie nakładów wyłącznie na budowie metra, spowodowałoby, że nastąpiłaby degradacja innych systemów transportu zbiorowego. Struktura przestrzenna miasta wymaga obsługi przez sprawną, bogatą sieć transportu zbiorowego, a nie przez kilka linii nawet najbardziej wydajnego środka jakim jest metro.</p> <p>W rozdziale 4.1, zadanie 2 przedstawia projektowany rozwój sieci metra, która zgodnie z obowiązującymi dokumentami planistycznymi składa się będzie z 3 linii.</p>	

127	2	01.08.2008	Barbara Smereczyńska	Uwagi nt. autostradowego obejścia Warszawy	N	Uwaga nieuwzględniona. Rządowy program budowy autostrad nie przewiduje obecnie budowy autostrady omijającej Warszawę. Opracowania „Strategia...” dotycząca obszaru administracyjnego miasta nie ma możliwości studiowania przebiegów tras niezwiązanych z miastem. „PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO” w rozdziale III. Kierunki zagospodarowania przestrzennego wprowadził zapis „Biorąc pod uwagę długi horyzont Planu, celowe jest wskazanie korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy. Propozycja ta nie znajduje jednak bezpośredniego odniesienia w dokumentach rządowych.” Ponieważ Urząd Marszałkowski nie prowadzi żadnych prac nad znalezieniem korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy, wniosek przekazano do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.	GDDKiA
128	1	01.08.2008	Renata Zdulska	Wniosek o nowy przystanek kolejowy pomiędzy stacjami Warszawa-Olszynka Grochowska i Warszawa – Godławek1	N	W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmiastowych. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi w odniesieniu do linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy, także linii Otwockiej. Działania proponowane w Strategii dotyczą także możliwości lokalizowania nowych przystanków kolejowych, przy czym ze względu na stopień ogólności Strategii nie wskazuje ona konkretnych ich lokalizacji. W związku z powyższym można stwierdzić, że zaproponowane we wniosku utworzenie nowego przystanku kolejowego pomiędzy stacjami Warszawa Olszynka Grochowska i Warszawa Godławek jest możliwe. Wymaga to jednak analizy potwierdzającej uzasadnienie takiego rozwiązania, obejmującej analizę kosztów i korzyści społecznych. Analiza taka może być wykonana przez zarządzający transportem zbiorowym Zarząd Transportu Miejskiego, a ewentualna budowa przystanku powinna wynikać z porozumienia w tej sprawie ZTM i PKP. W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.	ZTM
129	1	01.08.2008	Łukasz Wilk	Dodanie kolejnego celu szczegółowego: Poprawa komunikacji w rejonie Służewca Przemysłowego	N	Strategia zakłada podejmowanie działań usprawniających funkcjonowanie poszczególnych podsystemów transportowych w całym obszarze miasta. Proponowane rozwiązania dotyczą układu drogowego, transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego. Odnosi się do przedsięwzięć dotyczących modernizacji istniejącej infrastruktury jak też jej rozwoju także w kierunku rozwijających się dzielnic. Strategia daje zatem możliwość podejmowania działań w zakresie systemu transportowego w poszczególnych obszarach miasta, w tym także możliwość opracowywania planów usprawnienia transportu, uwzględniających kierunki przekształceń i priorytety w niej zawarte. Dotyczy to także rejonu Służewca Przemysłowego, w przypadku którego program poprawy komunikacji powinien wynikać z odrębnego, szczegółowego opracowania.	ZDM ZTM
129	2	01.08.2008	Łukasz Wilk	Do węzłów przesiadkowych związanych z systemem kolejowym dodać węzeł Dw. Warszawa – Służewiec	N	Strategia zakłada jako jedno z podstawowych zadań dotyczących transportu zbiorowego (zadanie 5) integrowanie systemów transportu, m.in. poprzez modernizację i przebudowę węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu, dla ograniczenia występujących uciążliwości, zwiększenia wygody i skrócenia czasu przesiadania się pasażerów (zwiększenie zwartości węzłów, skrócenia długości i czasów dojść, weryfikacja usytuowania przystanków, remonty i korekty infrastruktury). W Strategii wskazuje się konieczność przebudowy czterech podstawowych węzłów komunikacyjnych (Dw. Centralny – Dworzec Śródmieście – Metro Centrum, Dw. Zachodni, Dw. Wschodni, Dw. Warszawa Gdańska), co nie oznacza że pozostałe węzły o mniejszym znaczeniu dla systemu transportowego nie powinny być modernizowane, w tym także Dw. Warszawa Służewiec.	
130	1	01.08.2008	Wojciech Tumas	Wniosek o zmianę nazwy Strategii na „... 2009-2015”	T	Wniosek uwzględniono przy czym tytuł dokumentu zmieniono na „...do roku 2015 i na lata kolejne”.	
131	1	01.08.2008	Hubert Trammer	Uwaga nt. konieczności wyznaczenia naziemnych przejść dla pieszych	T	W punkcie 4.2.3, w zadaniu 7 na stronie 138 wprowadza się następującą korektę tekstu: „W strefie I promowany będzie ruch pieszy i rowerowy z jednoczesnym wprowadzaniem ograniczeń w ruchu dla samochodów osobowych i zwłaszcza towarowych (ciężarowych i dostawczych). Będzie to oznaczać m.in. wyłączanie wybranych ulic z ruchu samochodowego, wyznaczenie naziemnych przejść dla pieszych (także w miejscach gdzie obecnie funkcjonują przejścia podziemne) oraz ograniczenie liczby miejsc postojowych dla samochodów.”	
131	2	01.08.2008	Hubert Trammer	Uwaga nt. konieczności wiązania kosztów miejsc parkingowych z posiadaniem samochodu	N	W Strategii nie jest kontynuowana zasada zapewniania inwestorom budowlanym miejsc parkingowych na potrzeby motoryzacji. W Strategii wprowadza się wskaźniki (limity) parkingowe dla poszczególnych stref miasta i funkcji zabudowy, tym bardziej restrykcyjne im bliżej obszaru centrum miasta. Kwestia zastosowania dodatkowych środków fiskalnych i powiązania dostępności do miejsca parkingowego z kosztami może być rozważane w przyszłości (w Strategii dla okresu po roku 2015) po odpowiedniej analizie kosztów korzyści społecznych oraz uwarunkowań prawnych.	

131	3	01.08.2008	Hubert Trammer	Uwaga nt - zmian w trasach tramwajowych	N	<p>We wniosku wskazuje się na konieczność odejścia od propozycji zmiany marszruty tras tramwajowych (uproszenia układu linii w oparciu o główne korytarze tramwajowe), wskazując jako rozwiązanie lepsze uatrakcyjnienie sieci połączeń i przykład Karlsruhe w którym badania wykazały iż podstawowym czynnikiem zniechęcającym do korzystania z transportu zbiorowego są przesiadki. Tymczasem badania prowadzone w Polsce, w tym w Warszawie wskazują, że podstawowe znaczenie ma niezawodność systemu, komfort podróżowania (zatłoczenie), czas podróży, koszt podróży, bezpieczeństwo osobiste. Przesiadki nie są traktowane jako podstawowa uciążliwość co potwierdza olbrzymie zainteresowanie przesiadaniem się na I linię metra (np. Metro Pl. Bankowy, Dw. Gdański, Pl. Wilsona, itp.) oraz chęć korzystania z systemów typu „parkuj i jedź” (np. w rejonach przystanków kolejowych w miejscowościach podwarszawskich). Zmiana marszruty ma na celu uczynienie układu, wprowadzenie oszczędności eksploatacyjnych i inwestycyjnych (potaniecie systemu finansowanego z pieniędzy publicznych), zwiększenie intensywności obsługi głównych korytarzy transportowych, ułatwienie wprowadzania stałego odstępu pomiędzy pojazdami. Uatrakcyjnienie ruchu tramwajowego, w tym także uatrakcyjnienie sieci połączeń, nie powinno być wprowadzane poprzez stosowanie zasady bezpośredniości połączeń (pomiędzy wszystkimi źródłami i celami podróży), gdyż oznaczałoby to nieuzasadnione zwiększenie społecznych kosztów systemu.</p>	
131	4	01.08.2008	Hubert Trammer	Uwaga nt. odłożenia budowy II i III linii metra do czasu pełnego rozwoju SKM	N	<p>Zapisana w Strategii konieczność kontynuacji rozwoju metra (przy założeniu ograniczenia kosztów inwestycyjnych) oraz przebieg II i III linii metra, wynika zarówno z potwierdzenia jaki rozwój tego systemu uzyskał w innych opracowania planistycznych (SUIKZP) i projektowych (Studium Wykonalności). Jednocześnie Strategia zakłada możliwość prowadzenia działań zarówno w odniesieniu do metra jak też SKM.</p>	
131	5	01.08.2008	Hubert Trammer	Uwaga nt. realizacja nowych odcinków tramwajowych i skrętów na liniach już istniejących	N	<p>Strategia kładzie duży nacisk na modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasieńskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką; – Tarchomin – pętla Żerań. <p>W ramach tych inwestycji przewiduje się budowę trasy tramwajowej w ul. Rakowieckiej.</p> <p>Strategia nie wyklucza realizacji innych połączeń, także tych wymienionych we wniosku. Przy czym ich realizacja wymagałaby potwierdzenia zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów, analizę możliwości technicznych i analizę kosztów i korzyści społecznych.</p>	
132	1	01.08.2008	Franciszek Ufnal	Uwagi na temat transportu miejskiego w Warszawie dotyczące między innymi - weryfikacja rozkładów jazdy, aby nie powstawał efekt „Stada” - zakaz palenia dla kierowców autobusów	T	<p>Problem uwzględniony w Strategii w odniesieniu do komunikacji tramwajowej. Strategia zakłada (pkt 4.1, zadanie 8) zracjonalizowanie przebiegu linii transportu zbiorowego. Z punktu widzenia korzyści dla pasażera, oprócz zwiększenia czytelności układu, efektem racjonalizacji przebiegu linii będzie wprowadzenie stałego odstępu (taktu) pomiędzy tramwajami w ruchu.</p> <p>W punkcie 4.1.2, w zadaniu 8 wprowadza się uzupełnienie akapitu: <i>„W przypadku komunikacji autobusowej, oprócz poprawy czytelności linii i dostosowania ich układu do obsługi podstawowych korytarzy komunikacji szynowej dążyć się będzie do:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>dostosowania układu linii komunikacyjnych i położenia przystanków do zmian zagospodarowania przestrzennego miasta i strefy przedmieść, pod względem rodzaju i intensywności funkcji,</i> – <i>skrócenia czasu podróżowania komunikacją autobusową,</i> – <i>wprowadzenia stałego odstępu pomiędzy autobusami w ruchu.”</i> 	ZTM
133	1	01.08.2008	Dariusz Wolski	Uwagi dotyczące autostradowego obejścia Warszawy	N	<p>Uzasadnienie formalne Przedstawiony w „Strategii ...” układ tras ruchu szybkiego na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") • S8 Wrocław (Psie Pole) - Kępno - Sieradz - A1 (Łódź) - A1 (Piotrków Trybunalski) - Rawa Mazowiecka - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrow - Choroszcz - Knyszyn - Korycin - Augustów - Budzisko - granica państwa (Kowno) • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebennie - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy.</p>	

					<p>Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne elementy układu tras ruchu szybkiego posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trasa AK odc. Prymasa Tysiąclecia – Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • S17 węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 połączenie Salomea – Wolica odcinek poza Warszawą ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 odc. Trasa AK – Łomianki - jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Trasa S8 odc. Węzeł Konotopa – Prymasa Tysiąclecia jest obecnie w budowie <p>Jak wynika z przedstawionych danych, większość tras ruchu szybkiego ma wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, które wyznaczają jednoznacznie korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji.</p> <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnioną funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys. pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego, tzn. aglomeracji warszawskiej) i tranzyt dalekiego zasięgu. W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 89,3% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 10% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy łącznie) stanowi jedynie 0,7%. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,4% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,6%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej około 21%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 69,2%, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 24%, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy) stanowi zaledwie 6,8%. Jak wynika z tych badań, w stosunku do sumarycznego potoku samochodowego na granicy Warszawy, podróże kończące się w mieście stanowią 88,8%. Podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że wiele połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji jest możliwe tylko poprzez Warszawę. W stosunku do sumy pojazdów tranzyt aglomeracyjny wynosi 10% a tranzyt dalekiego zasięgu 1,2%. Planowana krajowa sieć autostrad i dróg ekspresowych ma zadanie zapewnienie połączeń pomiędzy największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją planowanych w Warszawie tras ruchu szybkiego jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla każdego przewidywanego do realizacji elementu układu dróg ruchu szybkiego w Warszawie, wykazywały dużą efektywność ekonomiczną analizowanych inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Dlatego też im większa część pracy przewozowej liczonej w pojazdokilometrach będzie realizowana w Warszawie na układzie tras ruchu szybkiego, tym mniejsza będzie emisja spalin, hałas uliczny, koszty eksploatacji pojazdów i liczba wypadków. Pozostały ruch tranzytowy, którego elementem docelowym nie jest Warszawa odbywa się drogami krajowymi nr 50 i 62.</p> <p>Rządowy program budowy autostrad nie przewiduje obecnie budowy autostrady omijającej Warszawę. Opracowania „Strategia...” dotycząca obszaru administracyjnego miasta nie ma możliwości studiowania przebiegów tras niezwiązanych z miastem.</p> <p>„PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO” uchwalony w roku 2004, w rozdziale III. Kierunki zagospodarowania przestrzennego wprowadził zapis „Biorąc pod uwagę długi horyzont Planu, celowe jest wskazanie korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy. Propozycja ta nie znajduje jednak bezpośredniego odniesienia w dokumentach rządowych.”</p>
--	--	--	--	--	--

						Ponieważ Urząd Marszałkowski nie prowadzi żadnych prac nad znalezieniem korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy, wniosek przekazano do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.	
133	2	01.08.2008	Dariusz Wolski	Ogólne uwagi dotyczące budowy metra	N	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy w „Strategii ...” uwzględniają zgłoszoną uwagę „Strategia ..” zakłada, że kluczową rolę w systemie transportowym Warszawy będzie odgrywać szynowy transport zbiorowy. Zapisano zadania dla każdego rodzaju tego transportu – dla kolei, metra i tramwaju. Skoncentrowanie nakładów wyłącznie na budowie metra, spowodowałoby, że nastąpiłaby degradacja innych systemów transportu zbiorowego. Struktura przestrzenna miasta wymaga obsługi przez sprawną, bogatą sieć transportu zbiorowego, a nie przez kilka linii nawet najbardziej wydajnego środka jakim jest metro. W rozdziale 4.1, zadanie 2 przedstawia projektowany rozwój sieci metra, która docelowo składać się będzie z 3 linii.	
134	1	01.08.2008	Stanisław Gryglewicz	Wstępny projekt wykorzystania wykopu kolei radomskiej do poprowadzenia tras różnych ekologicznych środków transportu – bez zajmowania przyległych terenów	N	W Strategii przewiduje się znaczny zakres modernizacji i budowy nowych tras tramwajowych w Warszawie oraz rewitalizację systemu kolejowego m.in. związaną ze zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów. Stąd też łączenie tych systemów nie jest wskazane ze względu na przepustowość tras oraz potencjalne trudności organizacyjno-techniczne. Niezależnie ewentualny projekt (jak np. zgłoszony we wniosku stworzenia lekkiego tramwaju non stop od pętli Służewiec do Dw. Gdańskiego może zostać poddany ocenie uwarunkowań technicznych realizacji i oszacowaniu kosztów i korzyści społecznych. Uzyskanie potwierdzenia jego efektywności mogłoby być podstawą włączenia do przyszłych dokumentów strategicznych. Przedstawione we wniosku idee tworzenia alternatywnych systemów transportowych takich jak pojazdy roweropochodne, towarociągi, zostały scharakteryzowane we wniosku w sposób bardzo ogólny, stąd ich ewentualne zastosowanie wymagałoby przeprowadzenia analiz potwierdzających ich przydatność dla systemu transportowego miasta i wówczas mogłyby być brane pod uwagę w przyszłych dokumentach strategicznych. Propozycja zmodyfikowania dotychczasowych założeń dla projektu trasy NS w tym ograniczenia dostępności trasy NS (na odcinku Warszawa Służewiec – Al. Krakowska) tylko dla samochodów do 5t i zastosowania alternatywnych rozwiązań technicznych dla obsługi ruchu ciężarowego nie została uwzględniona., w związku z zaawansowaniem projektowania tej trasy, przy założeniu jej pełnej dostępności dla ruchu samochodowego, w tym towarowego.	ZTM
135	1	01.08.2008	Andrzej Stępień	Uwagi na temat: - budowy mostu na Wiśle na południe od Trasy Siekierkowskiej	T	Uwaga uwzględniona w zapisach „Strategii ...” W rozdziale 4.2.3 „Strategii ..” w zadaniu 5 Ułatwienie przekraczania Wisły wymienia się budowę dwóch mostów na południe od Mostu Siekierkowskiego – jest to Trasa na Zaporze i Trasa Mostu Południowego.	
135	2	01.08.2008	Andrzej Stępień	- przedłużenia ulicy Batorego do ulicy Żwirki i Wigury	N	Uwaga nieuwzględniona. W obowiązującym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” nie jest planowane przedłużenie ul. Batorego w kierunku A. Żwirki i Wigury, ze względu na konflikt tej trasy z parkiem na Polu Mokotowskim	
135	3	01.08.2008	Andrzej Stępień	- budowy Czerniakowskiej – bis	T	Uwaga uwzględniona w zapisach „Strategii ...” Ulica Czerniakowska – Bis znajduje się w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy”. Nie jest natomiast przewidywana do realizacji w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2009 – 2013. Termin ukończenia inwestycji planowany jest 2015 rok.	
135	4	01.08.2008	Andrzej Stępień	- przebiegu tras tramwajowych	N	Podważany we wniosku przebieg trasy tramwajowej do Wilanowa z wykorzystaniem ulic Rakowieckiej i Rostafińskich był szczegółowo analizowany (wielowariantowo) w ramach studium wykonalności tej trasy od Dw. Zachodniego do Wilanowa. Uzyskał potwierdzenie zarówno pod względem możliwości technicznych, wielkości przewozów jak też kosztów realizacji. Usuwanie funkcjonującego odcinka trasy tramwajowej w ul. Rakowieckiej oraz powiększanie przepustowości ul. Rakowieckiej byłoby sprzeczne z kierunkami rozwoju systemu transportowego Warszawy zapisanymi w Strategii m.in. priorytetowym traktowaniem modernizacji i rozwoju transportu szynowego i ograniczaniem ruchu samochodowego w śródmiejskich obszarach miasta. Przebieg trasy tramwajowej w ul. Batorego, jako wariant trasy do Wilanowa był rozważany, przy czym nie uzyskał potwierdzenia z uwagi na prognozowane mniejsze natężenie ruchu pasażerów i trudności z przeprowadzeniem trasy przez rejon Pl. Unii Lubelskiej. Podsumowując budowa odcinka trasy tramwajowej w ul. Rakowieckiej jest brana pod uwagę przy okazji budowy trasy tramwajowej do Wilanowa i nie ma związku z budową trasy tramwajowej do Piaseczna.	

136	1	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uwaga dotycząca wymienienia Gocławia jako jednego z największych osiedli nie objętych komunikacją szynową	N	Strategia jest dokumentem, który formułuje cele, zadania i środki umożliwiające usprawnienie systemu transportowego w sposób bardziej ogólny niż ma to miejsce w przypadku planów inwestycyjnych, które wskazują poszczególne inwestycje i harmonogram ich realizacji. Tym samym szereg rozwiązań proponowanych w Strategii będzie sprzyjać poprawie komunikacji na Gocławiu, pomimo tego, że nie są zdefiniowane jako konkretne projekty transportowe. Będzie to dotyczyć np. rozwiązań poprawiających jakość komunikacji autobusowej czy też transportu rowerowego. W Strategii wskazano jedynie nieliczne projekty, takie których stopień zaawansowania procesu inwestycyjnego jest wysoki i/lub przewidywane jest ubieganie się o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Należy dodać, że jeden z nich bardzo istotny, budowa II linii metra jest związany z poprawieniem komunikacji na Gocławiu (odcinek IIb Stadion – Gocław). Strategia zakłada także priorytet dla rozwoju komunikacji tramwajowej. Obecnie prowadzone są prace planistyczne i projektowe związane z rozwojem komunikacji tramwajowej na Gocławiu. Ich wyniki przesądzą w jaki sposób i w którym okresie (przed czy po roku 2015) inwestycje te będą realizowane.	
136	2	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uzupełnienie punktu 2.6.15 „Słabe strony....”	T	W punkcie 2.6.15 w Zagrożeniach dodaje się : „17. Wadliwe przepisy projektowania m.in. „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, którego przepisy utrudniają, lub nawet uniemożliwiają wprowadzanie priorytetu dla transportu zbiorowego, rozwiązań dla ruchu rowerowego i przekształcania przestrzeni publicznej ulic. 18. Problemy rynku pracy, m.in. ryzyko braku odpowiedniej liczby kierowców i motorniczych co może stanowić barierę rozwoju firm przewozowych i podnosić cenę świadczonych usług.” Jednocześnie autorzy wyjaśniają, że układ linii komunikacyjnych (tras) zapewniających bezpośrednie połączenie do centrum nie musi być rozwiązaniem przestarzałym o ile analiza linii wskazuje na efektywność takiego rozwiązania. Kwestia obsługi nowych osiedli została podjęta punkcie 5 (Słabe strony).	
136	3	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uzupełnienie punktu 23.4 „Polityka transportowa....”	T	W celu szczegółowym II.1 (str. 105) uzupełnia się ostatnie zdanie w sposób następujący: „Cel będzie osiągnięty m.in. poprzez zapewnienie wysokiej jakości taboru, integrację i usprawnienie funkcjonowania węzłów przesiadkowych, integrację systemów informacji pasażerskiej oraz stosowanie uprzywilejowania w ruchu naziemnych środków transportu zbiorowego.” Jednocześnie wyjaśnia się, że Strategia zakłada podejmowanie działań w zakresie zwiększenia zakresu wykorzystania kolei w obsłudze podróży wewnątrz miejskich i dojazdowych, w tym także poprzez ułatwienie dostępności i poprawienie atrakcyjności tego podsystemu transportowego (m.in. cel szczegółowy I.8).	
136	4	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uwaga dotycząca celu szczegółowego V.1 i 2	T	Uwaga uwzględniona w Strategii – w celu szczegółowym I.5 i w pkt 4.2.3. Zadanie 4.	
136	5	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uwaga dotycząca wniosków do polityki przestrzennej	N	Ograniczanie ruchu wjazdowego do obszaru śródmiejskiego jest zagadnieniem związanym ze strategią sterowania ruchem będącej elementem zarządzania ruchem i mieści się w zakresie pkt. 4.2.3., zadanie 4. Proponowane we wniosku lokalizowanie parkingów Parkuj i Jedź na granicy strefy Śródmiejskiej zdaniem autorów Strategii nie przyniesie pożądaných efektów. Parkingi takie powinny być lokalizowane przy węzłach transportu zbiorowego na trasach dojazdowych do Warszawy, w pobliżu granicy miasta i w wyjątkowych przypadkach bliżej Śródmieścia	
136	6	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uwaga dotycząca punktu 4.1.2.	T	W punkcie 4.1.2. w zadaniu 2 uzupełnia się zdanie: „Program modernizacji tras tramwajowych będzie realizowany z koncentracją uwagi na podniesieniu standardu tras głównie poprzez zapewnienie priorytetu metodami organizacji ruchu, ograniczeniu liczby punktów kolizji z układem drogowym i pieszym, poprawieniu stanu torowisk i zasilania dostosowaniu podaży miejsc do potrzeb oraz weryfikacji funkcjonowania najsłabiej wykorzystywanych przystanków.” Jednocześnie należy stwierdzić, że koordynacja współpracy pomiędzy zarządcami dróg, transportu zbiorowego i inżyniera ruchu jest prowadzona i należy do zadań Biura Drogownictwa i Komunikacji. W odniesieniu do proponowanej listy 9 nowych tras tramwajowych należy stwierdzić, że Strategia zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych, wymianę taboru i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich: – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasieńskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąża i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką;	ZTM

						– Tarchomin – pętla Żerań. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy tras wymienionych we wniosku. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, ich realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	
136	7	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uwaga dotycząca punktu 4.1.2. zadanie 3	N	Zapisana w Strategii konieczność kontynuacji rozwoju metra (przy założeniu ograniczenia kosztów inwestycyjnych) oraz przebieg II i III linii metra, wynika zarówno z potwierdzenia jaki rozwój tego systemu uzyskał w innych opracowania planistycznych (SUIKZP) i projektowych (Studium Wykonalności). Stąd wprowadzenie do Strategii zapisu o konieczności studiowania ich nowych przebiegów nie jest uzasadnione. Ewentualne dalsze prace planistyczno-projektowe, w tym prowadzące do zmiany przebiegu II (zastąpienie trasy na Gocław tramwajem, przedłużenie na Zieloną Białolekę) i III linii zależą od decyzji władz miasta.	
136	8	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uwaga dotycząca punktu 4.1.2. zadanie 4	N	Strategia zakłada jako jedno z podstawowych zadań dotyczących transportu zbiorowego (zadanie 5) integrowanie systemów transportu, m.in. poprzez modernizację i przebudowę węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu. W Strategii wskazuje się konieczność przebudowy czterech podstawowych węzłów komunikacyjnych (Dw. Centralny – Dworzec Śródmieście – Metro Centrum, Dw. Zachodni, Dw. Wschodni, Dw. Warszawa Gdańska), co nie oznacza, że pozostałe węzły o mniejszym znaczeniu dla systemu transportowego nie powinny być modernizowane (budowane), w tym także Dw. Warszawa Stadion, Stalowa/Radzywińska, Utrata, Wiatraczna.	
136	9	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uwaga dotycząca zadania 8	N	Uwaga nie do Strategii, ale o charakterze metodycznym do uwzględnienia na etapie przygotowywania racjonalizacji przebiegu linii. Uwaga została skierowana do Zarządu transportu Miejskiego.	ZTM
136	10	01.08.2008	Forum Warszawskiej Komunikacji	Uwaga dotycząca możliwości wprowadzenia rezerwy pod budowę linii tramwajowych jako uzupełnienie małego obwodu	N	Autorzy Strategii uważają, że transport zbiorowy na trasach obwodowych odgrywa zdecydowanie mniejszą rolę w stosunku do tras promienistych, na których koncentrują się główne przewozy pasażerskie. Stąd też planowanie i utrzymywanie rezerwy terenowej wzdłuż Obwodnicy Śródmiejskiej jest nieuzasadnione. Ponadto należy dodać, że na niektórych odcinkach tej obwodnicy komunikacja tramwajowa funkcjonuje (węzeł Żaba – Pl. Zawiszy).	
137	1	01.08.2008	Ania Wysocka	Ogólne uwagi dotyczące budowy metra	N	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy w „Strategii ...” uwzględniają zgłoszoną uwagę. „Strategia ..” zakłada, że kluczową rolę w systemie transportowym Warszawy będzie odgrywać szynowy transport zbiorowy. Zapisano zadania dla każdego rodzaju tego transportu – dla kolei, metra i tramwaju. Skoncentrowanie nakładów wyłącznie na budowie metra, spowodowałoby, że nastąpiłaby degradacja innych systemów transportu zbiorowego. Struktura przestrzenna miasta wymaga obsługi przez sprawną, bogatą sieć transportu zbiorowego, a nie przez kilka linii nawet najbardziej wydajnego środka jakim jest metro. W rozdziale 4.1, zadanie 2 przedstawia projektowany rozwój sieci metra, która zgodnie z obowiązującymi dokumentami planistycznymi składać się będzie z 3 linii.	
137	2	01.08.2008	Anna Wysocka	Uwagi dotyczące autostradowego obejścia Warszawy.	N	Uwaga nieuwzględniona. Rządowy program budowy autostrad nie przewiduje obecnie budowy autostrady omijającej Warszawę. Opracowana „Strategia...” dotyczy obszaru administracyjnego miasta i nie ma możliwości studiowania przebiegów tras niezwiązanych z miastem. „PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO” uchwalony w roku 2004, w rozdziale III. Kierunki zagospodarowania przestrzennego wprowadził zapis „Biorąc pod uwagę długi horyzont Planu, celowe jest wskazanie korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy. Propozycja ta nie znajduje jednak bezpośredniego odniesienia w dokumentach rządowych.” Ponieważ Urząd Marszałkowski nie prowadzi żadnych prac nad znalezieniem korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy, wniosek przekazano do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.	GDDKiA
138	1	01.08.2008	Iwona Maroulis	Ogólne uwagi dotyczące budowy metra	N	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy w „Strategii ...” uwzględniają zgłoszoną uwagę. „Strategia ..” zakłada, że kluczową rolę w systemie transportowym Warszawy będzie odgrywać szynowy transport zbiorowy. Zapisano zadania dla każdego rodzaju tego transportu – dla kolei, metra i tramwaju. Skoncentrowanie nakładów wyłącznie na budowie metra, spowodowałoby, że nastąpiłaby degradacja innych systemów transportu zbiorowego. Struktura przestrzenna miasta wymaga obsługi przez sprawną, bogatą sieć transportu zbiorowego, a nie przez kilka linii nawet najbardziej wydajnego środka jakim jest metro. W rozdziale 4.1, zadanie 2 przedstawia projektowany rozwój sieci metra, która zgodnie z obowiązującymi dokumentami planistycznymi składać się będzie z 3 linii.	GDDKiA

138	2	01.08.2008	Iwona Maroulis	Uwagi dotyczące autostradowego obejścia Warszawy	N	Uwaga nieuwzględniona. Rządowy program budowy autostrad nie przewiduje obecnie budowy autostrady omijającej Warszawę. Opracowana „Strategia...” dotyczy obszaru administracyjnego miasta i nie ma możliwości studiowania przebiegów tras niezwiązanych z miastem. „PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO” uchwalony w roku 2004, w rozdziale III. Kierunki zagospodarowania przestrzennego wprowadził zapis „Biorąc pod uwagę długi horyzont Planu, celowe jest wskazanie korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy. Propozycja ta nie znajduje jednak bezpośredniego odniesienia w dokumentach rządowych.” Ponieważ Urząd Marszałkowski nie prowadzi żadnych prac nad znalezieniem korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy, wniosek przekazano do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
139	1	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 40 punkt 2.6.5	N	W odniesieniu do postulatu związanego z koniecznością uzupełnienia charakterystyki systemu transportowego o wskaźniki napelnienia pojazdów komunikacji zbiorowej w ciągu doby autorzy wyjaśniają, że w Strategii przedstawiono bogaty zestaw wskaźników określających stan systemu transportowego, wystarczający do przedstawienia jego pełnej i rzetelnej diagnozy. Autorzy na etapie przygotowywania Strategii nie dysponowali ww. wskaźnikami.
139	2	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 47 tabela 11	N	W odniesieniu do postulatu związanego z koniecznością uzupełnienia charakterystyki systemu transportowego o udział ruchu tranzytowego w tym osobowego i towarowego autorzy wyjaśniają, że w Strategii przedstawiono bogaty zestaw wskaźników określających stan systemu transportowego, wystarczający do przedstawienia jego pełnej i rzetelnej diagnozy. Autorzy na etapie przygotowywania Strategii nie dysponowali ww. wskaźnikami.
139	3	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 58 tabela 11	N	W odniesieniu do postulatu związanego z koniecznością uzupełnienia charakterystyki systemu transportowego o wskaźniki dot. przeciętnej prędkości autobusów w podziale na rodzaje linii i okresy doby (w podziale na godziny) autorzy wyjaśniają, że w Strategii przedstawiono bogaty zestaw wskaźników określających stan systemu transportowego, wystarczający do przedstawienia jego pełnej i rzetelnej diagnozy. Autorzy na etapie przygotowywania Strategii nie dysponowali ww. wskaźnikami.
139	4	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 60 punkt 2.6.7.	N	W odniesieniu do kwestii priorytetów w ruchu tramwajów na trasie na Bemowie autorzy Strategii uzyskali potwierdzoną informację od zarządzających ruchem i Tramwajów Warszawskich o stosowaniu uprzywilejowania tramwajów na nowej trasie tramwajowej.
139	5	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 71 punkt 2.6.11.	T	Informacja dot. systemu „Parkuj i jedź” została zaktualizowana. W ramach tekstu Strategii nie przedstawiano wyliczeń efektywności poszczególnych inwestycji „także „Parkuj i jedź”. Jest to element bardziej szczegółowych opracowań, w tym przede wszystkim studiów wykonalności.
139	6	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 72 punkt 2.6.12.	N	W odniesieniu do uwag dotyczących koordynacji świetlnych w Warszawie (tzw. zielona fala) taka informacja jest podana w tekście Strategii (64% skrzyżowań objętych jest koordynacją). Warto jednak dodać, że stopień zsynchronizowania sygnalizacji w postaci tzw. „zielonej fali” nie jest obecnie uznawany za dowód sprawnie działającego sterowania ruchem w miastach (stąd podawanie odniesieni do innych miast nie jest uzasadnione). Znacznie istotniejsze jest objęcie skrzyżowań sterowanych sygnalizacją świetlną systemem zarządzania ruchem, pozwalającym sterować sygnalizacją świetlną w sposób obszarowy i stosować różne strategie sterowania.. Wdrożenie systemu zarządzania ruchem jest traktowane w Strategii w sposób priorytetowy. Autorzy podzielają opinię autora wniosku o konieczności podejmowania działań zmierzających do lepszego wykorzystania potencjału tkwiącego w bardziej efektywnym sterowaniu ruchem. Dali temu wyraz w Strategii silny priorytet przyznając pilnemu wdrożeniu systemu zarządzania ruchem, co nie koniecznie musi być związane z rozszerzeniem stosowania rozwiązań typu „zielona fala”. W Strategii, ze względu na charakter dokumentu nie przedstawiano rozwiązań stosowanych w innych krajach.
139	7	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 75 punkt 2.6.12.	N	W odniesieniu do kwestii priorytetów w ruchu tramwajów na trasie na Bemowie autorzy Strategii uzyskali potwierdzoną informację od zarządzających ruchem i Tramwajów Warszawskich o stosowaniu uprzywilejowania tramwajów na nowej trasie tramwajowej.

139	8	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 76 punkt 2.6.12.	N	W odniesieniu do kwestii zablokowania w Warszawie wdrożenia koncepcji systemu zarządzania ruchem autorzy wyjaśniają, że Strategia nie odnosi się do kwestii odpowiedzialności kolejnych władz Warszawy za podejmowane decyzje.	
139	9	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 101 punkt 3.4.1	N	W odniesieniu do propozycji uzupełnienia celu generalnego o „zwiększenie prędkości przejazdu przez miasto” autorzy wyjaśniają, że nie podzielają zdania autora wniosku w tym względzie. Zwiększenie prędkości przejazdu przez miasto (co to oznacza i do jakiej wartości ?) nie powinno być celem działania samym w sobie.	
139	10	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 105, Cel I.7	N	Autorzy Strategii podzielają opinię autora wniosku, że wszelkie działania inwestycyjne związane z nowymi przedsięwzięciami powinny być podejmowane w wyniku analizy kosztów i korzyści społecznych, także jeśli chodzi o uruchomienie drugiego lotniska dla Warszawy, np. w Modlinie.	
139	11	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 116, tabela 26	N	W odniesieniu do opłat za parkowanie autorzy nie podzielają opinii autora wniosku o możliwości potraktowania każdego parkowania w strefie płatnej jako płatnego. Część parkowania odbywa się na parkingach stanowiących własność prywatną. Poza tym zmiana zapisu proponowana we wniosku oznaczałaby pozbawienie Miasta możliwości rozszerzenia strefy płatnej. Kwestia sposobu pobierania opłat i zwiększenia szczelności systemu powinna być przedmiotem odrębnych szczegółowych analiz. W odniesieniu do propozycji wprowadzenia okresowych zakazów wjazdu do Strefy I wg. klucza związanego z numerem rejestracyjnym autorzy Strategii stoją na stanowisku, że rozwiązania tego typu przyniosą dość ograniczone efekty, a wymagają wprowadzenia systemu kontroli przestrzegania a zatem znacznego zaangażowania odpowiednich służb. Z tego powodu nie jest uzasadnione rozważanie takiej możliwości przed rokiem 2015.	
139	12	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 117, tabela 26 i str.118, tabela 27	N	W odniesieniu do kwestii wprowadzenia tzw. „zielonej fali” autorzy proponują pilne wprowadzenie systemu zarządzania ruchem w obszarze całej Warszawy. Decyzja o uruchomieniu zielonej fali będzie wtedy elementem jednej z możliwych strategii zarządzania ruchem	
139	13	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 117, tabela 27	N	W Strategii jako jeden z celów przewidziano integrowanie węzłów przesiadkowych. Szczegółowe rozwiązania w tym usytuowanie przystanków w stosunku do skrzyżowań czy budowa przejść podziemnych pomiędzy Dw. Warszawa Śródmieście i Metro Centrum powinno być rozstrzygane na etapie szczegółowej analizy poszczególnych rozwiązań.	
139	14	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 117, tabela 27	T	W Strategii jako jeden z celów przewidziano uprzywilejowanie systemu transportu zbiorowego, w tym także poprzez wyznaczanie wspólnych torowisk tramwajowo-autobusowych Rozwiązanie takie jest planowane w ramach modernizacji trasy tramwajowej W-Z. Szczegóły rozwiązania, w tym długość wspólnego TTA powinna być przedmiotem rozstrzygnięć na etapie szczegółowego projektowania.	
139	15	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 117, tabela 26 i str. 118 tabela 27	N	Postulat zawarty we wniosku dotyczy szczegółów strategii sterowania ruchem na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Może być wzięty pod uwagę jako jeden z elementów strategii sterowania w proponowanym do wdrożenia systemie zarządzania ruchem.	ZDM
139	16	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 121, zadanie 1	N	W odniesieniu do kwestii regulowania rynku usług transportu publicznego, Strategia wskazuje na konieczność zwiększania konkurencji (także poprzez zlecenie świadczenia usług firmom prywatnym). Nie odnosi się do kwestii prywatyzacji usług transportu publicznego	

139	17	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 122, zadanie 2	N	W odniesieniu do opóźnienia budowy Mostu Północnego należy stwierdzić, że zarówno budowa trasy drogowej jak i trasy tramwajowej Młociny – Tarchomin są traktowane w Strategii z najwyższym priorytetem. Budowa trasy tramwajowej do pętli Żerań jest uzależniona od budowy trasy tramwajowej w ciągu TMP oraz nie może być traktowana jako alternatywa dla trasy w TMP z uwagi na mniejsze znaczenie z punktu widzenia skali przewozów i obsługi innych podróży (w kierunku na Pragę).
139	18	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 128, zadanie 8	N	W odniesieniu do uwagi dotyczącej uproszczenia układu linii tramwajowych autorzy Strategii nie podzielają opinii autora wniosku. Efektywność systemu transportowego wzrasta gdy jest on oparty na zasadzie obsługi głównych korytarzy transportowych i maleje wraz z próbą wprowadzenia bezpośredniości połączeń. Proponowana w Strategii weryfikacja układu linii i tym samym zmniejszenie zapotrzebowania na tabor nie oznacza pogorszenia standardu podróżowania. Może natomiast oznaczać zwiększenie częstotliwości kursowania na najważniejszych trasach przy oszczędnościach ekonomicznych miasta. Przyjmując takie wytyczne system transportowy powinien być oparty na czytelnym korytarzach obsługiwanych transportem szynowym, węzłach przesiadkowych i uzupełniającej roli komunikacji autobusowej.
139	19	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 141, zadanie 10	N	Jeśli chodzi o kwestię opłat za wjazd do centrum oraz opłat za korzystanie z wybranych elementów układu drogowego autorzy Strategii stoją na stanowisku, że warto utrzymać w Strategii taki element fiskalnego oddziaływania na zachowania komunikacyjne użytkowników systemu transportowego, pozostawiając jako kwestię otwartą czy zostanie on zastosowany do roku 2015 czy nie.
139	20	01.08.2008	Rafał Zieleniewski	Dot. str. 157, wskaźnik transport zbiorowy	N	Strategia jest dokumentem ogólnym a nie planem ściśle określającym zarówno działania podejmowane dla uprzywilejowania transportu zbiorowego, jak też umożliwiającym oszacowanie efektów (średnia prędkość). Stąd też zestaw rezultatów został określony w sposób ogólny, przy założeniu, że muszą one być możliwe do określenia. Autorzy Strategii uważają, że średnia prędkość przejazdu uzależniona od wielu czynników (także wdrożenia systemu zarządzania ruchem) byłaby wskaźnikiem trudnym do określenia na tym etapie tworzenia dokumentu
140	1	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. opisu gmin i powiatów otaczających Warszawę	N	Strategia dotyczy m.st. Warszawy. Stąd charakterystyka obszaru poza granicami miasta została ograniczona i nie podano informacji na temat gmin i powiatów otaczających Warszawę.
140	2	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. ludności i powierzchni	N	Zespół autorów Strategii nie dysponował wiedzą na temat możliwości poszerzenia granic Warszawy, stąd ten aspekt (w okresie do roku 2015) nie został uwzględniony.
140	3	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.2	T	Wprowadza się zmianę w punkcie 2.2 (Przestrzenie publiczne) <i>„Na kierunku wschód-zachód podstawowe znaczenie mają: Aleje Jerozolimskie, ul. Świętokrzyska i al. Solidarności.”</i>
140	4	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.4.1	N	Zespół Strategii posługiwał się danymi udostępnionymi przez jednostki miejskie, aktualnymi w okresie przygotowywania Strategii.
140	5	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.5 (Poligon Rembertów)	N	W dalszej części akapitu mowa jest także o innych w stosunku do NATURA 2000 obszarach: „i znaczna lista cennych lub szczególnie cennych obszarów o różnym statusie ochronnym i o różnej wielkości”.

