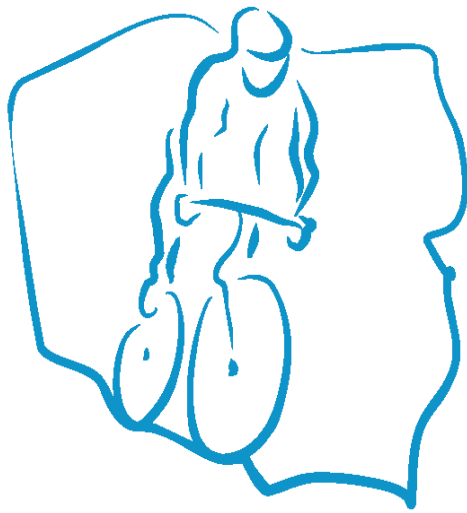


**KONCEPCJA PRZEBIEGU  
INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ  
W GMINIE  
KONSTANCIN-JEZIORNA**





**ZAMAWIAJĄCY:**

Gmina Konstancin-Jeziorna  
ul. Piaseczyńska 77  
05-520 Konstancin-Jeziorna



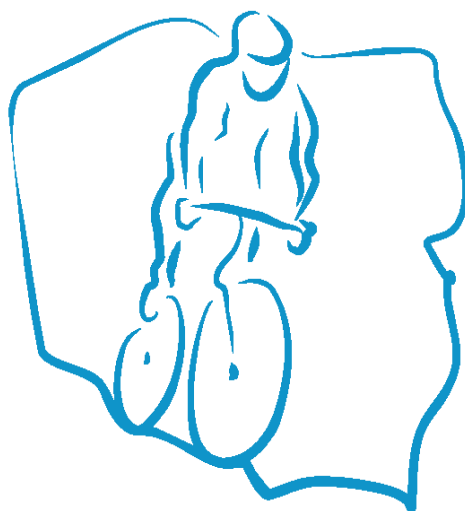
**Uzasadnienie i podsumowanie  
strategicznej oceny oddziaływania na środowisko  
„Koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej  
w gminie Konstancin-Jeziorna”  
oraz „Standardów projektowych i wykonawczych  
dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna”**

**WYKONAWCA:**

M&G Consulting Marketing  
ul. Anieli Krzywoń 6 lok. 108  
01-391 Warszawa  
[www.mgconsulting.pl](http://www.mgconsulting.pl)



**UMOWA NR PP.2720.12.2020 zawarta w Konstancinie-Jeziorna w dniu 23.09.2020 r.**



## Spis treści

1. WSTĘP .....	6
2. PRZEBIEG STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .....	6
2.1. Uzgodnienie stopnia uszczegółowienia i zakresu informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko .....	6
2.2. Sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko .....	6
2.3. Uzyskanie wymaganych opinii .....	8
2.4. Zapewnienie udziału społeczeństwa .....	8
3. ZGŁOSZONE WNIOSKI I UWAGI WRAZ Z UZASADNIENIEM .....	8
3.1. Konsultacje społeczne przeprowadzone 08.05 - 08.06.2020 r. ....	8
3.2. Konsultacje społeczne przeprowadzone 19.12 - 11.01.2021 r. ....	15
3.3. Konsultacje społeczne przeprowadzone 08.03 - 29.03.2021 r. ....	19
3.3.1. Gminna Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna w Konstancinie-Jeziornie, posiedzenie w dniu 19.03.2021 rok .....	19
3.3.2. Dyskusja publiczna w dniu 22.03.2021 rok .....	19
3.3.3. Komisja Ładu Przestrzennego i Spraw Komunikacyjnych, posiedzenie w dniu 24.03.2021 rok .....	20
3.3.4. Rozstrzygnięcie Burmistrza Gminy Konstancin-Jeziorna w sprawie rozpatrzenia uwag .....	20
4. USTALENIA ZAWARTE W DOKUMENCIE PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .....	36
5. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZENIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU .....	36
6. ODSZKODOWANIE OD PRZEPROWADZENIA POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .....	37
7. UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH .....	38
8. SPIS TABEL .....	39

## 1. WSTĘP

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227, t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247, 784) na potrzeby realizacji Etapu 5 przedmiotowej UMOWY zostały przeanalizowane materiały (wnioski, uwagi, propozycje) konsultacji społecznych przeprowadzonych w roku 2020 i 2021 oraz opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Piasecznie.

