

<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 przystępną mieszkańców, pieszym, 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 dotyczącej wytyczonych tras 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 obniżenia 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://mwrp.pl/standardy-infrastruktury-rowerowej). W/w standardy, w/w brak obowiązujących takich standardów w Radomiu został zawieszony 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/w/kontrola/zawieszono-w-um/60871_kontrola-przeprowadzona-w-urzedzie-miejskim-w-radomiu-przez-najwyzsza-izbe-kontrol.html).</p> <p>Rybnik 5.10 Propozycja kierunków rozwoju infrastruktury rowerowej – Radom jest sprzeczny z częścią opinii. Proponowana infrastruktura w kilku miejscach powinna być inna i tworzyć jednolity sieć dróg dla rowerów, brak dróg dla rowerów np. wzdłuż ulic:</p> <ul style="list-style-type: none"> ul. Kołkowska ul. Lubuskiej ul. Starostawskiej ul. Holskiej 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 błędnie oznaczona jako ścieżka, niepotrzebnie umieszczono na schemacie kontrarytrowe, 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. Izbickika, Perzanowskiej). Schemat jest sprzeczny z założeniami miasta zapisanymi i przygotowanymi nowym Studium gminnym.</p> <p>Rybnik 5.11 Propozycja kierunków rozwoju infrastruktury rowerowej – GPR przedstawia drogi dla rowerów, które są zbyteczne lub których realizacja będzie utrudniona z uwagi na zagospodarowanie terenu. W/wa propozycja 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 sieć dróg dla rowerów powołane są w punktach zawartych w rozdziale 5.2. Dodano w ramach pozycje gminnych.</p> <p>W/wartych ulic istniejących dróg dla rowerów oraz propozycji nowych stanowią załącznik do uwag. Wyniosły 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. Kontrarytrowe oznaczenie na rysunku, objęły uwzględniono 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 lub będą wpisane w projektach SUMP co jest dodatkowym argumentem w ramach ich realizacji. Nie uwzględnienie tych odcinków i inwestycji może później powodować problemy w przyszłości (zobacz na ich realizacji). 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 brzojowy odcinek przebiegu trasy Eurovelo 11.</p> <p>Uwzględniono odcinek z R50 w kierunku południowym</p> <p>Uwzględniono zmianę w plikach odp.</p>
<p>67</p>	<p>Dotkanie 5.2 Koordynacja z publicznym transportem drogowym W dokumencie nie wspomniano o konieczności powoła do Radomia systemu roweru publicznego, jest to ogranicza 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 „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 propozycji 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. Olszowa – Plany (odc. Galina-Słowacka – ul. Struga – ul. Witołda – drukarnia Trałbalskich – ul. Traugotta – park Plany), ul. alja Kołkowskiego wzdłuż Potoku Północnego (odc. Zbrowskiego – Mokła), ul. Zambrze – Izbickicka (odc. pl. Kotarski – Szapitła – Rynek – Realski – Żeromskiego)*, ul. odc. XV-Heca – dworzec kolejowy (odc. ul. Chrobrego – pl. Jagielloński – ul. Facha – Żeromskiego – ul. Prusa – ul. Waryńskiego – ul. Próżnińskiego)*. <p>* – zgodnie z planowanymi przedsięwzięciami rewitalizacyjnymi zapisanymi w konsultacyjnym obrobieniu Gminnym Programie Rewitalizacji Miasta Radomia na lata 2013-2019</p> <p>W Radomiu mamy duży problem z ograniczeniem / uniemożliwieniem dostępu do w/w ulic i celów w/w ulic. Koniecznym wydaje się napisanie w dokumencie potrzeb ramotu / budowy nowych przepraw przez Potok Północny i rzekę Miączną, które będą przemować ruch pieszy i rowerowy jako szczyty i wymagający polonania infrastruktury w odosobnieniu do ruchu samochodowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> ul. renowacji i dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego Mokła przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Siemiej; ul. renowacji i dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego Mokła przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Grybowskiej; ul. budowa Mokła pieszo-rowerowej przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Nieckińskiego; ul. budowa Mokła pieszo-rowerowej przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Lelewela; ul. renowacji i dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego Mokła przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Mochnickiego; ul. renowacji i dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego Mokła przez Potok Północny na przedłużeniu ul. Chrobrowskiego; ul. budowa Mokła pieszo-rowerowej przez rzekę Miączną na odc. ul. Rodziny Winczowskich – Mokła. <p>Rozdział 5 Legka i harmonogram zmian</p> <p>Tabela 5.1 Harmonogram realizacji działań SUMP GOR</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 ciągu 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>Dodano proponowane lokalizacji Mokła pieszo-rowerowych.</p>
<p>69</p>	<p>Dotkanie 7.1 Zaangażowanie szkół w edukację i promocję zrównoważonej mobilności Z uwagi na uchylenie procesu edukacji, zastąpiliśmy wytyczne, aby to działania trwały przez cały okres obowiązywania dokumentu. Dzięki temu uczniowie, którzy przyjdą do szkół w latach 2020-2040 będą mieli również szansę na zapoznanie się z planowanym dokumentem.</p>	<p>Poprawa jakości dokumentu</p>	<p>Uwzględniono uwagę. Zmieniono zapisy w tabeli odnosnie działania 7.1</p>