140	6	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6	N	Przywołane w uwadze analizy szczegółowe systemu transportowego były wykonywane w odrębnych studiach dotyczących m.st. Warszawy (np. Analiza i ocena funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej w Warszawie i aglomeracji warszawskiej – opracowanie FaberMaunsell Ltd dla Biura Drogownictwa i Komunikacji). Autorzy Strategii nie uznali za niezbędne ich przytaczanie w tekście Strategii. Wiedza dotycząca tych analiz została wykorzystana przy tworzeniu Strategii.
140	7	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.1	N	Kwestia jakości infrastruktury kolejowej znalazła swój wyraz w Strategii w negatywnej ocenie obecnego systemu kolejowego i wskazaniu jego słabych stron wpływających na konkurencyjność w stosunku do samochodu. Zdaniem autorów Strategii omawianie infrastruktury kolejowej i jej stanu technicznego mogło zostać ograniczone do minimum (także jeśli chodzi o mosty kolejowe).
140	8	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.2	T	Wprowadzono korektę do tekstu Strategii wg propozycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
140	9	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.5	N	W Strategii wykorzystano wyniki kompleksowych badań ruchu WBR 2005. Badania te wykonywane są cyklicznie i uznano, że ich wyniki są wystarczająco dokładne do oceny funkcjonowania systemu transportowego i badania tendencji. Zmiany jakie następują pomiędzy badaniami, także jeśli chodzi o poszczególne trasy komunikacyjne są istotne dla szczegółowych opracowań projektowych i bieżącego zarządzania systemem.
140	10	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. tabeli 11 (str. 47)	N	W tabeli wykorzystano wyniki WBR 2005.
140	11	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.6. (Raport o stanie technicznym)	N	W Strategii wykorzystano wyniki dostępnych opracowań na temat stanu technicznego infrastruktury drogowej. Nowszym opracowaniem nie dysponowano. Zauważając pozytywne zmiany w zakresie poprawiania stanu technicznego ww. infrastruktury jej stan należy nadal uznawać za niedostateczny.
140	12	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.6. (Zarządzanie drogami)	T	W Strategii nie pominięto powołania Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych. Powstał on po przekazaniu Strategii do konsultacji społecznych. Wprowadza się zmianę zapisu Strategii na stronie 55 : <i>„Do zadań ZDM należy utrzymanie i remontowanie istniejących ulic. Większość remontów i inwestycji wykonują firmy wyłaniane w przetargach. Drobne naprawy wykonywane są w ramach zadań własnych Zarządu Dróg Miejskich. Projektowanie i realizacja nowych inwestycji jest zadaniem Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych (ZMID). ZMID pełni wtedy obowiązki inwestora i odpowiada za odbiory techniczne inwestycji.”</i>
140	13	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.7. (Veolia Transport)	T	Wprowadza się zmianę zapisu Strategii na stronie 56 polegającą na usunięciu „Veolia Transport”.

140	14	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.7. (proces prywatyzacji WKD)	T	Uwzględniono w zapisach Strategii w pkt. 2.6.7 na str. 58.
140	15	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.7. (priorytety dla tramwajów)	T	Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii na str. 60 w sposób następujący: „Obecnie wdrażane są priorytety dla tramwajów w Al. Jerozolimskich. Wdrożono priorytety dla tramwajów na nowej trasie na Bemowie. Obie trasy zostały wyposażone w system detekcji tramwajów, umożliwiający przekazywanie informacji o położeniu tramwaju do systemu sterowania ruchem oraz przyznawanie priorytetu dla tramwaju w punktach kolizji z układem drogowym.”
140	16	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.7. (system metra)	T	Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii na str. 60 w sposób następujący: „System metra składa się z jednej linii o długości 23 km łączącej Kabaty z Młocinami. Na linii zlokalizowano 21 stacji, średnio, co ok. 1,1km.”
140	17	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.7. (kolej)	T	Wprowadza się zmianę zapisu Strategii na stronie 55: „We wrześniu 2005 r. zakończył się prowadzony od 2003r. przez PKP S.A. proces prywatyzacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej. WKD jest pierwszym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym z Grupy PKP, który zmienił w 100% właściciela i opuścił holding PKP. Nowym właścicielem Spółki jest Konsorcjum Samorządowe w skład którego wchodzi Samorząd Województwa Mazowieckiego i 6 gmin leżących na trasie WKD. Dwa lata później własność wszystkich udziałów Spółki przeszła z PKP S.A. na nowych właścicieli (bez m. st. Warszawy) w następujący sposób: Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego - 73,0%; Gmina i Miasto Pruszków - 9,0%; Miasto Podkowa Leśna - 4,0%; Gmina Grodzisk Mazowiecki - 4,9%; Gmina Milanówek - 2,6%; Gmina i Miasto Brwinów - 4,9%; Gmina Michałowice - 1,6%. W sierpniu 2008r. została zmieniona nazwa Spółki z PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. na Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.”
140	18	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.7. (rysunek 7)	N	Rysunek zamieszczony jest zgodnie ze SUIKZP i jego celem jest ilustracja zasady ograniczania ruchu samochodów ciężarowych w Warszawie.
140	19	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.7. (parkowanie)	T	Wprowadzono korektę tekstu Strategii na stronie 71: „W Warszawie powstają parkingi przesiadkowe typu P+R (Park-and-Ride, Parkuj i Jedź). Obecnie funkcjonują one przy stacjach metra Młociny (986 miejsc postojowych), Wilanowska (290 miejsc postojowych), Marymont (400 miejsc postojowych), Ursynów Północny – parking „Metro Stokłosy” (98 miejsc postojowych) oraz przy ul. Połczyńskiej przy trasie tramwajowej (500 miejsc postojowych). Planuje się budowę dalszych parkingów strategicznych P+R m.in.: Anin SKM, Ursynów Płd, Al. Krakowska, Wawer SKM, Niedźwiadek. Próby organizacji tego typu parkingów podejmowane są także poza Warszawą np. na linii WKD. Rozwój systemu „Parkuj i Jedź” został zapisany w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym i w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego M.st. Warszawy.”
140	20	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.12. (organizacja ruchu)	T	Wprowadza się zmianę w tekście Strategii na stronie 72 w sposób następujący: „W Warszawie występuje pięć obszarów z ograniczonym dostępem dla ruchu samochodowego: - obszar Starego i Nowego Miasta, - ul. Krakowskie Przedmieście na odcinku od ul. Podwale do ul. Świętokrzyskiej, - ulica Nowy Świat na odcinku od ul. Świętokrzyskiej do Al. Jerozolimskich, - ulica Chmielna na odcinku od Nowego Świata do Pasażu Śródmiejskiego, - cała ulica Agrykola. Na obszarze Starego i Nowego Miasta (Rynek Starego Miasta, Rynek Nowego Miasta, Pl. Zamkowy oraz ulice: Świętojańska, Zapiecek, Piekarska, Wąski Dunaj, Nowomiejska, Piwna, Celna, Brzozowa, Krzywe Koło, Szeroki Dunaj, Jezuicka i Freta) obowiązuje strefa wyłącznie ruchu pieszego. Dopuszczony jest tam jedynie ruch samochodów służb miejskich i pojazdów z identyfikatorami osób uprawnionych (SM). W przypadku Krakowskiego Przedmieścia i Nowego Świata ograniczenie ruchu jest tylko częściowe i głównie dotyczy prywatnych samochodów

						osobowych i pojazdów ciężarowych. Jednocześnie z ulic korzystają pojazdy komunikacji zbiorowej, taksówki i pojazdy posiadające specjalne zezwolenia. Dodatkowo, na ul. Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście funkcjonują cykliczne weekendowe wyłączenia z ruchu pojazdów w okresie letnim. Na pozostałych ciągach ulicznych nie istnieją żadne ograniczenia związane z poruszaniem się samochodów osobowych.”
140	21	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.12. (przekazywanie informacji dla pasażerów komunikacji zbiorowej)	T	Wprowadza się uzupełnienie punktu: Przekazywanie informacji dla pasażerów komunikacji zbiorowej (str. 74) o podpunkt: „- poprzez System Informacji Pasażerskiej (SIP) na zmodernizowanej trasie tramwajowej w Al. Jerozolimskich.”
140	22	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.12. (priorytet dla transportu zbiorowego)	T	Wprowadza się korektę punktu: Priorytet dla transportu zbiorowego (str. 75) w sposób następujący: „Planuje się wprowadzenie priorytetów ma zmodernizowanej trasie tramwajowej w Alejach Jerozolimskich i na odcinkach nowobudowanych.”
140	23	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.13. (bezpieczeństwo ruchu drogowego)	T	<p>Wprowadza się korektę punktu 2.6.13 w sposób następujący:</p> <p>„2.6.13. <i>Bezpieczeństwo ruchu drogowego</i></p> <p>Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie jest nadal bardzo wysokie. W okresie od roku 2000 do 2004 odnotowano 23,5% spadek ogólnej liczby wypadków (rok 2000 – 2344 wypadków, rok 2004 – 1535 wypadków). Jednak w tym samym czasie liczba ofiar śmiertelnych wzrosła (ze 134 do 142). Zmalała jedynie, liczba rannych o ok. 35% (z 2814 do 1822).</p> <p>Niestety w latach 2005 - 2006 odnotowano ponowny wzrost ogólnej liczby wypadków. W roku 2006 było ich aż o 10% więcej niż w roku 2004. Wyraźnie zmniejszyła się jednak ciężkość wypadków. Zmalała liczba ofiar śmiertelnych o 30%, osiągając najniższy dotychczas poziom – 109 ofiar. W roku 2007 ponownie odnotowano tendencję spadkową jeśli chodzi o liczbę wypadków (zmniejszenie o 8% w stosunku do roku 2006) przy czym nie uzyskano pozytywnego efektu jeśli chodzi o zmniejszenie ciężkości wypadków (110 ofiar).</p> <p>Generalnie, analiza danych dotyczących wypadków w Warszawie, z okresu 1993 – 2007, wykazuje na tendencję spadkową liczby wypadków oraz liczby osób poszkodowanych. Zauważalny jest także spadek liczby ofiar śmiertelnych, który w latach 1993 – 2007 wyniósł ok. 47% (z 208 w 1993 r. do 110 w 2007 r.).</p> <p>Mimo rejestrowanej w ostatnich latach niewielkiej poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego Warszawa należy do najbardziej niebezpiecznych miast w Polsce biorąc pod uwagę następujące wskaźniki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zagrożenie mieszkańców wyrażone liczbą ofiar śmiertelnych/100 tys. mieszkańców – wskaźnik 6,5 ofiary/100 tys. mieszkańców, - zagrożenie mieszkańców wyrażone liczbą ofiar śmiertelnych wśród pieszych/100 tys. mieszkańców – wskaźnik 4,2 ofiary/100 tys. mieszkańców, - ciężkości wypadków ogółem, wyrażona liczbą ofiar śmiertelnych/100 wypadków – wskaźnik 7 ofiar/100 wypadków - ciężkości wypadków pieszych, wyrażoną liczbą zabitych pieszych/100 wypadków – wskaźnik 4,5 ofiary/100 wypadków. <p>Najbardziej dramatyczną konsekwencją wypadków drogowych są ofiary w ludziach. W Warszawie w ostatnich latach konsekwencje wypadków drogowych ponosili przede wszystkim mężczyźni (ok. 70% wszystkich ofiar śmiertelnych i ok. 53% ogółu rannych).</p> <p>W krajach zmotoryzowanych najbardziej zagrożoną grupą w ruchu drogowym są osoby młode w wieku 18- 25 lat. W Polsce, oprócz tej grupy, dodatkowo rejestrowano także wzrost zagrożenia wśród osób nieco starszych, a mianowicie w wieku 35 – 45 lat. Podobne tendencje rejestrowane są również w Warszawie. Warto jednak zwrócić uwagę na pojawienie się w Warszawie wśród ofiar śmiertelnych wypadków drogowych trzeciej grupy, a mianowicie osób w starszym wieku. Wskazuje to na pilną potrzebę działań zapewniających im bezpieczeństwo na ulicach.</p> <p>Analiza zbieranych danych wykazuje, że wypadki drogowe w Warszawie mają tendencję do „skupiania się” w centralnych obszarach miasta. Do najbardziej zagrożonych rejonów należą dzielnice: Śródmieście, Mokotów, Praga Południe i Wola. Pocięszające jest to, że w ostatnich latach właśnie na terenach tych dzielnic zanotowano relatywnie największy spadek liczby wypadków drogowych. Wiele wskazuje na to, że jedną z</p>

¹ Oba programy zawierają przedsięwzięcia związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego

					<p>głównych przyczyn tych korzystnych zmian było wprowadzenie 18 września 2000 roku obszarowego ograniczenia prędkości 50 km/h w gminie Centrum.</p> <p>Odmienne tendencje, związane ze wzrostem wypadkowości są z kolei obserwowane w dzielnicach Ursynów, Ursus i Bielany (zwłaszcza w dwóch pierwszych dzielnicach). Powinno to być sygnałem do podjęcia bardzo energicznych działań.</p> <p>Analiza danych gromadzonych przez policję i Zarząd Dróg Miejskich wskazuje, że w Warszawie praktycznie można mówić o trzech typach miejsc, w których dochodzi do wypadków drogowych, a mianowicie o skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu, o prostych odcinkach między skrzyżowaniami oraz o przejściach dla pieszych na skrzyżowaniach.</p> <p>Z danych z „Raportu o stanie bezpieczeństwa drogowego w m.st. Warszawa w 2007r.” (Zarząd Dróg Miejskich, marzec 2008) wynika, że najbardziej niebezpieczne ciągi uliczne i skrzyżowania w mieście (tzw. czarne punkty) to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - skrzyżowanie al. Solidarności z ul. Grodzką, - rondo „Zgrupowania AK Radosław”, - skrzyżowanie ul. Grochowskiej z ul. Zamieniecką, - skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej z ul. Świętokrzyską, - skrzyżowanie al. Jerozolimskich z ul. Lindleya, - al. Krakowska przy Obi, - skrzyżowanie ul. Grochowskiej z ul. Terespolską, - skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej z ul. Królewską, - skrzyżowanie ul. Broniewskiego z al. Armii Krajowej, - skrzyżowanie ul. Powstańców Śląskich z ul. Wrocławską, - al. Solidarności (odcinek: Targowa – Rzeszotarska), - skrzyżowanie ul. Grochowskiej z Podskarbińską, - skrzyżowanie al. Solidarności z al. Jana Pawła II, - skrzyżowanie ul. Kruczkowskiego z ul. Książęcą, - skrzyżowanie ul. Bora-Komorowskiego z ul. Meissnera, - skrzyżowanie ul. Idzikowskiego z ul. Sobieskiego, - skrzyżowanie ul. Czerniakowskiej z al. Witosa, - most Grota-Roweckiego, - Modlińska (odcinek: Konwaliowa – Trasa Toruńska), - Kondratowicza (odcinek: Malborska – Chodecka), - Jagiellońska (odcinek: Platerówek – Wybrzeże Helmskie), - Marsa (odcinek: Platnerska – Rekrucka), - al. Zieleniecka (odcinek: Targowa – Waszyngtona), - Grochowska (odcinek: Lubelska – Mińska), - Grochowska (odcinek: Siennika – Kaleńska), - Nowy Świat (odcinek: Świętokrzyska – Smolna), - Powstańców Śląskich (odcinek: Czumy – Muszłowa), - Płowiecka (odcinek: Grochowska – Marsa), - al. Stanów Zjednoczonych (odcinek: Ostrobramska – Międzynarodowa), - Elekcyjna (odcinek: Pustoła – Wolska), - Ostrobramska (odcinek: Rodziewiczówny – Marsa),
--	--	--	--	--	--

					<ul style="list-style-type: none"> - Al. Jerozolimskie (odcinek: Emilii Plater – Chałubińskiego), - Spacerowa (odcinek: Słoneczna – Zajączkowska), - Globusów (na wysokości tunelu), - Al. Jerozolimskie (odcinek: Łopuszańska – Krańcowa), - Hynka (odcinek: Radarowa – Astronautów) - Al. Krakowska (odcinek: Matematyczna – Sworzniowa), - Trasa Siekierkowska (odcinek: Czerniakowska – Wał Zawadowski). <p>Jeżeli chodzi o rodzaje wypadków, to w Warszawie od lat dominują wypadki z udziałem pieszych. W tych wypadkach ginie też najwięcej ludzi. W ostatnich latach obserwuje się stopniowy spadek liczby wypadków z udziałem pieszych. Nadal wysoka pozostaje jednak ciężkość wypadków, liczona liczbą zabitych na 100 wypadków.</p> <p>W pozostałych grupach wypadków warto zwrócić uwagę na stosunkowo niewielkie zmiany w zagrożeniu użytkowników pojazdów, a także wolno rosnącą liczbę wypadków z udziałem rowerzystów. W tym ostatnim przypadku dane te sygnalizują potrzebę uzupełnienia programów rozwoju sieci dróg rowerowych w mieście o pakiet działań prewencyjnych ograniczających zagrożenie tej grupy w ruchu drogowym.</p> <p>Przedstawione do tej pory dane wskazują, że mimo pewnej poprawy zanotowanej w ostatnich latach, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie nadal jest poważnym problemem miasta. Liczba osób poszkodowanych w wypadkach drogowych jest ciągle wysoka, a poziom zagrożenia mieszkańców i odwiedzających miasto jest wyraźnie wyższy niż w innych miastach Europy.</p> <p>Podejmowane w przeszłości próby przygotowania programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dla miasta (Gambit Warszawski) zakończyły się na etapie przekazania opracowania zamawiającemu (1998r.). W programie GAMBIT Warszawski wykorzystano doświadczenia zgromadzone przy tworzeniu krajowego programu GAMBIT, zaproponowano także działania prewencyjne ze skoncentrowaniem wysiłków na: bezpieczeństwie pieszych, jeździe z nadmierną prędkością, stanie nietrzeźwości użytkowników dróg. Program zawierał także propozycje dotyczące uporządkowania systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w mieście oraz zakres działań zmierzających do zdobycia akceptacji społecznej dla działań podejmowanych w tym obszarze. Z programu tego, dzięki inicjatywie Komisji Bezpieczeństwa Rady Warszawy, Wydziału Ruchu Drogowego KSP, Zarządu Dróg Miejskich i Instytut Transportu Samochodowego, udało się wdrożyć jedynie obszarowe ograniczenie prędkości w gminie Centrum (wrzesień 2000r.).</p> <p>Wyniki osiągnięte po wprowadzeniu 50 km/h w gminie Centrum potwierdziły skuteczność rozwiązania. Bezpośrednio po wprowadzeniu tego rozwiązania zanotowano bardzo wyraźny spadek liczby wypadków i ofiar śmiertelnych i spadek ten utrzymał się przez kolejne lata. Po dwóch latach liczba wypadków drogowych i liczba rannych była niższa o 19% niż w porównywalnym okresie przed wprowadzeniem rozwiązania, a liczba ofiar śmiertelnych spadła aż o 34%. Rozwiązanie to, mimo bardzo agresywnej i negatywnej kampanii prowadzonej w mediach, cieszyło się także poparciem mieszkańców Warszawy. Podejmowane w późniejszym okresie próby kontynuowania programu GAMBIT, z uwagi na brak zainteresowania władz miasta, zakończyły się niepowodzeniem. Sytuacji nie poprawiło przygotowanie przez Warszawski Okrągły Stół Transportowy aż dwóch zestawów rekomendacji bezpośrednio odnoszących się do zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Elementy dotyczące konieczności zainteresowania się problemami bezpieczeństwa ruchu drogowego występują natomiast w dwóch programach o charakterze ogólnomiejskim, a mianowicie w Polityce Transportowej dla m. st. Warszawy i Strategii Rozwoju Warszawy do 2010 roku. Aktualnie na zamówienie Zarządu Dróg Miejskich opracowywane jest Studium wykonalności poprawy bezpieczeństwa ruchu w Warszawie.</p> <p>W Warszawie brakuje także jednostki koordynującej działania różnych służb w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W strukturze Urzędu m.st. Warszawy istnieje natomiast kilka biur, w zakresie działania, których znajdują się sprawy związane z bezpieczeństwem obywateli. I tak do zadań Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego należy m.in.: opracowanie strategii bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym programów zapobiegania przestępczości, analiza i ocena stanu bezpieczeństwa i porządku publicznego, inicjowanie i koordynowanie działań na rzecz bezpieczeństwa i porządku publicznego, Biuro Drogownictwa i Komunikacji ma statutowy obowiązek współdziałania w zakresie tworzenia programów bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych, a Biuro Polityki Zdrowotnej - realizacji Narodowego Programu Zdrowia oraz Mazowieckiego Programu Promocji Zdrowia w zakresie dotyczącym m.st. Warszawy¹, prowadzenie analizy zagrożeń zdrowotnych mieszkańców m.st. Warszawy oraz współpraca z instytucjami oraz organizacjami działającymi na rzecz usuwania zagrożeń zdrowia. Mimo tych zapisów, żadne z biur nie dysponuje programem działań ukierunkowanych na ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ruchu drogowym."</p>
--	--	--	--	--	--

140	24	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.14. (nakłady finansowe na transport)	N	Na etapie tworzenia Strategii wykorzystano najbardziej aktualne dane przekazane przez jednostki miejskie.
140	25	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.15. (slabe strony)	T	Wprowadza się uzupełnienie Słabych stron (str. 90) o następujące: 22. <i>Zbyt mała liczba bezkolizyjnych przekroczeń linii kolejowych, w tym o znaczeniu lokalnym,</i> 23. <i>Słabo rozwinięty system Parkuj i Jedź,</i> 24. <i>Brak węzłów przesiadkowych,</i> 25. <i>Słabe egzekwowanie przepisów dotyczących parkowania."</i>
140	26	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 2.6.16. (zagrożenia)	T	Wprowadza się korektę Zagrożeń (str. 92) w sposób następujący: 1. <i>Luki prawne – brak jednolitej ustawy o transporcie publicznym i ustawy o tworzeniu związków metropolitalnych – ograniczające możliwość sprawnego zarządzania transportem publicznym w skali aglomeracji i zarządzania drogami."</i>
140	27	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.2. (warianty polityki)	T	Wprowadza się następującą korektę tekstu Strategii na str. 100: <i>„W związku z tym przyjęto, że jest uzasadnione i niezbędne zapewnienie równowagi pomiędzy odbywaniem podróży samochodami i transportem zbiorowym z uwzględnieniem ważnej roli ruchu pieszego i rowerowego. Przy deficycie przestrzeni komunikacyjnej, złym stanie środowiska i ograniczonych środkach finansowych niezbędna jest kontrola dostępności wybranych obszarów miasta dla ruchu samochodowego. Ograniczenia te winny być jednak rekompensowane dobrą obsługą miasta środkami transportu zbiorowego, wytworzeniem ciągów obwodowych oraz stworzeniem dogodnych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego."</i>
140	28	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.1 (cel generalny, str. 101)	N	Autorzy Strategii nie znajdują uzasadnienia dla uzupełniania trzeciego celu generalnego o słowo „równomierny”. Uważają, że takie uzupełnienie tekstu nie jest jednoznaczne. Nie wiadomo bowiem czego dotyczy równomierność.
140	29	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.1 (cel generalny, str. 102)	N	Autorzy Strategii nie podzielają opinii o konieczności uzupełnienia tekstu Strategii. Działania powinny być skoncentrowane na przemieszaniu funkcji w celu ograniczenia zapotrzebowania na podróże i ograniczenia ich długości a nie zrównoważeniu kierunków na mostach w godzinie szczytu.
140	30	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (cel szczegółowy l.3)	T	Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii na str. 103 (punkt l.3): <i>„- tworzenie nowych i modernizacja istniejących węzłów przesiadkowych."</i>
140	31	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (cel szczegółowy l.6)	T	Problem uwzględniony w Strategii. W punkcie l.6 jest zapis mówiący o tym, że centra logistyczne powinny być tworzone w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.
140	32	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (cel szczegółowy l.8)	N	W celu l.8 nie zapisano budowy nowych przystanków kolejowych, gdyż działanie to nie należy do kompetencji m.st. Warszawy

140	33	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (cel szczegółowy III.2)	N	Zdaniem autorów Strategii dotychczasowy zapis lepiej oddaje sposób w jaki ma być osiągany cel szczegółowy III.2	
140	34	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (cel szczegółowy III.3)	N	Zdaniem autorów Strategii dotychczasowy zapis dobrze oddaje sposób osiągnięcia celu II.3 a przede wszystkim jego efekty. Środki realizacji, w tym uprzywilejowanie transportu zbiorowego, są omawiane w dalszej części dokumentu. Ponadto proponowany zapis ograniczałby możliwość stosowania torowisk w jezdni (np. na placach, ulicach z ruchem uspokojonym, itp.), nie wyczerpuje też wszystkich możliwości uprzywilejowania transportu zbiorowego (na odcinkach ulic i skrzyżowaniach). Podobnie jeśli chodzi o proponowane rozszerzenie strefy płatnego parkowania, podwyższenie opłat za parkowanie, zwężenie ulic, itd. Proponowane środki realizacji celu zostały omówione w dalszej części dokumentu .	
140	35	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (cel szczegółowy III.4)	N	Zdaniem autorów Strategii nie jest uzasadnione wprowadzenie przesądzenia, że rozwój sieci ulic powinien uwzględniać możliwość wprowadzenia komunikacji tramwajowej. Rozwój układu drogowego i zasady obsługi transportem zbiorowym powinny wynikać ze szczegółowych studiów komunikacyjnych z uwzględnieniem kosztów i korzyści społecznych. W pewnych przypadkach może to oznaczać obsługę komunikacją tramwajową w innych np. autobusową. Wówczas utrzymywanie rezerwy pod komunikację tramwajową nie jest potrzebne.	
140	36	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (cel szczegółowy III.6)	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii (Cel szczegółowy III.6, str. 107): <i>„Osiągnięcie tego celu doprowadzi do likwidacji utrudnień w powiązaniach transportowych pomiędzy dzielnicami miasta i wewnątrz ich obszarów. Będzie się także przyczyniać do przywrócenia więzi sąsiedzkich rozciętych w wyniku powstawania korytarzy transportowych.”</i>	
140	37	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (cel szczegółowy III.7)	T	Proponuje się dokonanie zmiany tekstu Strategii nie w punkcie III.7 ale w punkcie III.4 Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii (Cel szczegółowy III.4, str. 107): <i>„Ponadto działania dotyczące systemu transportowego (podnoszenie jego atrakcyjności) będą skoordynowane z polityką przestrzenną prowadzącą do intensyfikacji zagospodarowania (lokalizacji obiektów biurowych, handlowych usługowych, mieszkaniowych) w korytarzach obsługiwanych przez transport zbiorowy. Będzie się to przyczyniać do aktywizacji obszarów, większej efektywności systemu transportu, powstawania nowych centrów lokalnych i koncentracji ruchu.”</i>	
140	38	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (cel szczegółowy IV.1.)	N	Zdaniem autorów Strategii należy pozostawić dotychczasowy zapis punktu IV.1. Środki realizacji zostały przedstawione w dalszej części dokumentu.	
140	39	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (tabela 26)	N	Propozycja udostępnienia mieszkańcom strefy Ia i Ib parkingów strzeżonych (o jakich parkingach mowa we wniosku?) poza tymi strefami wymagałaby sprawdzenia dostępności miejsc, zapotrzebowania i kosztów tego rozwiązania. Bez ustalenia tych uwarunkowań, zadeklarowanie takiej możliwości w Strategii zdaniem jej autorów jest niewskazane.	
140	40	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.4.2 (tabela 27)	N	Zdaniem autorów Strategii do roku 2015 działania w zakresie układu drogowego powinny koncentrować się na budowie tras w układzie obwodowym i wykorzystywaniu istniejących ulic jako promienistych połączeń tych tras. Znaczny zakres zadań inwestycyjnych, zdaniem autorów Strategii, nie pozwala na planowanie budowy nowych tras promienistych. Stąd też uzasadnione jest utrzymanie dotychczasowego zapisu w tabeli 27.	

140	41	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 3.7 (wnioski dot. polityki przestrzennej)	N	Kwestia sytuowania (lub nie) zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych dróg wyższych klas zdaniem autorów powinna być rozważana w SUiKZP m.st. Warszawy, a nie Strategii Transportowej. Stąd też uwaga nie została uwzględniona.
140	42	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 4.1.2 (wnioski dot. komunikacji tramwajowej)	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych, wymianę taboru i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy tras wskazanych we wniosku. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015 ich realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studiach wykonalności, które powinny obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.
140	43	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 4.1.2 (wnioski dot. kontynuacji rozwoju metra)	N	W Strategii uwzględniono program rozwoju metra określony w dotychczasowych opracowaniach planistycznych i projektowych. Dotyczy on II i III linii metra i znacznie wykracza poza horyzont roku 2015. Ewentualne prace planistyczne dotyczące IV linii powinny być podejmowane po roku 2015.
140	44	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 4.2.1 (dotyczy wstępu)	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str. 130 w sposób następujący: <i>„Rozwijanie układu dróg wyższych klas (drogi ekspresowe – S i drogi główne ruchu przyspieszonego - GP) w układach obwodowych (np. wokół Śródmieścia) i na powiązaniach z siecią dróg zewnętrznych w stosunku do miasta, w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania systemu drogowego Warszawy.”</i>
140	45	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 4.2.1 (dotyczy wstępu)	T	Wprowadza się korektę tekstu strategii na str. 131 w sposób następujący: <i>„- zapewnianie dostępności, a przez to podniesienie atrakcyjności terenów przeznaczonych pod zabudowę.”</i>
140	46	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 4.2.3 (dotyczy zadania 2)	N	W zadaniu 2 wymienia się układ tras obwodowych planowanych w Warszawie i poszczególne trasy składające się na ten układ, w tym także Trasę Olszynki Grochowskiej. Dlatego też pozostawienie TOG w tekście Strategii jest uzasadnione.
140	47	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 4.2.3 (dotyczy zadania 6)	N	Zakres zadań inwestycyjnych określonych w Strategii, w tym także jeśli chodzi o sieć drogową jest bogaty w kontekście horyzontu roku 2015. Uzupełnienie tego zakresu o kolejne odcinki dróg (proponowane we wniosku) powinno być przewidywane po roku 2015, pod warunkiem zapewnienia środków finansowych na ich realizację i potwierdzenia zasadności w wyniku wykonanej analizy kosztów i korzyści społecznych.
140	48	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 4.2.3 (dotyczy zadania 9)	N	Zdaniem autorów Strategii należy pozostawić dotychczasowy zapis punktu IV.1. Środki realizacji zostały przedstawione w dalszej części dokumentu.