## 2. PRZEBIEG STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

### 2.1. Uzgodnienie stopnia uszczegółowienia i zakresu informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko

Zgodnie z art. 43 pkt.2) ustawy z dnia 8 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj.: Dz. U. 2021 poz. 274) oraz w związku z opracowaniem projektu pn.: *Koncepcja przebiegu ścieżek rowerowych w gminie Konstancin-Jeziorna. Szczegółowa koncepcja przebiegu ścieżek rowerowych umożliwiających dojazd dzieci do szkół w gminie Konstancin-Jeziorna oraz Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna* na podstawie art. 3 ust. 1 pkt. 14 ustawy OoŚ:

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Piasecznie w dniu 23.10.2020 r. pismem (znak: ZNS.4700.70.z.2020) wydał opinię sanitarną i uzgodnił zakres i stopień uszczegółowienia informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko sporządzonej dla „Koncepcji przebiegu ścieżek rowerowych” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego” w gminie Konstancin-Jeziorna wraz z uzasadnieniem zgodnie z art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ustawy OoŚ;
- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 10.11.2020 r. pismem (znak: WOoŚ-III.411.261.2020.JD) uzgodnił zakres i stopień szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko - zgodnie z art. 51 ust.1 i ust. 2 oraz art. 74a ustawy OoŚ.

### 2.2. Sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko

Na podstawie art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ustawy o oś w oparciu o uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 10 listopada 2020 roku (pismo znak: WOoŚ-III.411.262.2020.JD) oraz opinią sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Piasecznie z dnia 23 października 2020 roku (pismo znak: ZNS.4700.70.z.2020) w sprawie sporządzonego w lutym 2021 roku dokumentu pn.: „Prognoza oddziaływania na środowisko” dla projektu: „Koncepcja przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna”.

„Prognoza oddziaływania na środowisko” zawiera między innymi:

- ✓ informacje o metodach zastosowanych przy sporządzeniu prognozy;

- ✓ propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania;
- ✓ informacje o zawartości głównych celów projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami;
- ✓ planowany zakres inwestycji;
- ✓ istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu;
- ✓ istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj.: Dz. U. z 2020 r. poz. 55, 471, 1378);
- ✓ stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;
- ✓ cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowania dokumentu;
- ✓ przewidywane znaczące oddziaływania w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko.

Celem realizacji przedmiotowego Projektu jest połączenie projektowanych odcinków tras rowerowych z istniejącymi trasami rowerowymi. W ten sposób zostanie stworzona spójna sieć tras rowerowych spełniająca liniowość, komfort i bezpieczeństwo podróży rowerowych w mieście i gminie Konstancin-Jeziorna. Planowana realizacja spójnej sieci tras rowerowych w gminie Konstancin-Jeziorna przystosowana jest do postępujących zmian klimatu.

Inwestycja objęta opracowaniem nie będzie powodować znaczącego oddziaływania na żaden z komponentów środowiska, nie spowoduje również zmiany wzajemnych relacji pomiędzy nimi.

W warunkach eksploatacji, nie wystąpią ponadnormatywne uciążliwości dla środowiska i warunków życia ludzi oraz nie zostaną naruszone interesy osób trzecich, dlatego też, brak jest konieczności podejmowania działań minimalizujących w zakresie oddziaływania między poszczególnymi elementami środowiska oraz nie jest zasadne analizowanie stanu środowiska na obszarach znaczącego oddziaływania, w sytuacji spodziewanego braku występowania takiego oddziaływania.

Planowane inwestycje ze względu na swój charakter nie wpłyną negatywnie na walory przyrodnicze. Przewiduje się, że planowane przedsięwzięcie nie zredukuje powierzchni tych obszarów, nie naruszy ich integralności oraz nie wpłynie negatywnie na ich florę i faunę.

Projektowane przedsięwzięcie nie zmniejszy różnorodności biologicznej obszarów chronionych. Nie spowoduje zaburzeń, które wpłyną na wielkość populacji, zagęszczenie lub równowagę pomiędzy gatunkami zasiedlającymi te obszary.

Inwestycja ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego, komfort jazdy oraz zmniejszyć zapylenie, ograniczyć hałas komunikacyjny.

