

<p>65</p>	<p>Dotkanie 4.3. Zmiana funkcji poszczególnych ulic Planowo budowy Trasy R50 oraz poprawie składowa uwaga podczas poprzednich etapów konsultacji projektu dokumentu nie zaprogramowano zmiany funkcji ulicy 25 Czerwca, która docelowo powinna zostać zmieniona na bardziej przystawną mieszkańców, pieszych, rowerzystom oraz właścicielom punktów usługowych. Zgodnie z wytykami konsultacji społecznych zaprogramowaliśmy w roku 2020 ulica powinna zostać wyposazona w drogi dla rowerów, szerokie chodniki z wysokiej jakości materiałów, miejsca parkingowe oraz zieleń wysoką. Powinna na niej pojawić się przystanek komunikacji miejskiej z przystankiem przystanku międzydzielnicowego.</p> <p>Rybnik 5.9 Proponowane przekształcenia funkcjonalne nie zawiera zmian funkcji dla ulicy Struga (odcinek ul. Matkowskiego – pl. Jagielloński), której podstawowym przeznaczeniem powinna być komunikacja piesza (zgodnie z m.pap. „Plan Jagielloński”, uchwała Nr 262/2000 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 20 marca 2000 r.). Ponadto zgodnie z m.pap. „ul. Realski” (uchwała Nr 455/2004 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 5 lipca 2004 r.) podstawowym przeznaczeniem tej ulicy powinna być komunikacja piesza bez możliwości parkowania i przystanek samochodowy z ewentualnym dodatkowym miejscem dla wózków inwalidzkich (wyłączenie tranzytu międzydzielnicowego).</p>	<p>Poprawa jakości dokumentu</p>	<p>Uwzględniono uwagę - wprowadzono ul. 25 czerwca do ulic na których proponowane są przekształcenia funkcjonalne.</p> <p>Zaktualizowano ry. 5.9 o nowe odcinki zgłaszane w procesie konsultacji społecznych, między innymi ul. Struga oraz ul. Realski.</p>
<p>66</p>	<p>Dotkanie 5.1 Spójny obszarowo plan rozwoju sieci rowerowej W dokumencie pojawia się tabliczki mapy dotyczący wytycznych dla sieci dróg dla rowerów. Jednocześnie nie uwzględniono uwag aspektów dotyczących parametrów infrastruktury rowerowej w/w miast i województwa opracowane w/w standardy. Między na zasadzie tak, w miastach Radom obejmują się o dofinansowanie z EM 2013-2020 w budowę tras rowerowych będzie musiała spełnić wytyczne zawarte w "Standardach infrastruktury rowerowej i koncepcji tras rowerowych wskazanych do realizacji w perspektywie do 2020 w województwie mazowieckim" przyjętych uchwałą nr 1100/3/22 Zarządu Województwa Mazowieckiego w dniu 28 czerwca 2022 r. w celu objęcia kosztów powstania przyjętych uchwał Rady Miasta będąc zarządzeniem Prezydenta m.w. dokumentu jako obowiązujący przy realizacji infrastruktury rowerowej w budżecie miasta lub z innych źródeł zewnętrznych. Przyjęte standardy powinny być każdorazowo załączane do dokumentacji przetargowej / zapytania ofertowego dotyczącego opracowania projektów z zakresu infrastruktury rowerowej (https://inter.pl/standardy-infrastruktury-rowerowej). Wskazał, że brak obowiązujących takich standardów w Radomiu został zauważony w trakcie kontroli przeprowadzonej w Urzędzie Miejskim w Radomiu przez Najwyższą Izbę Kontroli Delegaturą w Warszawie nr P/22/087 pn. – "Utrzymanie i rozwój miejskich sieci infrastruktury rowerowej" (https://bip.radom.pl/na/kontrola/zwazemzone-w-um/60871_kontrola-przeprowadzona-w-urzedzie-miejskim-w-radomiu-przez-najwyzsza-izbe-kontrol.html).</p> <p>Rybnik 5.10 Proponujemy kierunek rozwoju infrastruktury rowerowej – Radom jest spracznicy z częścią otoczenia. Proponowana infrastruktura w kilku miejscach powinna być i nie tworzy żadnej sieci dróg dla rowerów, brak dróg dla rowerów np. wzdłuż ulic:</p> <ul style="list-style-type: none"> ul. Kielecka ul. Lubelski ul. Starostawskiej ul. Holszajski ul. projektowanej trasy N 5 <p>Rybnik nie zawiera tras rowerowych opracowanych przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku (załącznik do uchwały nr 1100/3/22 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 28 czerwca 2022 r.).