140	48 a	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 4.2.2	T	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii na stronie 132 (punkt 4.2.2)</p> <p>„Działania rządowe w okresie do 2013 roku przewidują realizację następujących elementów układu autostrad i dróg ekspresowych związanych z Warszawą:</p> <p>a) Budowę autostrady A2 w II transeuropejskim korytarzu transportowym, łączącej aglomeracje miejskie Warszawy, Łodzi i Poznania z drogowym systemem transportowym Unii Europejskiej (przez połączenie z niemiecką autostradą Nr 12 w Świecku) i Białorusi (przez połączenie z białoruską drogą magistralną M1 w Kukurykach).</p> <p>b) Przebudowę do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 8 (Via Baltica) w I transeuropejskim korytarzu transportowym, łączącej Warszawę z granicą litewską w Budzisku.</p> <p>c) Przebudowę do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 17 łączącej Warszawę i Lublin w kierunku granicy z Ukrainą.</p> <p>d) Przebudowę do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 7 łączącej Gdańsk, Warszawę, Radom, Kielce, Kraków w kierunku granicy z Republiką Słowacką.</p> <p>e) Przebudowę do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 8 łączącej Warszawę z Piotrkowem Trybunalskim i autostradą A-1.</p> <p>Niezależnie od układu dróg szybkiego ruchu doprowadzanych do Warszawy, podstawowym zadaniem centralnej administracji drogowej w obszarze warszawskiego węzła transportowego będzie realizacja układu obwodowego krajowych dróg ekspresowych, składającego się z następujących dwóch ciągów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • północnej półobwodnicy przebiegającej od autostradowego węzła „Konotopa” zlokalizowanego na zachód od granicy Warszawy do Alei Prymasa Tysiąclecia (ten odcinek jest obecnie w budowie, termin zakończenia 2010 rok), następnie istniejącą Trasą Armii Krajowej (zmodernizowaną pod kątem dostosowania jej do parametrów drogi ekspresowej) i od miejscowości Marki projektowaną trasą Wschodniej Obwodnicy Warszawy do węzła „Zakręt” na skrzyżowaniu istniejących dróg krajowych nr 2 i nr 17, • południowej półobwodnicy przebiegającej od autostradowego węzła „Konotopa”, w korytarzu rezerwowanym dla Południowej Obwodnicy Warszawy, do węzła z istniejącą drogą nr 17 na wschód od granicy miasta, a następnie jako autostrada A-2 w kierunku wschodnim (Trasa Mostu Południowego)”.
140	48 b	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Brak odniesienia do opracowywanego nowego wlotu trasy S7 (przedłużenie Trasy NS na południe w kierunku Tarczyna)	T	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wprowadza się korektę tekstu na str. 133 (punkt 4.2.2):</p> <p>„Część z projektowanych elementów obwodnicy ma w zasadzie przesądzone rozwiązania. Pozostałe są, lub będą przedmiotem opracowań koncepcyjnych.</p> <p>W chwili obecnej poszczególne elementy ekspresowej obwodnicy posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trasa AK odc. Prymasa Tysiąclecia – Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję lokalizacyjną i jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Trasa S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S17 węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Niezależnie od realizacji układu obwodowego dróg krajowych ekspresowych, (który w zasadniczy sposób usprawni powiązania na kierunku wschód – zachód), bardzo ważne będzie rozwiązanie kwestii wprowadzenia do układu drogowego Warszawy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • drogi ekspresowej S7/S8 – wloty do Warszawy od strony południowej (Kraków-Kielce-Radom) - połączenie Salomea – Wolica ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną dla całego odcinka i przygotowany projekt budowlany, • drogi ekspresowej S7 – wlot do Warszawy od strony północnej (Gdańsk), dla odcinka Trasa AK – Łomianki - jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • drogi ekspresowej S8 - wloty do Warszawy od strony wschodniej (Białystok) jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • drogi ekspresowej S17 – wlot do Warszawy od strony południowo-wschodniej (Lublin), złożony jest wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Prowadzone są prace studialne nad korytarzem dla nowego wlotu do Warszawy dla trasy S7 od strony południowej. <p>Realizacja nowego włączenia południowego wlotu drogi S7/S8 do Warszawy na odcinku Salomea – Wolica znajduje się obecnie na etapie wykupu terenów (planowana realizacja inwestycji lata 2009-2012). Wybudowanie tego odcinka umożliwi znaczne odciążenie z ruchu silnie obciążonej ruchem Al. Krakowskiej.”</p>

140	49	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uwaga dot. punktu 4.4.3 (dotyczy zadania 1)	T	Wprowadza się zmianę zapisu Strategii w zadaniu 1 (punkt 4.4.3): „Rozwój systemu rowerowego w Warszawie i istotne zwiększenie liczby podróży odbywanych rowerem będzie jednym z priorytetowych zadań w odniesieniu do systemu transportowego. Oznacza to konieczność wzmocnienia roli Biura Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy (także jeśli chodzi o obsadę osobową) w celu ułatwienia koordynacji działań na rzecz rozwoju transportu rowerowego w mieście i zasięgania opinii środowiska rowerowego na różnych etapach inwestycji drogowych.”
140	50 a	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uzupełnienie „Strategii ...” na stronie nr 138 listy najważniejszych przedsięwzięć przewidzianych do realizacji o zadania polegające na: - budowa ulic Nowozabraniecka – Strażacka od obwodnicy Śródmieścia do ulicy Cyrulików	T	Uwaga uwzględniona. Tekst Strategii uzupełniono o postulowany zapis.
140	50 b, c	01.08.2008	Stowarzyszenie SISKOM	Uzupełnienie „Strategii ...” na stronie nr 138 listy najważniejszych przedsięwzięć przewidzianych do realizacji o zadania polegające na: - budowa ulicy Nowo-Ziemowita od ul. Zabranieckiej do granicy m.st. Warszawy, - budowa połączenia ul. Marsa z ul. Chruściela (tunel) wraz z powiązaniem z ul. Cyrulików.	N	Uwaga nieuwzględniona. Wieloletni Program Inwestycyjny na lata 2009-2013 będący załącznikiem do uchwały budżetowej Rady m.st. Warszawy nie przewiduje realizacji tych inwestycji.
141	1	01.08.2008	Andrzej Holc	Ogólne uwagi do zapisów w różnych punktach Strategii	N	Strategia obejmuje okres do roku 2015 i lata kolejne co wynika z konieczności przygotowania programu działań dotyczących systemu transportowego na najbliższe lata, także w związku z możliwością pozyskiwania w tym okresie środków Unii Europejskiej. Oczywiście, niezależnie od programu dla tego okresu, autorzy Strategii popierają wniosek, o przygotowanie strategii długoterminowej, dostosowującej system transportowy do przyszłych potrzeb miasta, zapisanych m.in. w SUIKZP. Okres obowiązywania Strategii narzucił zatem zakres działań, które mogą być podejmowane w celu poprawienia funkcjonowania systemu transportowego, ale przy założeniu zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego, w szczególności szynowego (tramwaj, metro, kolej). W okresie do roku 2015 (jako podstawowego horyzontu podstawowego) Strategia zakłada zatem podjęcie działań związanych z rewitalizacją linii kolejowych (tak by zmienić odbiór tego podsystemu transportowego w oczach pasażerów, co opisał autor we wniosku na przykładzie linii otwockiej), ale przede wszystkim w odniesieniu do głównych osi transportowych (Otwock, Grodzisk, Sochaczew, Legionowo, Piaseczno, Wołomin, Rembertów) i w zakresie możliwości oddziaływania samorządu warszawskiego, modernizacją i rozwojem komunikacji tramwajowej (modernizacja głównych tras, rozwój systemu do obszarów nowej zabudowy, z wykorzystaniem już przygotowanych projektów) dalszą budową systemu metra. Strategia nie wyklucza rozwoju systemu transportu szynowego w kierunku Raszyna, przy czym wymaga to przeprowadzenia prac studialnych i projektowych określających uwarunkowania techniczne, funkcjonalne i potwierdzających uzasadnienie ekonomiczne. Ze względu na czas potrzebny na wykonanie analiz i skalę przedsięwzięć już zaplanowanych do roku 2015, także w wymiarze finansowym, budowa systemu transportu szynowego (tramwaj, kolej) do Raszyna może być elementem strategii Warszawy w okresie po roku 2015. Niezależnie Strategia stwarza możliwość dokonania usprawnień komunikacji autobusowej (miejskiej i podmiejskiej) np. poprzez wprowadzanie rozwiązań nadających większy priorytet autobusom w ruchu ulicznym (wydzielone pasy autobusowe, uprzywilejowanie w sygnalizacji świetlnej). Rozwiązania tego typu mogą być wprowadzane także na liniach prowadzących do Raszyna i w okresie do roku 2015. Wymaga to podjęcia odpowiednich działań przez zarządców dróg i zarządców ruchu (Zarząd Dróg Miejskich i Zarząd Transportu Miejskiego)
142	1	01.08.2008	Stowarzyszenie Zielone Paliwo	Uwagi na temat wpływu na środowisko i znaczenia dla zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska rozwiązań przedstawionych w Strategii	T	Prognoza zawiera ocenę spodziewanych trendów podstawowych zagrożeń transportowych. Zagrożenia aerosanitarnie w trakcie wdrażania zasad Strategii będą stale się zmniejszać a lokalne zanieczyszczenia substancji emitowanych przez transport ograniczać się przestrzennie i czasowo. Poprawa warunków akustycznych następować będzie wolno w miarę poprawy organizacji ruchu oraz przesunięcia przestrzennych wymagających czasu. Wdrożenie Strategii zapewni zahamowanie procesu obejmowania wszystkich ruchliwych ulic wysokimi parametrami akustycznymi. Trasy drogowe odznaczają się niekorzystnym „zestawem” zagrożeń fizyko-chemicznych o potencjalnym oddziaływaniu synergicznym prowadzącym do degradacji miejsc narażonych na ich bliskość. Dlatego praktycznie jedynym sposobem zadawalającego ograniczenia tych uciążliwości jest oddzielenie źródła od receptorium. Polegać to powinno na manewrach funkcjonalnych: wprowadzaniu budynków mieszkalnych i przeznaczonych do dłuższego przebywania ludzi na odległości bezpieczne ekologicznie oraz na ograniczaniu (różnymi sposobami) natężenia ruchu na ulicach lokalnych obsługujących zabudowę mieszkalną. Przez wiele lat nie uda się jednak zrezygnować z niższych (gorszych) normatywów zagrożeń środowiskowych w sąsiedztwie ruchliwych ulic i tras miejskich oraz wprowadzania (także w miastach) zabiegów technicznych w rodzaju ekranów, izolacji ścian i stolarki, itd. W perspektywie należy zabiegi takie uznać za niedostateczne i

						<p>generujące poważne ograniczenia swobód obywatelskich.</p> <p>Drugą sferą potencjalnego obniżania uciążliwości transportu jest zmniejszanie liczebności i agresywności szkodliwych źródeł, czyli pojazdów. Mowa o skracaniu przejazdów, zmniejszaniu ich częstotliwości, rezygnacji z samochodów, zwłaszcza osobowych, usprawnieniach technicznych prowadzących do mniejszej emisji spalin, hałasu oraz pyłu drogowego.</p> <p>Wreszcie trzecią strefą, równie ważną jest usprawnienie ruchu metodami organizacyjno-logistycznymi z udziałem nowoczesnych środków zdalnego sterowania. Uzyskiwany tą drogą efekt jest równorzędny z wycofaniem z ruchu kilkunastu procent pojazdów.</p>	
143	1	01.08.2008	Burmistrz Dzielnicy Białoleka m.st. Warszawy	Uwagi na temat budowy trasy „Via Baltica” w wariantcie od strony Marek	T	<p>Uwaga uwzględniona w „Strategii..”</p> <p>GDDKiA złożyła do wojewody mazowieckiego wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji dla drogi S7 na odcinku od Warszawy (trasa WOW) do obwodnicy Radzymina. Wszystkie przedstawione we wniosku warianty są przedłużeniem Trasy Armii Krajowej na wschód i przebiegają po wschodniej stronie Marek.</p>	
143	2	01.08.2008	Burmistrz Dzielnicy Białoleka m.st. Warszawy	Uwaga na temat linii tramwajowej na przedłużeniu Trasy Mostu Północnego i w Trasie Olszynki Grochowskiej na przedłużeniu ul. Głębockiej	N	<p>Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych i budowę czterech nowych tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich, w tym dwóch na terenie Białoleki:</p> <ul style="list-style-type: none"> – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Tarchomin – pętla Żerań. <p>Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy przedłużenia Trasy Mostu Północnego i w TOG na przedłużeniu ul. Głębockiej. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, ich realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.</p>	ZTM
143	3	01.08.2008	Burmistrz Dzielnicy Białoleka m.st. Warszawy	Uwaga dot. na wskaźnika parkingowego dla Dzielnicy Białoleka	N	<p>W odniesieniu do wskaźników parkingowych, wyjaśnia się że zostały one podane za dokumentem Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy uchwalonego przez Radę Miasta.</p>	BAiPP
144	1	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Adresaci Strategii	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii na str.5 rozszerzające listę Adresatów o: <i>„- podmioty gospodarcze mające wpływ na system transportowy (odpowiedzialne za podsystemy, np. kolej) dla których Strategia będzie jednym z czynników wpływających na decyzje w zakresie rozwoju tego podsystemu.”</i></p>	
144	2	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy zapisu o systemie transportowym	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii na str.6 w sposób następujący: <i>„unowocześnienie systemu transportowego (drogowego, transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego) poprzez jego modernizację i rozwój celem zapewnienia jego wysokiej efektywności, jakości i zwiększenia dostępności do źródeł i celów podróży”</i></p>	
144	3	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy rozszerzenia zapisu o mobilizacji jednostek na rzecz realizacji Strategii	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii na str.7 w sposób następujący: <i>„Wymaga to jednak mobilizacji władz miasta, jednostek Miejskich, mieszkańców Warszawy i innych podmiotów mających wpływ na system transportowy, w dążeniu do realizacji wytyczonych celów. Będzie też zależeć od sprawnego realizowania zadań, zwłaszcza tych, których przygotowanie i realizacja są związane z absorpcją środków unijnych.”</i></p>	
144	4	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy opisu Warszawskiego Węzła Kolejowego	N	<p>Opis dotyczący Warszawskiego Węzła Kolejowego jest ograniczony do podstawowych informacji. Szczegółowość opisu jest dostosowana do charakteru rozdziału określającego w sposób syntetyczny charakterystykę systemu transportowego.</p>	

144	5	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy udziału kolei w przewozach	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str., 38: „Udział kolei w obsłudze lokalnego ruchu dojazdowego do Warszawy (aglomeracyjnego) jest zbyt mały w stosunku do potrzeb. Udział komunikacji kolejowej w podróżach zaczynanych i kończonych w mieście jest marginalny (ok. 0,1% - 0,2% ogółu wykonywanych podróży).”
144	6	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy liczby stacji kolejowych	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str., 38: „Zlokalizowanych jest na nich 8 stacji i 40 przystanków.”
144	7	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy wielkości przewozów	T	Wprowadza się korektę tekstu strategii na str. 48: „Udział kolei w obsłudze lokalnego ruchu dojazdowego do Warszawy (aglomeracyjnego) jest niewielki, przy czym liczba przewożonych pasażerów wzrasta (tabl. 12).”
144	8	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy przedmiotu działalności spółki KM Sp. z o.o.	T	Wprowadza się korektę strategii na str. 57: „Przedmiotem działalności spółki są przede wszystkim regionalne przewozy pasażerskie oraz świadczenie usług związanych z transportem kolejowym.”
144	9	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy pierwszego akapitu w bloku dotyczącym Kolei.	N	Zdaniem autorów Strategii w opisie systemu transportu kolejowego, tak jak w przypadku innych podsystemów transportowych można posługiwać się pojęciem aglomeracja (a nie Warszawski Węzeł Kolejowy) i nie wpływa to na zmniejszenie czytelności tego rozdziału.
144	10	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy prędkości ruchu pociągów.	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str. 61: „Obecnie prędkość ruchu pociągów na linii średnicowej jest na poziomie 60 km/h.”
144	11	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy przystanku Warszawa Wola	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str. 61: Wszystkie linie są zelektryfikowane oraz dwutorowe (z wyjątkiem 4-torowego odcinka od Grodziska do Rembertowa z oddzielnym ruchem podmiejskim i dalekobieżnym).
144	12	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy liczby stacji	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str. 61: „Zlokalizowanych jest na nich 8 stacji i 40 przystanków.”
144	13	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy linii przebiegających po linii średnicowej	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str. 62: „Pociągi podmiejskie korzystają z tzw. "linii średnicowej" i wykorzystują główne stacje osobowe Warszawy: Warszawę Zachodnią, Warszawę Śródmieście i Warszawę Wschodnią. Pociągi poruszają się, w relacjach do: - Grodziska Mazowieckiego – odległość 32,8 km z Warszawy Śródmieście, - Otwocka - odległość 23 km z Warszawy Wschodniej, - Mińska Mazowieckiego – odległość 36 km z Warszawy Wschodniej.

						- Sochaczewa – odległość 55 km z Warszawy Śródmieście, - Czachówka – odległość 37 km z Warszawy Śródmieście”	
144	14	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy nazwy linii średnicowej	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str. 62: „Na linię średnicową składają się (...)”.	
144	15	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy liczby pociągów KM	T	Wprowadza się korektę fragmentu tekstu Strategii na str. 37: „W przewozach regionalnych i aglomeracyjnych związanych z dojazdami do Warszawy obsługiwanych przez spółkę Koleje Mazowieckie funkcjonuje ok. 250 par pociągów/dobę.”	
144	16	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy terminali towarowych	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str. 66: „Na terenie Warszawy terminale towarowe znajdują się na stacji Warszawa Główna Towarowa (Odolany), Warszawa Praga i Warszawa Okęcie.”	
144	17	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy niepowodzeń i odwrócenia procesu degradacji kolei	N	Autorzy Strategii uważają, że zainteresowanie pasażerów korzystaniem z komunikacji kolejowej (i wzrost liczby pasażerów) wynika przede wszystkim z pogłębiających się utrudnień w dojeździe do Warszawy samochodami i zwiększaniem się liczby osób mieszkających poza granicami Warszawy. W niedużym stopniu wynika to z poprawienia oferty kolei zarówno jeśli chodzi o infrastrukturę linii, przystanków i stacji, jak też jakość taboru, częstotliwość kursowania, bezpieczeństwo czy też systemy informacji. Stąd sformułowanie „zbyt wolny proces odwracania....” jest całkowicie uprawnione.	
144	18	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy niezbędnych działań prowadzonych przez przewoźnika	T	Wprowadza się zmianę fragmentu tekstu celu szczegółowego I.8 (str. 105) w sposób następujący: „(...) i niezbędnych działań w tym zakresie prowadzonych przez przewoźnika i podmioty gospodarcze odpowiedzialne za infrastrukturę kolejową.”	
144	19	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy „niepełnosprawnych”	T	Wprowadza się zmianę tytułu celu szczegółowego II.2 (str. 105) na następujący: „Poprawa warunków podróżowania osób z ograniczoną zdolnością poruszania się” Wprowadza się także zmianę w treści celu II.2.: „Poprawa warunków podróżowania osób z ograniczoną zdolnością poruszania się będzie także dotyczyć zagadnienia ułatwień w korzystaniu z układu drogowego i ciągów pieszych.”	
144	20	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy rewitalizacji kolei podmiejskich	N	Autorzy Strategii uważają, że słowo „rewitalizacja” dobrze oddaje potrzeby systemu kolejowego do roku 2015. W tym określeniu zawierają się działania modernizacyjne. Rozwój, w tym ewentualna rozbudowa systemu powinna następować po zdecydowanej poprawie atrakcyjności głównych linii kolejowych.	
144	21	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego	N	Autorzy Strategii nie widzą uzasadnienia dla zmiany zapisu poniższego zdania: Dla przeciwdziałania nadmiernemu wzrostowi samochodowego ruchu dojazdowego decydujące znaczenie będzie miało doprowadzenie do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie.	

144	22	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy remontów wybranych odcinków torowych	T	Wprowadza się zmianę tekstu Strategii na str. 124 w sposób następujący: „- modernizację i remonty wybranych odcinków linii – podwyższenie parametrów eksploatacyjnych i likwidacja ograniczeń prędkości.”	
144	23	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy przepustowości linii średnicowej	T	Wprowadza się zmianę tekstu Strategii na str. 125 w sposób następujący: „Innym zagadnieniem będzie zmiana organizacji prowadzenia ruchu na terenie Warszawy i całego Warszawskiego Węzła Kolejowego, ze szczególnym uwzględnieniem przepustowości linii średnicowej oraz możliwości jej zwiększenia przy zastosowaniu nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym, umożliwiających osiągnięcie wyższych częstotliwości (jak na linii metra). Niezależnie część linii (np. z lotniska im. F. Chopina) może być kierowana układem dalekobieżnym.”	
144	24	01.08.2008	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Oddział Regionalny Warszawa	Dotyczy współpracy z innymi samorządami	T	Wprowadza się zmianę tekstu Strategii na str. 126 w sposób następujący: „Biorąc pod uwagę skalę niezbędnych wydatków inwestycyjnych, jakie w najbliższych latach mogą być do dyspozycji na potrzeby modernizacji systemu kolejowego, pełna realizacja wymienionych zamierzeń, przy rozwijanych innych podsystemach transportu szynowego (metro, tramwaj), wymagać będzie znaczącego dofinansowania z funduszy strukturalnych i współpracy z innymi samorządami wszystkich szczebli oraz z podmiotami gospodarczymi odpowiedzialnymi za infrastrukturę kolejową.”	
145	1	01.08.2008	Piotr Kądzielski	Uwagi dotyczące planowania inwestycji komunikacyjnych w Warszawie	N	Problem uwzględniony w Strategii. Strategia zakłada ograniczone środki jakie mogą być przeznaczone na modernizację i rozwój systemu transportowego. Stąd m.in. założenie o konieczności uwzględniania rachunku ekonomicznego przy podejmowaniu decyzji o przedsięwzięciach inwestycyjnych. Strategia zakłada także priorytet dla rozwoju transportu zbiorowego (m.in. modernizację głównych tras tramwajowych) jako ważnego elementu w przygotowaniach do Euro 2012. Strategia zakłada także lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury, np. poprzez stosowanie metod zarządzania ruchem. Strategia nie wyklucza także zwiększania przepustowości systemu pod warunkiem nie wprowadzania dodatkowych zachęt do korzystania z samochodów w podróżach do śródmieścia.	
145	2	01.08.2008	Piotr Kądzielski	Uwagi dotyczące reorganizacji transportu w Warszawie	N	Problem zarządzania (sterowania) ruchem został uwzględniony w Strategii w zadaniu 4 „Lepsze wykorzystanie systemu transportowego poprzez wdrażanie systemów zarządzania ruchem”. Szczegółowe kwestie związane z ograniczaniem skrętów w lewo lub dopuszczeniem „zielonych strzałek” na skrętach w prawo, zwiększeniem przepustowości na głównych trasach w stosunku do kierowców poruszających się ulicami poprzecznymi należą do strategii sterowania, które mogą być rozwiązywane w sposób systemowy (zarządzanie) lub tradycyjny (ZDM/Inżynier Ruchu). Kwestia organizacji ruchu pieszego w poprzek tras o głównym znaczeniu, powinna być rozwiązywana w ramach poszczególnych projektów modernizacyjnych z uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa ruchu (tam gdzie przewiduje się priorytet dla ruchu samochodów i wyższą prędkość dopuszczalną należy dążyć do pełnej segregacji ruchu samochodowego i pieszego).	
145	3	01.08.2008	Piotr Kądzielski	- poszerzenie ulicy Puławskiej do skrzyżowania z ulicą Wilanowską - modernizacja skrzyżowania Marynarska/Rzymowskiego - modernizacja skrzyżowania Aleje Jerozolimskie/ Prymasa Tysiąclecia	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Proponowane rozwiązania wymagają sprawdzenia możliwości technicznych ich realizacji. Uwagi zostały przekazane do Zarządu Dróg Miejskich/Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych.	ZDM ZMID
145	4	01.08.2008	Piotr Kądzielski	Modernizacja ringu wewnętrznej obwodnicy w celu osiągnięcia bezkolizyjności na całej długości przejazdu ulicami Hynka, Marynarska, Dolina Służewiecka,	T	Uwaga uwzględniona. Aktualnie opracowywana jest koncepcja usprawnienia ciągu Rzymowskiego, Dolina Służewiecka, Sikorskiego, Witosy poprzez przebudowę skrzyżowań na wielopoziomowe.	
145	5	01.08.2008	Piotr Kądzielski	Modernizacja ringu wewnętrznej obwodnicy w celu osiągnięcia bezkolizyjności na całej długości przejazdu Czerniakowska i cała Wisłostrada, Armii Krajowej, Prymasa Tysiąclecia, al. Jerozolimskie oraz Trasa Łazienkowska przez Grójecką do Al. Jerozolimskich i do Trasy Toruńskiej	N	Uwaga nieuwzględniona. Ciąg Wisłostrady jest klasy głównej ruchu przyspieszonego. Ulice tej klasy nie wymagają skrzyżowań wielopoziomowych. Przebudowa wszystkich skrzyżowań na bezkolizyjne z budową estakad wzdłuż Wisłostrady nie jest możliwe w liniach rozgraniczających trasy. Decyzja o budowie bezkolizyjnego przedłużenia Trasy Łazienkowskiej do Alei Jerozolimskich musi być poprzedzona studium wykonalności, które powinno odpowiedzieć na pytanie o możliwość realizacji takiego połączenia i czy jest ekonomiczne uzasadnienie podjęcia takiej inwestycji.	BdIK

145	6	01.08.2008	Piotr Kądziałski	-Budowa wiaduktu na skrzyżowaniu Polczyńska - Dźwigowa	N	Uwaga nieuwzględniona. Przebudowanie jednego skrzyżowania na wielopoziomowe nie zmienia przepustowości trasy, która ma pozostałe skrzyżowania jednopoziomowe Realizacja trasy ekspresowej łączącej Trasę Armii Krajowej z węzłem kończącym autostradę A2 odciąży ul. Polczyńską od części ruchu wlotowego do Warszawy z kierunku zachodniego. Powinno to spowodować poprawę warunków ruchu na ulicy Polczyńskiej.	
145	7	01.08.2008	Piotr Kądziałski	Poszerzenie do 3 pasów ruchu Al. Żwirki i Wigury	N	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma możliwości technicznych poszerzenia Al. Żwirki i Wigury do 3 pasów ruchu, ze względu na fakt, że drzewa znajdujące się w pasie dzielącym są wpisane do rejestru zabytków.	
145	8	01.08.2008	Piotr Kądziałski	Połączenie ul. 1 sierpnia z ul. Woronicza	N	Uwaga nieuwzględniona. Proponowane rozwiązanie wymaga sprawdzenia możliwości technicznych jego realizacji. W rejonie ul. Woronicza planowana Trasa NS przechodzi z zachodniej strony torów kolejowych na stronę wschodnią. Wzdłuż torów po stronie wschodniej przebiega również linia wysokiego napięcia. Dlatego też decyzja o budowie połączenia musi być poprzedzona studium wykonalności, które powinno odpowiedzieć na pytanie o możliwość realizacji tej trasy i ekonomiczne uzasadnienie podjęcia takiej inwestycji.	
145	9	01.08.2008	Piotr Kądziałski	Poszerzenie ul. Wołoskiej	T	Uwaga uwzględniona. Poszerzenie ul. Wołoskiej znajduje się w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2009-2013 do realizacji do roku 2010.	
145	10	01.08.2008	Piotr Kądziałski	Budowa rozwiązania wiaduktowego na skrzyżowaniu Puławska - Wilanowska	T	Uwaga uwzględniona. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru przewiduje rozwiązanie wielopoziomowe (tunel w ciągu al. Niepodległości). Inwestycja ta nie jest jednak przewidywana do realizacji w WPI na lata 2009-2013.	
145	11	01.08.2008	Piotr Kądziałski	- poszerzenie odcinka między Warszawą a Jankami - poszerzenie odcinka między Warszawą a Łomiankami	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy „Strategii...” dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Połączenia drogowe z Jankami i Łomiankami, ze względu na położenie poza granicami Warszawy nie są objęte zapisami Strategii. W najbliższych latach zostanie zrealizowane nowe ekspresowe włączenie dróg nr 8 i 7 do Warszawy (od miejscowości Wolica do Salomei w Warszawie). Nowa trasa odciąży istniejący wlot do Warszawy przez Raszyn). Ponieważ proponowane działania dotyczą dróg krajowych, którymi zarządza Generalna Dyrekcja dróg Krajowych i Autostrad, tam przekazano wniosek.	GDDKiA
145	12	01.08.2008	Piotr Kądziałski	- budowa trasy łączącej trasę nr 7 z lotniskiem - połączenie tras nr 7 i nr 8 na wysokości Sękocina i Wolicy	T	Trasy te przewidywane są do realizacji przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w najbliższych latach. Dla trasy Wolica – Salomea jest wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji, natomiast dla połączenia drogi S7/S8 z lotniskiem prowadzone są obecnie prace studialne.	
145	13	01.08.2008	Piotr Kądziałski	Uwaga dotycząca budowy wiaduktowych przejść dla pieszych	N	Strategia zakłada, że sposób rozwiązania kolizji ruchu pieszego i rowerowego będzie rozwiązywany na dwa sposoby. W obszarach gdzie zakłada się wprowadzanie ułatwień dla ruchu pieszego i rowerowego (np. w obszarze Śródmieścia) ruch pieszych będzie odbywać się zasadniczo w poziomie jezdni. Ułatwienia będą polegać m.in. na uzupełnieniu przejść dla pieszych. Rozwiązania bezkolizyjne (wiadukty i przejścia dołem) będą wprowadzane tam gdzie ulice będą pełniły funkcje głównych tras komunikacyjnych z prędkościami dopuszczalnymi > 50 km/h. W tych przypadkach bezkolizyjne rozwiązania ruchu pieszego i samochodowego mają sprzyjać bezpieczeństwu ruchu i poprawie przepustowości tras drogowych. Poszczególne rozwiązania będą zatem zależeć od funkcji danej trasy drogowej i powinny być planowane i wdrażane w ramach projektów Zarządu Dróg Miejskich/Zarząd Miejskich Inwestycji Miejskich/Dzielnice m.st. Warszawy	ZDM ZMID

145	14	01.08.2008	Piotr Kądzielski	Uwaga dotycząca budowy II linii metra na odcinku Świętokrzyska – Dw. Wileński przed EURO 2012	N	W Strategii przewiduje się budowę II linii metra. Sposób wdrożenia tej inwestycji i przeprowadzenia procedury przetargowej nie jest przedmiotem Strategii i należy do bieżącej działalności Zarządu Transportu Miejskiego i Metra Warszawskiego.	ZTM MW Sp. z o.o.
146	1	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	W odniesieniu do uwagi dotyczącej braku podsumowania poprzedniej polityki transportowej Warszawy i konieczności wprowadzania nowej	N	Autorzy Strategii w kwestii kontynuacji polityki transportowej nie zgadzają się z opinią zawartą w uwagach Wnioskodawcy. W rozdziale 3.3 przedstawiono informację pokazującą ciągłość procesu planowania systemu transportowego w Warszawie i rolę polityki transportowej z 1995r. Polityka transportowa przedstawiona w opiniowanym dokumencie wynika wprost z polityki transportowej z 1995r. co potwierdzono w tekście dokumentu: „sformułowana w niniejszym dokumencie uwzględnia cele i środki realizacji zapisane w dokumencie „Polityka Transportowa m.st. Warszawy”, przyjętym przez Radę Warszawy w listopadzie 1995 r. oraz późniejsze opracowania i dokumenty m.in. takie jak „Strategia Rozwoju Warszawy do 2020r.” i „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego”. Rozdział 3,3 zawiera też bilans dotychczasowych opracowań planistycznych.	
146	2	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Brak definicji zrównoważonego rozwoju	N	Strategia poprzez określone cele i kierunku rozwoju systemu transportowego oraz wskazane środki realizacji będzie prowadzić do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy. Analiza poprawności tłumaczenia na język polski „sustainable development” dowodzi, że żadne tłumaczenie w sposób wyczerpujący nie oddaje znaczenia tego pojęcia. Autorzy Strategii nie podzielają opinii Zielonego Mazowsza, że w tekście Strategii pojęcie to nie zostało wyjaśnione. Wręcz przeciwnie. Strategia jest dokumentem zbudowanym na tej idei i w większości swych zapisów do niej się odwołuje. A przede wszystkim w Strategii zastosowano podstawowe środki realizacji tego typu polityki jak np.: <ul style="list-style-type: none"> • środki ekonomiczne – fiskalne (zachęcające i zniechęcające), • planowanie przestrzenne, • zarządzanie ruchem z priorytetowym traktowaniem transportu publicznego, • środki poprawy atrakcyjności transportu publicznego (jakość, marketing itp.). <p>Co więcej w wielu miejscach dokumentu autorzy wyraźnie odwołują się do „sustainable development” pisząc np:</p> <p>„W związku z tym przyjęto, że jest uzasadnione i niezbędne zapewnienie równowagi pomiędzy odbywaniem podróży samochodami, i komunikacją publiczną, z uwzględnieniem ważnej roli ruchu pieszego i rowerowego” lub np. przy deficycie przestrzeni komunikacyjnej, złym stanie środowiska i ograniczonych środkach finansowych niezbędna jest kontrola dostępności wybranych obszarów miasta dla ruchu samochodowego.</p> <p>Ograniczenia te winny być jednak rekompensowane dobrą obsługą miasta środkami transportu publicznego oraz stworzeniem dogodnych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego”.</p> <p>„Generalnym celem polityki transportowej Warszawy jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia”.</p>	
146	3	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Uwaga dot. sprzeczności celów - ograniczenie ruchu i rozbudowa układu drogowego	N	Uwaga zgłoszona przez Zielone Mazowsze jest nieuzasadniona. W odróżnieniu od stanowiska Zielonego Mazowsza Strategia zakłada modernizację i rozwój systemu transportowego w oparciu o zasadę strefowania ruchu. Oznacza to, że w części śródmiejskiej (Strefa I ze SUIKZP) będą wprowadzane ograniczenia w ruchu samochodów i przywilejowanie innych środków transportu. Ze względu na największą intensywność lokalizacji celów podróży w strefie I oznacza to znaczące oddziaływanie na zachowania komunikacyjne, umożliwienie przywrócenia ulicom funkcji miejskich, itp. Autorzy Strategii wychodzą jednak z założenia, że w pewnych obszarach miasta, np. peryferyjnych nadmierny rozwój i przywilejowanie transportu jest ekonomicznie nieuzasadnione. Wymaga to wówczas zapewnienia odpowiedniego standardu układu drogowego. Ponadto autorzy Strategii uważają, że w okresie do roku 2015 wprowadzanie ograniczeń w korzystaniu z samochodów w śródmieściu musi być związane z zapewnieniem możliwości odbywania podróży trasami obwodowymi (ruch międzydzielnicowy). Rozwój układu drogowego nie będzie wówczas związany z dążeniem do zwiększania atrakcyjności korzystania z samochodu, lecz z koniecznością realizacji podstawowych funkcji systemu transportowego.	
						Strategia nie zakłada, co sugeruje opinia Zielonego Mazowsza” rozbudowy układu drogowego. W zakresie inwestycji drogowych wskazuje 3 podstawowe cele: <ul style="list-style-type: none"> - budowę tras obwodowych w celu usprawnienia rozrządu ruchu, - budowę tras mostowych w celu integracji lewo i prawobrzeżnej Warszawy i skrócenia odległości podróży i - usprawnienie powiązań układu drogowego Warszawy z układem zewnętrznym. <p>Skalami stopień realizacji tych założeń zapisanych w Strategii zleży od planu inwestycyjnego miasta i jego realizacji także z uwzględnieniem uwarunkowań finansowych.</p> <p>W tym kontekście, autorzy opinii nie uznają konieczne proponowane przez Zielone Mazowsze wykreślenie ze Strategii punktu 4.2 System transportu drogowego.</p>	

146	4	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Uzupełnienie kosztów i korzyści społecznych	N	Koszty społeczne przedstawione w Strategii (str. 150) nie są wybiórcze lecz odnoszą się do porównania strategii opartej na zrównoważonym rozwoju do innych strategii np. „pro samochodowych”. Są zatem kosztami względnymi. Należy też pamiętać, że Strategia wskazuje kierunki działań i środki realizacji, a poszczególne decyzje inwestycyjne powinny wynikać z analizy kosztów i korzyści ekonomicznych. Przyjmując, że w każdym przypadku korzyści powinny przeważać koszty społeczne, każde z podejmowanych przedsięwzięć powinno dawać korzystny bilans kosztów ekonomicznych. Koszty wymienione w Strategii (wyższe niż w innych strategiach koszty zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego i ograniczania ruchu samochodowego) zostały wymienione jako dodatkowe w stosunku do kosztów ujmowanych w analizach kosztów i korzyści społecznych.	
146	5	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Zmiana klasy Obwodnicy Śródmiejskiej z GP do G	N	W Strategii przyjęto założenie (podobnie jak w SUIKZP), że skuteczne ograniczenie natężeń ruchu w obszarze wewnątrz Obwodnicy Śródmiejskiej (głównie jeśli chodzi eliminację przejazdów o charakterze tranzytowym i zmianę rozrządu ruchu dojazdowego do tego obszaru) wymaga wprowadzenia odpowiednio wysokiego standardu ww obwodnicy. Standard ten powinien zapewniać dobre warunki ruchu po obwodzie z możliwością powiązań z trasami wjazdowymi i wyjazdowymi z obszaru śródmiejskiego, z wprowadzonymi w węzłach rozwiązaniami inżynierskimi umożliwiającymi zarządzanie ruchem (sterowaniem dopływami). Utrzymanie klasy G na Obwodnicy Śródmiejskiej oznaczałoby na większości istniejących odcinków utrzymanie stanu istniejącego, który zachęca do poszukiwania krótszych połączeń przez centrum miasta. Ponadto warto pamiętać, że drogi projektowane w klasie GP i G mogą mieć bardzo zbliżone parametry przekroju poprzecznego np. GP2/3 i G 2/3, a droga projektowana w klasie GP ułatwia stosowanie rozwiązań sprzyjających ochronie środowiska (np. poprzez prowadzenie jej odcinkami w tunelu).	
146	6	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Propozycje przekształceń ulic Chałubińskiego, al. Jeruzolimskich, Targowej, Armii Ludowej w związku z POP	N	W Strategii uwzględniono dotychczasowe wyniki prac planistycznych prowadzonych w Warszawie, w tym w szczególności SUIKZP i obowiązujące plany miejscowe zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z tymi planami (ich realizacja potwierdzona uchwałą Rady Miasta) ulice Al. Jeruzolimskie i Targowa powinny pełnić funkcje komunikacyjne na poziomie klasy Z. Nie przewiduje się zatem całkowitego wyeliminowania na nich ruchu drogowego (zamiana na plac miejski, zamiana na deptak). Niezależnie, uwzględniając możliwości wynikające ze SUIKZP i projektu Strategii na tych ulicach istnieje możliwość znacznego ograniczenia szerokości jezdni dostępnych dla ruchu samochodowego i przy jednoczesnym uprzywilejowaniu transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego ograniczenie natężeń ruchu samochodowego. Kwestie związane z likwidacją wiaduktu nad skrzyżowaniem Al. Jeruzolimskich i Chałubińskiego oraz przekroczenia Trasy Łazienkowskiej są problemami szczegółowymi do rozwiązania w ramach planów miejscowych lub też projektów modernizacji poszczególnych tras komunikacyjnych wykonywanych z uwzględnieniem wytycznych wynikających ze SUIKZP i Strategii. Propozycje działań przedstawione we wniosku zostaną przekazane do BAiPP	BAiPP
146	7	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Wnioski dotyczące zwiększenia terenów zieleni i ograniczania hałasu	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie punktu 4.2.3. o dodatkowe zadanie 11. Podejmowanie działań łagodzących skutki funkcjonowania systemu drogowego na otoczenie</p> <p><i>„Zadanie 11: Podejmowanie działań łagodzących skutki funkcjonowania systemu drogowego na otoczenie</i></p> <p><i>Podejmowane będą działania mające na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu pochodzących od ruchu samochodowego. Odbywać się to będzie m.in. poprzez:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>koordynowanie rozwoju układu drogowego i gospodarowania przestrzennego (np. w trakcie tworzenia i aktualizacji planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego),</i> - <i>stosowanie środków technicznych i inżynierii ruchu ograniczających emisję hałasu i zanieczyszczeń (np. w formie wytycznych do projektowania niwelety, stosowania odpowiednich („cichych”) nawierzchni, stosowanie ekranów, stosowanie strategii sterowania ograniczających dopływ i zwiększających płynność ruchu , itp.)</i> - <i>uwzględnianie w projektach budowy nowych dróg oraz projektach modernizacji dróg możliwości sadzenia drzew, np. w formie szpalerów drzew; dotyczyć to będzie wszystkich klas dróg,</i> - <i>w Strefie I weryfikowanie przestrzeni zajmowanej przez parkujące samochody, pod kątem możliwości zwiększenia powierzchni terenów zielonych,</i> - <i>wprowadzanie stref ruchu uspokojonego (v < 30 km/h) i środków uspokojenia ruchu.”</i> <p>Wprowadza się uzupełnienie punktu 4.1.2. w Zadaniu 2</p> <p><i>„W działaniach podejmowanych w związku z eksploatacją oraz modernizacją i budową tras tramwajowych szczególna uwaga będzie poświęcona ochronie otoczenia tras, poprzez:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stosowanie nowoczesnego taboru o cechach ograniczających emisję hałasu i wibracji</i> - <i>stosowanie nowoczesnych technologii konstrukcji ograniczających emisję hałasu i wibracji,</i> - <i>częstsze stosowanie torowisk z zabudową trawiastą,</i> - <i>szlifowanie szyn.”</i> <p>Jednocześnie pozostałe uwagi dotyczące zwiększania powierzchni parków (Wybrzeże Helskie, Filtry, parki dzielnicowe) nie dotyczą strategii transportowej i mogą być uwzględnione np. na etapie aktualizacji SUIKZP i/lub tworzenia planów miejscowych. Kwestia dotycząca zautomatyzowanej kontroli prędkości mieści się w ramach punktu 4.23/zadanie 4.</p>	

146	8	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Ruch pieszy - uzupełnienie wskaźników produktu i wskaźników rezultatu	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie wskaźników produktu w rozdziale 6 o następujące: <i>„11. Liczba przystanków zmodernizowanych w celu poprawy dostępności dla pasażerów, Ruch pieszy: 25. liczba nowych drogowych przepraw mostowych przez Wisłę - sztuk 26. liczba skrzyżowań pozbawionych przejść dla pieszych na poziomie jezdni, na których takie przejścia zostały przywrócone – sztuk 27. liczba wytyczonych nowych przejść dla pieszych – sztuk 28. liczba wybudowanych nowych azyli dla pieszych – sztuk 29. liczba wybudowanych nowych wyniesionych przejść dla pieszych. – sztuk.”</i></p> <p>Wprowadza się uzupełnienie wskaźników rezultatu w rozdziale 6 o następujące: <i>„Ruch pieszy 31. średnia odległość między przejściami dla pieszych na ulicach danej kategorii i w danej strefie - m 32. maksymalna i średnia ekwiwalentna odległość między przystankami w wybranych węzłach przesiadkowych - m.”</i></p> <p>Pozostałych wskaźników produktu i rezultatu nie uwzględniono ze względu na skalę badań, które powinny być podejmowane dla ich ustalenia</p>	
146	9	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Ruch pieszy - utrudnienia	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie punktu 2.6.10 w sposób następujący: <i>„Do głównych utrudnień w ruchu pieszych należy zaliczyć: - brak dostosowania szerokości chodników do natężeń ruchu pieszego, - niską jakość nawierzchni chodników, - występowanie przeszkód na chodnikach, w tym nieprawidłowo zaparkowanych samochodów, - konieczność przekraczania jezdni w dwóch poziomach (przejścia podziemne, kładki), - zaniebdywanie potrzeb pieszych w projektach i zagospodarowywaniu obszarów skutkujące utrudnieniami w ruchu i wydłużaniem tras i utratą walorów konkurencyjności ruchu pieszego, - grodzenie obszarów miejskich utrudniających poruszanie się pieszych i pogarszających konkurencyjność poruszania się pieszo, zniechęcające do tej formy transportu.”</i></p> <p>W przypadku pozostałych propozycji były one uwzględnione w punkcie 2.6.10, będą one wątpliwościami autorów Strategii, lub też nie dotyczą ww. punktu (np. kwestia likwidacji zatok autobusowych, czy też nadmiernych odległości między przystankami).</p>	
146	10	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Oddzielenie ruchu pieszego i ruchu rowerowego – str.102	T	<p>Wprowadza się korektę tekstu na str. 102 w sposób następujący: <i>„- uwzględnienie potrzeb w zakresie ruchu pieszego, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do przystanków, usprawnienie węzłów przesiadkowych itp., - uwzględnienie potrzeb w zakresie ruchu rowerowego, w tym zapewnienie systemu dróg rowerowych i parkingów, itp.”</i></p>	
146	11	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Oddzielenie ruchu pieszego i ruchu rowerowego – str.102	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie tabel. 25 o następujące punkty: - Zapewnienie odpowiedniej do potrzeb obsady i budżetu Wydziału Transportu Rowerowego i Komunikacji Pieszkiej BDiK w celu aktywnego działania na rzecz usprawnienia ruchu pieszego i i rowerowego w tym wykonywania prac analitycznych, opiniodawczych, kontrolnych, a także zapewnienia właściwej koordynacji pomiędzy dzielnicami i innymi jednostkami Miasta. - Uwzględnienie w założeniach i projektach infrastruktury transportowej potrzeb ruchu pieszego i rowerowego. - Eliminowanie barier komunikacyjnych dla ruchu pieszego i rowerowego, w tym poprzez uzupełnianie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów (nowych i zastępujących kładki i tunele). - Wczesne upublicznianie założeń i wstępnych projektów, szczególnie w Internecie. - Konsultacje społeczne projektów transportowych i uwzględnienie pozyskanych w ich trakcie opinii.”</p>	
146	12	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Przestrzeń przyjazna ludziom – uspokojenie ruchu i strefy ograniczonego ruchu z nową jakością przestrzeni miejskiej	T	<p>Zastępuje się poniższy tekst w punkcie 4.2.3. w zadaniu 7 (str. 139)</p> <p>Od słów.....Przyjmuje się, że podstawą funkcjonowania strefy ograniczonego....do słów..... łączących obszar Starego Miasta i Pragi...następującym tekstem:</p> <p><i>„Przyjmując powyższe pod uwagę przyjmuje się, że w ramach Strefy I wydzielonych zostanie 7 następujących stref o zróżnicowanym traktowaniu ruchu pieszego, rowerowego, transportu zbiorowego i samochodowego:</i></p> <p>Strefa I-PR z dopuszczonym wyłącznie ruchem pieszym i rowerowym, w której zasadniczym elementem będzie eliminacja ruchu pojazdów silnikowych (samochodów i pojazdów transportu zbiorowego) i nadanie bezwzględnie priorytetu ruchowi pieszemu i rowerowemu z odpowiednim przystosowaniem przestrzeni ulicy do potrzeb tego typu ruchu.</p>	ZDM BaIPP.