### 2.3. Uzyskanie wymaganych opinii

Na podstawie art. 54 ust. 1 i art. 58 ust1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 247) oraz art. 3 pkt. 1 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 195) Mazowiecki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie w dniu 26.04.2021 r. pismem (znak: ZS.7040.139.2021.PK) wydał opinię sanitarną opiniując pozytywnie i bez zastrzeżeń projekt opracowania obejmujący: „Koncepcję przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Na podstawie art. 54 ust. 1 i w związku z art. 57 ust1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 247) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 01.04.2021 r. pismem (znak: WOOŚ-III.410.139.2021.JD) negatywnie opiniuje projekt składający się z „Koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna”.

Wykonawca w dniu 12.04.2021 r. pismem (znak: UGKJ/7/12/4/2021) przekazał dla Zamawiającego stosowne wyjaśnienie dotyczące stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zawartego w piśmie z dnia 01.04.2021 r. znak: o WOOŚ III.410.139.2021.JD), z którego wynika, że stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nie wpływa znacząco na planowaną do realizacji sieć tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

### 2.4. Zapewnienie udziału społeczeństwa

Na podstawie art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 247) oraz na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 z późn. zm.) a także uchwały Nr 412/VI/33/2013 Rady Miejskiej Konstancin-Jeziorna z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych, przeprowadzono konsultacje społeczne z udziałem społeczeństwa, które odbyły się w poniższych terminach:

- ✓ od 8 maja do 8 czerwca 2020 roku;
- ✓ od 19 grudnia do 11 stycznia 2021 roku;
- ✓ od 8 marca do 29 marca 2021 roku.

## 3. ZGŁOSZONE WNIOSKI I UWAGI WRAZ Z UZASADNIENIEM

### 3.1. Konsultacje społeczne przeprowadzone 08.05 - 08.06.2020 r.

W związku z realizacją opracowania pn.: „Koncepcja Przebiegu Ścieżek Rowerowych w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” przeprowadzono konsultacje społeczne w dniach od 8 maja 2020 roku do 8 czerwca 2020 roku zgodnie z obwieszczeniem



---

Burmistrza Gminy Konstancin-Jeziorna z dnia 08.05.2020 roku na podstawie art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.) oraz w związku z uchwałą Nr 412/VI/33/2013 Rady Miejskiej Konstancin-Jeziorna z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych.



Pozyskane informacje oraz wnioski z przeprowadzonych konsultacji społecznych przedstawiono w tabeli nr 1.

Tabela nr 1. Wykaz wniosków wniesionych do przystąpienia do opracowania „Koncepcji Przebiegu Ścieżek Rowerowych w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” (czerwiec 2020 r.).