</p> <p>Część infrastruktury jest bliższe oznaczone jako ścieżki, niepotrzebnie umieszczono na schemacie kontrarytów, który spowodował utratę czytelności schematu. Rybnik i kółki zawiera drogi dla rowerów, które są zbyteczne lub których realizacja wymaga dużych wykułów (np. Skaryszewka) lub które z racji zagospodarowania terenu będą dysfunkcyjne (np. Izbicki, Perzanowski). Schemat jest spracznicy z załącznikami miasta zapisanymi i przygotowanymi nowych Studium gmin.</p> <p>Rybnik 5.11 Proponujemy kierunek rozwoju infrastruktury rowerowej – GPR przedstawia drogi dla rowerów, które są zbyteczne lub których realizacja będzie utrudniona z uwagi na zagospodarowanie terenu. W/wa przypadkach ruch rowerowy powinien odbywać się w ruchu ogólnym po drogach gminnych na których należy ograniczyć przepływ za pomocą pręgów zwalniających czy wyprofilowanych skrzyżowań.</p> <p>Rybnik nie zawiera tras rowerowych opracowanych przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku (załącznik do uchwały nr 1100/3/22 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 28 czerwca 2022 r.).</p> <p>Rybnik nie zawiera trasy rowerowej wzdłuż DK9 na odcinku Iła – granica województwa, której dokumentacja jest obecnie przetwarzana przez GDDKiA. Wskazane kółki i sieci dróg dla rowerów powstanie się w punktach zawartych w rozdziale 5.2. Dodano w ramach pozycje gmin.</p> <p>Wskazano, że istniejących dróg dla rowerów oraz propozycji nowych stanowią załącznik do uwag. Wynikami ich ujęcie w poprawczym Rybniku 5.10.</p>	<p>Poprawa jakości dokumentu</p>	<p>Uwzględniono uwagę. W działaniu 5.3 zakłada się i rekomenduje opracowanie standardów dotyczących infrastruktury pieszej i rowerowej Rozstrzygnięto opinię. Zgodnie z wytycznymi, dokument SUMP może wskazać i zaprogramować realizacji takich standardów (co jest zawarte w opracowaniu), jednakże w działaniu SUMP nie zostanie określone dokładnie co takie standardy mają zawierać i gdzie mają być stosowane - nie jest to adres tego dokumentu.</p> <p>Uwzględniono - mapy dotyczące infrastruktury rowerowej istniejącej i proponowanej zostały zaktualizowano o cięgi wykazywane w formularzu, na konsultacjach społecznych oraz w uwagach przez inne jednostki zgłaszające uwagi do Wzrostowego Projektu Planu. Kontrarytów rowerowa zostanie na rysunku, aby uwzględnić na wszystkich rodzajach infrastruktury dla rowerów, a nie tylko drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów.</p> <p>Kwestia "zbytecznych" odcinków - inne podmioty wykazywały niektóre te odcinki jako konieczne. Lepiej, aby te odcinki zostały wskazane w SUMP jako proponowane (nie zaś), ponieważ podlega obciążeniu się o środki na dofinansowanie projektów, inwestycji te będą wpisane w projektach SUMP co jest dodatkowym argumentem w ramach ich realizacji. Nie uwzględnienie tych odcinków i inwestycji może później powodować problemy w wykazywaniu środków na ich realizację. Wskazane w SUMP inwestycje nie są obligatoryjne do wykonania.</p> <p>Odniesienie utrudnionej realizacji, lub ciągów zbytecznych - odpowiedź jak wyżej</p> <p>Do map dołączone brakujące odcinki przebiegu trasy Eurovelo 11</p> <p>Uwzględniono odcinek z Iły w kierunku południowym</p> <p>Uwzględniono dane w plikach zip.</p>
<p>67</p>	<p>Dotkanie 5.2 Kierunkowa z publicznym transportem drogowym W dokumencie nie wspomniano o konieczności powrotu do Radomia systemu roweru publicznego, jest to ograniczenie z aktualizowanym studium miasta.</p>	<p>Poprawa jakości dokumentu</p>	<p>Rozwój Radomskiego Roweru Miejskiego jest wykazywany w działaniu dotyczącym elastyczności (dotkanie 2.3). Na podstawie wniosków z przeprowadzonej diagnozy stanu istniejącego oraz ramami z mieszkańcami oraz Zespołem Roboczym, nie określono dokładnego działania dotyczącego Radomskiego Roweru Miejskiego. O systemie wspomniał się w działaniu o elastyczności jednak w poprzednich etapach prac stwierdzono że nie będzie się w SUMP wykazywać, dokładnego działania związanego z tym systemem. Do prac nad SUMP Wykonawca nie otrzymał całego projektu nowego Studium na którym można byłoby się oprzeć i do niego odwołać.</p>