Strefa I-OR 20 z ograniczonym ruchem samochodów, w której ulice będą przeznaczone do wspólnego użytkowania przekroju przez pieszych i rowerzystów oraz przez pojazdy komunikacji indywidualnej; dotyczy to tych rejonów gdzie istnieje potrzeba wprowadzenia strefy I-PR a jednocześnie nie jest możliwe całkowite wyłączenie obszaru/ulicy z ogólnego ruchu; ale przy zachowaniu jako priorytetowego ruchu pieszego i rowerowego.

Strefa I-OR 30 z ograniczonym ruchem samochodów, w której ulice będą przeznaczone do wspólnego użytkowania przez pieszych i rowerzystów oraz przez pojazdy komunikacji indywidualnej; dotyczy to tych rejonów gdzie jednym z celów jest wyeliminowanie ruchu tranzytowego w stosunku do obszaru i pozostawienie wyłącznie ruchu źródłowo-docelowego; w obszarze tym, jako priorytetowy uznaje się ruch pieszy i rowerowy, z ograniczeniem prędkości samochodów do 30km/h.

Strefa I-PRZ z ruchem pieszym, rowerowym i transportem zbiorowym, w którym ulice przeznaczone są do wspólnego użytkowania przez pieszych, rowerzystów i pojazdy transportu zbiorowego; dotyczy to ulic gdzie istnieje potrzeba wprowadzenia strefy I-PR a jednocześnie występuje konieczność obsługi transportem zbiorowym.

Ulica „UTZ” - z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego, dotyczy pozostałych ulic obsługiwanych transportem zbiorowym gdzie zakłada się wprowadzenie uprzywilejowania komunikacji autobusowej i tramwajowej; oznacza to utrzymanie bądź wprowadzenie segregacji ruchu indywidualnego i zbiorowego (wydzielone torowiska tramwajowe i tramwajowo-autobusowe, jezdnie autobusowe, wydzielone pasy autobusowe).

Ulica „O 50” – ogólnodostępna, dotyczy ulic wykorzystywanych wspólnie przez ruch samochodowy, transport zbiorowy, ruch rowerowy i ruch pieszy; dotyczy to ulic gdzie nie jest możliwe wprowadzenie uprzywilejowania dla transportu zbiorowego.

Ulica „O>50” – ulice z prędkością powyżej 50 km/h; dotyczy to ulic funkcjonujących w strefie I na zasadzie wyjątku, na których dopuszczone będzie podwyższenie prędkości powyżej 50km/h, ale przy zapewnieniu odpowiednich parametrów trasy i rozwiązań technicznych bezwzględnie segregujących ruch samochodów i transportu zbiorowego od ruchu pieszego i rowerowego.

Zakładane charakterystyki stref z prędkościami dopuszczalnymi i granicami obszarów przedstawiono w tabeli 28 i na rysunku na str. 173.

Tabl. 28 Zestawienie stref i ich podstawowa charakterystyka.”

Strefy	użytkownicy i użytkownicy z priorytetami	maksymalne dopuszczalne prędkości w strefie	ulice/obszar
strefa I-PR	<u>ruch pieszy</u> <u>ruch rowerowy</u>	20 km/h	- Stare i Nowe Miasto - Ciąg pieszo- rowerowy na przedłużeniu ul. Mostowej, Boleści do Ratuszowej (z mostem pieszo-rowerowym) ul. Chmielna - ul. Agrykola - ciąg pieszo-rowerowy łączący ul. Projektowaną 1 i Projektowaną 2, na wschód od PKiN
strefa I-OR 20	<u>ruch pieszy</u> <u>ruch rowerowy</u> <u>ruch samochodowy</u>	20km/h	- Mokotowska – Pl. Zbawiciela – Pl. Trzech Krzyży
strefa I-OR 30	<u>ruch pieszy</u> <u>ruch rowerowy</u> <u>ruch samochodowy</u>	30 km/h	Pozostałe ulice w strefie I, spełniające kryteria I-OR 30 (wg rysunku stref brd)
strefa I-PRKZ	<u>ruch pieszy</u> <u>ruch rowerowy</u> <u>ruch TZ</u>	30 km/h	- Krakowskie Przedmieście - Nowy Świat - Marszałkowska (odcinek

						<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Pl. Konstytucji Plac Unii Lubelskiej - Nowowiejska (odcinek Waryńskiego – Pl. Zbawiciela) - Świętokrzyska (odcinek Marszałkowska – Nowy Świat) </td> </tr> <tr> <td>strefa I-UTZ</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ruch pieszy ruch rowerowy ruch TZ ruch samochodowy </td> <td>50 km/h</td> <td>Pozostałe ulice w strefie I, spełniające kryteria I-UTZ (wg rysunku stref brd)</td> </tr> <tr> <td>strefa I-O 50</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ruch pieszy ruch rowerowy ruch TZ ruch samochodowy </td> <td>50 km/h</td> <td>Pozostałe ulice w strefie I spełniające kryteria I-UTZ (wg rysunku stref brd)</td> </tr> <tr> <td>strefa I-O>50</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ruch pieszy ruch rowerowy ruch TZ ruch samochodowy </td> <td>>50 km/h</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> - Obwodnica Śródmiejska, - Wisłostrada (ograniczona od północy i południa Obwodnicą Śródmiejską) </td> </tr> </table>				<ul style="list-style-type: none"> Pl. Konstytucji Plac Unii Lubelskiej - Nowowiejska (odcinek Waryńskiego – Pl. Zbawiciela) - Świętokrzyska (odcinek Marszałkowska – Nowy Świat) 	strefa I-UTZ	<ul style="list-style-type: none"> ruch pieszy ruch rowerowy ruch TZ ruch samochodowy 	50 km/h	Pozostałe ulice w strefie I, spełniające kryteria I-UTZ (wg rysunku stref brd)	strefa I-O 50	<ul style="list-style-type: none"> ruch pieszy ruch rowerowy ruch TZ ruch samochodowy 	50 km/h	Pozostałe ulice w strefie I spełniające kryteria I-UTZ (wg rysunku stref brd)	strefa I-O>50	<ul style="list-style-type: none"> ruch pieszy ruch rowerowy ruch TZ ruch samochodowy 	>50 km/h	<ul style="list-style-type: none"> - Obwodnica Śródmiejska, - Wisłostrada (ograniczona od północy i południa Obwodnicą Śródmiejską) 	
			<ul style="list-style-type: none"> Pl. Konstytucji Plac Unii Lubelskiej - Nowowiejska (odcinek Waryńskiego – Pl. Zbawiciela) - Świętokrzyska (odcinek Marszałkowska – Nowy Świat) 																				
strefa I-UTZ	<ul style="list-style-type: none"> ruch pieszy ruch rowerowy ruch TZ ruch samochodowy 	50 km/h	Pozostałe ulice w strefie I, spełniające kryteria I-UTZ (wg rysunku stref brd)																				
strefa I-O 50	<ul style="list-style-type: none"> ruch pieszy ruch rowerowy ruch TZ ruch samochodowy 	50 km/h	Pozostałe ulice w strefie I spełniające kryteria I-UTZ (wg rysunku stref brd)																				
strefa I-O>50	<ul style="list-style-type: none"> ruch pieszy ruch rowerowy ruch TZ ruch samochodowy 	>50 km/h	<ul style="list-style-type: none"> - Obwodnica Śródmiejska, - Wisłostrada (ograniczona od północy i południa Obwodnicą Śródmiejską) 																				
						<p>Pozostałe uwagi szczegółowe związane z kwestią ograniczania ruchu samochodowego ,w tym możliwości wyznaczenia do roku 2012 deptaków powinny być brane po uwagę na etapie sporządzania lub korekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, projektowania i wdrażania szczegółowych rozwiązań.</p>																	
146	13	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Strefy piesze poza centrum	T	<p>Wprowadza się zmianę tytułu zadania 7 (punkt 4.2.3) na następujący: „Wprowadzenie ograniczeń w ruchu indywidualnym w strefie śródmiejskiej Warszawy i innych wybranych obszarach miasta.”</p> <p>Ponadto uzupełnia się treść zadania 7 (punkt 4.2.3) w sposób następujący: <i>„Poza strefą śródmiejską, w celu wprowadzenia ułatwień w ruchu pieszych, zmniejszenia zapotrzebowania na odbywanie podróży samochodem oraz dążenie do poprawiania jakości przestrzeni publicznych będą wyznaczone strefy wolne od samochodów, lub z ograniczeniami ruchu samochodów, głównie w rejonach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym (np. w rejonie węzłów przesiadkowych). Strefy te będą skorelowane z „centrami dzielnic” oraz „centrami lokalnymi” określonymi w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Lokalizacje Stref i szczegółowe rozwiązania będą wynikać ze szczegółowych opracowań projektowych.”</i></p>	BAIPP																
146	14	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Kładki pieszo-rowerowe przez Wisłę	N	<p>Strategia zakłada stworzenie dwóch lokalnych powiązań (pieszo-rowerowych) łączących obszar Starego Miasta i Pragi (zadanie 7). Znalazło to wyraz w zaproponowanej korekcie rozdziału 7 – uwaga 146/10. Oznacza to także, że działania powinny być podejmowane w kierunku budowy trasy w kierunku ul. Ratuszowej do roku 2015.</p> <p>Niezależnie, Strategia nie wyklucza tworzenia innych, tego typu rozwiązań po roku 2015.</p>	BAIPP																
146	15	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Niezmotoryzowane służby miejskie	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie Tabl. 25. Środki realizacji polityki transportowej w punkcie: Prawo, egzekucja, wychowanie, edukacja o zapis: Zwiększenie obsady niezmotoryzowanych służb miejskich (poruszających się pieszo i rowerem), których celem jest nadzór nad funkcjonowaniem stref z dominacją ruchu pieszego i rowerowego.</p>																	
146	16	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Podział miasta na strefy	N	<p>Przyjęty w Strategii podział na strefy wynika ze SUIKZP. Autorzy Strategii w sposób wyraźny i świadomy zróżnicowali działania jakie powinny być podejmowane w granicach Strefy I w stosunku do stref II i III. Wynika to z priorytetu jaki powinien być przyznany działaniom ograniczającym ruch samochodowy w tej strefie jak też działaniom na rzecz transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego. Jednocześnie zestaw działań do stosowania w strefach II i III jest dość zbliżony i będzie zależał od funkcji poszczególnych tras drogowych i funkcji i zasad zagospodarowania przestrzennego poszczególnych obszarów. Zdaniem autorów nie jest zatem niezbędne różnicowanie środków w strefach II i III, pozostawiając możliwość ich swobodnego stosowania w zależności od zamierzonego celu.</p>																	

146	17	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Planowanie przestrzenne	N	<p>W Strategii przedstawiono wskazania pod adresem polityki przestrzennej, istotne z punktu widzenia funkcjonowania systemu transportowego. Takim wskazaniem jest np. stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania i zatrudnienia. Zadaniem Strategii nie jest jednak korekta zapisów SUIKZP, a zatem w zakresie planowania przestrzennego ogranicza się wyłącznie do wniosków pod adresem planowania przestrzennego.</p> <p>Proponowane uzupełnienie Strategii (w tej części jej tekstu) o zapewnienie dobrej jakości transportu publicznego w obszarach słabo skomunikowanych, czy też wyprzedzająco w stosunku do pełnego zasiedlenia jest nieuzasadnione. Są to działania ściśle transportowe, chociaż jak większość powiązane z problematyką planowania przestrzennego i uwzględnione w innych punktach Strategii (np. punkt 4.1.2).</p>	
146	18	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Wskaźniki parkingowe	T	<p>Wskaźniki miejsc parkingowych w Strategii zostały przyjęte zgodnie z propozycją SUIKZP uchwalonego przez Radę Miasta. Zmiana tych wskaźników jest możliwa, wymaga jednak przeprowadzenia wpływu na funkcjonowanie systemu transportowego i zasad zagospodarowania przestrzennego. Strategia zakłada zresztą takie działanie: „w odniesieniu do limitów budowy nowych miejsc parkingowych opracowane będą szczegółowe normy parkingowe obowiązujące w poszczególnych strefach miasta”.</p> <p>Wprowadza się uzupełnienie zadania 9 w punkcie 4.2.3 (pod tabelą 28) o zapis: <i>„W rejonie celów podróży rowerowych (biura, urzędy, obiekty handlowe i usługowe) należy przewidywać min. 5 miejsc dla rowerów na 1000m2 pow. użyt.”</i></p>	
146	19	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Uporządkowanie parkowania	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie zapisu w zadaniu 9 w punkcie 4.2.3.:</p> <p><i>„Uporządkowania parkowania w liniach rozgraniczających ciągów ulicznych, w tym w szczególności ograniczenie możliwości parkowania wzdłuż ciągów ulic klasy GP i G oraz fizyczne uniemożliwienie parkowania na chodnikach i trawnikach do tego nie przeznaczonych w strefie I oraz w obszarach, gdzie taki problem regularnie powtarza się w strefach II i III.”</i></p> <p>Wprowadza się dodatkowy punkt w zadaniu 9 w punkcie 4.2.3.:</p> <p><i>„8. Zdecydowanego i konsekwentnego zwiększenia stopnia egzekwowania zakazów parkowania.”</i></p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się działania związane z likwidacją miejsc do parkowania na chodnikach na rzecz miejsc na ulicach mieszczą się w ramach punktów 4,5,6,7 w zadaniu 9 – punkt 4.2.3.</p>	
146	20	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Parkuj i Jedź	T	<p>Autorzy Strategii są zdania, że najbardziej korzystne lokalizacje systemu „Parkuj i Jedź” znajdują się w pobliżu węzłów transportu zbiorowego na obrzeżach miasta i w strefie podmiejskiej. Niemniej jednak w uzasadnionych przypadkach, potwierdzonych szczegółowymi analizami kosztów i korzyści może okazać się, że lokalizacja Parkuj i jedź w strefie II jest uzasadniona. Autorzy Strategii zgadzają się z wnioskiem o konieczności wprowadzenia zapisu ograniczającego możliwość sytuowania Parkuj i jedź w Strefie I. Dotychczasowy zapis w Strategii jest pod tym względem uniwersalny.</p> <p>Wprowadza się korektę zapisu zadania 5 na stronie 126:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>„Rozwijania systemu parkingów „Parkuj i Jedź” (za wyjątkiem Strefy I) i „Bike & Ride”, stwarzających możliwość dogodniejszego odbywania podróży transportem publicznym i ograniczenia natężenia ruchu samochodowego na ulicach miasta.”</i> 	
146	21	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Wielokryterialna analiza projektów transportowych	T	<p>Wprowadza się uzupełnienie tabeli 25, w punkcie Finansowanie:</p> <p><i>„Wprowadzenie rachunku wielokryterialnego z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych przy podejmowaniu decyzji o realizacji projektów transportowych”</i></p>	
146	22	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Integracja różnych środków transportu publicznego	N	<p>Strategia zakłada rozwój systemu metra zgodnie ze skalą i programem potwierdzonym innymi opracowaniami planistycznymi i projektowymi (m.in. SUIKZP, studia korytarzowe II i III linii metra, itp.). Korekta dotychczasowego przebiegu II linii i położenia poszczególnych stacji wymagałaby potwierdzenia uzyskanego w wyniku szczegółowych analiz obejmujących prognozy przewozów i koszty i korzyści społeczne. Na tym etapie Studium, wobec braku takiego potwierdzenia wnioski ten nie może być uwzględniony. Zostanie przekazany do ZTM do rozpatrzenia.</p>	ZTM
146	23	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Komunikacja tramwajowa	T	<p>Na stronie 98 sformułowanie „modernizacja i ograniczony rozwój komunikacji tramwajowej” to nie konkluzja wynikająca ze Strategii lecz cytowany fragment opracowania branżowego pod uwagę przy tworzeniu Strategii. Stąd też usunięcie słowa „ograniczony” nie jest możliwe. Zakres zakładanych przedsięwzięć dotyczących komunikacji tramwajowej przedstawiono w ramach punktu 4.1.2. w zadaniu 2 (4 nowe trasy do roku 2015!). Propozycja dotycząca taboru dwukierunkowego jest interesująca i rozważana w Warszawie. Wprowadzenie tego typu taboru zależy jednak od polityki operatora (Tramwaje Warszawskie) i jest rozważane wraz z budową trasy tramwajowej Dw. Zachodni – Wilanów.</p> <p>Przy tak dużej skali przedsięwzięć zakładanych w Strategii w odniesieniu do modernizacji i budowy tras tramwajowych oraz wprowadzania uprzywilejowania w ruchu (zadanie 2) uwagi dotyczące niedostrzegania roli komunikacji tramwajowej są nieuzasadnione.</p>	

						<p>Działania w zadaniach 7 i 8 polegające z jednej strony na rozwijaniu systemu tramwajowego i zwiększaniu zapotrzebowania na tabor (nowe linie, zwiększanie częstotliwości) i ograniczeniu liczby linii i tym samym zmniejszaniu zapotrzebowania na tabor nie wykluczają się. Ograniczenie liczby linii (tym samym zmniejszenie zapotrzebowania na tabor) jest bowiem związane z projektem nowej marszrutyacji, zgodnie z którym działając w kierunku poprawy konkurencyjności komunikacji zbiorowej dążyć się powinno do uproszczenia układu linii, lepszej obsługi tras o charakterze korytarzowym, uczynienia przebiegu linii. Nie musi to być odsiadane kosztem jakości obsługi pasażerów, a wręcz przeciwnie. Działania te będąc elementem składającym się na rozwój komunikacji tramwajowej będą umożliwiały na wybranych liniach oszczędności taboru.</p> <p>Autorzy Strategii wyjaśniają także, że podstawowymi adresatami Strategii są wszyscy mieszkańcy Warszawy oraz osoby przyjezdne korzystające z systemu transportowego. Z punktu widzenia celów Strategii dotyczących podniesienia konkurencyjności transportu zbiorowego równie ważni są ci użytkownicy, którzy korzystają z systemu transportu zbiorowego codziennie, jak też ci, których powinno się przekonać do zmiany zachowań komunikacyjnych i pozostawienia samochodów na rzecz transportu zbiorowego.</p> <p>Postulowane we wniosku maksymalizowanie linii połączeń bezpośrednich i różnorodności tras stoi w całkowitej sprzeczności z rachunkiem ekonomicznym, czyli uwzględnieniem kosztów i korzyści przy planowaniu systemu transportowego, tak często przywoływanym w dokumencie przekazanym przez Zielone Mazowsze, jest zatem sprzeczne ze strategią zrównoważonego rozwoju i nieuzasadnione. Strategia zakłada dalszy rozwój systemu transportu zbiorowego w oparciu o korytarze wysokiej sprawności i efektywności (tramwaj, metro, kolej) i węzły przesiadkowe.</p> <p>Wprowadza się uzupełnienie zadania 8, w punkcie 4.2.2, str. 129: <i>„Ograniczenie liczby linii i uczynienie ich przebiegu, przy zachowaniu wysokich częstotliwości tramwajów, będzie sprzyjać: (...)”</i></p>	
146	24	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Most tramwajowy	N	<p>Zapisana w Strategii budowa Trasy Krasińskiego z mostem przez Wisłę (trasa drogowa, trasa tramwajowa, piesza i rowerowa) wynika z dotychczasowych opracowań planistycznych i projektowych potwierdzających uzasadnienie jej realizacji z dopuszczonym ruchem samochodowym. Zapisane w Strategii ułatwienie przekraczania Wisły dotyczy także ruchu drogowego. Pozwala bowiem ograniczyć odległości podróży samochodowych (krótsze podróże oznaczają zmniejszenie zużycia energii i oszczędności czasu) i sprzyja powiązaniu dzielnic miasta.</p>	
146	25	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Pasy dla autobusów	T	<p>Postulat jest uwzględniony w Strategii. Strategia zakłada wyznaczenie pasów dla autobusów (zadanie 6, str. 127). Lokalizacje poszczególnych pasów powinny wynikać nie ze Strategii lecz ze szczegółowych opracowań projektowych np. takich jak powoływane we wniosku „Studium możliwości uprzywilejowania komunikacji autobusowej w Warszawie” lub innych. Kolejność wprowadzania, tempo realizacji, dalsze opracowania studialne są elementem bieżącego zarządzania systemem przez ZTM.</p>	ZTM
146	26	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Komunikacja publiczna w relacjach innych niż dośrodkowe	N	<p>Autorzy Strategii nie zgadzają się z poglądem przedstawionym we wniosku. W Strategii transportowej przyjęto założenie, że podstawę obsługi w transporcie zbiorowym powinna stanowić komunikacja szynowa, zasadniczo na kierunkach promienistych (ale również tam gdzie obsługiwane będą liczne źródła i cele podróży) uzupełniana komunikacją autobusową (na kierunkach promienistych tam gdzie nie ma komunikacji szynowej i na trasach dowozowych do komunikacji szynowej). A zatem celem podstawowym powinno być skupienie uwagi na jakościowej poprawie głównych korytarzy transportu zbiorowego z ew. reorganizacją układu linii (autobusowych i tramwajowych). Koncentrowanie z jednej strony wysiłku na przygotowaniu wysokiego standardu transportu zbiorowego a z drugiej na zapewnieniu w poszczególnych korytarzach dużych przewozów pasażerskich, będzie sprzyjać wysokiej efektywności tego systemu. Biorąc powyższe pod uwagę, proponowane we wniosku zwiększenie podróży komunikacją publiczną we wszystkich relacjach budzi wątpliwość gdyż może prowadzić do rozproszenia rozkładu przestrzennego w podróży wykonywanych z wykorzystaniem transportu zbiorowego i obniżenia jego efektywności (zwiększenia kosztów społecznych). A zatem w warunkach dużych potrzeb modernizacyjnych i rozwojowych w zakresie transportu zbiorowego skupianie wysiłku (przynajmniej do roku 2015) na tworzeniu tras obwodowych jest niewskazane. Przedstawione we wniosku propozycje takich tras (obwodowe linie tramwajowe, linie autobusowe BRT i obwodowa komunikacja autobusowa pozamiejska) powinny być zweryfikowane na podstawie prognoz przewozów oraz rachunku kosztów i korzyści społecznych i po ewentualnym potwierdzeniu zasadności realizacji włączone do długoterminowej Strategii po roku 2015.</p>	
146	27	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Przystanki	T	<p>Kwestia modernizacji przystanków tramwajowych jest uwzględniona w ramach zadania 2 (str.122), przystanków położonych w ramach węzłów przesiadkowych w ramach zadania 5 Szczegółowe zasady wyposażenia przystanków powinny być przedmiotem odrębnych wytycznych określonych przez ZTM.</p> <p>Wprowadza się uzupełnienie zadania 6 (dodanie ostatniego punktu):</p> <ul style="list-style-type: none"> • „modernizację przystanków.” 	

146	28	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Transport aglomeracyjny a zmiany demograficzne	N	Strategia zakłada aktywne włączenie się Warszawy w kwestie związane z obsługą podróży aglomeracyjnych. Wyrazem tego są zadania związane z działaniami na rzecz powołania instytucji zarządzającej i koordynującej transport publiczny w obszarze aglomeracji warszawskiej, modernizacją i rozwojem systemu kolejowego, autobusowej komunikacji podmiejskiej, węzłów przesiadkowych, systemu „Parkuj i Jedź”. Propozycje zawarte we wniosku a dotyczące rozwiązań poszczególnych tras tramwajowych, autobusowych, nowych linii WKD, nowych linii kolejowych powinny być przedmiotem szczegółowych analiz z uwzględnieniem prognoz przewozów oraz rachunku kosztów i korzyści i w przypadku potwierdzenia zasadności realizacji włączone do Strategii po roku 2015.	ZTM
146	29	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Ruch rowerowy	T	Wprowadza się zmianę zapisu Strategii w zadaniu 2 (punkt 4.4.3): <i>„Przystosowywanie ulic do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych, na których przy pomocy różnego rodzaju środków technicznych i odpowiedniej organizacji ruchu (prowadzących m.in. do ograniczenia prędkości pojazdów silnikowych do 30-40 km/h) wprowadzane będą pasy rowerowe, lub jezdnie będą przystosowywane do wspólnego ruchu samochodów i rowerów (tzw. niewidzialna infrastruktura rowerowa).”</i> Wprowadza się zmianę zapisu Strategii w zadaniu 1 (punkt 4.4.3): <i>„Rozwój systemu rowerowego w Warszawie i istotne zwiększenie liczby podróży odbywanych rowerem będzie jednym z priorytetowych zadań w odniesieniu do systemu transportowego. Oznacza to konieczność wzmocnienia roli Biura Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy (także jeśli chodzi o obsadę osobową) w celu ułatwienia koordynacji działań na rzecz rozwoju transportu rowerowego w mieście i zasięgania opinii środowiska rowerowego na różnych etapach inwestycji drogowych.”</i>	
146	30	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	T	Wprowadza się uzupełnienie punktu IV.1 (str. 107) w sposób następujący: <i>„- poprawy parametrów technicznych dróg i ich wyposażenia, z zastosowaniem m.in. takich środków jak mini i małe ronda, wyniesione powierzchnie skrzyżowań, wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, śluzy rowerowe.”</i>	
146	31	31.07.2008	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	Wskaźniki rezultatu	N	W Strategii sformułowano cele rozwoju systemu transportowego i zadania odniesione do poszczególnych podsystemów transportowych. Strategia jest jednak dokumentem ogólnym a nie planem inwestycyjnym z precyzyjnie określonymi działaniami podejmowanymi w kolejnych latach realizacji. Stąd też zestaw rezultatów został określony w sposób ogólny, przy założeniu muszą one być możliwe do określenia. Nie jest zatem możliwe sformułowanie dokładnej listy rezultatów. Na przykład Strategia wskazuje na działania które powinny być podejmowane do roku 2015 takie jak ograniczanie ruchu samochodowego, uspokajanie ruchu, budowa dróg rowerowych, budowa rond, jednak ich liczba będzie wynikać dopiero z wynikających ze Strategii programów i projektów wdrożeniowych.	
147	1	01.08.2008	Polski Klub Ekologiczny	Uwagi dotyczące: - zmiany przebiegu północno wschodniej obwodnicy Warszawy - obwodnica poza granicami miasta	N	Przedstawiony w „Strategii ...” Przebieg WOW na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r). Przewiduje ono między innymi drogi związane z Warszawą: • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebenne - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu WOW. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa: - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej trasa S17 na odcinku węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, Wschodnia Obwodnica Warszawy (WOW) jest jednym z podstawowych elementów rozwoju infrastruktury o charakterze strategicznym dla Warszawskiego Węzła Transportowego. Jest elementem północnej obwodnicy dróg krajowych Warszawy. Umożliwia połączenie trasą ekspresową wylotów dróg krajowych w kierunku Białegostoku (droga krajowa nr 8), Terespoła (droga krajowa nr 2) i Lublina (droga krajowa nr 17) oraz poprzez Trasę Armii Krajowej połączenie tych wylotów z autostradą A2 (oraz istniejącą drogą krajową nr 2). Realizuje jedno z zadań strategicznych jakim jest usprawnienie ruchu obwodowego pomiędzy Korytarzem I północ (E67 Helsinki –Kowno -Warszawa) i Korytarzem II wschód (E30 Warszawa – Moskwa). Równocześnie Wschodnia Obwodnica Warszawy pełnić będzie ważne funkcje w obsłudze ruchu miejskiego (międzydzielnicowego) oraz aglomeracyjnego - dojazd do miasta i ruch między miejscowościami podmiejskimi (np. Otwock- Marki, Mińsk – Łomianki itp.). Przed złożeniem wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia analizowanych było wiele wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Uwagi mieszkańców Wesołej, dotyczące przebiegu trasy były jednym z powodów analizy alternatywnych wariantów, w tym przebiegu trasy przez Halinów. Wielokryterialna analiza, przeprowadzona przez zespół	

						Politechniki Warszawskiej, wykazała wyższość wszystkich wariantów przebiegu przez Wesołą z tym, że zarekomendowano wariant nieco różniący się od dotąd planowanego. Analiza uwzględniała koszty społeczne i ekonomiczne oraz wpływ na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców wschodnich dzielnic Warszawy. Była ona jedną z podstaw decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji, która określiła korytarz dla WOW.	
147	2	01.08.2008	Polski Klub Ekologiczny	Rozbudowa metra	N	Wybór, spośród wariantów polityki transportowej, wariantu zrównoważonego rozwoju, oznacza założenie priorytetowego traktowania transportu zbiorowego. Ma to odbicie w wielu punktach „Strategii..” (cele, środki, działania). Plany rozwoju sieci transportu szynowego (kolej, metro, tramwaj), mające odbicie w zatwierdzonym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” i projekcie „Strategii...” są oparte na wynikach badań potrzeb przewozowych (takich jak okresowo przeprowadzane Warszawskie Badanie Ruchu – 1998 i 2005), prognozach ruchu i analizie wariantów tej sieci. Kluczowe opracowania, to: (a) „Analiza funkcjonalno-ruchowa wariantów systemu transportowego Warszawy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego”, Politechnika Warszawska (1999) i (b) „Analiza i ocena funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej w Warszawie i aglomeracji warszawskiej”, FaberMaunsell Polska (2005). Najbardziej obciążone są kierunki promienne i na ich obsłudze skupiono się w planach rozwoju sieci transportu szynowego (kolej, metro, tramwaj). Kierunki obwodowe z powodzeniem mogą być obsługiwane komunikacją autobusową.	
147	3	01.08.2008	Polski Klub Ekologiczny	Zwiększenie roli transportu szynowego	N	Analiza efektywności doprowadziła do wniosku, że w odniesieniu do transportu szynowego musi być zachowana równowaga między inwestowaniem w nowe trasy a modernizacją i lepszym wykorzystaniem istniejącej, rozwiniętej sieci kolei i tramwaju. Nie oznacza to rezygnacji z kontynuacji budowy metra i wybranych tras tramwajowych obsługujących najgęściej zaludnione korytarze. Równoległe prowadzone będą prace modernizacyjne na istniejącej sieci, wymiana taboru i poprawa jakości usług (częstotliwość, niezawodność i in.). Duża waga przyłożona będzie do priorytetowego traktowania tramwajów i autobusów w zarządzaniu ruchem.	
148	1	01.08.2008	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Uwaga na temat zastąpienie mostów Północnego, Krasieńskiego, „Na Zaporze” i Południowego tunelami pod Wisłą	N	Zdaniem autorów Strategii zastąpienie mostów Północnego i Krasieńskiego tunelami pod Wisłą oznaczałoby znaczne zwiększenie obu kosztów inwestycji, a tym samym obniżenie ich uzasadnienia ekonomicznego. Proces związany z obiema inwestycjami jest już znacznie zaawansowany. W przypadku Trasy Mostu Północnego podlegał on długotrwałej procedurze planistyczno-projektowej. Dla tego przedsięwzięcia wykonano kompleksowe studia techniczno-ekonomiczne oraz pełne studium wykonalności opracowane zgodnie z wymaganiami Unii Europejskiej (realizacja studium w latach 2006-2007). W żadnych z ww. opracowań nie znaleziono uzasadnienia dla budowy trasy w tunelu pod Wisłą. Obecnie zakończono prace projektowe i trwa przetarg na wykonawcę trasy mostowej. Zmiana decyzji oznaczałaby powstrzymanie budowy mostu na wiele lat i byłaby niekorzystna z punktu widzenia usprawnienia powiazań Białoleki (Tarchomina) z lewobrzeżną częścią Warszawy. Podobnie w przypadku Mostu Krasieńskiego prace projektowe są na ukończeniu. Biorąc pod uwagę wysokie koszty tej inwestycji, stopień zaawansowania prac projektowych i oczekiwania społeczne dla jej szybkiej realizacji, rozważanie rozwiązania proponowanego przez OTOP na obecnym etapie procesu inwestycyjnego związanego z Trasą Mostu Północnego jest całkowicie nieuzasadnione.	
148	2	01.08.2008	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Nie uwzględnienia w Strategii wpływu rozbudowy systemu drogowego na warszawskie rezerwy przyrody i warszawski obszar chronionego krajobrazu	T	Strategia i Prognoza zakładają status quo w stosunku do wszystkich obiektów i przestrzeni chronionych w aglomeracji. Nowe trasy nie będą narażać tych terenów na degradację. Procedury OOS powinny zapewnić ochronę miejsc cennych przyrodniczo w przypadku gdy inwestycje transportowe znajdują się w takiej odległości od nich, że negatywne oddziaływanie powinno być brane pod uwagę. Koncepcje rozwoju systemu transportowego Warszawy nie zawierają znaczących konfliktów z terenami chronionej przyrody i krajobrazu. Strategia przyjmuje, jako niezaprzeczalną potrzebę trwałego utrzymania warszawskiej tkanki przyrodniczej, to znaczy doliny Wisły, zieleni urządzonej, klinów przewietrzających, chronionego krajobrazu na zachodnich, południowych i wschodnich obrzeżach miasta. Tereny te nie są brane pod uwagę, jako możliwe do wykorzystania przez sieć transportową. Należy jednak zauważyć, że przeciagające się procedury wytyczania obwodnic i tras dojazdowych do miasta powodują niebezpieczne spychanie lokalizacji w stronę terenów cennych przyrodniczo. Tam, gdzie staje się to możliwe, trasy szybkiego ruchu powinny być skojarzone ze strefą zieleni izolacyjnej pełniące także funkcje korytarzy przyrodniczych. Postępowanie takie powinno stać się dobrym zwyczajem.	
148	3	01.08.2008	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Brak w Strategii oceny negatywnego wpływu przezroczystych ekranów akustycznych na ptaki	T	Wpływ ten jest nieznaczny ze względu na to, że takie ekrany nigdy nie są przezroczyste i dla ornitofauny praktycznie są dobrze widocznymi trwałymi przeszkodami. Tego rodzaju zabiegi łagodzące o charakterze technicznym zostały w Prognozie omówione. Będą uzupełnione o propozycje zgłoszone w trakcie konsultacji. Strategia zapewnia utrzymanie obecnego formalnego statusu OSO Dolina Środkowej Wisły a także warunków bytowania ptactwa lęgowego i innego także poprzez utrzymanie form korytowych i roślinności przybrzeżnej. Szersza dyskusja na ten temat zawarta jest w polemice z Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Ochrony Ptaków.	