Lp.	Data wniesienia uwagi	Imię nazwisko/nazwa jednostki	Treść wniosków	Rekomendacje Wykonawcy
1.	12.05.2020	■■■■	Wybudowanie ścieżki rowerowej w ul. Elektrycznej i Szkolnej (pomiędzy chodnikiem na wale od tężni a szkołą nr 5).	Wniosek uwzględniony.
			Wybudowanie ścieżki rowerowej w ul. Saneczkowej i Muchomora (pomiędzy przejazdem kolejowym przy ul. Wąskiej a skrzyżowaniem z ul. Prawdziwka przy pętli autobusu 139)	Wniosek uwzględniony.
			Wybudowanie chodnika w ciągu pieszo-rowerowym na wale obok jazu na rzece Jeziorka do ulicy Warszawskiej.	Wniosek uwzględniony.
2.	12.05.2020	■■■■	Wnioskuję aby nowe opracowania na każdym etapie były konsultowane ze stowarzyszeniem Zielone Mazowsze.	Wniosek nieuwzględniony.
3.	13.05.2020	■■■■	Połączenie trasą rowerową Konstancina i ujścia Jeziorki po południowym wale Jeziorki wraz ze zjazdem na wysokości wsi Opacz i dobranie odpowiedniej nawierzchni.	Wniosek uwzględniony (po stronie północnej).
4.	14.05.2020	■■■■	Wybudowanie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi 724 od Konstancina (droga od lasu) do Słoneczyna.	Wniosek uwzględniony.
5.	21.05.2020	■■■■	Nie realizowanie nowych ścieżek rowerowych w terenie niezabudowanym w standardzie ścieżki z Konstanciny do Borowiny ulicą Warecką. Brak podwyższenia względem jezdni i wyznaczenie ścieżki wyłącznie oznaczeniem poziomym na asfalcie powoduje, że korzystają z niej samochody np. w celu wyminięcia pojazdu oczekującego na możliwości skrętu w lewo oraz poruszają się nią pojazdy wolnobieżne.	Wniosek uwzględniony.
6.	23.05.2020	■■■■	Wybudowanie ścieżki rowerowej ulicami Pułaskiego i Długiej (obwód Piaseczno-Konstancin).	Wniosek uwzględniony.
			W przypadku braku porozumienia z gminą Piaseczno co do pkt. 1, wybudowanie ścieżki rowerowej ulicami Pułaskiego, Dworską i Długą	Wniosek nieuwzględniony.
			Realizacji dodatkowych stacji Konstancińskiego Roweru Miejskiego w okolicy Klubu Sportowego „LAURA” lub Stacji Sarepidu w Chylicach oraz przy ulicy Pułaskiego (proponowana lokalizacja oznaczona na załączniku graficznym dołączonym do wniosku).	Wniosek nieuwzględniony. Poza obszarem gminy Konstancin-Jeziorna.
7.	02.06.2020	■■■■	Wybudowanie ścieżki rowerowej łączącej Park Zdrojowy w Konstancinie-Jeziornej oraz ogród botaniczny PAN w Powsinie, przy uwzględnieniu w przyszłości przejazdu bezkolizyjnego w poprzek istniejącej linii kolejowej od planowanej obwodnicy drogi 721.	Wniosek uwzględniony.
			Realizacja kanałów burzowo melioracyjne retencyjne oraz pasy zieleni miejskiej dla rejonu północno zachodniego Konstancina połączone z doliną Jeziorki, w ramach ciągu opisanego w pkt 1.	Wniosek nieuwzględniony. Nie dotyczy przedmiotowego opracowania.
			Wytocznie przejścia pieszo rowerowego z sygnalizacją świetlną w okolicy przystanku Rozjazd Oborski (w okolicy zakładu energetycznego PGE Dystrybucja).	Wniosek do rozpatrzenia przy realizacji Etapu II.

Lp.	Data wniesienia uwagi	Imię nazwisko/ nazwa jednostki	Treść wniosków	Rekomendacje Wykonawcy
			Wytyczne przestrzeni na infrastrukturę rowerową (np. stacje Veturilo, parking rowerowy) w okolicy przystanku rozjazd Oborski	Wniosek uwzględniony.
8.	02.06.2020		Przywrócenie ruchu rowerowego na głównej alei w obrębie Parku Zdrojowego z rozważeniem wyznaczenia osobnego pasa/drogi dla rowerów.	Wniosek nieuwzględniony.
			Remont drogi dla rowerów w kierunku Warszawy i Powsina (wymiana nawierzchni na asfaltową, korekta przebiegu). Zniesienie zakazu ruchu rowerów na jezdni, ponieważ droga dla rowerów jest tylko po jednej stronie i nie obsługuje dojazdu do wszystkich posesji.	Wniosek uwzględniony.
			Zniesienie zakazu ruchu rowerów na jezdni na ul. Piaseczyńskiej, gdzie zakaz ruchu rowerów uniemożliwia dojazd do Urzędu Miasta od strony ronda.	Wniosek nieuwzględniony. Będzie realizowana droga dla rowerów i droga dla pieszych w ramach modernizacji DW 721.
			Analiza głównych ulic pod kątem wyznaczenia infrastruktury rowerowej: pasa ruchu lub odseparowanej drogi dla rowerów. Unikanie wyznaczania ciągów pieszo-rowerowych.	Wniosek uwzględniony.
			Utrzymanie ruchu rowerów na zasadach ogólnych na terenach mieszkalnych poprzez wprowadzenie strefy zamieszkania i uspokajanie ruchu.	Wniosek uwzględniony.
			Niepogarszanie warunków ruchu pieszego przy wyznaczaniu infrastruktury rowerowej - unikanie konfliktów i minimalizacja ciągów pieszo-rowerowych	Wniosek uwzględniony.
			Utworzenie połączenia rowerowego z gminą Piaseczno.	Wniosek uwzględniony.
			Inspiracja standardami projektowania infrastruktury rowerowej warszawskiego obszaru funkcjonalnego z uwzględnieniem warunków lokalnych.	Wniosek uwzględniony.
9.	06.06.2020		Przyjęcie spójnej, jednoznacznej i precyzyjnej terminologii, w szczególności w odniesieniu do terminu „ścieżka rowerowa”	Wniosek uwzględniony
			Sieć tras rowerowych nie powinna powstawać w oderwaniu od sieci drogowej. Domyślnym sposobem organizacji ruchu rowerowego przy braku pobocza lub infrastruktury rowerowej jest prowadzenie go przy prawej krawędzi jezdni. Należy rozważyć, które drogi wymagają jakichś przekształceń w celu przystosowania ich do ruchu rowerowego, a które mogą pozostać bez zmian.	Wniosek uwzględniony.
			W przypadku projektowania wydzielonej infrastruktury rowerowej należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie 100% spójności z ciągami, które w taką infrastrukturę nie są wyposażone – niedopuszczalne jest budowanie np. dróg dla rowerów, na które niemożliwe lub trudne jest dostanie się z ulic poprzecznych.	Wniosek uwzględniony.
			Wszędzie, gdzie tylko jest to możliwe, należy dążyć do utrzymania integracji ruchu rowerowego z samochodowym, a separację stosować dopiero wtedy, gdy inne metody dostosowania drogi do potrzeb rowerzystów (uspokojenie ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu) nie są możliwe.	Wniosek uwzględniony.