<p>68</p>	<p>Dotkanie 5.3 Budowa wystylizowanej infrastruktury dla rowerów i pieszych W dokumencie znacznie podano się o przedstawić propozycje budowy dróg dla rowerów – taki sam schemat dla Radomia powinien powstać dla ruchu pieszo, gdzie należałoby określić główne ciągi pieszo, w tym te bliższe ruchu pieszo drogowym, np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ul. Olszowska – Plan (odc. Główna-Słowacka – ul. Struga – ul. Witołda – drukarnia Trzaskalskich – ul. Traugotta – park Placety) ul. alja Kobielińskiego wzdłuż Potoku Północnego (odc. Zbrowskiego – Mokła) ul. Czerwone – Izbicki (odc. pl. Kotarski – Szpitalne – Rynek – Realski – Zbrowskiego) ul. Czerwone – Izbicki (odc. ul. Chrobrego – pl. Jagielloński – ul. Facha – Zbrowskiego – ul. Prusa – ul. Waryńskiego – ul. Próżnińskiego) <p>* zgodnie z planowanymi przedsięwzięciami rewitalizacyjnymi zapisanymi w konsultacyjnym obrobieniu Głównym Programie Rewitalizacji Miasta Radomia na lata 2013-2019</p> <p>W Radomiu mamy duży problem z ograniczeniem / uniemożliwieniem dostępu do w/w części celów w/w. Koniecznym wydaje się napisanie w dokumencie potrzeb ramotu / budowy nowych przepraw przez Potok Północny i rzekę Mleczną, które będą przemować ruch pieszy i rowerowy jako szczyty i wymagający poloniza infrastruktury w stosunku do ruchu samochodowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> remont i dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego Mostu przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Siemiej; remont i dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego Mostu przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Grybowskiej; budowa Mostu pieszo-rowerowego przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Nieckińskiego; budowa Mostu pieszo-rowerowego przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Lelewicki; remont i dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego Mostu przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Mochackiego; remont i dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego Mostu przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Chrobrowskiego; budowa Mostu pieszo-rowerowego przez rzekę Mleczną na odc. ul. Rodziny Winczowskich – Mokła. <p>Rozdział 5. Logika i harmonogram zmian</p> <p>Tabela 5.1 Harmonogram realizacji działań SUMP GOR</p> <p>Rybnik 7.1 Zaangażowanie szkół w edukację i promocję zrównoważonej mobilności</p> <p>Z uwagi na uchylenie procesu edukacji, zastąpiliśmy wydatki się, aby to działanie trwało przez cały okres obowiązywania dokumentu. Dzięki temu uczniowie, którzy przyjdą do szkół w latach 2020-2040 będą mieli również szansę na zapoznanie się z programem dokumentu.</p>	<p>Poprawa jakości dokumentu</p>	<p>Zmieniono nazwy map, które wprowadzały w błąd. W legendzie zaznaczono że proponowane ciągi dotyczące zrównoważonej mobilności wskazują infrastrukturę rowerową jak i pieszo, jeśli obecnie, nie ma na określonym odcinku infrastruktury pieszej to proponujemy ją infrastrukturę pieszo i rowerową. Istniejąca infrastruktura pieszo to proponowane jest zmniejszenie ciągu o dodanie infrastruktury rowerowej. W dokumencie za priorytet szacując się wprowadzanie infrastruktury wydzielonej i bezpiecznej, aby zarówno piesi jak i rowerzyści mogli bezpiecznie się poruszać.</p> <p>Dołączono proponowane lokalizacji Mostów pieszo-rowerowych.</p> <p>Uwzględniono uwagę. Zmieniono zapisy w tabeli odniesienie działania 7.1</p>