148	4	01.08.2008	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Brak zaleceń dla postępowania z odpadami budowlanymi i ziemią z wykopów	T	<p>Bardzo ważna kwestia, zwykle pomijana w ocenach i koncepcjach. Tego rodzaju zabiegi łagodzące o charakterze technicznym zostały w Prognozie omówione. Będą uzupełnione o propozycje zgłoszone w trakcie konsultacji.</p> <p>Transport w Warszawie generuje zbyt dużą masę odpadów. Mowa tu o czterech kategoriach.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jakość nawierzchni oraz poboczy jest na tyle niska, że w obrębie jezdni oraz w bezpośrednim jej sąsiedztwie gromadzi się znaczna ilość pyłu mineralnego z domieszkami charakterystycznymi dla dróg. Znaczna część tego materiału trafia tu spoza pasa drogowego w rezultacie transportu ekologicznego z terenów pozbawionych osłony roślinnej. Tereny takie są charakterystycznym, niekorzystnym otoczeniem warszawskich dróg a także ulic, placów i pustaci przedinwestycyjnych. Materiał ten nigdy nie jest dokładnie uprzątnięty przez służby drogowe, natomiast po ulewnych opadach trafia do kanalizacji burzowej i jako osad odseparowywany jest po to by trafiać na składowisko, skąd może być wtórnie wywiewany. Zatem znaczna część tego rodzaju odpadów krąży w niekorzystnym aerasonarnie obiegu. • Pojazdy poruszające się w Warszawie należą do zdecydowanie gorszych od przeciętnych w UE pod względem uwalniania odpadów powstałych w rezultacie ścierania się elementów ruchomych. Materiał ten łączy się z poprzednim, co powoduje, że należy go traktować jako niebezpieczny. • W Polsce, w tym w Warszawie źle funkcjonują ujemne zasady recyklingu pojazdów. Rozległa szara strefa powoduje, że wycofywane pojazdy nie trafiają do stacji złomowania lecz do różnych nieuprawnionych pośredników lub jest porzucana w podwarszawskich lasach. Problem ten występuje też na osiedlowych parkingach, podwórkach, terenach kolejowych itd. • Budowa i przebudowa dróg i ulic w Warszawie powoduje powstawanie dużych objętości nieużytecznego gruzu drogowego z domieszka różnego rodzaju gruntów antropogennych. W Warszawie nie funkcjonuje system segregacji i częściowego odzyskiwania przydatnych materiałów z takiej mieszanki. Trafia ona jako przesyпка na składowiska lub wypełnienie nierówności terenów nie przeznaczonych pod budowę. <p>Podczas konsultacji zwrócono uwagę na problem odpadów w budownictwie i eksploatacji dróg w Warszawie, w tym także na ważne zagadnienie wykorzystywania różnego rodzaju odpadów inertych w budownictwie drogowym.</p>	
148	5	01.08.2008	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Brak wskazań dla określenia terminów realizacji usuwania drzew i krzewów przy nowych budowach w okresie między 20 sierpnia a końcem lutego	T	<p>To szczegółowe zagadnienie powinno być każdorazowo rozstrzygane podczas postępowania OOS. Terminy te zależą od warunków gruntowych, gatunku i wieku drzew.</p> <p>Strategia przyjmuje, jako niezaprzeczalną potrzebę trwałego utrzymania warszawskiej tkanki przyrodniczej, to znaczy doliny Wisły, zieleni urządzonej, klinów przewietrzających, chronionego krajobrazu na zachodnich, południowych i wschodnich obrzeżach miasta. Tereny te nie są brane pod uwagę, jako możliwe do wykorzystania przez sieć transportową. Należy jednak zauważyć, że przeciągające się procedury wytyczania obwodnic i tras dojazdowych do miasta powodują niebezpieczne spychanie lokalizacji w stronę terenów cennych przyrodniczo. Tam, gdzie staje się to możliwe, trasy szybkiego ruchu powinny być skojarzone ze strefą zieleni izolacyjnej pełniącej także funkcje korytarzy przyrodniczych. Postępowanie takie powinno stać się dobrym zwyczajem.</p>	
148	6	01.08.2008	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Brak programu monitoringu odnośnie wpływu funkcjonowania dróg na ptaki	N	<p>Problem nie dotyczy dróg miejskich, gdzie nie sposób prowadzić taki monitoring. Dla niektórych odcinków sąsiadujących z obszarami NATURA 2000 takie badania powinny być prowadzone (przeprawy mostowe, sąsiedztwo KPN). Problem zostanie rozwiązany w ramach nowego systemu nadzoru nad obszarami NATURA 2000.</p> <p>Strategia zapewnia utrzymanie obecnego formalnego statusu OSO Dolina Środkowej Wisły a także warunków bytowania ptactwa lęgowego i innego także poprzez utrzymanie form korytowych i roślinności przybrzeżnej. Szersza dyskusja na ten temat zawarta jest w polemice z Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Ochrony Ptaków.</p>	
149	1	01.08.2008	Krzysztof Segit	Uwagi do Strategii	N	<p>Priorytet dot. zwiększenia znaczenia systemu kolejowego w obsłudze Warszawy i aglomeracji został uwzględniony w Strategii m.in. w zadaniach dotyczących rozwoju systemu transportu publicznego (zadanie 4 - Usprawnienie komunikacji kolejowej). Kwestie związane z rozbudową/rozwojem sieci kolejowej (w rejonie przystanku Kasprzaka i przystanku manewrowego Jelonki) dotyczą rozwiązań szczegółowych, leżących w gestii właściciela infrastruktury kolejowej, którym nie jest m.st. Warszawa. Propozycje zawarte we wniosku mogą być włączone do strategii transportowej Warszawy po roku 2015, po uzyskaniu potwierdzenia ich zasadności na podstawie przeprowadzonych niezbędnych analiz z uwzględnieniem uwarunkowań technicznych, prognoz przewozów i kosztów i korzyści społecznych oraz uzgodnień z zarządcą infrastruktury.</p>	
150	1	01.08.2008	Sylwia Skłodowska	Ogólne uwagi dotyczące budowy metra	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zapisy w „Strategii ...” uwzględniają zgłoszoną uwagę. „Strategia ..” zakłada, że kluczową rolę w systemie transportowym Warszawy będzie odgrywać szynowy transport zbiorowy. Zapisano zadania dla każdego rodzaju tego transportu – dla kolei, metra i tramwaju. Skoncentrowanie nakładów wyłącznie na budowie metra, spowodowałoby, że nastąpiłaby degradacja innych systemów transportu zbiorowego. Struktura przestrzenna miasta wymaga obsługi przez sprawną, bogatą sieć transportu zbiorowego, a nie przez kilka linii nawet najbardziej wydajnego środka jakim jest metro.</p> <p>W rozdziale 4.1, zadanie 2 przedstawia projektowany rozwój sieci metra, która zgodnie z obowiązującymi dokumentami planistycznymi składać się będzie z 3 linii.</p>	

150	2	01.08.2008	Sylwia Skłodowska	Uwagi dotyczące autostradowego obejścia Warszawy	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Rządowy program budowy autostrad nie przewiduje obecnie budowy autostrady omijającej Warszawę. Opracowana „Strategia...” dotycząca obszaru administracyjnego miasta nie ma możliwości studiowania przebiegów tras niezwiązanych z miastem.</p> <p>„PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO” uchwalony w roku 2004, w rozdziale III. Kierunki zagospodarowania przestrzennego wprowadził zapis „Biorąc pod uwagę długi horyzont Planu, celowe jest wskazanie korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy. Propozycja ta nie znajduje jednak bezpośredniego odniesienia w dokumentach rządowych.”</p> <p>Ponieważ Urząd Marszałkowski nie prowadzi żadnych prac nad znalezieniem korytarza dla południowego autostradowego obejścia Warszawy, wniosek przekazano do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p>	GDDKiA
151	1	01.08.2008	Alicja Sztern	Przedstawienie problemów mieszkańców ulicy Ryzowej i Kleszczowej spowodowanych zanieczyszczeniem powietrza, hałasem	N	<p>Hałas jest powszechnym zjawiskiem wzdłuż ciągów komunikacyjnych Warszawy. Strategia zmierza do zmniejszenia tego niekorzystnego stanu. Jej wdrożenie spowoduje zmniejszenie długości ulic i dróg z wysokimi parametrami akustycznymi. Dalszy postęp zależy od tempa korekt przestrzennych, zabiegów technicznych w stosunku do środków transportu, usprawnień w organizacji ruchu oraz możliwej korzystnej tendencji ograniczania zbędnego ruchu. Zabiegi bierne (w tym ekrany) nie są rozwiązaniami perspektywicznymi. Węzeł komunikacyjny na granicy Włoch i Ursusa należy do szczególnie zagrożonych akustycznie, a także aerosanitarnie. Planowane rozwiązania tras, a zwłaszcza budowa odcinka obwodnicy w tym rejonie powinny zdecydowanie poprawić sytuację.</p> <p>Zanieczyszczenie powietrza w Warszawie wywołane emisjami komunikacyjnymi wykazuje stabilizację wywołaną spadkiem jednostkowej emisji z pojazdu przy wzroście liczby samochodów. Tło pochodzenia przemysłowego raczej się obniża, choć w przypadku tlenków azotu bardzo nieznacznie. Relatywnie rośnie zagrożenie pyłem drobnym (PM10), a zapewne także bardzo drobnym, którego pomiary nie są jeszcze uruchomione (PM 2.5). Stan taki nie upoważnia do wyznaczenia rejonów miasta, gdzie następują chroniczne przekroczenia zalecanych stężeń gazów obecnych w spalinach samochodowych. Bardzo lokalne pojawianie się zatorów tych zanieczyszczeń w rejonach złego przewietrzania i częstej kongestii powinny być przedmiotem zainteresowania służb ochrony środowiska i nadzoru ruchu. Strategia i prognoza nie zakładają możliwości pojawienia się w Warszawie groźby trwałego zanieczyszczenia powietrza miejskiego ani w obecnej sytuacji, ani tym bardziej po zrealizowaniu celów Strategii.</p> <p>Zagrożenia akustyczne są największą dolegliwością miast, zwłaszcza ze źle zorganizowanym transportem i trwających w bezładzie przestrzennym (Warszawa). W takiej sytuacji rozbudowa i usprawnienia ruchowe są najważniejszymi sposobami na ograniczenie tych uciążliwości. Niestety powoduje to lokalne konflikty związane z także lokalnym wzrostem takich uciążliwości w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych po nowym śladzie tras i w bliskości tras modernizowanych. Utworzenie sieci transportu miejskiego pozwoli na systematyczne deglomerowanie funkcji mieszkalnych z domów bezpośrednio wystawionych na intensywny ruch uliczny i lokowanie zabudowy mieszkaniowej poza strefami uciążliwości akustycznych.</p> <p>Konsultacje społeczne wyraźnie potwierdzają fakt niechęci do zabiegów technicznych. Powtarzają się opinie o iluzoryczności pozytywnych następstw wymiany stolarki na hermetyczną w obliczu powszechnie źle funkcjonującej wentylacji. Ekrany akustyczne odbierane są jako „odgradzenie od świata” i zmuszanie do sąsiedztwa ze szpetnymi i wiecznie brudnymi obiektami. Należy, zatem zabiegi takie traktować, jako „przejściowe” do czasu rozdzielenia intensywnego ruchu od zabudowy mieszkaniowej.</p> <p>Należy zwrócić uwagę na fakt, że po przekroczeniu natężenia hałasu uważanego za uciążliwy (65 dB) pole manewru natężeniem ruchu, poprawieniem płynności, zmianami taboru i nawierzchni a nawet wprowadzaniem izolacji zielenią, jest niewielkie ze względu na logarytmiczny związek tego natężenia z mocą akustyczną występujących źródeł. Powoduje to praktyczna niemożność interwencji w miejscach, gdzie takie poziomy wystąpiły. Niestety w Warszawie dotyczy to wszystkich ważniejszych tras i ulic, a uciążliwość utrzymuje się praktycznie przez całą dobę.</p> <p>Nie ma też możliwości „skierowania” intensywnego ruchu na trasy alternatywne, jako, że ich nie ma.</p> <p>Konflikt dotyczący tego największego zagrożenia ma dwa charakterystyczne dla Warszawy aspekty, dobrze widoczne w tekstach konsultacyjnych i wypowiedziach na spotkaniach.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pierwszy można nazwać „kaskadą pozornego tranzytu”: Ze względu na brak obwodnic i szybkich tras dośrodkowych ruch z dzielnic peryferyjnych odbywa się przez kolejne osiedla i kwartaly leżące bliżej centrum, przy czym maksymalne natężenia ruchu występują w wyniku kumulacji czasowo-dystansowej. Powoduje to niesprawiedliwą, ale społecznie logiczną niechęć do podróżujących „spoza” aż do wniosków do samorządowej, lokalnej sekwestracji ruchu, usuwania linii autobusowych o krańcach odległych itd. Znane są nawet działania samorządów wspierających inicjatywy zmierzające do eliminacji tranzytu. • Mapa korzyści i strat. Oczywistym skutkiem wprowadzenia liniowej uciążliwości o bardzo konkretnych trwałych i wszystkim widocznych parametrach (hałas, pylenie, swąd spali, wibracje, monotonia widoku, blokada swobody przemieszczania się) jest tworzenie się odmiennych jakościowo stref w przybliżeniu równoległych do trasy i co za tym idzie pojawienia się antagonizmów lokalnych wywołanych poczuciem krzywdy u tych, którzy tracą najwięcej i zawiści w stosunku do tych, którzy korzystają (np. są korzystnie wyłączeni lub ich posesje, domy znajdują się w bezpiecznej ekologicznie odległości, ale też w strefie poprawionego skomunikowania). <p>Oba aspekty muszą być brane pod uwagę przy procedurach uzgadniania nowych i modernizowanych przebiegów tras transportowych w obrębie aglomeracji warszawskiej.</p>	

152	1	01.08.2008	Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”	Wniosek o wykonanie aneksu do Prognozy Oddziaływania na Środowisko	<p>T</p> <p>Aneks rozumiany jako szerokie omówienie wyników konsultacji społecznych z odpowiedziami na wnioski osób i organizacji uczestniczących w konsultacjach będzie sporządzony.</p> <p>Zawartość oraz sposób przygotowania prognozy skutków środowiskowych do dokumentu strategicznego wciąż jest przedmiotem dyskusji, a w przypadku konkretnych opracowań tematem sporów. W przypadku Strategii Zrównoważonego Transportu Miejskiego Warszawy poruszyć należy kilka zgłaszanych aspektów, zarówno proceduralnych, jak i generalnych merytorycznych.</p> <p>Wyjaśnić należy tytułowy termin „zrównoważony rozwój”, który niezdefiniowany w Konstytucji RP, pomimo powoływania się nań w 5 Artykule powoduje najwięcej nieporozumień. Nie jest to, bowiem określenie sozologiczne (związane z ochroną środowiska wyłącznie), jest to kierunek rozwoju uwzględniający potrzeby przyszłych pokoleń, w tym także potrzeby w zakresie zapewnienia zasobów i walorów środowiska. A więc w praktyce planistyczno-strategicznej jest to termin ekonomiczny wprowadzający do planów potrzeby i zatem także koszty niezbędne do utrzymania na odpowiednim poziomie zasoby środowiska (a więc także jego stan). W żadnym przypadku nie można utożsamiać terminu „zrównoważony rozwój”, jako opcje ekologiczną, wykluczającą wszelkie działania zawierające zagrożenie dla przyrody, krajobrazu a nawet człowieka. Tym samym strategię stosującą to określenie mają się odróżniać od tych pozbawionych takiego określenia, założeniami trwałości walorów i zasobów, przy dalszym niehamowanym rozwoju gospodarczo-społecznym. W przypadku transportu takie podejście nie przyjmuje likwidacji transportu w ogóle, także różnych jego działów, pomimo, że transport jest słusznie uważany za równorzędne z energetyką największe zagrożenie środowiska na świecie, szczególnie w miastach. Zrównoważenie polega na wytyczeniu takiej strategii, która nie zamykając możliwości w miarę swobodnego korzystania z transportu eliminuje bezprowrotną degradację przestrzeni i niektórych komponentów środowiska, a także zasobów surowców w tym paliw na określonym terenie w powiązaniu z analizą zagrożeń globalnych (w tym zwłaszcza wywołanych ociepleniem). Strategia rozwoju transportu uwzględniająca ZR zajmuje się, zatem rozwojem transportu, jako dziedziną warunkującą dziś postęp gospodarczy ze wskazaniem tych uciążliwości, które należy ograniczać bez wystąpienia znaczących sprzeciwów ze strony użytkowników tego transportu. Należy, bowiem pamiętać o następujących uwarunkowaniach ewentualnych instytucjonalnych ograniczeń transportu, jako źródła uciążliwości środowiskowych w miastach (w tym w Warszawie).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transport towarowy jest w przeważającej części elementem wolnego rynku (handlu, produkcji, innych usług) i może być limitowany tylko emisyjnie, co jest niezwykle trudne, praktycznie niemożliwe. • Transport indywidualny jest jedną z wolności osobistych, które ograniczane być mogą tylko w przypadkach potrzeb nadrzędnych wyłuszczonej w przepisach ustawowych. • Wszelkie regulacje o charakterze lokalizacyjnym (przebiegi tras o określonych parametrach ruchu/uciążliwości i walorach komunikacyjnych) tworzone są w rezultacie funkcjonowania organów przedstawicielskich, a więc teoretycznie i coraz częściej także praktycznie z zapewnieniem udziału społeczeństwa i przy starannym uwzględnianiu różnych racji. • Miasto jest skomplikowanym nagromadzeniem przestrzennych zjawisk społeczno-ekonomicznych, zdrowotnych i rozwojowych o charakterze espektywnym wykluczającym pogodzenie interesów wszystkich mieszkańców. Sieć komunikacyjna, rozmieszczenie atrakcyjnych kwartałów, zieleni, dostępu do źródeł sukcesu materialnego, zawsze będzie „generalnie niesprawiedliwe”. • Prognoza środowiskowa zajmuje się w takich warunkach analizą możliwych negatywnych skutków wdrażania strategii dla całego miasta i dużych jego części (w sensie imisyjnym, a więc bez wskazywania konkretnych źródeł uciążliwości), wylistowaniem zalecanych środków ograniczających wszelką uciążliwość możliwych do wprowadzenia bez pogwałcenia wspomnianych w pkt 1 i 2 wolności oraz ogólnym wskazywaniem potrzeby racjonalizacji ruchu, co ma raczej charakter edukacyjno- informacyjny. <p>Prognoza zawiera opis wariantu „bez samochodów” rozumianego, jako ekologiczny. Jest to jednak w przypadku dużego miasta wariant nierealny, w niektórych aspektach wcale nie ekologiczny, gdyż wywołujący liczne zagrożenia nadzwyczajne oraz uciążliwości zdrowotne.</p> <p>Wyjaśnienia wymaga także kwestia delimitacji ograniczeń i wolności transportowych, jako podstawowego remedium na zmniejszenie bardzo wysokiej uciążliwości związanej z transportem w Warszawie. Współczesne duże miasta będą coraz silniej podlegały strefowaniu transportowemu, a co za tym idzie generowały coraz to nowe i inne strefy o podwyższonym i obniżonym walorze położenia. Prowadzi to do oczywistych niesprawiedliwości materialnych, które teoretycznie można usunąć na drodze sprawnego systemu planowania przestrzennego. W miastach, gdzie go nie ma (Warszawa), konflikty społeczne są nieuniknione i nie da się im zaradzić posunięciami materialnymi o charakterze technicznym i technologicznym a także polityką zakazową.</p> <p>Transport „ekologiczny”, o który powinniśmy się starać, nie może być arbitralnie włączony do strategii jako opcja zalecana przez prognozę. Wprowadzane być powinny te jego elementy, które zyskują wsparcie społeczne (trasy rowerowe, parkingi P&R, pasy dla ruchu publicznego, rozwój transportu szynowego, budowa obwodnic).</p>	
153	1	04.08.2008	Burmistrz Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy	Uwaga w sprawie zmian w przepisach ułatwiających projektowanie ścieżek i pasów dla rowerów	<p>T</p> <p>Wprowadza się uzupełnienie punktu 4.4.3 zadanie 1 (str. 143). Po słowach „Niezbędne będzie także ...” dodaje się: <i>„- inicjowanie zmian w wymaganiach technicznych ułatwiających projektowanie rozwiązań dla ruchu rowerowego przy zachowaniu wymogów bezpieczeństwa ruchu.”</i></p>	

153	2	04.08.2008	Burmistrz Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy	Uwaga do definicji „roweru publicznego”	T	Problem uwzględniony w Strategii. W zadaniu 2 (punkt 4.4.3, str. 147) Strategia wskazuje na konieczność stworzenia systemu roweru publicznego, wykorzystywanego w całym mieście przez ogół użytkowników systemu transportowego. Strategia wskazuje jedynie, że we wstępnym okresie tworzenia takiego systemu można ukierunkować go na obsługę podróży związanych obiektami wyższych uczelni.
154	1	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do punktu 2.6.7	T	Uwaga dot. Veolia Transport uwzględniona w ramach korekty w związku z wnioskiem 140/12. Uwaga dot. WKD uwzględniona w ramach korekty w związku z wnioskiem 140/13. Uwaga dot. linii Warszawa Gdańska – Warszawa Wola uwzględniona w ramach korekty w związku z wnioskiem 144/11. Uwaga uwzględniona w ramach korekty w związku z wnioskiem 140/15. Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii na str. 74 w sposób następujący: „Informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej można uzyskać telefonicznie (telefon czynny całą dobę), w serwisie WAP (dla telefonów komórkowych) oraz na stronie internetowej ZTM. informacje internetowe są aktualizowane w systemie całodobowym i całotygodniowym. Na terenie miasta działa (także w soboty) siedem Punktów Obsługi Pasażerów (ul. Senatorska, Metro Marymont, Pl. Wilsona, Metro Ratusz-Arsenał, Metro Świętokrzyska, Metro Centrum, Młociny). W punktach tych, oprócz zakupu bądź zwrotu/wymiany biletów, można zasięgnąć informacji bądź wyjaśnić kwestie związane z wystawionym wezwaniem do zapłaty.”
154	2	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do punktu 2.6.14	N	W Strategii uwzględniono aktualne w momencie przygotowania dokumentu informacje dotyczące nakładów finansowych na transport.
154	3	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do punktu 3.4.2	T	W punkcie dotyczącym celu I.3 wprowadza się uzupełnienie: „- lepszego przejazdu transportem zbiorowym w obszarze aglomeracji.” Jednocześnie wyjaśnia się, że kwestia powołania na bazie ZTM jednostki zarządzającej transportem w skali aglomeracji jest omówiona szczegółowo w dalszej części dokumentu
154	4	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do celu szczegółowego I.8	T	Wprowadza się uzupełnienie w tabeli 25, str. 111 w sposób następujący: W punkcie Transport publiczny dodaje się „+” w: Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego w cel IV, Racjonalizacja marszrutyzacji ... w cel I, Wspieranie autobusowej komunikacji ... w cel III Dodatkowo wprowadza się korektę zapisu w sposób następujący: „Rewitalizacja linii kolei podmiejskiej (także na terenie Warszawy).”
154	5	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do zasad realizacji polityki transportowej	T	Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii w zadaniu 6 (tekst na końcu punktu opisującego zadanie): „Spośród planowanych w mieście nowych pasów dla autobusów największe uzasadnienie funkcjonalno-ruchowe mają: - Al. Jerozolimskie (odcinki Nowy Świat - Żelazna i pl. Zawiszy – wiadukt mostu Poniatowskiego), - ciąg ulic Ostrobramska – Trasa Łazienkowska – Wawelska (odcinek od ul. Płowieckiej do ul. Grójeckiej w obu kierunkach), - ul. Świętokrzyska (odcinek Kopernika - rondo ONZ, w obu kierunkach), - Wisostrada (odcinek al. Witosa - ul. Łazienkowska), - ul. Towarowa (odcinek rondo Daszyńskiego - pl. Zawiszy). - na ul. Targowej pomiędzy al. Solidarności a al. Zieleniecką w obu kierunkach, - na ul. Radzywińskiej – przedłużenie istniejącego pasa autobusowego do ul. Łodygowej, - na ul. Puławskiej, pomiędzy ul. Karczunkowską a Poleczki (kierunek do centrum), - na ul. Dolina Służewiecka, pomiędzy ul. Nowoursynowską a al. Wilanowską, - w al. Prymasa Tysiąclecia, pomiędzy ul. Wolską a rondem Zęstańców Syberyjskich, - na ul. Bitwy Warszawskiej, pomiędzy ul. Grójecką a Al. Jerozolimskimi, w obu kierunkach, - wzdłuż ciągu ulic Grochowska-Płowiecka, pomiędzy ul. Trakt Lubelski a rondem Wiatraczna, w obu kierunkach, - w Al. Solidarności, pomiędzy ul. Żelazną a pl. Bankowym, w obu kierunkach,

						<p>- wzdłuż ciągu ulic Wolska-Półczyńska, pomiędzy ul. Sowińskiego a Ciepłownią Wola, w obu kierunkach, - w al. Krakowskiej, pomiędzy ul. Szyszkową a pętlą Okęcie, w obu kierunkach, - na ul. Marszałkowskiej, pomiędzy Al. Jerozolimskimi a pl. Konstytucji oraz na odcinku dojazdowym do pl. Bankowego. - w Al. Armii Krajowej, na odcinku od ul. Żelazowskiej do ul. Wybrzeże Gdynskie."</p>	
154	6	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do kwestii wydzielenia ruchu tramwajowego (str. 116)	N	Wprowadzenie zapisu o konieczności całkowitego wydzielenia ruchu tramwajowego w Strefie I oznaczałoby uniemożliwienie lub poważne ograniczenie wprowadzania (funkcjonowania) komunikacji tramwajowej w strefach pieszych i w ulicach o ruchu uspokojonym.	
154	7	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do środków realizacji polityki transportowej w strefach II i III 117)	T	Wprowadza się uzupełnienie tabeli 27 w punkcie Działania rekompensujące: <i>„- uprzywilejowanie transportu zbiorowego na wybranych trasach obwodowych.”</i>	
154	8	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do zadania 2 (str. 123)	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych, wymianę taboru i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy tras wskazanych we wniosku. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015 ich realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studiach wykonalności, które powinny obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. W odniesieniu do uwagi dot. spółki Tramwaje Warszawskie, wyjaśnia się, że użyte sformułowanie „w dłuższej perspektywie” oznacza możliwość podjęcia działań związanych z wydzieleniem z niej poszczególnych zadań, przy czym nie jest to traktowane jako zadanie pilne.	
154	9	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do zadania 4 (str. 125)	T	Strategia zakłada zwiększenie roli kolei w obsłudze aglomeracji (i m.st. Warszawa) z wykorzystaniem różnych operatorów, także SKM. Kwestia organizacji przewozów przez SKM w tym zaplecza technicznego powinna być przedmiotem strategii funkcjonowania spółki SKM a nie Strategii. W odniesieniu do kwestii odgałęzienia linii WKD do Janek, jej realizację (włączenie do Strategii) należy rozważyć po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii w zadaniu 4 (punkt 4.1.2) na str. 125 w sposób następujący: <i>„- integracja taryfowo – biletowa komunikacji kolejowej z komunikacją miejską (także w strefie podmiejskiej).”</i>	
154	10	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do zadania 6 (str. 127)	T	Wprowadza się uzupełnienie zadania 6 (punkt 4.1.2.) Strategii w sposób następujący: Przewiduje się modernizowanie pętli autobusowych w celu poprawy sprawności zarządzania ruchem autobusowym oraz ułatwienia dostępu pasażerów do pojazdów, zmniejszenia ryzyka wypadków i ułatwienia dokonywania przesiadek (np. z samochodów i rowerów do autobusów). Kwestia lokalizacji nowych pętli powinna wynikać z projektów wyznaczenia nowych linii, z uwzględnieniem kosztów i korzyści społecznych.	
154	11	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do zadania 5 (str. 126)	T	Kwestia szczegółowego rozwiązania węzła Dw. Centralny – Dw. Śródmieście Metro Centrum, w tym budowa przejścia podziemnego, powinna wynikać ze szczegółowego opracowania projektowego dotyczącego tego obszaru. Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii w zadaniu 5 (punkt 4.1.2) o „węzeł Dw. Wileński.”	
154	12	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do zadania 8 (str. 128)	T	Wprowadza się uzupełnienie tekstu Strategii na str. 93 (lista zagrożeń, punkt 16) <i>„Brak akceptacji społecznej dla zmian w układzie linii (nowa marszrutyzacja) np. w wyniku niewłaściwie przeprowadzonej kampanii informacyjnej.”</i>	
154	13	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do planowanego rozwoju układu dróg krajowych (str. 131)	T	Uwaga uwzględniona. Wprowadza się uzupełnienie do tekstu Strategii na stronie 132 i 133 (punkt 4.2.2): <i>„Działania rządowe w okresie do 2013 roku przewidują realizację następujących elementów układu autostrad i dróg ekspresowych związanych z Warszawą: a) Budowę autostrady A2 w II transeuropejskim korytarzu transportowym, łączącej aglomerację miejskie Warszawy, Łodzi i Poznania z drogowym systemem transportowym Unii Europejskiej (przez połączenie z niemiecką autostradą Nr 12 w Świecku) i Białorusi (przez połączenie z białoruską drogą magistralną M1 w Kukurykach).</i>	

					<p>b) Przebudowę do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 8 (Via Baltica) w I transeuropejskim korytarzu transportowym, łączącej Warszawę z granicą litewską w Budzisku.</p> <p>c) Przebudowę do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 17 łączącej Warszawę i Lublin w kierunku granicy z Ukrainą.</p> <p>d) Przebudowę do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 7 łączącej Gdańsk, Warszawę, Radom, Kielce, Kraków w kierunku granicy z Republiką Słowacką.</p> <p>e) Przebudowę do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 8 łączącej Warszawę z Piotrkowem Trybunalskim i autostradą A-1.</p> <p>Niezależnie od układu dróg szybkiego ruchu doprowadzanych do Warszawy, podstawowym zadaniem centralnej administracji drogowej w obszarze warszawskiego węzła transportowego będzie realizacja układu obwodowego krajowych dróg ekspresowych, składającego się z następujących dwóch ciągów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • północnej półobwodnicy przebiegającej od autostradowego węzła „Konotopa” zlokalizowanego na zachód od granicy Warszawy do Alei Prymasa Tysiąclecia (ten odcinek jest obecnie w budowie, termin zakończenia 2010 rok), następnie istniejącą Trasą Armii Krajowej (zmodernizowaną pod kątem dostosowania jej do parametrów drogi ekspresowej) i od miejscowości Marki projektowaną trasą Wschodniej Obwodnicy Warszawy do węzła „Zakręt” na skrzyżowaniu istniejących dróg krajowych nr 2 i nr 17, • południowej półobwodnicy przebiegającej od autostradowego węzła „Konotopa”, w korytarzu rezerwowanym dla Południowej Obwodnicy Warszawy, do węzła z istniejącą drogą nr 17 na wschód od granicy miasta, a następnie jako autostrada A-2 w kierunku wschodnim (Trasa Mostu Południowego).” <p>(...)</p> <p>„Część z projektowanych elementów obwodnicy ma w zasadzie przesądzone rozwiązania. Pozostałe są, lub będą przedmiotem opracowań koncepcyjnych.</p> <p>W chwili obecnej poszczególne elementy ekspresowej obwodnicy posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trasa AK odc. Prymasa Tysiąclecia – Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Lotnisko – Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną • Trasa S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S17 węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Niezależnie od realizacji układu obwodowego dróg krajowych ekspresowych, (który w zasadniczy sposób usprawni powiązania na kierunku wschód – zachód), bardzo ważne będzie rozwiązanie kwestii wprowadzenia do układu drogowego Warszawy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • drogi ekspresowej S7/ S8 – wloty do Warszawy od strony południowej (Kraków-Kielce-Radom) - połączenie Salomea – Wolica ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną dla całego odcinka i przygotowany projekt budowlany, • drogi ekspresowej S7 – wlot do Warszawy od strony północnej (Gdańsk), dla odcinka Trasa AK – Łomianki - jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • drogi ekspresowej S8 - wloty do Warszawy od strony wschodniej (Białystok) jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • drogi ekspresowej S17 – wlot do Warszawy od strony południowo-wschodniej (Lublin), złożony jest wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Prowadzone są prace studialne nad korytarzem dla nowego wlotu do Warszawy dla trasy S7 od strony południowej. <p>Realizacja nowego włączenia południowego wlotu drogi S7/S8 do Warszawy na odcinku Salomea – Wolica znajduje się obecnie na etapie wykupu terenów (planowana realizacja inwestycji lata 2009-2012). Wybudowanie tego odcinka umożliwi znaczne odciążenie z ruchu silnie obciążonej ruchem Al. Krakowskiej.”</p>	
154	14	05.08.2008	Zarząd Transportu Miejskiego	Uwaga do kwestii wspierania samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi	<p>T</p> <p>Wprowadza się uzupełnienie celu szczegółowego III.3 na str. 106 w sposób następujący: „Wspierane i promowane będzie także wykorzystanie nowych, proekologicznych technologii napędzania pojazdów, w tym z wykorzystaniem paliw alternatywnych, przewożenie jednym samochodem większej liczby osób (carpooling) czy współużytkowania jednego samochodu przez większą liczbę osób (carsharing).”</p> <p>Wprowadza się uzupełnienie tabeli 25 na str. 113 (punkt Zarządzanie ruchem i transportem) punktu „Wprowadzenie uprzywilejowania dla pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, przewożących większą liczbę osób (carpooling) czy współużytkowanych przez większą liczbę osób (carsharing).”</p> <p>Wprowadza się w tabeli 26 (str. 116) w Strefie I działanie rekompensujące: „Wprowadzenie przywilejów w postaci dostępności do wybranych ulic lub pasów ruchu o ograniczonej dostępności dla samochodów osobowych oraz ulg w opłatach za parkowanie - dla pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, przewożących większą liczbę osób (carpooling) czy współużytkowanych przez większą liczbę osób (carsharing).”</p>	

						Wprowadza się w tabeli 27 (str. 117) w Strefie II i III działanie rekompensujące: „Wprowadzenie możliwości zmniejszenia minimalnej liczby miejsc parkingowych dla budynków objętych zorganizowanymi systemami współużytkowania jednego samochodu przez większą liczbę osób (carshering).”	
155	1	08.08.2008	Michał Kubiak	Uwagi dotyczące: - lokalizacja stacji II linii metra na Woli: a) na skrzyżowaniu ul. Wolska i Młynarska b) skrzyżowanie ul. Górczewska i Płocka	N	Uwaga nieuwzględniona. Dla II linii metra wydana jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji dla odcinka centralnego i zachodniego. Decyzja lokalizacyjna wydana jest jedynie dla odcinka centralnego, pomiędzy Rondem Daszyńskiego i Dworcem Wileńskim. Komitet Sterujący do spraw budowy II linii metra w Warszawie podjął decyzję o lokalizacjach stacji na zachodnim odcinku II linii metra. Przyjęto, że zbudowane będą następujące stacje: Wolska, Moczydło, Księcia Janusza, Wola Park, Powstańców Śląskich, Lazurowa, Chrzanów, Polczyńska.	MW Sp. z o.o.
155	2	08.08.2008	Michał Kubiak	Przedłużenie zachodniego odcinka II linii metra do Ursusa	N	Uwaga nieuwzględniona. Dzielnica Ursus obsługiwana jest obecnie komunikacją kolejową. Jednym z celów zapisanych w „Strategii” jest zwiększenie udziału kolei w przewozach w relacjach pomiędzy Warszawą a strefą podmiejską oraz w relacjach wewnętrznych. „Strategia ...” przewiduje cały szereg działań usprawniających komunikację kolejową, w tym budowę nowych przystanków kolejowych (w tym nowego przystanku Ursus Niedźwiadek). Zwiększy to bezpośrednią dostępność mieszkańców Ursusa do komunikacji kolejowej. Dlatego też przedłużanie II linii metra w kierunku zachodnim, przy cenach jednostkowych na poziomie 400-500 mln zł za kilometr metra jest całkowicie nieuzasadnione. Komitet Sterujący do spraw budowy II linii metra w Warszawie podjął decyzję o lokalizacjach stacji na zachodnim odcinku II linii metra. Przyjęto, że zbudowane będą następujące stacje: Wolska, Moczydło, Księcia Janusza, Wola Park, Powstańców Śląskich, Lazurowa, Chrzanów, Polczyńska.	
155	3	08.08.2008	Michał Kubiak	Przedłużenie wschodniego odcinka II linii metra na Białolekę	N	Uwaga nieuwzględniona. W opracowaniu „Studium techniczne II i III linii metra warszawskiego” wykonanym w 2000 roku analizowane były warianty przedłużenia II linii metra do Dąbrówki w Północnej Dzielnicy Mieszkaniowej. Analizy porównawcze wariantów doprowadziły do wyboru przebiegu II linii metra kończącej się na Bródnie. Komitet Sterujący do spraw budowy II linii metra w Warszawie podjął decyzję o lokalizacjach stacji na wschodnim odcinku II linii metra. Przyjęto, że zbudowane będą następujące stacje: Szwedzka, Targówek I, Targówek II, Kondratowicza, Zacisze, Rembielińska.	
155	4	08.08.2008	Michał Kubiak	Przesunięcie stacji metra Stadion z północnej na południową stronę linii średnicowej	N	Uwaga nieuwzględniona. Ponieważ dla centralnego odcinka II linii metra wydana jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzja lokalizacyjna, nie ma obecnie możliwości przesuwania stacji Metra Stadion.	
155	5	08.08.2008	Michał Kubiak	Skoordynowanie linii metra ze Strategią	T	Uwaga uwzględniona w tekście „Strategii ...”. W rozdziale 4.1, zadanie 5 Integracja systemów transportu, zakłada integrację różnych systemów transportu, między innymi przez rozwijanie systemu parkingów „Parkuj i Jedź”. W tekście „Strategii ...” nie ma wskazanych szczegółowych lokalizacji tych parkingów. Uwaga przekazana do Zarządu Transportu Miejskiego, do wykorzystania przy analizowaniu potrzeby budowy kolejnych parkingów „Parkuj i Jedź”.	ZTM
156	1	18.08.2008	Stowarzyszenie Elektryków Polskich	Zwiększenie udziału kolei w przewozach pasażerskich w Warszawie	T	Problem jest uwzględniony w Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie, w tym także lepszego wykorzystania obecnej infrastruktury. W Strategii zakłada się, że podstawowym celem będzie zwiększenie udziału kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i w relacjach wewnątrzmiastowych. Wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardeł (prędkość przejazdu), itp. Działania te będą przyczyniać się do przekształcenia systemu kolejowego obsługującego Warszawę w sieć szybkiej kolei miejskiej. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Strategia zakłada że w pierwszej kolejności zmiany powinny dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015, także z tego powodu, brak jest gotowych programów modernizacji poszczególnych korytarzy transportu kolejowego, zarówno jeśli chodzi o aspekty funkcjonalno—techniczne jak i organizacyjne. Zmiany, które muszą być dokonane mogą odbywać się w sferze zarządzających systemem transportowym i w tym względzie Strategia proponuje powołanie jednej jednostki zarządzającej systemem w skali aglomeracji. Zmiany w infrastrukturze technicznej są uzależnione od decyzji władz PKP, jednostki będącej jej właścicielem, co nie oznacza, że nie jest potrzebna ścisła współpraca w tym względzie władz samorządowych z koleją. W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.	