Lp.	Data wniesienia uwagi	Imię nazwisko/ nazwa jednostki	Treść wniosków	Rekomendacje Wykonawcy
			Należy kłaść szczególny nacisk na rozwój tzw. „niewidzialnej infrastruktury rowerowej”, na którą składają się drogi o ruchu uspokojonym z rzeczywistymi prędkościami ruchu nieprzekraczającymi 30 km/h. Do ich wprowadzenia należy stosować fizyczne środki uspokojenia ruchu, takie jak progi zwalniające, wyniesione skrzyżowania, szykany, małe ronda itp.	Wniosek uwzględniony.
			Należy przyjąć i konsekwentnie stosować program 5 wymagań CROW opisanych m.in. na s. 20 „Wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego” wydanych przez Ministerstwo Infrastruktury, w szczególności dążąc do połączenia 100% źródeł i celów podróży jak najkrótszymi trasami.	Wniosek uwzględniony.
			Zniesienie znaków B-9 „zakazu ruchu rowerów” w miejscach, w których droga dla rowerów znajduje się po jednej stronie ulicy i nie zapewnia dojazdu do wszystkich posesji.	Wniosek uwzględniony.
			Wszelkie nowe inwestycje w infrastrukturę rowerową należy prowadzić z poszanowaniem dla środowiska przyrodniczego, unikając przy niszczenia otaczającej zieleni, tym wycinki drzew.	Wniosek uwzględniony.
			Należy unikać mieszania ruchu rowerowego z pieszym na wspólnych ciągach pieszo-rowerowych, a także zwięzania lub zawłaszczania chodników pod infrastrukturę rowerową.	Wniosek uwzględniony.
			Zapewnienie spójności ze standardami rowerowymi Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.	Wniosek uwzględniony.
10.	07.06.2020	■■■■ ■■■■	Wybudowanie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi 721 na odcinku (od Urzędu Gminy Konstancin -Jezioma do granicy Gminy Piaseczno).	Wniosek uwzględniony.
			Wybudowanie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi 724 na odcinku (od Ronda Jana Pawła II do granicy Gminy Góra Kalwaria).	Wniosek uwzględniony.
			Wybudowanie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi 721 na odcinku (od Ronda Jana Pawła II do Ciszycy)	Wniosek uwzględniony.
			Wybudowanie ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Kabackiej i Działkowej	Wniosek uwzględniony.
			Wyznaczenie oznakowanie wydzielonych pasów ruchu dla rowerów w rejonie placówek oświatowych.	Wniosek uwzględniony.
			Wiaty rowerowe, stojaki i parkingi rowerowe przy każdej szkole i obiekcie użyteczności publicznej.	Wniosek uwzględniony.
11.	08.06.2020	Alarm dla Klimatu Piaseczno	Położenie nacisku na rozwój tzw. „niewidzialnej infrastruktury rowerowej” na którą składają się drogi o ruchu uspokojonym z rzeczywistymi prędkościami ruchu nieprzekraczającymi 30 km/h. Do ich wprowadzenia należy stosować fizyczne środki uspokojenia ruchu, takie jak, wyniesione skrzyżowania, małe ronda, kręte drogi, których specyfika wymusza na kierowcy ograniczenie prędkości, zadrzewienia i inne zielone „bariery” wzdłuż dróg.	Wniosek uwzględniony.
			Wszelkie nowe inwestycje w infrastrukturę rowerową należy prowadzić z poszanowaniem dla środowiska przyrodniczego. Jeżeli budowa drogi dla rowerów wymaga wycinki drzew, należy dążyć do redystrybucji istniejącej przestrzeni drogi	Wniosek uwzględniony.