156	2	18.08.2008	Stowarzyszenie Elektryków Polskich	Uwagi ogólne dotyczące okresu obowiązywania Strategii	N	Strategia dotyczy okresu do roku 2015. Ramy czasowe Strategii wynikają z konieczności dostosowania okresu programowania do wymagań unijnych. Nie ogranicza to możliwości m.st. Warszawy podjęcia prac nad dokumentem bardziej długoterminowym.
156	3	18.08.2008	Stowarzyszenie Elektryków Polskich	Uwagi dotyczące rozwoju komunikacji autobusowej	N	Uwaga o preferowaniu w Strategii komunikacji autobusowej jest nieuzasadniona. W wielu miejscach dokumentu podkreśla się podstawową rolę transportu szynowego (komunikacji tramwajowej, kolejowej, metra). Proponuje się bogaty program modernizacyjny i inwestycyjny dla tych podsystemów transportowych. Wskazuje się także rolę autobusu, który w wielu przypadkach, może być środkiem transportu konkurencyjnym w stosunku do komunikacji szynowej, zwłaszcza tam gdzie zorganizowanie transportu zbiorowego musi nastąpić niezwłocznie i tam gdzie prognozowane przewozy pasażerskiej nie uzasadniają ponoszenia kosztów niezbędnych na wybudowanie linii transportu szynowego. Strategia nie zakłada też, co jest podawane we wniosku, że 2/3 przewozów będzie świadczyć komunikacja autobusowa. Zakłada natomiast, że co najmniej 2/3 przewozów ma być realizowane z wykorzystaniem wszystkich podsystemów transportu zbiorowego.
157	1	19.08.2008	Tadeusz Morawski	Wycofanie ruchu tranzytowego z miasta	N	<p>Uzasadnienie formalne</p> <p>Przedstawiony w „Strategii” układ tras ruchu szybkiego na obszarze Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono następujące drogi związane z Warszawą: <ul style="list-style-type: none"> • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") • S8 Wrocław (Psie Pole) - Kępno - Sieradz - A1 (Łódź) - A1 (Piotrków Trybunalski) - Rawa Mazowiecka - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrow - Choroszcz - Knyszyn - Korycin - Augustów - Budzisko - granica państwa (Kowno) • S17 S8 (Warszawa) - Zakręt - Kurów - Piaski - Zamość - Hrebennie - granica państwa (Lwów) - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne elementy układu tras ruchu szybkiego posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trasa AK odc. Prymasa Tysiąclecia – Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • S17 węzeł Zakręt – węzeł Marki ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 połączenie Salomea – Wolica odcinek poza Warszawą ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • Trasa S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • S7 odc. Trasa AK – Łomianki - jest złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, • Trasa S8 odc. Węzeł Konotopa – Prymasa Tysiąclecia jest obecnie w budowie <p>Jak wynika z przedstawionych danych, większość tras ruchu szybkiego ma wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, które wyznaczają jednoznacznie korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji.</p> <p>Uzasadnienie merytoryczne</p> <p>Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys. pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego, tzn. aglomeracji warszawskiej) i tranzyt dalekiego zasięgu. W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 89,3% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 10% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy łącznie) stanowi jedynie 0,7%. W podróży samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,4% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,6%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej około 21%. Największe udziały ruchu tranzytowego</p>

					<p>występują w podróży samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 69,2%, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 24%, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy) stanowi zaledwie 6,8%. Jak wynika z tych badań, w stosunku do sumarycznego potoku samochodowego na granicy Warszawy, podróże kończące się w mieście stanowią 88,8%. Podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że wiele połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji jest możliwe tylko poprzez Warszawę. W stosunku do sumy pojazdów tranzyt aglomeracyjny wynosi 10% a tranzyt dalekiego zasięgu 1,2%. Planowana krajowa sieć autostrad i dróg ekspresowych ma zadanie zapewnienie połączeń pomiędzy największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją planowanych w Warszawie tras ruchu szybkiego jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzone analizy „kosztów i korzyści” dla każdego przewidywanego do realizacji elementu układu dróg ruchu szybkiego w Warszawie, wykazywały dużą efektywność ekonomiczną analizowanych inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Dlatego też im większa część pracy przewozowej liczonej w pojazdokilometrach będzie realizowana w Warszawie na układzie tras ruchu szybkiego, tym mniejsza będzie emisja spalin, hałas uliczny, koszty eksploatacji pojazdów i liczba wypadków. Pozostały ruch tranzytowy, którego elementem docelowym nie jest Warszawa odbywa się drogami krajowymi nr 50 i 62.</p> <p>Podsumowując - z badań i prognoz ruchu wynika, że udział ruchu tranzytowego jest stosunkowo niewielki. Przeważająca większość pojazdów przecinających granice miasta, to pojazdy kończące podróże w obszarze miasta, lub w obszarze otaczającym. Układ drogowy służy zatem przede wszystkim społeczności miasta i jego otoczenia..</p>		
157	2	19.08.2008	Tadeusz Morawski	Czy strategia transportowa ma rozwiązać problemy transportowe czy jest kolejnym dokumentem służącym dofinansowaniu budowy dróg z funduszy UE, szczególnie na trasy ekspresowe	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Celem „Strategii ...” jest wytyczenie na najbliższe lata kierunków działań związanych z systemem transportowym. Stwarza ona ramy rozwoju systemu transportowego zgodnego z zapisanymi w Strategii celami i środkami realizacji. W przypadku starania się o dofinansowanie poszczególnych inwestycji o dotacje z funduszy unijnych, badana będzie zgodność projektowanych inwestycji ze „Strategią”</p>	
157	3	19.08.2008	Tadeusz Morawski	<p>Poprawienie sytuacji w dojeździe ul. Puławską z Piaseczna do Warszawy poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poszerzenie ul. Puławskiej o dodatkowe pasy ruchu dla komunikacji zbiorowej - albo zbudowanie linii tramwajowej od Wyścigów do Piaseczna lub od stacji metra Kabaty do Piaseczna - albo przedłużenie I linii metra od Kabat do Piaseczna - albo zbudowanie połączenia SKM z Piaseczna do Centrum 	N	<p>Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada modernizację 4 głównych korytarzy tramwajowych, wymianę taboru i budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasińskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąza i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocka; – Tarchomin – pętla Żerań. <p>Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy trasy tramwajowej do Piaseczna. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.</p>	ZTM
157	4	19.08.2008	Tadeusz Morawski	Dlaczego prognoza odnosi się do roku 2004, gdy data „Strategii ...” jest styczeń 2008	N	Opracowanie dokumentu „Strategii ...” rozpoczęto w 2006 roku, kiedy dostępne dane dotyczyły 2004 roku.	
157	5	19.08.2008	Tadeusz Morawski	Wprowadzenie opłaty za wjazd do Gminy Centrum	T	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Opłaty za wjazd do centralnych obszarów miast okazały się sprawdzonym, efektywnym narzędziem walki z zatłoczeniem dróg miejskich. W punkcie 4.2.3 Strategii, przy omawianiu zadania 10, wspomniano o pozytywnych doświadczeniach Singapuru, Oslo, Londynu i Sztokholmu. W związku z pytaniami, uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi w ramach konsultacji poniżej podano dodatkowe informacje.</p> <p>Wprowadzony w 2003 roku w Londynie system opłat za wjazd dotyczy centralnego obszaru o pow. ok. 21 km². Opłata obowiązująca w dni</p>	

					<p>robocze od 7:00 rano do 18:30 upoważnia do wielokrotnego wjazdu do centrum w danym dniu. Pojazdy nie są zatrzymywane, natomiast rejestrowany jest automatycznie numer rejestracyjny. Do dyspozycji jest kilka sposobów wpłaty. Od opłat, po zarejestrowaniu, zwolnione są: pojazdy osób niepełnosprawnych, pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii, pojazdy z co najmniej 9 miejscami, pojazdy służ technicznych i pomocy drogowej. Mieszkańcy obszaru objętego opłatami korzystają z 90% zniżki.</p> <p>Badania prędkości ruchu samochodowego prowadzone na sieci o długości 70 km wykazały, że przy spadku natężeń ruchu o ok. 16-20 procent średnia prędkość w okresie, kiedy obowiązują opłaty, wzrosła o 37-40 procent (do ok. 17 km/h). Jedną z konsekwencji była modyfikacja rozkładów jazdy autobusów, których prędkość znacznie wzrosła. Zaobserwowano istotny wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego.</p> <p>Pozytywne w sumie doświadczenia Londynu spowodowały, że podobne rozwiązania wprowadzono w 2006 roku w Sztokholmie. Po 6-miesięcznym okresie próbnym i powrocie do systemu bez opłat przeprowadzono referendum. Pozytywny wynik stanowił podstawę decyzji o ponownym uruchomieniu systemu.</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia prowadzą do następujących wniosków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy wysokim poziomie motoryzacji, takim jak w Warszawie, rozbudowa infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego nie wystarcza do istotnego ograniczenia zatłoczenia dróg miejskich. • Podobnie jak w przypadku problemu parkowania w centrum, który został w znacznym stopniu rozwiązany przez wprowadzenie opłat za parkowanie, zatłoczenie może być zredukowane przez wprowadzanie systemu opłat za wjazd do obszaru centralnego i za prawo przejazdu krytycznymi odcinkami dróg. Towarzyszyć temu musi radykalna poprawa jakości transportu zbiorowego. • Wbrew obiegowym opiniom, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum nie wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność jako miejsca koncentracji instytucji, biznesu, handlu i usług. • Aktualny poziom techniki umożliwia automatyczne pobieranie opłat i kontrolę ich wnoszenia bez zatrzymywania pojazdów. <p>Zamiar wprowadzenia opłat zasygnalizowany był w uchwale Rady M.St. Warszawy o polityce transportowej (1995). Zapowiedziano: „doprowadzenie do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych i/lub za wjazd do obszaru centralnego)”, oraz „do stworzenia elektronicznego systemu opłat za korzystanie z dróg i parkingów - wysokość stawki powinna być uzależniona od stopnia zatłoczenia i stanu środowiska.”</p> <p>Elektroniczne pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych zapowiedziano także w Białej Księdze Unii Europejskiej „Wspólna polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”. Stawki myta mają być zależne od rodzaju pojazdu, klasy drogi, obszaru i pory dnia (zatłoczenia). Trwają prace nad projektem dyrektywy, regulującej zasady pobierania opłat i ustalania stawek.</p> <p>W Polsce, w przyjętym przez Rząd w dn. 29.06.2005 roku dokumencie „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”, zapowiedziano opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, w tym opłaty za wjazd do wyznaczonych obszarów miast.</p> <p>Temat opłat za wjazd do centrum Warszawy był, m.in., przedmiotem badań w projekcie unijnym REVENUE (2004-2006). Wykazano, że system byłby efektywny finansowo i ekonomicznie (korzyści mieszkańców wyższe niż ponoszone koszty) nawet przy niskiej opłacie (rzędu 4-5 zł). W ankiecie przeprowadzonej wśród kierowców, większość ankietowanych była przeciwna opłatom. Natomiast w grupie ankietowanych polityków, przedstawicieli administracji publicznej, zarządców dróg oraz przedstawicieli sektora prywatnego przeważająca większość (80%) pozytywnie oceniła projekt wprowadzenia opłat w perspektywie 10 lat.</p> <p>Wprowadzenie opłat uzależnione jest od modyfikacji podstaw prawnych. Do roku 2003, w ustawie o drogach publicznych, w art. 13 znajdowało się następujące sformułowanie:</p> <p>1. Korzystanie z dróg publicznych może być uzależnione, w przypadkach określonych w ust. 2, od wniesienia opłat drogowych. 2. Opłaty mogą być pobierane za:</p> <p>4) parkowanie pojazdów samochodowych na drogach, 5) przejazdy przez obiekty mostowe, 6) wjazd i poruszanie się po drogach strefy śródmiejskiej.</p> <p>W roku 2003, przy okazji precyzowania zapisu dot. opłat za parkowanie, skreślono pkt 6. Punkt 5 zastąpiono nowym pkt. 2 „przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych. Dodatkowo, wprowadzono ograniczenia górnych stawek opłat za parkowanie.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

157	6	19.08.2008	Tadeusz Morawski	Przeciwdziałanie rozczłonkowaniu substancji miasta	N	Uwaga nie dotyczy „Strategii ...” a Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz planów zagospodarowania przestrzennego.	BAiPP
157	7	19.08.2008	Tadeusz Morawski	Ochrona klinów nawietrzających	N	Uwaga nie dotyczy „Strategii ...” a Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz planów zagospodarowania przestrzennego. Ten ważny problem związany z rozwojem przestrzennym Warszawy jest poruszony w tekście sumującym kwestie środowiskowe, załączonym do prognozy. Kliny napowietrzające mają charakter zwięzających się ku centrum miasta stref o ograniczonej zabudowie oraz zmniejszonej szorstkości podłoża. Wykorzystywanie tych klinów pod drogi międzydzielnicowe, o charakterze obwodnic i tras przyspieszonego ruchu jest celowe, pod warunkiem, że nie staną się te drogi w przyszłości ulicami koncentrującymi wysoką i różnorodną zabudowę. Prognoza i Strategia zwracają uwagę na potrzebę ograniczania zabudowy przy trasach tego rodzaju.	
158	1	17.06.2008	Piotr Kędzierzawski	Reaktywacja Warszawskiego Okrągłego Stołu Transportowego	T	Zaproponowano zmianę tytułu na: „Komunikacja społeczna, zasady promocji Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy” oraz uzupełnienie rozdziału 5 o następujący fragment: „Doświadczenia ostatniego okresu wykazały, że jedną z przyczyn powolnego wdrażania planów i programów poprawy i rozwoju systemu transportu są protesty wynikające albo z niedostatku informacji, albo - nawet gdy ona jest dobra - z braku umiejętności osiągnięcia konsensusu w sprawach budzących wątpliwości specjalistów czy społeczeństwa. Źródłem tego szukać należy w braku komunikacji pomiędzy władzami, służbami miejskimi, specjalistami, podmiotami gospodarczymi, stowarzyszeniami i organizacjami pozarządowymi oraz społecznościami lokalnymi. Zapewnienie tej komunikacji jest jednym z warunków sukcesu przy wdrażaniu Strategii. Konieczne są odpowiednie działania w fazie przygotowywania decyzji oraz ich realizacji. Jedną ze sprawdzonych sposobów włączaniu społeczeństwa w tworzenie i realizację strategii rozwoju transportu jest tzw. okrągły stół transportowy. Powołany w 2000r. Warszawski Stół Transportowy (WOST) był przeniesieniem na grunt Warszawy kanadyjskich doświadczeń we włączaniu społeczeństwa w tworzenie i realizację polityki rozwoju miasta. Działał on do roku 2004. Przewiduje się rozważenie ponownego powołania WOST, lub podjęcie innych, systematycznych działań stwarzających platformę dla dyskusji między społeczeństwem i podmiotami zaangażowanymi w realizację planów i programów rozwoju systemu transportu.”	BDiK CKS
158	2	17.06.2008	Piotr Kędzierzawski	Wniosek dot. doprecyzowania wskaźników dotyczących transportu zbiorowego, rowerowego, itp. (założenia ilościowe)	N	Dokument Strategii ma spełniać dwie ważne funkcje. Po pierwsze - wytyczać cele, środki i zadania realizacyjne prowadzące do poprawy systemu transportowego Warszawy. Po drugie - stanowić część dokumentacji niezbędnej przy występowaniu o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. W tym drugim przypadku, uzyskanie dofinansowania oznacza kontrolę uzyskiwanych efektów za pomocą zdefiniowanych wskaźników. Z tego powodu zestaw wskaźników realizacji musi być dobiegany ostrożnie. Strategia w wielu przypadkach pokazuje mechanizmy, z których można korzystać, cele do których będzie się dążyć. W praktyce może to oznaczać że nie wszystkie zostaną zrealizowane, pozostając jednak w świadomości władz miasta i jego mieszkańców na lata późniejsze. Także jeśli chodzi o wskaźniki dotyczące transportu zbiorowego, rowerowego, itp. Nie jest zatem możliwe sprecyzowanie większości wskaźników w sposób ilościowy.	
159	1	17.06.2008	Hubert Pollak	Wniosek dotyczący przerwanie ciągów tranzytowych przez centrum Warszawy, np. stworzenie placu publicznego przy Dworzec Centralnym w ciągu Al. Jerozolimskich	N	Strategia uwzględniając SUIKZP zakłada obniżenie klas funkcjonalnych ulic w Śródmieściu do Z. Oznacza to możliwość podejmowania działań prowadzących do ograniczenia przepustowości ulic i zwiększenia dostępności. W rezultacie będzie to powodować ograniczanie przejazdów tranzytem. Stworzenie placu publicznego przed Dw. Centralnym w ciągu Al. Jerozolimskich stoi w sprzeczności z planowaną funkcją al. Jerozolimskich – ważnego ciągu komunikacyjnego obsługującego komunikację tramwajową i autobusową.	
160	1	17.06.2008	Danuta Cesarska	Obwodnica autostradowa pozamiejska (dla europejskich korytarzy transportowych)	N	Uzasadnienie formalne Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa: - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z	

					<p>dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, <p>Uzasadnienie merytoryczne Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnioną funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące: <u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u> W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy) stanowi jedynie 1,3%. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3% <u>Ulica Polczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u> W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%. Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnątrzmięskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne. Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę. Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprawienie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwane mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzane analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>
--	--	--	--	--	---

161	1	17.06.2008	Maciej Frączak	Wniosek dot. kwestii spotkań, na których konsultacje odbywają się w gronie zainteresowanych osób a także osób uprawnionych do podejmowania kluczowych decyzji w skali miasta i województwa	N	Autorzy Strategii wyjaśniają, że dokument był konsultowany z jednostkami miasta (Urząd Miasta, zarządy, operatorzy transportu zbiorowego) odpowiedzialnymi za funkcjonowanie i planowanie systemu transportowego, organizacjami pozarządowymi oraz mieszkańcami Warszawy.
162		17.06.2008	Maciej Sulmicki	Wyraźne rozróżnienie między 2 i 3 strefą zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów	N	Podział obszaru miasta na strefy Strefy II i III określony jest w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Różnica polega przede wszystkim na wymaganiach dot. minimalnej liczby stanowisk postojowych (parkingów).
163	1	17.06.2008	Maciej Sulmicki	Uwaga dot. rozszerzenia listy wskaźników realizacji „Strategii ...” o monitorowanie podział zadań, prędkość KZ, liczba pasażerów, długość ulic w uspokojonym/wyłączonym ruchu samochodowym	T	W Strategii sformułowano cele rozwoju systemu transportowego i zadania odniesione do poszczególnych podsystemów transportowych. Strategia jest jednak dokumentem ogólnym a nie planem inwestycyjnym z precyzyjnie określonymi działaniami podejmowanymi w kolejnych latach realizacji. Stąd też zestaw wskaźników rezultatów został określony w sposób ogólny, przy założeniu muszą one być możliwe do określenia. W praktyce może to także oznaczać że nie wszystkie zostaną zrealizowane, pozostając jednak w świadomości władz miasta i jego mieszkańców na lata późniejsze. Problem ten dotyczy także wskaźników dotyczących transportu zbiorowego, uspokojenia ruchu, itp.. Nie jest zatem możliwe i uzasadnione rozszerzenie listy wskaźników.
164	1	17.06.2008	Hubert Pollak	Dotyczy wyznaczenia szybkich pasów autobusowych wzdłuż dróg wyższych klas o podniesionej dopuszczalnej prędkości > 50 km/h	T	W Strategii uwzględniono ten problem wskazując na konieczność wprowadzania uprzywilejowania autobusów np. poprzez stosowanie wydzielonych pasów autobusowych i poprzez rekomendowanie lokalizacji pasów autobusowych także na ulicach z prędkością dopuszczalną ponad 50 km/h.
165	1	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. konsultacji „Strategii ...” i jej integracja ze strategią przewoźników, zarządców transportu komunikacji miejskiej i PKP	N	Autorzy Strategii wyjaśniają, że dokument był konsultowany z jednostkami miasta (Urząd Miasta, zarządy, operatorzy transportu zbiorowego) oraz uwzględnione zostały uwagi przekazane w formie pisemnej przez PKP.
165	2	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. poprawy marszrutyzacji	T	Uwaga uwzględniona w Strategii w punkcie 4.1, zadanie 8.
165	3	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. adaptacji i rozwoju kolejowych linii towarowych na potrzeby komunikacji zbiorowej,	N	Priorytet dot. zwiększenia znaczenia systemu kolejowego w obsłudze Warszawy i aglomeracji został uwzględniony w Strategii m.in. w zadaniach dotyczących rozwoju systemu transportu publicznego (zadanie 4 - Usprawnienie komunikacji kolejowej). Kwestie związane z rozbudową /rozwojem sieci kolejowej i adaptacją linii towarowych dotyczą rozwiązań szczegółowych, leżących w gestii właściciela infrastruktury kolejowej, którym nie jest m.st. Warszawa. Propozycje zawarte we wniosku mogą być włączone do strategii transportowej Warszawy po roku 2015, po uzyskaniu potwierdzenia ich zasadności na podstawie przeprowadzonych niezbędnych analiz z uwzględnieniem uwarunkowań technicznych, prognoz przewozów i kosztów i korzyści społecznych oraz uzgodnień z zarządcą infrastruktury.

165	4	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. likwidacji wąskich gardeł dla komunikacji tramwajowej	T	Problem uwzględniony w Strategii w ramach punktu 4.1., zadanie 2: Modernizacja i rozwój komunikacji tramwajowej. Zadanie to będzie realizowane m.in. poprzez: „Program modernizacji tras tramwajowych będzie realizowany z koncentracją uwagi na podniesieniu standardu tras głównie poprzez zapewnienie priorytetu metodami organizacji ruchu, ograniczaniu liczby punktów kolizji z układem drogowym i pieszym oraz poprawieniu stanu torowisk i zasilania. Kluczowym zadaniem będzie wdrożenie systemu zintegrowanego zarządzania ruchem, umożliwiającego udzielanie priorytetu dla komunikacji tramwajowej w sygnalizacji świetlnej”.
165	5	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. lokalizacji i realizacji nowoczesnej zajezdni tramwajowej	N	Lokalizacja nowej zajezdni Annapol została uwzględniona w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Plany powstania tej zajezdni (i ewentualnie innych) nie są jednak sprecyzowane, a finansowanie nie jest ujęte w WPI. Stąd też biorąc po uwagę założenie, że jej budowa jest bardziej prawdopodobna po roku 2015, wskazanie jej realizacji nie zostało zapisane w Strategii do roku 2015. Ponadto należy dodać, że problem zajezdni, zakładów remontowych, itp. jest istotny z punktu widzenia strategii funkcjonowania operatora systemu transportowego, a ma mniejsze znaczenie z punktu widzenia strategii systemu transportowego.
165	6	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. elastycznego regulowania podaży miejsc w komunikacji tramwajowej	N	Uwaga słuszna. Problem powinien być rozwiązywany na etapie bieżącego zarządzania systemem transportu zbiorowego i współpracy ZTM i Tramwajów Warszawskich.
165	7	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga: metro – TAK, ale nie kosztem innych inwestycji i środków transportowych	T	Problem uwzględniony w Strategii. Dokument wskazuje konieczność rozwoju także innych podsystemów transportowych: komunikacji tramwajowej, autobusowej, kolei itp.
165	8	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. dokładnego zbadania potrzeb mobilności	N	Autorzy Strategii opierali się na wynikach badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców Warszawy i aglomeracji. Badania mobilności są wykonywane w Warszawie co kilka lat. Ostatnie badanie zostało wykonane w roku 2005 i planowane jest jego powtórzenie w bliskiej przyszłości.
165	9	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. koordynacji rozkładów jazdy – eliminacja zjawisk „stad”	T	Problem uwzględniony w Strategii. Zadania dot. racjonalizacji przebiegu linii, wprowadzania uprzywilejowania w ruchu, nowoczesnego sterowania ruchem będą sprzyjać koordynacji rozkładów jazdy. Niezależnie sama koordynacja powinna być rozwiązywana w ramach bieżącej działalności Zarządu Transportu Miejskiego.
165	10	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. wydzielonych pasów dla pojazdów przewożących więcej osób niż jedną osobę w samochodzie	N	To powszechnie stosowane w USA i efektywne rozwiązanie nie zostało, jak dotąd, zastosowane w Europie. Jego zastosowanie w Warszawie byłoby realne tylko w przypadku stworzenia podstaw prawnych.
165	11	17.06.2008	Jacek Poniewierski	Uwaga dot. obowiązku audytu inwestycji pod kątem komunikacyjnym	N	Zgodnie z praktyką obowiązującą w Warszawie, inwestycje są sprawdzane pod względem ich wpływu na funkcjonowanie systemu transportowego na etapie wydawania opinii przez zarządców dróg i/lub ruchu.
166	1	17.06.2008	Paweł Gołub	Uwaga dot. uzupełniania sieci tras tramwajowych przy budowie dróg wydłużenie tras tramwajowych do granic miasta + P&R, np. Godław-Wawer, ul. Kijowska-Ząbki, Al. Krakowska-Raszyn	N	Strategia zakłada rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich: <ul style="list-style-type: none"> – Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, – pętla Winnica - Most Północny - Młociny, – Krasieńskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do skrzyżowania ul. Budowlana/Odrowąza i dalej do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocką;

						– Tarchomin – pętla Żerań. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, ich realizację należy rozważać po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	
166	2	17.06.2008	Paweł Golub	Uwaga dotycząca zwiększenia podaży miejsc w tramwajach	T	Wprowadza się korektę tekstu Strategii na str. 122: <i>„Program modernizacji tras tramwajowych będzie realizowany z koncentracją uwagi na podniesieniu standardu tras głównie poprzez zapewnienie priorytetu metodami organizacji ruchu, ograniczeniu liczby punktów kolizji z układem drogowym i pieszym, poprawieniu stanu torowisk i zasilania oraz dostosowaniu podaży miejsc do potrzeb oraz weryfikacji funkcjonowania najstabiliej wykorzystywanych przystanków.”</i>	
166	3	17.06.2008	Paweł Golub	Uwaga dot. linii tramwajowej na odcinku rondo ONZ-Most Świętokrzyski jako alternatywa dla II linii metra	N	W związku z uwzględnieniem w Strategii budowy II linii metra w ciągu ul. Świętokrzyskiej, co wynika z dotychczas przeprowadzonych prac planistycznych i projektowych wniosek nie może być uwzględniony.	
166	4	17.06.2008	Paweł Golub	Uwaga dot. równouprawnienia w traktowaniu inwestycji drogowych i komunikacyjnych	T	Problem uwzględniony w Strategii, w której przewiduje się działania zarówno w odniesieniu do układu drogowego jak i transportu zbiorowego.	
167	1	17.06.2008	Maciej Sulmicki	Sprzeczności w celach „Strategii...”, np. ograniczenia ruchu samochodowego i rozbudowa dróg	N	Wybór, spośród wariantów polityki transportowej, wariantu zrównoważonego rozwoju, oznacza założenie priorytetowego traktowania transportu zbiorowego, jednak nie wyklucza możliwości korzystania z samochodu, zwłaszcza w obszarach o mniejszej intensywności zagospodarowania (strefa III). Ma to odbicie w wielu punktach „Strategii..” (cele, środki, działania). Ograniczenia ruchu samochodowego dotyczą głównie strefy I – śródmiejskiej.	
167	2	17.06.2008	Maciej Sulmicki	Jasne określenie jaki jest cel „Strategii ...”	N	Cele polityki transportowej sformułowane zostały w punktach 3.4.1 i 3.4.2 projektu Strategii.	
168	1	17.06.2008	Hubert Pollak	Uwaga dot. identyfikacji ulic przeznaczonych dla ruchu pieszych oraz identyfikacja obszarów stref pieszych - deptaki	T	Wprowadza się uzupełnienie tabel. 25 o następujące punkty: <i>„(Układ drogowo uliczny) - Zapewnienie odpowiedniej do potrzeb obsady i budżetu Wydziału Transportu Rowerowego i Komunikacji Pieszej BDiK w celu aktywnego działania na rzecz usprawnienia ruchu pieszego i i rowerowego w tym wykonywania prac analitycznych, opiniodawczych, kontrolnych, a także zapewnienia właściwej koordynacji pomiędzy dzielnicami i innymi jednostkami Miasta. - Uwzględnienie w założeniach i projektach infrastruktury transportowej potrzeb ruchu pieszego i rowerowego. - Eliminowanie barier komunikacyjnych dla ruchu pieszego i rowerowego, w tym poprzez uzupełnianie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów (nowych i zastępujących kładki i tunele). (Zarządzanie ruchem i transportem) - Wczesne upublicznianie założeń i wstępnych projektów, szczególnie w Internecie. - Konsultacje społeczne projektów transportowych i uwzględnienie pozyskanych w ich trakcie opinii.”</i>	
169	1	17.06.2008	Maciej Sulmicki	Uwaga dot. doprecyzowania zadań systemu elektronicznego pomiaru prędkości (metody zapobiegania wypadkom a przekraczanie prędkości)	N	Problem opracowania i wdrożenia systemu zarządzania prędkością w mieście (zapobiegania wypadkom) został uwzględniony w Strategii. W punkcie 4.3, zadaniu 4. Doprecyzowanie zadań tego systemu powinno nastąpić na etapie opracowań szczegółowych. Zarząd Dróg Miejskich jest obecnie na etapie przygotowywania „Studium wykonalności poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”, w ramach którego ten problem jest podejmowany.	

170	1	17.06.2008	Krzysztof Kaperczak	<p>Uwaga dot. wprowadzenia audytu dotyczącego dostępności przestrzeni miejskiej dla osób niepełnosprawnych</p> <p>Uwaga dot. bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych w kontekście zagospodarowania pasa drogowego ze szczególnym uwzględnieniem ruchu osób słabowidzących.</p>	T	<p>Wprowadza się korektę tekstu Strategii w punkcie 4.3:</p> <p>„Str. 142: Zadanie 6. Wprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i audytu rozwiązań transportowych pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych przy ocenie projektów modernizowanych i nowobudowanych ulic.</p> <p>Str. 144: Zadanie 6: Wprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i audytu rozwiązań transportowych pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych przy ocenie projektów modernizowanych i nowobudowanych ulic.</p> <p><i>W Strategii przyjmuje się, że niezbędne jest wprowadzenie w Warszawie sformalizowanej procedury oceny nowych rozwiązań drogowych, projektów modernizacji i projektów organizacji ruchu z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego czyli tzw. audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dostępności dla osób niepełnosprawnych czyli tzw. audytu dostępności.</i></p> <p><i>Audyt bezpieczeństwa i audyt dostępności powinny być prowadzone na różnych etapach tworzenia projektu (np. koncepcja programowa, projekt szczegółowy, nadzór nad budową lub modernizacją). Zakłada się, bowiem, że tańsze jest wprowadzanie poprawek czy nowych propozycji na etapie projektowania niż korygowanie już zrealizowanych rozwiązań drogowych. Podczas audytów powinny być analizowane efekty wdrożenia dotychczas zrealizowanych przedsięwzięć, badania wpływu ukształtowania drogi i zarządzania ruchem na bezpieczeństwo ruchu drogowego, obserwacje zachowań użytkowników dróg, badania nad czynnikami przyczyniającymi się do pojawienia się wypadków oraz utrudniającymi bądź uniemożliwiającymi samodzielne poruszanie się osób niepełnosprawnych.</i></p> <p><i>Efektom audytów powinno być określenie wszystkich potencjalnych zagrożeń i sformułowanie propozycji, jak te mankamenty można usunąć. Przy ocenach projektów szczególnie nacisk powinien być kładziony na konieczność wykorzystania rozwiązań redukujących błędy użytkowników (tzw. samoumieszczające się drogi), elementów wyposażenia drogi redukujących ciężkość wypadków (tzw. „wybaczące” środowisko), oraz rozwiązań, które umożliwiają samodzielne poruszanie się osób niepełnosprawnych w sposób optymalny zarówno dla użytkowników - osoby niepełnosprawne (możliwość poruszania się) jak i zarządców (utrzymanie i konserwacja).</i></p> <p><i>W przypadku audytu rozwiązań transportowych pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych uwzględniane będzie bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych w kontekście zagospodarowania pasa drogowego ze szczególnym uwzględnieniem ruchu osób słabowidzących.”</i></p>
170	2	17.06.2008	Krzysztof Kaperczak	Uwaga dot. działania służb porządkowych w egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego	T	Problem uwzględniony w Strategii ramach celu szczegółowy IV.2
171	1	17.06.2008	Maciej Sulmicki	Dlaczego Prognoza odnosi się do stanu na koniec roku 2004 gdy Strategia nosi datę opracowania styczeń 2008 r	T	<p>Wprowadzono stosowne korekty redakcyjne. Przeprowadzenie diagnozy prospektywnej na podstawie nowych danych oznaczałoby niemożliwe do zaakceptowania wydłużenie procedury przyjmowania Strategii, która uzyskała już szereg ważnych akceptacji.</p> <p>Zawartość oraz sposób przygotowania prognozy skutków środowiskowych do dokumentu strategicznego wciąż jest przedmiotem dyskusji, a w przypadku konkretnych opracowań tematem sporów. W przypadku Strategii Zrównoważonego Transportu Miejskiego Warszawy poruszyć należy kilka zgłaszanych aspektów, zarówno proceduralnych, jak i generalnych merytorycznych.</p> <p>Wyjaśnić należy tytułowy termin „zrównoważony rozwój”, który niezdefiniowany w Konstytucji RP, pomimo powoływania się nań w 5 Artykule powoduje najwięcej nieporozumień. Nie jest to, bowiem określenie sozologiczne (związane z ochroną środowiska wyłącznie), jest to kierunek rozwoju uwzględniający potrzeby przyszłych pokoleń, w tym także potrzeby w zakresie zapewnienia zasobów i walorów środowiska. A więc w praktyce planistyczno-strategicznej jest to termin ekonomiczny wprowadzający do planów potrzeby i zatem także koszty niezbędne do utrzymania na odpowiednim poziomie zasoby środowiska (a więc także jego stan). W żadnym przypadku nie można utożsamiać terminu „zrównoważony rozwój”, jako opcje ekologiczną, wykluczającą wszelkie działania zawierające zagrożenie dla przyrody, krajobrazu a nawet człowieka. Tym samym strategię stosujące to określenie mają się odróżniać od tych pozbawionych takiego określenia, założeniami trwałości walorów i zasobów, przy dalszym niehamowanym rozwoju gospodarczo-społecznym. W przypadku transportu takie podejście nie przyjmuje likwidacji transportu w ogóle, także różnych jego działów, pomimo, że transport jest słusznie uważany za równorzędne z energią największe zagrożenie środowiska na świecie, szczególnie w miastach. Zrównoważenie polega na wytyczeniu takiej strategii, która nie zamykając możliwości w miarę swobodnego korzystania z transportu eliminuje bezpowrotną degradację przestrzeni i niektórych komponentów środowiska, a także zasobów surowców w tym paliw na określonym terenie w powiązaniu z analizą zagrożeń globalnych (w tym zwłaszcza wywołanych ociepleniem). Strategia rozwoju transportu uwzględniająca ZR zajmuje się, zatem rozwojem transportu, jako dziedziną warunkującą dziś postęp gospodarczy ze wskazaniem tych uciążliwości, które należy ograniczać bez wystąpienia znaczących sprzeciwów ze strony użytkowników tego transportu. Należy, bowiem pamiętać o następujących uwarunkowaniach ewentualnych instytucjonalnych ograniczeń transportu, jako źródła uciążliwości środowiskowych w miastach (w tym w Warszawie).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transport towarowy jest w przeważającej części elementem wolnego rynku (handlu, produkcji, innych usług) i może być limitowany tylko

					<p>emisyjnie, co jest niezwykle trudne, praktycznie niemożliwe.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transport indywidualny jest jedną z wolności osobistych, które ograniczane być mogą tylko w przypadkach potrzeb nadrzędnych wyliczonych w przepisach ustawowych. • Wszelkie regulacje o charakterze lokalizacyjnym (przebiegi tras o określonych parametrach ruchu/uciążliwości i walorach komunikacyjnych) tworzone są w rezultacie funkcjonowania organów przedstawicielskich, a więc teoretycznie i coraz częściej także praktycznie z zapewnieniem udziału społeczeństwa i przy starannym uwzględnianiu różnych racji. • Miasto jest skomplikowanym nagromadzeniem przestrzennych zjawisk społeczno-ekonomicznych, zdrowotnych i rozwojowych o charakterze espektywnym wykluczającym pogodzenie interesów wszystkich mieszkańców. Sieć komunikacyjna, rozmieszczenie atrakcyjnych kwartałów, zieleni, dostępu do źródeł sukcesu materialnego, zawsze będzie „generalnie niesprawiedliwe”. • Prognoza środowiskowa zajmuje się w takich warunkach analizą możliwych negatywnych skutków wdrażania strategii dla całego miasta i dużych jego części (w sensie imisyjnym, a więc bez wskazywania konkretnych źródeł uciążliwości), wylistowaniem zalecanych środków ograniczających wszelką uciążliwość możliwych do wprowadzenia bez pogwałcenia wspomnianych w pkt 1 i 2 wolności oraz ogólnym wskazywaniem potrzeby racjonalizacji ruchu, co ma raczej charakter edukacyjno- informacyjny. <p>Prognoza zawiera opis wariantu „bez samochodów” rozumianego, jako ekologiczny. Jest to jednak w przypadku dużego miasta wariant nierealny, w niektórych aspektach wcale nie ekologiczny, gdyż wywołujący liczne zagrożenia nadzwyczajne oraz uciążliwości zdrowotne.</p> <p>Wyjaśnienia wymaga także kwestia delimitacji ograniczeń i wolności transportowych, jako podstawowego remedium na zmniejszenie bardzo wysokiej uciążliwości związanej z transportem w Warszawie. Współczesne duże miasta będą coraz silniej podlegały strefowaniu transportowemu, a co za tym idzie generowały coraz to nowe i inne strefy o podwyższonym i obniżonym walorze położenia. Prowadzi to do oczywistych niesprawiedliwości materialnych, które teoretycznie można usunąć na drodze sprawnego systemu planowania przestrzennego. W miastach, gdzie go nie ma (Warszawa), konflikty społeczne są nieuniknione i nie da się im zaradzić posunięciami materialnymi o charakterze technicznym i technologicznym a także polityką zakazową.</p> <p>Transport „ekologiczny”, o który powinniśmy się starać, nie może być arbitralnie włączony do strategii jako opcja zalecana przez prognozę. Wprowadzane być powinny te jego elementy, które zyskują wsparcie społeczne (trasy rowerowe, parkingi P&R, pasy dla ruchu publicznego, rozwój transportu szynowego, budowa obwodnic).</p>		
171	2	17.06.2008	Maciej Sulmicki	Brak możliwości porównania wariantów w „Prognozie ...” – uszczegółowienie wariantów	N	<p>Prognoza zawiera opis wariantów, w kształcie uzgodnionym z opracowującymi Strategię.</p> <p>Obowiązek przeprowadzania porównawczej analizy wariantów dotyczy koncepcji środowiskowej Strategii, a nie wariantów lokalizacyjnych sieci transportowej czy wyboru rozwiązań technicznych, technologicznych lub organizacyjnych. Wariantami są, zatem spodziewane relacje transportu publicznego (zdecydowanie mniej uciążliwego i mniej zachłannego na zasoby środowiskowe) do pozostałego. Strategia wskazując te warianty, przedstawia także instrumenty pozwalające, na w miarę demokratyczne, ich wdrażanie. Należy pamiętać, że wybrany wariant musi być do przyjęcia także ze społecznego punktu widzenia, czyli nie może wprowadzać skrajnie niesprawiedliwego podziału miasta na strefy beneficjentek i tracące walor położenia oraz generować przesadnie wysokich kosztów samorządowych i indywidualnych. Przy niedowładzie systemu planowania przestrzennego, jako najlepszego sposobu wdrażania Strategii, pozostaje polityka inwestycyjna branż transportowych zależnych od samorządu oraz szeroko rozumiana promocja i edukacja. Należy, zatem widzieć znaczne ograniczenia we wprowadzaniu wariantów „agresywnych”, także agresywnych ekologicznie.</p>	
171	3	17.06.2008	Maciej Sulmicki	Uaktualniająca aneks do „Prognozy...”	T	<p>Aneks rozumiany jako szerokie omówienie wyników konsultacji społecznych z odpowiedziami na wnioski osób i organizacji uczestniczących w konsultacjach będzie sporządzony.</p> <p>Zawartość oraz sposób przygotowania prognozy skutków środowiskowych do dokumentu strategicznego wciąż jest przedmiotem dyskusji, a w przypadku konkretnych opracowań tematem sporów. W przypadku Strategii Zrównoważonego Transportu Miejskiego Warszawy poruszyć należy kilka zgłaszanych aspektów, zarówno proceduralnych, jak i generalnych merytorycznych.</p> <p>Wyjaśnić należy tytułowy termin „zrównoważony rozwój”, który niezdefiniowany w Konstytucji RP, pomimo powoływania się nań w 5 Artykule powoduje najwięcej nieporozumień. Nie jest to, bowiem określenie sozologiczne (związane z ochroną środowiska wyłącznie), jest to kierunek rozwoju uwzględniający potrzeby przyszłych pokoleń, w tym także potrzeby w zakresie zapewnienia zasobów i walorów środowiska. A więc w praktyce planistyczno-strategicznej jest to termin ekonomiczny wprowadzający do planów potrzeby i zatem także koszty niezbędne do utrzymania na odpowiednim poziomie zasoby środowiska (a więc także jego stan). W żadnym przypadku nie można utożsamiać terminu „zrównoważony rozwój”, jako opcje ekologiczną, wykluczającą wszelkie działania zawierające zagrożenie dla przyrody, krajobrazu a nawet człowieka. Tym samym strategię stosującą to określenie mają się odróżniać od tych pozbawionych takiego określenia (w tym zwłaszcza wywołanych walorów i zasobów, przy dalszym niehamowanym rozwoju gospodarczo-społecznym. W przypadku transportu takie podejście nie przyjmuje likwidacji transportu w ogóle, także różnych jego działów, pomimo, że transport jest słusznie uważany za równorzędne z energetyką największe zagrożenie środowiska na świecie, szczególnie w miastach. Zrównoważenie polega na wytyczeniu takiej strategii, która nie zamykając możliwości w miarę swobodnego korzystania z transportu eliminuje bezpowrotną degradację przestrzeni i niektórych komponentów środowiska, a także zasobów surowców w tym paliw na określonym terenie w powiązaniu z analizą zagrożeń globalnych (w tym zwłaszcza wywołanych ociepleniem). Strategia rozwoju transportu uwzględniająca ZR zajmuje się, zatem rozwojem transportu, jako dziedziną warunkującą dziś postęp gospodarczy ze wskazaniem tych uciążliwości, które należy ograniczać bez wystąpienia znaczących sprzeciwów ze strony użytkowników tego transportu. Należy, bowiem pamiętać o następujących uwarunkowaniach ewentualnych instytucjonalnych ograniczeń transportu, jako źródła uciążliwości środowiskowych w miastach (w tym w Warszawie).</p>	

					<ul style="list-style-type: none"> • Transport towarowy jest w przeważającej części elementem wolnego rynku (handlu, produkcji, innych usług) i może być limitowany tylko emisyjnie, co jest niezwykle trudne, praktycznie niemożliwe. • Transport indywidualny jest jedną z wolności osobistych, które ograniczane być mogą tylko w przypadkach potrzeb nadrzędnych wymienionych w przepisach ustawowych. • Wszelkie regulacje o charakterze lokalizacyjnym (przebiegi tras o określonych parametrach ruchu/uciążliwości i walorach komunikacyjnych) tworzone są w rezultacie funkcjonowania organów przedstawicielskich, a więc teoretycznie i coraz częściej także praktycznie z zapewnieniem udziału społeczeństwa i przy starannym uwzględnianiu różnych racji. • Miasto jest skomplikowanym nagromadzeniem przestrzennych zjawisk społeczno-ekonomicznych, zdrowotnych i rozwojowych o charakterze espektywnym wykluczającym pogodzenie interesów wszystkich mieszkańców. Sieć komunikacyjna, rozmieszczenie atrakcyjnych kwartałów, zieleni, dostępu do źródeł sukcesu materialnego, zawsze będzie „generalnie niesprawiedliwe”. • Prognoza środowiskowa zajmuje się w takich warunkach analizą możliwych negatywnych skutków wdrażania strategii dla całego miasta i dużych jego części (w sensie imisyjnym, a więc bez wskazywania konkretnych źródeł uciążliwości), wylistowaniem zalecanych środków ograniczających wszelką uciążliwość możliwych do wprowadzenia bez pogwałcenia wspomnianych w pkt 1 i 2 wolności oraz ogólnym wskazywaniem potrzeby racjonalizacji ruchu, co ma raczej charakter edukacyjno- informacyjny. <p>Prognoza zawiera opis wariantu „bez samochodów” rozumianego, jako ekologiczny. Jest to jednak w przypadku dużego miasta wariant nierealny, w niektórych aspektach wcale nie ekologiczny, gdyż wywołujący liczne zagrożenia nadzwyczajne oraz uciążliwości zdrowotne. Wyjaśnienia wymaga także kwestia delimitacji ograniczeń i wolności transportowych, jako podstawowego remedium na zmniejszenie bardzo wysokiej uciążliwości związanej z transportem w Warszawie. Współczesne duże miasta będą coraz silniej podlegały strefowaniu transportowemu, a co za tym idzie generowały coraz to nowe i inne strefy o podwyższonym i obniżonym walorze położenia. Prowadzi to do oczywistych niesprawiedliwości materialnych, które teoretycznie można usunąć na drodze sprawnego systemu planowania przestrzennego. W miastach, gdzie go nie ma (Warszawa), konflikty społeczne są nieuniknione i nie da się im zaradzić posunięciami materialnymi o charakterze technicznym i technologicznym a także polityką zakazową. Transport „ekologiczny”, o który powinniśmy się starać, nie może być arbitralnie włączony do strategii jako opcja zalecana przez prognozę. Wprowadzane być powinny te jego elementy, które zyskują wsparcie społeczne (trasy rowerowe, parkingi P&R, pasy dla ruchu publicznego, rozwój transportu szynowego, budowa obwodnic (z uwagami, które niżej).</p>		
171	4	17.06.2008	Maciej Sulmicki	Skupienie się także na rejonach odległych od centrum miasta – środowisko	N	<p>Zakres terytorialny Strategii i Prognozy obejmuje tylko granice administracyjne Warszawy. W sensie formalnym wskazania, a nawet zalecenia wykraczające poza te granice nie mają mocy sprawczej. Nie mniej jednak oba dokumenty wskazują na potrzebę przyspieszenia prac nad usprawnieniem systemu dojazdu do Warszawy oraz wyznaczenia i zrealizowania obwodnicy zewnętrznej.</p> <p>W sensie środowiskowym rozwiązania transportowe Warszawy uwzględniają uwarunkowania wywołane obecnością obszarów cennych przyrodniczo położonych w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Nie są one w żadnym projekcie czy koncepcji brane pod uwagę przy wytyczeniu nowych tras czy innej infrastruktury związanej z transportem. Tak traktowany jest Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu otaczający stolicę, nie mówiąc o Mazowieckim i Chojnowskim Parku Krajobrazowym, otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego oraz o obszarach NATURA 2000.</p>	
171	5	17.06.2008	Maciej Sulmicki	Zbadanie pojemności środowiskowej dla określenia granicznego potoku ruchu na badanych trasach	N	<p>Badania pojemności środowiskowej przeprowadza się na obszarach cennych przyrodniczo lub w sytuacjach, gdy istnieje potencjalne zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkańców ze strony emisji, która da się określić jako graniczną. Uciążliwości związane z ruchem samochodowym i innego transportu w warunkach miejskich nie są w podobny sposób analizowane, gdyż w miastach nie można wprowadzić środowiskowego ograniczenia natężenia ruchu w sensie zastopowania możliwej rozbudowy dróg i ulic. Nie ma więc granicznego potoku ruchu ze względów środowiskowych w mieście. Wprowadzane (ewentualnie) ograniczenia ruchu wynikające z nadmiernej emisji i emisji fal akustycznych i zanieczyszczeń powietrza są wprowadzane ex post i na czas do osiągnięcia poprawy (np. poprzez upłynnienie ruchu, a więc także budowę nowych jezdni i pasów).</p>	
172	1	23.06.2008	Stanisław Gryglewicz	Alternatywne środki transportu: towarociąg (wózek towarowy)	N	<p>Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii.</p> <p>W Strategii przewiduje się znaczny zakres modernizacji i budowy nowych tras tramwajowych w Warszawie oraz rewitalizację systemu kolejowego m.in. związaną ze zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów. Stąd też łączenie tych systemów nie jest wskazane ze względu na przepustowość tras oraz potencjalne trudności organizacyjno-techniczne. Niezależnie ewentualny projekt (jak np. zgłoszony we wniosku stworzenia lekkiego tramwaju non stop od pętli Służewiec do Dw. Gdańskiego może zostać poddany ocenie uwarunkowań technicznych realizacji i oszacowaniu kosztów i korzyści społecznych.</p> <p>Przedstawione we wniosku idee tworzenia alternatywnych systemów transportowych takich jak pojazdy roweropochodne, towarociągi, zostały scharakteryzowane we wniosku w sposób bardzo ogólny, stąd ich ewentualne zastosowanie wymagałoby przeprowadzenia analiz potwierdzających ich przydatność dla systemu transportowego miasta i wówczas mogłyby być brane pod uwagę w strategiach transportowych. Propozycja zmodyfikowania dotychczasowych założeń dla projektu trasy NS w tym ograniczenia dostępności trasy NS (na odcinku Warszawa Służewiec – Al. Krakowska) tylko dla samochodów do 5t i zastosowania alternatywnych rozwiązań technicznych dla obsługi ruchu ciężarowego nie została uwzględniona., w związku z zaawansowaniem projektowania tej trasy, przy założeniu jej pełnej dostępności dla ruchu samochodowego, w tym towarowego.</p>	

172	2	23.06.2008	Stanisław Gryglewicz	Dostosowanie systemu sygnalizacji na skrzyżowaniach do zielonej fali	T	Uwaga jest uwzględniona w zapisach Strategii. Zapisane zadania Strategii dotyczące rozwoju systemu drogowego Warszawy: „Zadanie 4 Lepsze wykorzystanie systemu transportowego poprzez wdrażanie systemów zarządzania ruchem”, mówi między innymi o sterowaniu sygnalizacją świetlną i monitorowaniu ruchu na najważniejszych arteriach.
172	3	23.06.2008	Stanisław Gryglewicz	Tramwaj NON-STOP, mini melexy (pseudorowerowe)	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii.
173	1	23.06.2008	Ewa Pacura	Wylot trasy S7 na Gdańsk, projekt Trasy Mszczonowskiej – brak zgody (Kampinoski Park Narodowy); propozycja Trasy wzdłuż wału Wisły	N	Przedstawiony w „Strategii ...” Przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: 1. ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztynek - Warszawa - Kielce - Kraków – Rabka 2. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r 3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa: 1. USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) 2. USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7/S8 w obowiązujących dokumentach planistycznych.
173	2	23.06.2008	Ewa Pacura	Szybki tramwaj Modlin – Huta.	N	Uwaga nieuwzględniona. Decyzja o wprowadzeniu do „Strategii ...” połączenia transportem szynowym Łomianek i Modlina musi być poprzedzona zrobieniem wstępnego studium wykonalności trasy. Studium powinno zbadać możliwość znalezienia korytarza dla nowej trasy, określić potencjalne kolizje ze środowiskiem i zagospodarowaniem przestrzennym. Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści można będzie uzyskać odpowiedź, czy budowa takiej trasy będzie uzasadniona z punktu widzenia korzyści społecznych. Połączenie transportem szynowym Lotniska w Modlinie z Warszawą jest rozpatrywane poprzez zbudowanie odgałęzienia od istniejącej linii kolejowej relacji Warszawa – Nasielsk.
174	1	23.06.2008	Grzegorz Buczek	Uwaga dot. zgodności i spójność obowiązujących dokumentów strategicznych tj. „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy”, „Strategia rozwoju m.st. Warszawy do 2020 roku” z projektem „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy ...”	N	Strategia została przygotowana z uwzględnieniem dokumentów wymienionych w zgłoszonym wniosku i jest z nimi zgodna.
175	1	23.06.2008	Bogdan Zmijewski	Uwaga dot. przedstawienie środków finansowych przeznaczonych na inwestycje znajdujące się w „Strategii ...”	N	Strategia określa cele rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne. Określa też zadania, które powinny być podejmowane w poszczególnych podsystemach transportowych dla ich realizacji. Zadania te mają zróżnicowany charakter, inwestycyjny, ale także organizacyjny. Strategia wymienia projekty kluczowe dla poszczególnych podsystemów transportowych, ale także mechanizmy, które mogą być zastosowane dla realizacji poszczególnych zadań. Na przykład w przypadku transportu zbiorowego Strategia wskazuje na konieczność zarządzania systemem transportowym w skali aglomeracji, podjęcia działań w kierunku integracji najważniejszych węzłów transportowych, modernizacji systemu kolejowego. Działania te są niezwykle pilne i powinny być realizowane w pierwszej kolejności, ale na tym

						<p>etapie brak jest rozstrzygnięć, które pozwoliłyby choćby na szacunkowe określenie kosztów. W wielu przypadkach tam gdzie stopień zaawansowania prac projektowych jest wysoki takie oszacowanie jest możliwe, ale też biorąc pod uwagę rozbieżności między oszacowaniami kosztów a rzeczywistymi wynikami przetargów na przedsięwzięcia inwestycyjne obarczone dużym błędem. Biorąc powyższe pod uwagę oraz fakt, że Strategia nie pełni funkcji wieloletniego planu inwestycyjnego (WPI jest odrębnym dokumentem Miasta) zespół autorski Strategii uznał, że nie powinno się wiązać obiektywnie sformułowanego programu rozwoju systemu transportowego z niepewnie określonym zestawem kosztów działań. Podobnie jak nie powinno się wiązać niepewnie określonych kosztów z nie w pełni określonym budżetem przewidzianym na ich realizację. Niepewność ta dotyczy w głównej mierze istotnych, ale trudnych do określenia środków finansowych, jakie mogą być do dyspozycji z Unii Europejskiej w okresie do roku 2015.</p>	
175	2	23.06.2008	Bogdan Żmijewski	Uwaga dot. wzmocnienia systemu „Parkuj i Jedź”	T	Problem uwzględniony w Strategii w punkcie 4.1.2. w zadaniu 5.	
175	3	23.06.2008	Bogdan Żmijewski	Usprawnienie systemu Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego	T	Problem zgłoszony we wniosku jest uwzględniony w Strategii w pkt. 4.2.3 (Zadanie 9. Uporządkowanie systemu parkowania). W 2009 roku planowane jest poszerzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o następny obszar obejmujący Nowe Miasto, Powiśle, Solec oraz połączenie SPPN Ochoty ze Śródmieściem. W następnych latach planowane są dalsze poszerzenia o Muranów, Nowolipki, Mirów oraz dalszą część Ochoty.	
175	4	23.06.2008	Bogdan Żmijewski	System sterowania ruchem	N	Rozwój systemu zarządzania ruchem znajduje się na liście zadań ujętych w Strategii (np. zadanie 4 w spisie zadań dot. systemu drogowego).	
175	5	23.06.2008	Bogdan Żmijewski	Monitoring	N	O ile Autorowi wniosku chodziło o monitorowanie ruchu, to będzie to jedna z głównych funkcji zaawansowanego systemu zarządzania ruchem (zadanie 4 w spisie zadań dot. systemu drogowego).	
175	6	23.06.2008	Bogdan Żmijewski	Oplaty za generowanie ruchu	N	Wniosek wymagałby sprecyzowania. Autor prawdopodobnie miał na myśli opłaty za korzystanie z wszystkich dróg publicznych (uwzględniające typ pojazdu, przebytą drogę, kategorię drogi, obszar, stan obciążenia ruchem w danym okresie i tp.). Rozwiązanie takie jest przewidywane, jako docelowe, w unijnej polityce transportowej, jednak jego wprowadzenie w Warszawie byłoby możliwe dopiero po decyzjach dot. całego kraju. Jako bardziej realne przyjęto w strategii wprowadzenie opłat za wjazd do obszaru centralnego.	
175	7	23.06.2008	Bogdan Żmijewski	Podatek od nieruchomości – płaska taryfa	N	Wniosek wymagałby sprecyzowania. O ile Autor miał na myśli zróżnicowanie podatku od nieruchomości, np. w zależności od dostępności (jakości obsługi drogami i transportem publicznym), to wymagałoby to stworzenia podstaw prawnych.	
175	8	23.06.2008	Bogdan Żmijewski	Sposób finansowania celów założonych w „Strategii ...”	T	Strategia z zasady nie obejmuje szacunku kosztów realizacji i korzyści. Natomiast w punkcie 4.5.1 dodano następujące sformułowanie: <i>„Dla realizacji zadań ujętych w „Strategii..” konieczne jest wykorzystanie możliwości dofinansowania projektów ze środków UE oraz wykorzystanie możliwości tkwiących w mechanizmach takich jak partnerstwo publiczno-prywatne (ppp). Źródłem finansowania inwestycji i eksploatacji mogą być dochody systemu opłat za wjazd do centrum, pod warunkiem zagwarantowania ich użycia wyłącznie na wsparcie transportu.”</i>	
176	1	23.06.2008	Paweł Poncyliusz	Uwaga dot. braku wzorca i modelu w jaki sposób zrealizować cele zawarte w „Strategii...”,	N	Dokument zawiera wzorzec realizacji. Zawiera w sobie kierunki działań dotyczących systemu transportowego (politykę transportową) a następnie strategię wdrażania (w podziale na zadania do zrealizowania w poszczególnych podsystemach transportowych) i środki realizacji. Wskazuje też działania, które powinny być traktowane jako priorytetowe (w zakresie działań inwestycyjnych i organizacyjnych).	

176	2	23.06.2008	Paweł Poncyliusz	Uwaga dot. braku koncepcji rozwoju transportu kolejowego oraz SKM	N	Koncepcja rozwoju transportu kolejowego oraz SKM została przedstawiona w ramach punktu 4.1.2. zadania 4.
176	3	23.06.2008	Paweł Poncyliusz	Uwaga dot. analizy ekonomicznej budowy II linia metra (przeciwstawienie kosztów korzyściom płynącym z inwestycji)	T	Uwaga uwzględniona w tekście „Strategii ...” Jednym ze środków realizacji polityki transportowej jest odpowiednie finansowanie. Należy zapewnić właściwą proporcję pomiędzy nakładami na utrzymanie, modernizację i inwestycje. Dla każdej inwestycji powinno być wykonane studium wykonalności, które po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej powinno wykazać opłacalność społeczną danej inwestycji. W analizach ekonomicznych porównywane są nakłady inwestycyjne i eksploatacyjne i uzyskiwane korzyści społeczne wynikające z uzyskiwanych oszczędności czasu, obniżeniu kosztów eksploatacji, zmniejszeniu liczby wypadków, zmniejszeniu zanieczyszczenia środowiska.
176	4	23.06.2008	Paweł Poncyliusz	Propozycja kolejności inwestycji: tramwaj – kolej – metro	T	Uwaga uwzględniona w tekście „Strategii ...” W rozdziale 4.5.1 przedstawiono priorytety w podziale na dwie grupy: działań organizacyjno – modernizacyjnych i działań inwestycyjnych.
176	5	23.06.2008	Paweł Poncyliusz	Uwaga dot. możliwości realizacji „Strategii ...” (brak zapewnienia środków w budżecie m.st. Warszawy)	T	Uwaga uwzględniona w tekście „Strategii ...” Dokument „Strategii ...” ma pomóc w weryfikacji Wieloletniego Planu Inwestycyjnego formułując priorytety w działaniach inwestycyjnych.
177	1	23.06.2008	Piotr Domżański	Uwaga dot. SKM do Piaseczna (bezpośrednie połączenie bądź współpraca SKM + KM)	T	Problem uwzględniony w Strategii w ramach punktu 4.1.2. zadanie 4.
177	2	23.06.2008	Piotr Domżański	Prywatni przewoźnicy w ramach SKM w formie PPP	T	Problem uwzględniony w Strategii w ramach punktu 4.1.2., zadanie 4. min. w ramach zapisu: „Wskazane będzie powierzenie wykonywania przewozów kolejowych na drodze przetargów tak, by stworzyć rzeczywisty konkurencyjny rynek w tym segmencie usług”.
177	3	23.06.2008	Piotr Domżański	Tramwaj Wilanów – wydłużenie do Konstancina	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada budowę czterech tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich w tym tramwaju: Kasprzaka - Dw. Zachodni - Banacha – Pl. Unii Lubelskiej – Wilanów, Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także przedłużenia trasy tramwajowej do Konstancina. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.
177	4	23.06.2008	Piotr Domżański	Połączenie szynowe z Łomiankami	N	Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji szynowej niż te wymienione w dokumencie, w tym także połączenia szynowego z Łomiankami. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.

177	5	23.06.2008	Piotr Domżański	Oplaty za wjazd do Centrum przy zapewnieniu alternatywy dla kierowców - parkingi na obrzeżach strefy + sprawny transport publiczny i karnety długoterminowe	N	Strategia zakłada radykalną poprawę jakości transportu publicznego oraz stworzenie systemu parkingów P&R. Jednak parkingi takie nie będą lokalizowane na granicy Centrum, ale w strefie peryferyjnej, przy przystankach metra i kolei. W przypadku opłat za wjazd do obszaru karnety długoterminowe (z rabatem) nie są stosowane, ponieważ byłoby to sprzeczne z celem opłat (zniechęcanie do użytkowania samochodu w podróży do centrum).	
177	6	23.06.2008	Piotr Domżański	Wprowadzanie tras komunikacyjnych w tunele w celu odzyskania przestrzeni publicznej	N	Postulowane rozwiązanie byłoby całkowicie sprzeczne z ogólnie przyjętymi zasadami polityki transportowej zrównoważonego rozwoju. Warianty tej polityki oraz wnioski wynikające z doświadczeń krajów wysoko-rozwiniętych przedstawione są w punktach 3.2 i 3.3.	
178	1	23.06.2008	Marcin Herbst	Korzyści płynące z konsultacji społecznych: - Warszawski Okrągły Stół Transportowy (reaktywacja), - zaangażowanie społeczeństwa w duże inwestycje realizowane przez Warszawę jako dobry przykład konsultacji ze społeczeństwem	T	W tekście Strategii wielokrotnie podkreślana jest potrzeba akceptacji społecznej i partycypacji proponowanych rozwiązań i działań. W rozdziale 5, omówiono kwestie związane z promocją tych działań. Uwzględniając uwagę nr 178 zaproponowano zmianę tytułu i /uzupełnienie rozdziału 5 o zagadnienia konsultacji i wniosków o rozważenie reaktywacji WOST.	BDiK CKS
179	1	23.06.2008	Małgorzata Piątek	Niekorzystne zmiany w transporcie publicznym: brak możliwości przesiadki	T	Problem uwzględniony w Strategii. Strategia zakłada prowadzenie działań w kierunku umożliwienia przesiadania się i poprawiania warunków dokonywania przesiadek (punkt 4.1.2., zadanie 5).	
179	2	23.06.2008	Małgorzata Piątek	Niekorzystne zmiany w transporcie publicznym: konieczna integracja transportu publicznego	T	Problem uwzględniony w Strategii (punkt 4.1.2., zadanie 5).	
179	3	23.06.2008	Małgorzata Piątek	Niekorzystne zmiany w transporcie publicznym: likwidacja niektórych linii autobusowych w okresie letnim	N	Problem ważny, ale nie dotyczy Strategii. Powinien być uwzględniony w ramach bieżącego zarządzania systemem przez ZTM. Uwaga przekazana do ZTM.	ZTM
179	4	23.06.2008	Małgorzata Piątek	Niekorzystne zmiany w transporcie publicznym: prawidłowe ukształtowanie węzłów przesiadkowych	T	Problem uwzględniony w Strategii (punkt 4.1.2., zadanie 5).	
180	1	23.06.2008	Jarosław Kiepusa	Zapewnienie rezerwy terenu pod tramwaj do Piaseczno, do Łomianki i w innych kierunkach	N	Strategia nie odnosi się do kwestii rezerwy terenu pod inwestycje transportowe. Działania w tym zakresie podejmowane są na etapie tworzenia planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego.	

180	2	23.06.2008	Jarosław Kiepusa	Brak koordynacji inwestycji dzielnicy Wawer a ZTM	N	Problem nie dotyczy Strategii. Należy do bieżącej działalności ZTM. Wniosek został przekazany do ZTM.	ZTM
180	3	23.06.2008	Jarosław Kiepusa	Likwidacja pętli autobusowej w ul. Emilii Plater – zasadność	N	Problem nie dotyczy Strategii. Należy do bieżącej działalności ZTM. Wniosek został przekazany do ZTM.	ZTM
180	4	23.06.2008	Jarosław Kiepusa	Pętla tramwajowa ul. Świętokrzyska – pl. Grzybowski	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada budowę czterech nowych tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy pętli tramwajowej Pl. Grzybowski. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	
180	5	23.06.2008	Jarosław Kiepusa	Przebieg II linia metra przez Dworzec Centralny	N	W związku z uwzględnieniem w Strategii budowy II linii metra w ciągu ul. Świętokrzyskiej, co wynika z dotychczas przeprowadzonych prac planistycznych i projektowych wniosek nie może być uwzględniony.	
181	1	23.06.2008	Leszek Kania	Wniosek dot. integracji kolei z transportem miejskiego – wspólny bilet metropolitalny	T	Problem uwzględniony w Strategii (punkt 4.2.1., zadanie 4).	
182	1	23.06.2008	Krzysztof Leszczyński	Inwestycja Nowolazurowej w aspekcie integracji masowej komunikacji i ruchu indywidualnego	T	Uwaga uwzględniona. Planowana ulica Nowolazurowa przecina linię kolejową do Sochaczewa w rejonie przystanku W-wa Ursus Północny i w tym rejonie powstanie węzeł przesiadkowy pomiędzy komunikacją autobusową i kolejową.	
183	1	23.06.2008	Andrzej Dutkowski	Połączenie Bródna z pln. częścią lewobrzeżnej Warszawy – przedłużenie linii tramwajowej w ul. Nowostalowej	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada budowę czterech nowych tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także przedłużenia linii w ul. Nowostalowej. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	
183	2	23.06.2008	Andrzej Dutkowski	Poszerzenie ul. Popularnej; ul. Woronicza, Trasa Sękierska (uwzględniając małą obwodnicę Włoch)	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Wniosek przekazano do Zarządu Dróg Miejskich/Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych.	ZDM ZMID

183	3	23.06.2008	Andrzej Dutkowski	Połączenie lotniska z Dworcem Centralnym i Dworcem Gdańskim koleją „Alweg”	N	Koncepcja połączenia lotniska z centrum koleją jednoszynową (np. typu Alweg) była przedmiotem analiz w poprzednich latach. Analiza techniczno-ekonomiczna wykazała, że jest to rozwiązanie znacznie mniej efektywne niż połączenie z wykorzystaniem linii kolejowej.	
183	4	23.06.2008	Andrzej Dutkowski	Kampania informacyjna o planowanych rozwiązaniach komunikacyjnych	T	Temat ujęty w rozdziale 5, który dodatkowo został rozszerzony o wstęp, w którym podkreślono wagę komunikacji ze społeczeństwem.	
184	1	23.06.2008	Bogusław Uniśkiewicz	Kolejowo-drogowy most na Wiśle łączący Piaseczno z Otwockiem	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy „Strategii „ dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Połączenie Piaseczna z Otwockiem ze względu na położenie poza granicami Warszawy nie jest objęte zapisami Strategii. Wniosek przekazany do Urzędu Marszałkowskiego.	UM
184	2	23.06.2008	Bogusław Uniśkiewicz	Wniosek dot. Warszawskiej Obwodnicy Kolejowej	N	W Strategii w pkt 4.1.2 dotyczącym rozwoju systemu transportu publicznego, w zadaniu 4 Usprawnienie komunikacji kolejowej zapisano konieczność działań prowadzących do jakościowej zmiany sposobu funkcjonowania podsystemu kolejowego obsługującego Warszawę i miejscowości podwarszawskie. W Strategii wskazano działania, jakie powinny być podejmowane do roku 2015, w tym między innymi zintegrowanie węzłów przesiadkowych, poprawa oferty przewozowej (standard taboru, częstotliwość), eliminacja wąskich gardel (prędkość przejazdu), rozwiązania poprawiające przepustowość linii średnicowej, usprawnienie powiązania z dw. lotniczym Okęcie. Zakres działań niezbędnych dla jakościowej zmiany systemu kolejowego jest bardzo duży, kosztowny i wymaga czasu. Powinien w pierwszej kolejności dotyczyć linii podstawowych, usytuowanych promieniście w stosunku do centrum Warszawy (np. linia do Otwocka, do Grodziska, do Sochaczewa, do Legionowa, do Wołomina). Czas niezbędny na dokonanie zmian (i koszty) zdecydowanie wybiegają poza okres roku 2015. W związku z powyższym przywołana we wniosku linia obwodowa jako ważny element systemu transportowego może być brana pod uwagę po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności inwestowania w jej modernizację na podstawie wyników studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych. W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.	
184	3	23.06.2008	Bogusław Uniśkiewicz	EURO 2012: bezpieczeństwo – budowa centrum gastronomiczno-rozrywkowego pomiędzy Stadionem a przystankiem kolejowym	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Wniosek przekazano do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego.	BAiPP
184	4	23.06.2008	Bogusław Uniśkiewicz	Adaptacja kolejowej bocznic metra na potrzeby komunikacji publicznej	N	Uwaga nieuwzględniona Nie ma uzasadnienia funkcjonalnego dla uruchamiania komunikacji publicznej na tej bocznic. Wzdłuż bocznic kolejowej nie ma zagospodarowania przestrzennego, które generowałoby potoki pasażerskie wymagające uruchamiania komunikacji kolejowej. Z drugiej strony przepustowość linii radomskiej po uruchomieniu kolejowej obsługi Portu Lotniczego nie pozwala na wprowadzenie dodatkowych pociągów z bocznic do metra.	
185	1	23.06.2008	Jan Pabiańczyk	Integracja szynowych systemów transportowych	T	Problem uwzględniony w Strategii (punkt 4.2.1., zadanie 4).	
185	2	23.06.2008	Jan Pabiańczyk	Metro na lotnisko	N	Strategia w rozdziale 4.1.2 w ramach zadania 3, zakłada kontynuację rozwoju metra - budowę II i III linii. Zakres rozwoju systemu metra wynika z innych dokumentów planistycznych miasta w tym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które nie przewiduje rozwoju metra w kierunku lotniska. Ewentualna zmiana dotychczasowych założeń, dotyczących systemu metra w Warszawie wymagałaby wykonania studiów planistycznych w tym zakresie oraz studium wykonalności potwierdzającego efektywności takiego działania.	

185	3	23.06.2008	Jan Pabiańczyk	Połączenie linii tramwajowej do Warszawskiego Parku Technologicznego z bocznicą kolejową z Piaseczna	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada budowę czterech nowych tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także przedłużenia linii od WPT (Warszawski Park Technologiczny) z wykorzystaniem bocznicy kolejowej do Piaseczna. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.
185	4	23.06.2008	Jan Pabiańczyk	Bocznica do Huty a węzeł Młociny	N	Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji szynowej na terenie Warszawy niż te zapisane w dokumencie. Ich realizacja powinna posiadać potwierdzenie zasadności ustalone w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.
186	1	23.06.2008	Krzysztof Majda	Uwaga dot. rozbić węzła centralnego; integracja WKD – Dworzec Centralny – Dworzec Śródmieście – Metro Centrum	T	Problem uwzględniony w Strategii (punkt 4.2.1., zadanie 4 i zadanie 5). Szczegółowy plan działania w zakresie integracji węzła WKD – Dworzec Centralny – Dworzec Śródmieście – Metro Centrum będzie wynikiem odrębnych prac planistycznych i projektowych, które już zostały podjęte przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego oraz Biuro Drogownictwa i Komunikacji.
186	2	23.06.2008	Krzysztof Majda	Uwaga dot. uatrakcyjnienia dostępności przystanków kolejowych na terenie Warszawy	T	Problem uwzględniony w Strategii (punkt 4.2.1., zadanie 4 i zadanie 5). Szczegółowy plan działania będzie wynikiem odrębnych prac planistycznych i projektowych. Brana jest pod uwagę możliwość przesuwania, lub dodawania nowych przystanków i tworzenia węzłów przesiadkowych.
186	3	23.06.2008	Krzysztof Majda	Uwaga integracji a dostępność stacji Wawer	T	Problem uwzględniony w Strategii (punkt 4.2.1., zadanie 4 i zadanie 5).
187	1	23.06.2008	Grzegorz Buczek	Uwaga dot. krótkookresowości „Strategii ...”	N	Strategia obejmuje okres rozwoju systemu transportowego do roku 2015 (jako podstawowy horyzont czasowy) i na lata kolejne tzn. że dążyć się będzie do jak najszybszej realizacji (do roku 2015) jak największej liczby zadań i działań określonych w Strategii, jako najpilniejsze i najważniejsze dla usprawnienia systemu transportowego miasta (priorytety realizacyjne). Z drugiej strony, ponieważ sformułowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych. Horyzont Strategii został określony w związku z koniecznością dostosowania dokumentu do wymagań Unii Europejskich. W takiej postaci dokument może być wykorzystywany do ubiegania się o środki finansowe z Unii.
187	2	23.06.2008	Grzegorz Buczek	Uwaga dot. braku dalekosiężnej wizji transportu	N	Strategia dotyczy podstawowego horyzontu czasowego do roku 2015, stąd z konieczności koncentruje się na zadaniach najpilniejszych. Niezależnie, wskazuje cele i kierunki rozwoju systemu transportowego (polityka transportowa) oraz nawiązuje do SUIKZP. Przedstawia zatem, dalekosiężną wizję rozwoju systemu transportowego w Warszawie.
187	3	23.06.2008	Grzegorz Buczek	Uwaga dot. realności „Strategii ...”	N	Strategia wskazuje działania (w tym mechanizmy, środki jakie są do dyspozycji, żeby osiągnąć cele) jakie powinny być podejmowane w celu usprawnienia systemu transportowego Warszawy. W ograniczonym stopniu wskazuje poszczególne inwestycje, które powinny być realizowane, tam gdzie uznaje, że są one najpilniejsze i z rozpoznania dokonanego na etapie jej przygotowania wynika, że proces inwestycyjny jest rozpoczęty lub zaawansowany. Na tej podstawie można stwierdzić, że Strategia jest oparta na realistycznych założeniach.

187	4	23.06.2008	Grzegorz Buczek.	Uwaga dot. braku porozumienia z PKP w sprawie Warszawskiego Węzła Kolejowego	N	Problem poruszony we wniosku jest bardzo ważny. W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.
187	5	23.06.2008	Grzegorz Buczek	Uwaga dot. przystanku kolejowego Ursus Niedźwiadek	N	Problemy dotyczące przystanków kolejowych uwzględnione w Strategii (punkt 4.2.1., zadanie 4 i zadanie 5).
187	6	23.06.2008	Grzegorz Buczek	Uwaga dot. kolei jako ekologicznego środka transportu	N	W Strategii silnie podkreślono konieczność zwiększenia stopnia wykorzystania kolei w systemie transportowym Warszawy, m.in. w punkcie 4.2.1, zadanie 4.
187	7	23.06.2008	Grzegorz Buczek	Uwaga dot. braku współpracy z urbanistami	N	Na etapie tworzenia Strategii zespół autorski współpracował z urbanistami. Ponadto w Strategii wykorzystuje się ustalenia SUIKZP.
187	8	23.06.2008	Grzegorz Buczek	Uwaga „Tiry na tory” – ustawowe regulacje	N	Strategia wskazuje na konieczność usprawnienia systemu transportu towarowego, zwiększenia roli kolei. (Cel szczegółowy I.6. Poprawa systemu transportu ładunków).
188	1	23.06.2008	Kazimierz Hantz	Błędny przebieg II linii metra pod ul. Świętokrzyską, duże zagłębienie niwelety	N	Plany rozwoju sieci transportu szynowego (kolej, metro, tramwaj), mające odbicie w zatwierdzonym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” i projekcie „Strategii...” są oparte na wynikach badań potrzeb przewozowych (takich jak okresowo przeprowadzane Warszawskie Badanie Ruchu – 1998 i 2005), prognozach ruchu i analizie wariantów tej sieci. Kluczowe opracowania, to: (a) „Analiza funkcjonalno-ruchowa wariantów systemu transportowego Warszawy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego”, Politechnika Warszawska (1999) i (b) „Analiza i ocena funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej w Warszawie i aglomeracji warszawskiej”, FaberMaunsell Polska (2005). Układ linii bierze pod uwagę obecne i przewidywane rozmieszczenie źródeł i celów podróży. Przeprowadzenie II linii pod ul. Świętokrzyską uzupełni układ tras o wysokiej przepustowości obsługujących dojazdy do centrum miasta. Linia średnicowa, jako element układu linii podmiejskich (kolej aglomeracyjna) nie obsłuży korytarzy Wola-Bemowo i Praga-Bródno.
188	2	23.06.2008	Kazimierz Hantz	Linia średnicowa – modernizacja i poprawa przepustowości – układ aglomeracyjny jako alternatywne rozwiązanie dla budowy II linii metra	N	
189	1	23.06.2008	Adam Szewczyk	Kolej Szynowa Napowietrzna – PRT wg projektu prof. Choromańskiego	N	Pomysł PRT ma ponad 50 lat. Wydano znaczne kwoty ze środków publicznych, zwłaszcza w USA (lata 1960-1970) i Francji (projekt ARAMIS - 1967-1987) jednak bez powodzenia. Jedyne systemy, które są w eksploatacji od 1975, to Morgantown PRT. Ale, wbrew nazwie, nie jest to PRT, ponieważ wagoniki są wieloosobowe i nie ma elastycznego wyboru trasy. W budowie jest jeden system lokalny - na lotnisku London Heathrow - ma on łączyć Terminal 5 z parkingiem z perspektywą budowy dalszych odcinków na obszarze lotniska. Jeżeli przyjąć (zgodnie z założeniami PRT), że system zapewni bezpośrednią podróż od źródła do celu, to konieczna jest budowa rozwiniętej sieci, obsługującej całe miasto. W przypadku miasta o wielkości Warszawy musiałoby to być sieć o długości kilkaset km. Nie są znane pełne koszty budowy i eksploatacji, ale - ze względu na konieczność budowy całej sieci w postaci konstrukcji nadziemnej - koszty byłyby wyższe, niż przy klasycznym transporcie autobusowym i tramwajowym na poziomie "0". Oplecenie całego miasta konstrukcjami napowietrznymi (na wysokości ok. 6 m, a w przypadku kolejki podwieszanej - ok. 9-10 m) oznaczałoby niezwykle ingerencję w przestrzeń publiczną. Sytuację pogarsza konieczność budowy równoległych "torów" w rejonie każdego przystanku. Konieczność obsługi osób niepełnosprawnych wymaga wind na każdym przystanku. W sumie pomysł, na pierwszy rzut oka interesujący, nie rokuje nadziei na rozwiązanie problemu transportu w dużym mieście. Uzyskanie

						<p>pełnego efektu wymaga budowy sieci, nie pojedynczych linii, a oplecenie miasta siecią kolejki napowietrznej jest nie do przyjęcia ze względów architektonicznych i przestrzennych.</p> <p>Strategia nie wyklucza wykorzystania tego rozwiązania, np. w parku technologicznym.</p>	
190	1	23.06.2008	Grzegorz Porowski	Północny wylot trasy S7 z Warszawy	N	<p>Przedstawiony w „Strategii” Przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) - Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztynek - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r. - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7/S8 w obowiązujących dokumentach planistycznych.</p>	
190	2	23.06.2008	Grzegorz Porowski	Komunikacja szynowa do lotniska w Modlinie po prawej stronie Wisły	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Decyzja o wprowadzeniu do „Strategii ...” połączenia transportem szynowym Łomianek i Modlina musi być poprzedzona zrobieniem wstępnego studium wykonalności trasy. Studium powinno zbadać możliwość znalezienia korytarza dla nowej trasy, określić potencjalne kolizje ze środowiskiem i zagospodarowaniem przestrzennym. Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści można będzie uzyskać odpowiedź, czy budowa takiej trasy będzie uzasadniona z punktu widzenia korzyści społecznych. Połączenie transportem szynowym Lotniska w Modlinie z Warszawą jest rozpatrywane poprzez zbudowanie odgałęzienia od istniejącej linii kolejowej relacji Warszawa – Nasielsk.</p>	
190	3	23.06.2008	Grzegorz Porowski	Uwaga dot. hybrydowych środków transportu szynowego i innych	N	<p>Problem zastosowania niekonwencjonalnych środków transportu w Warszawie jest interesujący i powinien być rozważany w Strategii długoterminowej po roku 2015.</p>	
191	1	23.06.2008	Michał Kubiak	- II linia metra + 2 dodatkowe stacje w ramach odcinka centralnego: „Młynarska”, „Płocka” (ul. Górczewska)	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dla II linii metra wydana jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji dla odcinka centralnego i zachodniego. Decyzja lokalizacyjna wydana jest jedynie dla odcinka centralnego, pomiędzy Rondem Daszyńskiego i Dworcem Wileńskim.</p> <p>Komitet Sterujący do spraw budowy II linii metra w Warszawie podjął decyzję o lokalizacjach stacji na zachodnim odcinku II linii metra. Przyjęto, że zbudowane będą następujące stacje: Wolska, Moczydło, Księcia Janusza, Wola Park, Powstańców Śląskich, Lazurów, Chrzanów, Polczyńska.</p>	
191	2	23.06.2008	Michał Kubiak	- wydłużenie odcinka zachodniego II linii metra do Ursusa, - zintegrowanie wydłużonego odcinka zachodniego z linią kolejową	N	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dzielnica Ursus obsługiwana jest obecnie komunikacją kolejową. Jednym z celów zapisanych w „Strategii” jest zwiększenie udziału kolei w przewozach w relacjach pomiędzy Warszawą a strefą podmiejską oraz w relacjach wewnętrznych. „Strategia ...” przewiduje cały szereg działań usprawniających komunikację kolejową, w tym budowę nowych przystanków kolejowych (w tym nowego przystanku Ursus Niedźwiadek). Zwiększy to bezpośrednią dostępność mieszkańców Ursusa do komunikacji kolejowej. Dlatego też przedłużanie II linii metra w kierunku zachodnim, przy cenach jednostkowych na poziomie 400-500 mln zł za kilometr metra jest całkowicie nieuzasadnione.</p>	
191	3	23.06.2008	Michał Kubiak	- zintegrowanie Trasy Toruńskiej z metrem, budowa P&R	T	<p>Uwaga jest uwzględniona w zapisach Strategii.</p> <p>Zapisane zadania Strategii dotyczące rozwoju systemu transportu publicznego:</p> <p>Zadanie 5 – integracja systemów transportu” – istnieje zapis o dążeniu do integracji systemów transportu, w tym o rozwijaniu systemu parkingów „Parkuj i Jedź”. Nie ma oczywiście szczegółowych lokalizacji parkingów „Parkuj i Jedź”. Wniosek przekazano do Zarządu Transportu Miejskiego do wykorzystaniu przy pracach nad siecią parkingów.</p>	

ZTM

191	4	23.06.2008	Michał Kubiak	- połączenie z Nieporętem poprzez metro i kolej	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy Strategii dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Połączenie Nieporętu z Warszawą metrem nie ma żadnego uzasadnienia funkcjonalnego. Wielkości potoków pasażerskich w takiej relacji nie wymagają budowy najkosztowniejszego rodzaju transportu jakim jest metro. Aktualnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiły przetarg na „Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego realizowanego w ramach projektu TEN-T”. W ramach tego opracowania zostanie przesądzony rozwój układu kolejowego w węźle warszawskim. Wyniki tego opracowania powinny być następnie uwzględnione w opracowaniach planistycznych wykonywanych przez Miasto Stołeczne Warszawa. Wniosek przekazano do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP PLK
192	1	23.06.2008	Stanisław Waclawczyk	Uwaga dot. ciągłych zmian przebiegu linii autobusowych, braku połączenia Starówki z lotniskiem, braku koordynacji zmian przebiegu linii autobusowych	N	Problemy poruszone we wniosku są ważne ale powinny być rozwiązywane w ramach bieżącego zarządzania systemem transportowym. Wniosek przekazany do ZTM.	ZTM
192	2	23.06.2008	Stanisław Waclawczyk	Wniosek dot. budowy stacji metra „Muranów”	N	Ewentualne uzupełnienie I linii metra o stację Muranów wymagałoby przeprowadzenia analizy kosztów i korzyści społecznych takiego przedsięwzięcia. Ewentualne potwierdzenie zasadności takiego działania mogłoby być podstawą do uzupełnienia Strategii. Wniosek przekazany do ZTM	ZTM
192	3	23.06.2008	Stanisław Waclawczyk	Wniosek dot. budowy trasy tramwajowej na Targówek w ul. Nowostalowej	N	Strategia wskazuje modernizację i rozwój komunikacji tramwajowej jako zadanie priorytetowe dla systemu transportowego Warszawy. Zakłada budowę czterech nowych tras istotnych z punktu widzenia wielkości prognozowanych przewozów pasażerskich. Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji tramwajowej, w tym także budowy trasy na Targówek w ul. Nowostalowej. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	ZTM
193	1	23.06.2008	Krzysztof Segit	Uwaga dot. przedłużenie I linii metra do osiedla Młociny i na Tarchomin - metro na powierzchni od węzła Młociny do Tarchomina	N	Strategia uwzględniła dotychczasowy stan prac planistycznych, projektowych i zaawansowanie procesu inwestycyjnego w odniesieniu do elementów systemu transportowego. Stąd też zakłada funkcjonowanie I linii metra do Młocin i funkcjonowanie węzła przesiadkowego Młociny umożliwiającego przesiadkę z linii tramwajowych prowadzonych na Tarchomin Mostem Północnym. W związku z trwającym procesem budowy Trasy Mostu Północnego z trasą tramwajową (przetarg na wykonawcę inwestycji, gotowy projekt budowlany) wniosek nie może być uwzględniony.	
193	2	23.06.2008	Krzysztof Segit	Nowy przebieg drogi S7 waleń poza Łomiankami (poprowadzenie obwodnicy Łomianek wzdłuż Wisły)	N	<p>Przedstawiony w „Strategii ...” Przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztyn - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7 w obowiązujących dokumentach planistycznych.</p>	

193	3	23.06.2008	Krzysztof Segit	Przedłużenie I linii metra do Tarchomina	N	Uwaga nieuwzględniona. Tarchomin będzie obsługiwany komunikacją tramwajową, w związku z czym przedłużanie do Tarchomina jednocześnie I linii metra jest nieuzasadnione. Projektowana linia tramwajowa z Tarchomina przez Most Północny zapewni bardzo dobre powiązania przesiadkowe z I linią metra na stacji Młociny.	
193	4	23.06.2008	Krzysztof Segit	Przedłużenie Wisłostrady omijającej Łomianki do wylotu na Zakroczym	N	<p>Przedstawiony w „Strategii” Przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztynek - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy uchwalone w 2006 roku. <p>Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) <p>Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7 w obowiązujących dokumentach planistycznych.</p>	
193	5	23.06.2008	Krzysztof Segit	Zaprojektować „most tramwajowo rowerowy” z dowozem tramwajem z Białoleki do metra na Tarchominie	N	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W opracowaniu „Studium techniczne II i III linii metra warszawskiego” wykonanym w 2000 roku analizowane były warianty przedłużenia II linii metra do Dąbrówki w Północnej Dzielnicy Mieszkaniowej. Analizy porównawcze wariantów doprowadziły do wyboru przebiegu II linii metra kończącej się na Bródnie, w związku z tym nie jest planowana budowa metra do Tarchomina.</p> <p>Komitet Sterujący do spraw budowy II linii metra w Warszawie podjął decyzję o lokalizacjach stacji na wschodnim odcinku II linii metra. Przyjęto, że zbudowane będą następujące stacje: Szwedzka, Targówek I, Targówek II, Zacisze, Kondratowicza, Rembielińska</p>	
193	6	23.06.2008	Krzysztof Segit	Rozwój sieci kolejowej od CMK w Grodzisku do lotniska Modlin	N	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Aktualnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiły przetarg na „Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego realizowanego w ramach projektu TEN-T”. W ramach tego opracowania zostanie przesądzony rozwój układu kolejowego w węźle warszawskim. Wyniki tego opracowania powinny być następnie uwzględnione w opracowaniach planistycznych wykonywanych przez Miasto Stołeczne Warszawa.</p> <p>W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p> <p>Wniosek przekazano do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	PKP PLK
193	7	23.06.2008	Krzysztof Segit	Zaprojektować relację kolejową od przystanku „Kasprzaka” do „Warszawa Śródmieście”	N	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Aktualnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiły przetarg na „Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego realizowanego w ramach projektu TEN-T”. W ramach tego opracowania zostanie przesądzony rozwój układu kolejowego w węźle warszawskim. Wyniki tego opracowania powinny być następnie uwzględnione w opracowaniach planistycznych wykonywanych przez Miasto Stołeczne Warszawa.</p> <p>W celu udoskonalenia działań na rzecz integracji poszczególnych systemów transportu zbiorowego w Warszawie w dniu 23 marca 2007 r. zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 268/2007 została powołana Komisja ds. współpracy m.st. Warszawy ze spółką PKP S.A. Do zadań Komisji należy określenie obszarów i sposobów współpracy miasta stołecznego Warszawy ze spółką PKP S.A.</p> <p>Wniosek przekazano do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	PKP PLK
193	8	23.06.2008	Krzysztof Segit	Przedłużyć I linię metra z Kabat do Konstancina	N	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Potoki pasażerskie pomiędzy Konstancinem i Warszawą nie uzasadniają budowy metra. Istniejąca komunikacja autobusowa jest wystarczającym środkiem transportu zbiorowego do obsługi tych relacji. Komunikacja ta zapewnia połączenia przesiadkowe z I linią metra na stacji Wilanowska. Przy stacji tej zlokalizowany jest też parking „Parkuj i jedź”, który umożliwi przesiadkę dla osób które dojeżdżają z Konstancina do Warszawy samochodem osobowym.</p>	

193	9	23.06.2008	Krzysztof Segit	Przebudować linię kolejową Nowa Iwiczna – Piaseczno – Bielawa do Józefowa i zamknięcie nowej pętli kolejowej	N	Uwaga nieuwzględniona Aktualnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiły przetarg na „Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego realizowanego w ramach projektu TEN-T”. W ramach tego opracowania zostanie przesądzony rozwój układu kolejowego w węzle warszawskim. Wyniki tego opracowania powinny być następnie uwzględnione w opracowaniach planistycznych wykonywanych przez Miasto Stołeczne Warszawa. Wniosek przekazano do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP PLK
193	10	23.06.2008	Krzysztof Segit	Obwodnica kolejowa – brak skrętów dla połączenia linii w Warszawskim Węźle Kolejowym	N	Wniosek niejasny. Prawdopodobnie Wnioskodawca miał na myśli brak połączenia obwodnicy z linią promienistej Warszawa Wileńska – Zielonka – Tłuszcz. Wobec funkcji tej linii połączenie – bardzo kosztowne - to nie ma wystarczającego uzasadnienia	
194	1	23.06.2008	Jacek Jopowicz	Uwaga dot. zwiększenie częstotliwości SKM	N	W Strategii silnie podkreślono konieczność zwiększenia stopnia wykorzystania kolei w systemie transportowym Warszawy m.in. w punkcie 4.2.1, zadanie 4. Kwestia zwiększenia częstotliwości pociągów SKM należy jednak do bieżących zadań ZTM. Wniosek przekazany do ZTM.	ZTM
194	2	23.06.2008	Jacek Jopowicz	Uwaga dot. budowy nowych przystanków SKM dla nowych osiedli (Ursus – Włochy stacja przy Nowolazurowej).	T	Problem uwzględniony w Strategii (punkt 4.2.1., zadanie 4 i zadanie 5). Szczegółowy plan działania będzie wynikiem odrębnych prac planistycznych i projektowych. Także w przypadku przystanków wymienionych we wniosku.	
194	3	23.06.2008	Jacek Jopowicz	Przyspieszenie budowy trasy N-S	T	W Strategii trasa N-S jest wymieniona jako jedna z ważniejszych inwestycji drogowych. Stanowi ona fragment „Obwodnicy Miejskiej” której realizacja pozwoli na wyeliminowanie części ruchu samochodowego z centralnego obszaru miasta. Miasto Stołeczne Warszawa będzie realizować odcinek centralny trasy, od węzła Marynarska do węzła z Trasą AK. Zgodnie z obowiązującym Wieloletnim Planem Inwestycyjnym m.st. Warszawy na lata 2009-2013 zakończenie budowy tej trasy na odcinku od węzła Marynarska do węzła z Trasą AK planowane 2015 roku. Odcinek południowy i północny realizowany będzie przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad.	
195	1	23.06.2008	Andrzej Holc	Jakie są proponowane rozwiązania dla wylotu na Kraków	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy Strategii dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Połączenia drogowe z Jankami ze względu na położenie poza granicami Warszawy nie są objęte zapisami Strategii. W najbliższych latach zostanie zrealizowane nowe ekspresowe włączenie dróg nr 8 i 7 do Warszawy (od miejscowości Wolica do Salomei w Warszawie). Nowa trasa odciążą istniejący wlot do Warszawy przez Raszyn. Alternatywą będzie także planowany południowy wylot z Warszawy trasą S2 – węzeł Lotnisko-Puławska. Ponieważ proponowane działania dotyczą dróg krajowych, którymi zarządza Generalna Dyрекcja Dróg Krajowych i Autostrad, tam przekazano wniosek.	GDDKiA
195	2	23.06.2008	Andrzej Holc	Czy jest brany pod uwagę transport szynowy do Janek	N	W „Strategii ...” i innych opracowaniach planistycznych nie jest aktualnie rozpatrywany transport szynowy do Janek. Uwaga nieuwzględniona. Decyzja o wprowadzeniu do „Strategii ...” połączenia transportem szynowym Janek z Warszawą musi być poprzedzona zrobieniem wstępnego studium wykonalności trasy. Studium powinno zbadać możliwość znalezienia korytarza dla nowej trasy, określić potencjalne kolizje ze środowiskiem i zagospodarowaniem przestrzennym. Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści można będzie uzyskać odpowiedź, czy budowa takiej trasy będzie uzasadniona z punktu widzenia korzyści społecznych.	
196	1	23.06.2008	Marek Janiszewski	Korekta mapek: granica Łomianek a przebieg drogi S7 Obwodnica dla Łomianek, budowa dróg wylotowych oraz obwodnic Warszawy	N	Przedstawiony w „Strategii” Przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) - Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztyn - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r. - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa: - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity)	

						Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7 w obowiązujących dokumentach planistycznych.	
196	2	23.06.2008	Marek Janiszewski	Uwaga dot. szynowego transportu zbiorowego dla Łomianek	N	Strategia nie wyklucza realizacji innych przedsięwzięć w zakresie komunikacji szynowej niż te wymienione w dokumencie, w tym także połączenia szynowego z Łomiankami. Przy czym ze względu na liczbę kluczowych inwestycji tramwajowych, których budowę przewiduje się w Warszawie do roku 2015, jej realizację należy rozważyć po roku 2015, po potwierdzeniu zasadności w studium wykonalności, które powinno obejmować analizę prognoz przewozów i analizę kosztów i korzyści społecznych.	
197	1	23.06.2008	Adam Rogowski	Brak koordynacji między dokumentami strategicznymi GDDKiA i m.st. Warszawy – spójność, integracja	N	Uwaga nieuwzględniona. Tekst „Strategii ...” w punkcie 4.1 System transportu drogowego, przedstawia planowany rozwój dróg krajowych w Warszawie, które będą realizowane przez GDDKiA. Inwestycje drogowe, które będą realizowane przez Miasto Stołeczne Warszawa są całkowicie spójne z inwestycjami realizowanymi przez administrację rządową.	
197	2	23.06.2008	Adam Rogowski	Rozwiązanie dróg krajowych na terenie miasta i wyjście tych dróg z miasta, Drogi z Krakowa i Wrocławia wprowadzane są do Warszawy przez Al. Krakowską	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ zapisy „Strategii ...” dotyczą jedynie obszaru administracyjnego Warszawy. Połączenia drogowe z Jankami, ze względu na położenie poza granicami Warszawy nie są objęte zapisami Strategii. W najbliższych latach zostanie zrealizowane nowe ekspresowe włączenie dróg nr 8 i 7 do Warszawy (od miejscowości Wolica do Salomei w Warszawie). Nowa trasa odciąża istniejący wlot do Warszawy przez Raszyn. Ponieważ proponowane działania dotyczą dróg krajowych, którymi zarządza Generalna Dyrekcja dróg Krajowych i Autostrad, tam przekazano wniosek.	
198	1	23.06.2008	Witold Kossakowski	Przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy – Okęcie lotnisko, działkowcy na Paluchu	N	Uzasadnienie formalne Przedstawiony w „Strategii ...” przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi następujące drogi związane z Warszawą: • A2 (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), • S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku Warszawa (węzeł "Konotopa") - Warszawa (węzeł "Lubelska") - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St.Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zdecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa: - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej poszczególne odcinki trasy S2 posiadają następujące decyzje administracyjne: • odcinek węzeł Lotnisko - Puławska ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Konotopa – Lotnisko ma decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzję lokalizacyjną, • odcinek węzeł Puławska – węzeł Lubelska – przygotowane materiały do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, Uzasadnienie merytoryczne Warszawa ze względu na swoją wielkość i pełnią funkcję w państwie, jest największym celem i generatorem ruchu w kraju. Jak wynika z ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu przeprowadzonego w roku 2005, w dzień powszedni wjeżdża do Warszawy około 313 tys pojazdów, w tym 261 tys. samochodów osobowych. Na podstawie badań ankietowych kierowców przeprowadzonych na granicy Warszawy, określono udziały ruchu docelowego i ruchu tranzytowego w podziale na różne kategorie pojazdów. W ramach ruchu tranzytowego w stosunku do Warszawy wydzielono tranzyt o zasięgu aglomeracyjnym (podróże odbywane pomiędzy miejscowościami dawnego województwa warszawskiego) i tranzyt dalekiego zasięgu. Na wlotach do Warszawy z kierunku wschodniego i zachodniego wyniki badań są następujące:	

					<p><u>Trakt Brzeski (wlot ze wschodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 81,7% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej około 17% podróży, natomiast tranzyt dalekiego zasięgu (krajowy i międzynarodowy stanowi jedynie 1,3%.. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 60,6% podróży, tranzyt w skali aglomeracyjnej 33,1%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi tylko 6,3%.. Nieco większe są udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 56,3%, tranzyt w skali aglomeracyjnej 35,4%, zaś tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 8,3%</p> <p><u>Ulica Polczyńska (wlot z zachodu drogi nr 2)</u></p> <p>W odniesieniu do samochodów osobowych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 91,2% podróży, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 1,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 7,5% podróży. W podróżach samochodów dostawczych, ruch docelowy do Warszawy stanowi 77,7% podróży tranzyt dalekiego zasięgu stanowi jedynie 2,0%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 20,3%. Największe udziały ruchu tranzytowego występują w podróżach samochodów ciężarowych. Ruch docelowy do Warszawy wynosi 53,9%, tranzyt dalekiego zasięgu stanowi 11,3%, natomiast tranzyt w skali aglomeracyjnej 34,8%.</p> <p>Jak wynika z tych badań, w stosunku do globalnego potoku samochodowego na granicy Warszawy na drodze nr 2 (na kierunku planowanej trasy S2), podróże kończące się w mieście stanowią 78,4% na wlocie z kierunku wschodniego i 85,9% na wlocie z kierunku zachodniego. Tranzyt w skali aglomeracyjnej stanowi 19,5% ruchu na wlocie wschodnim i 11,3% ruchu na wlocie zachodnim. Tranzyt dalekiego zasięgu wynosi 2,1% z kierunku wschodniego i 2,8% z kierunku zachodniego. Wymaga podkreślenia, że podane liczby dotyczą podziału ruchu na wlotach do miasta. Jeżeli uwzględnić, że drogi szybkiego ruchu, takie jak trasa POW, wykorzystywane będą przez mieszkańców Warszawy podróżujących między dzielnicami miasta, to udział ruchu tranzytowego będzie znacznie mniejszy. I tak, według prognozy ruchu opracowanej dla trasy S2 na rok 2025 wynika, że w tunelu trasy POW w rejonie Ursynowa, 30% ruchu, to podróże wewnątrzmięskie (np. między Falenicą i Włochami), 52% podróże rozpoczęte, lub zakończone w Warszawie, 16% podróże między miejscowościami otaczającymi (np. Mińsk – Pruszków), a tylko 2% podróże tranzytowe – krajowe i zagraniczne.</p> <p>Uzyskane dane wskazują, że podstawowe podróże tranzytowe przez Warszawę mają charakter połączeń pomiędzy obszarem aglomeracji warszawskiej. Wynika to z faktu, że realizacja wielu połączeń pomiędzy obszarami aglomeracji na kierunku wschód – zachód jest możliwa tylko poprzez Warszawę.</p> <p>Planowana autostrada A2 ma zadanie zapewnienie połączenia Warszawy, stolicy kraju z największymi aglomeracjami i miastami Polski, oraz utworzenie połączeń z siecią autostrad europejskich w ramach sieci uzgodnionych Transeuropejskich korytarzy transportowych. Na obszarze Warszawy planowana autostrada zmienia swoją klasę na trasę ekspresową. Związane jest to z możliwością zbudowania większej liczby węzłów, co zapewni lepszą dostępność do trasy. Ze względu na to, że ruch tranzytowy dalekiego zasięgu stanowi tylko niewielki procent ruchu na wlotach do aglomeracji i miasta, podstawową funkcją trasy POW jest nie tyle obsługa tego tranzytu, tylko sprawne rozprowadzenie narastającego ruchu zewnętrznego (międzynarodowego, krajowego i aglomeracyjnego) na układ miejski i doprowadzenie go celów podróży wewnątrz miasta. Równocześnie drogi te obsługiwać mają ruch wewnętrzny, który stanowi i stanowić będzie największą część potoków. Ominięcie miasta przez drogi szybkiego ruchu A-2/S-2 znacznie pogorszyłoby warunki ruchu dla przeważającej większości użytkowników, to jest mieszkańców miasta i jego bezpośredniego otoczenia. Jazda samochodów po drogach ruchu szybkiego ze względu na bezkolizyjność rozwiązań, jest bardziej płynna niż na pozostałym układzie ulic o niższych klasach technicznych. Dzięki temu następuje znaczące zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów i oszczędności czasów użytkowników. Przeprowadzone analizy „kosztów i korzyści” dla trasy S2, wykazały dużą efektywność ekonomiczną analizowanej inwestycji (zależną w znacznym stopniu od oszczędności czasu i paliwa i redukcji liczby wypadków) i bardzo duże korzyści dla środowiska. Przed podjęciem decyzji o zlokalizowaniu trasy S2, wykonanych było szereg opracowań dotyczących wariantowania przebiegu autostrady A2 w rejonie Warszawy. W latach 2000-2004 analizy były prowadzone zarówno przez firmy polskie jak i konsultantów francuskich i brytyjskich. W opracowaniach tych analizowano różne warianty przebiegu trasy w Warszawie i przez obszary położone na południe od Warszawy. Wszystkie te opracowania wskazały wariant przebiegu przez Warszawę jako optymalny.</p>	
198	2	23.06.2008	Witold Kossakowski	Czy rozwój lotniska nie jest sprzeczny z rozwojem gospodarczym obszarów miasta położonych w sąsiedztwie lotniska	N	Rozwój lotniska Okęcie nie jest sprzeczny z rozwojem gospodarczym obszarów położonych w sąsiedztwie lotniska. Rozwój lotniska wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, w którym wystąpią ograniczenia dotyczące rozwoju budownictwa mieszkaniowego, szkolnictwa i służby zdrowia. Natomiast nie wystąpią żadne ograniczenia dotyczące funkcji produkcyjnych, przemysłowych, usługowych i handlowych.

199	1	23.06.2008	Marek Niedzwiecki	Brak koordynacji działań planistycznych – urbanizacja nowych obszarów a układ komunikacyjny	N	Strategia jest skoordynowana ze SUIKZP i uwzględnia zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym. Opóźnienia w rozwoju infrastruktury transportowej systemu transportu publicznego są konsekwencją niewystarczającymi środkami finansowymi.
199	2	23.06.2008	Marek Niedzwiecki	Odcięcie Powiśla od Centrum miasta	N	Ograniczone skomunikowanie Powiśla z centrum wynika z konfiguracji terenu (skarpa). W ramach prac nad szczegółowymi planami zagospodarowania przestrzennego rozważane są niekonwencjonalne rozwiązania, np. w rejonie ul. Karowej/Uniwersytetu Warszawskiego..
199	3	23.06.2008	Marek Niedzwiecki	Uwaga dot. brak możliwości jazdy autobusów po torowisku na trasie W-Z	N	Strategia zakłada modernizację trasy tramwajowej WZ. W ramach dotychczasowych prac projektowych przewidywane jest wprowadzenie autobusów na torowisko tramwajowe. Będzie to jednak zależę od decyzji szczegółowych podejmowanych na etapie projektowania.
200	1	23.06.2008	Leszek Kania	Zbyt mało celów i rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	N	Strategia poświęca problemowi bezpieczeństwa ruchu odrębne zadanie z określonymi celami podstawowymi i zadaniami do realizacji. Uszczegółowienie powinno następować na etapie przygotowywania programu poprawy bezpieczeństwa ruchu w Warszawie.
201	1	23.06.2008	Tomasz Małkiewicz	Wpływ zanieczyszczenia powietrza na zdrowie mieszkańców – niedostateczny zakres w „Strategii ...”	T	Uwaga jest słuszna. Niestety dla rzetelnej oceny zdrowotnych skutków nadmiernego rozwoju komunikacji oraz idącym za tym pojawieniem się silnych oznak miejskiego stresu w Warszawie brakuje podstawowych danych obserwacyjnych, w tym sprawozdawczości medycznej i wyników badań fizjologicznych na standaryzowanych populacjach. Warszawa nie jest miastem o bardzo złych warunkach zdrowotnych, dlatego prace takie są wciąż niepełne, choć prowadzone. Proponuje się wpisanie do wniosków potrzeby rozpoczęcia systematycznych badań stanu zdrowia mieszkańców poddanych uciążliwościom miasta, zwłaszcza transportu miejskiego. Symptomatyczne jest, że tragiczna sytuacja wypadków drogowych w Warszawie, przedstawiona w Strategii nie zyskała znaczącego zainteresowania u biorących udział w konsultacjach. Wydaje się, że mieszkańcy uznali, że wysoka wypadkowość, jeszcze większa urazowość i zastraszająca śmiertelność ruchu drogowego w stolicy są rezultatem złych zachowań kierujących i innych użytkowników dróg. Tak rozumiana przyczyna jest tylko jedną z trzech równoważnych: dwie pozostałe to zły stan dróg i marna organizacja ruchu oraz niska jakość taboru. Wszystkie wymienione trzy aspekty są przedmiotem zainteresowania Strategii i Prognozy z założeniem szybkiego dojścia do standardów europejskich, a przede wszystkim do zdecydowanego poprawienia wymienionych statystyk. W Warszawie notuje się symptomy utrwalania się stresu miejskiego, którego ważnymi elementami jest obawa o wypadek, tłok i nieporządek uliczny oraz zespół synergicznych oddziaływań hałasu, pylenia i emisji gazowych. Zjawisko to występuje w naszej ocenie zdecydowanie silniej niż wynikałoby to z gęstości ruchu i liczby mieszkańców. Przez pryzmat tego stresu odbierają stan sytuacji transportowej w Warszawie liczni uczestnicy konsultacji. Wśród złych sygnałów dotyczących zdrowotnych aspektów ruchu samochodowego w Warszawie zaliczyć należy wyniki badań prowadzonych przez zespół Politechniki Warszawskiej. Wskazują one zanieczyszczenie powietrza jako podstawową przyczynę zachorowania około 85.000 mieszkańców Warszawy rocznie na choroby płuc (POCHP). Niewydolność płuc jest początkiem i przyczyną wielu innych zespołów chorobowych trwających od 5-20 lat, których zasięg i końcowe efekty są trudne do oszacowania. Ze względu na liczbę mieszkańców Warszawy można tu mówić o szkodach w zdrowiu i życiu na ogromną skalę. Bez wątpliwości jednym z podstawowych źródeł zanieczyszczenia powietrza są spaliny samochodowe. W/g danych Instytutu Onkologii w województwie mazowieckim umiera na nowotwory układu oddechowego co roku około 19.000 osób co w znacznej mierze spowodowane jest zanieczyszczeniem powietrza. Oczywiście dane te muszą być częściej weryfikowane i uzupełniane, płynące z ich lektury ostrzeżenie jest uzasadnione.
201	2	23.06.2008	Tomasz Małkiewicz	Ocena zanieczyszczenia powietrza – propozycja konkretnych działań i cele do osiągnięcia oraz skutki dla zdrowia	T	Strategia i Prognoza zakładają wprowadzenie zasad i rygorów Programu Ochrony Powietrza w Warszawie oraz licznych deklaracji i projektów związanych z wprowadzaniem biopaliw oraz paliw o mniejszych wskaźnikach emisji. Należy jednak zauważyć, że oba dokumenty nie są odpowiedzią na te i inne podobne programy a wizja zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego w warunkach zastanych (a więc także przy założeniu realizacji różnych przyjętych już rozwiązań). Programy takie są więc uwarunkowaniami a nie predyktorami dla tworzonej Strategii. Ich założeniem było takie kształtowanie systemu transportowego stolicy by spełnione zostały zasady zrównoważonego rozwoju, a więc także fundamentalne zasady oszczędzania środowiska i ludzkiego zdrowia w stopniu możliwym do wypełnienia w warunkach utrzymania niezbędnego poziomu wolności poruszania się oraz wypełniania obowiązku zapewnienia usług transportowych. Aprioryczne przyjęcie celów innych dokumentów i ustaleń strategicznych prowadzić może do zagubienia tego zasadniczego celu. Odpowiedź na to pytanie jest także zamieszczona w tekście sumującym.
201	3	23.06.2008	Tomasz Małkiewicz	Czy „Strategia ...” uwzględnia program ochrony powietrza, zdrowia, program wdrażania biopaliw	N	Strategia i Prognoza zakładają wprowadzenie zasad i rygorów Programu Ochrony Powietrza w Warszawie oraz licznych deklaracji i projektów związanych z wprowadzaniem biopaliw oraz paliw o mniejszych wskaźnikach emisji. Należy jednak zauważyć, że oba dokumenty nie są odpowiedzią na te i inne podobne programy a wizja zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego w warunkach zastanych (a więc także przy założeniu realizacji różnych przyjętych już rozwiązań). Programy takie są więc uwarunkowaniami a nie predyktorami dla tworzonej Strategii. Ich założeniem było takie kształtowanie systemu transportowego stolicy by spełnione zostały zasady zrównoważonego rozwoju, a więc także fundamentalne zasady oszczędzania środowiska i ludzkiego zdrowia w stopniu możliwym do wypełnienia w warunkach utrzymania niezbędnego poziomu wolności poruszania się oraz wypełniania obowiązku zapewnienia usług transportowych. Aprioryczne przyjęcie celów innych dokumentów i ustaleń strategicznych prowadzić może do zagubienia tego zasadniczego celu. Odpowiedź na to pytanie jest także zamieszczona w tekście sumującym.

201	4	23.06.2008	Tomasz Małkiewicz	Strategia mało wspomina o zdrowotności mieszkańców	T	Uwaga jest uwzględniona w zapisach Strategii. Nadanie priorytetów dla transportu zbiorowego, w tym komunikacji szynowej powinien znacząco zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska związane z emisją spalin. Przyczyni się to poprawy zdrowotności. Trudno jest jednak przeprowadzić obliczenia liczbowe, jaka to będzie poprawa.	
201	5	23.06.2008	Tomasz Małkiewicz	- strefy ograniczonego dostępu dla pojazdów spełniających określone normy ochrony środowiska EURO 1, 2, ... itp.	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii.	
202	1	23.06.2008	Bogusław Uniśkiewicz	Bezpieczeństwo w transporcie szynowym wobec masowej fali kibiców po imprezach EURO 2012	N	Uwaga nieuwzględniona ponieważ jej treść nie dotyczy zakresu zapisów Strategii. Wniosek będzie wykorzystany przy opracowywaniu koncepcji obsługi imprez masowych na Stadionie Narodowym. Wniosek przekazano do Zarządu Transportu Miejskiego.	ZTM
203	1	23.06.2008	Łucjan Sokółowski	Północny wylot trasy S7 z Warszawy w kierunku Gdańska	N	Przedstawiony w „Strategii” Przebieg trasy S7 wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: - ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) Przewiduje ono między innymi drogę S7 S6/A1 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztynek - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy. Decyzje o szczegółowym zlokalizowaniu elementów systemu transportowego podejmowane są w oparciu o następujące przepisy prawa: - USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.) - USTAWA z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity) Zgodnie z tymi przepisami decyzje lokalizujące drogi ekspresowe wydaje wojewoda mazowiecki, po uprzednim uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W chwili obecnej dla północnego wylotu drogi S7 został złożony wniosek GDDKiA o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. W ramach analiz poprzedzających przygotowanie wniosku dokonano porównań wielu wariantów przebiegu trasy S7 w kierunku północnym, w tym wariantu przebiegu wzdłuż Wisły. Wariantem preferowanym przez GDDKiA na podstawie wielokryterialnej analizy został wariant przebiegu trasy omijający Łomianki od strony zachodniej. Ostateczną decyzję o wyborze wariantu podejmie Wojewoda po zasięgnięciu opinii Ministra Środowiska i przeprowadzeniu konsultacji społecznych. W swojej decyzji wojewoda wyznaczy korytarz w którym ma nastąpić realizacja inwestycji. Po uprawomocnieniu się decyzji wojewody będzie można dokonać ewentualnej zmiany przebiegu korytarza dla trasy S7 w obowiązujących dokumentach planistycznych.	
204	1	23.06.2008	Magdalena Popławska	Wprowadzenie opłaty za wjazd do Gminy Centrum	T	Wprowadzenie opłat przewidziano w projekcie Strategii. Określenie granic obszaru wymaga pogłębionych analiz. Jest niemal pewne, że granica nie będzie pokrywała się z granicami dzielnicy (nie gminy) Śródmieście.	
204	2	23.06.2008	Magdalena Popławska	Nie budowanie dróg ekspresowych tylko drogowych połączeń lokalnych między dzielnicami	N	Przedstawiony w „Strategii” układ drogowy, w tym układ dróg ekspresowych, wynika z dokumentów zewnętrznych, do których należy zaliczyć: 1. ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2004 r.) 2. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO uchwalony w 2004 r 3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M.St. Warszawy uchwalone w 2006 roku. Wymienione dokumenty zadecydowały o generalnym kształcie układu dróg ruchu szybkiego na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w tym o przebiegu tras ekspresowych. Z badań i prognoz ruchu wynika, że udział ruchu tranzytowego jest stosunkowo niewielki. Przeważająca większość pojazdów przecinających granice miasta, to pojazdy kończące podróże w obszarze miasta, lub w obszarze otaczającym. Układ drogowy, w tym drogi ekspresowe służą zatem przede wszystkim społeczności miasta i jego otoczenia.	
205	1	23.06.2008	Zofia Olędzka	GZWP ZZZ (obwodnic warszawskich. Główny Zbiornik Wód Podziemnych ZZZ)	T	Problem ten został naświetlony. Dzięki dobrej izolacji tego zbiornika bezpośrednie zagrożenie dla zasobów ilościowych i jakościowych wód nie występuje. Kotlina Warszawska jest jednym z największych i najcenniejszych zbiorników wód wglębnych utrzymujących się w warunkach niecki	

					subartezyjskiej z dobrą izolacją partiami glin plejstocenijskich. Umożliwia to bezpieczne inwestowanie nad tym zbiornikiem, oczywiście z zachowaniem zasad ochrony hydrogeochemicznej. Natomiast lokalne ujęcia wód wraz ze strefą bezpośredniej ochrony nie mogą być naruszane inwestycjami liniowymi i innymi. Generalnie nie ma konfliktu pomiędzy rozwojem sieci transportowej Warszawy a ochroną zasobów wodnych.	
--	--	--	--	--	---	--

Objaśnienia skrótów:

BDiK – Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy

BDiK/IR – Biuro Drogownictwa i Komunikacji, Wydział Inżyniera Ruchu

BKI – Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym Urzędu m.st. Warszawy

BAiPP – Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy

MPPPiSP – Miejska Pracownia Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. warszawy

CKS – Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy

ZDM – Zarząd Dróg Miejskich

ZMID – Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych

ZTM – Zarząd Transportu Miejskiego

MW Sp. z o.o. – Metro Warszawskie Sp. z o.o.

TW Sp. z o.o. – Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

ZTP – Zarząd Terenów Publicznych

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

UM – Urząd Marszałkowski

MI – Ministerstwo Infrastruktury

PKP PLK – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.