Lp.	Data wniesienia uwagi	Imię nazwisko/ nazwa jednostki	Treść wniosków	Rekomendacje Wykonawcy
			w taki sposób, aby wycinki uniknąć, np. likwidując jeden pas ruchu dla samochodów, wprowadzając ruch jednokierunkowy itp.	
			Budowana infrastruktura rowerowa nie powinna prowadzić do pogorszenia warunków ruchu pieszego i generować konfliktów pieszy – rowerzysta. W tym celu należy unikać mieszania ruchu rowerowego z pieszym na wspólnych ciągach pieszo-rowerowych, a także zwężania lub zawłaszczania chodników pod infrastrukturę rowerową (np. niedopuszczalny jest układ: chodnik po jednej stronie ulicy, droga dla rowerów po drugiej)	Wniosek uwzględniony.
			Pozostawienie istniejącej zieleni oraz wprowadzenie jak największej ilości nowych nasadzeń. Istniejące drzewa bezwzględnie należy pozostawić na miejscu, istniejące drzewa i krzewy powinny być traktowane priorytetowo.	Wniosek uwzględniony.
			Strefa ochronna drzewa to 6 m, taka odległość gwarantuje, że istniejące drzewa nie zostaną poważnie uszkodzone podczas prac budowlanych, a nowe nasadzenia będą miały idealne warunki do wzrostu. W przypadku braku możliwości zachowania tej odległości, wnioskujemy o stosowanie specjalnych technologii zapewniających bezpieczeństwo, zdrowy rozwój drzewom czyli odpowiednie podłoża strukturalne, detale konstrukcyjne tj. powieszane chodniki, alternatywne obrzeża lub krawężniki, fundamentowanie punktowe. Wszystko w konsultacji z ekspertem od miejskich drzew (arborystą, dendrologiem).	Wniosek uwzględniony.
			Wnioskujemy o dobieranie gatunków rodzimych, właściwych siedlisku i jednocześnie odpornych na trudne warunki atmosferyczne tj. zanieczyszczenie powietrza, tylko takie rośliny przetrwają i będą nam - mieszkańcom służyć. Unikajmy też monokultur i sztucznie prowadzonych form, w celu ocalenia bioróżnorodności. Prosimy o gatunki „wielofunkcyjne”, z myślą o zapylaczach i innych zwierzętach, a zamiast trawników prosimy o rośliny zadarniające i łaki kwietne.	Wniosek uwzględniony.
			Stosowanie stonowanych kolorów na nawierzchnie ścieżek rowerowych, takich, które wtopią się w krajobraz.	Wniosek uwzględniony.
12.	08.06.2020		Wybudowanie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Zaleśnej na Borowinie.	Wniosek częściowo uwzględniony. Zarekomendowano ruch rowerowy na zasadach ogólnych wraz z zastosowaniem uspokojenia ruchu.
			Przebudowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wareckie	Wniosek uwzględniony.
13.	08.06.2020		Stworzenie warunków do bezpiecznego dotarcia rowerem do szkół, w tym poprzez zmniejszenie i uspokojenie ruchu samochodowego w rejonie szkół.	Wniosek uwzględniony.
			Zapewnienie możliwości wygodnego i bezpiecznego parkowania rowerów przy szkołach.	Wniosek uwzględniony.
			Wybudowanie ścieżki rowerowej pomiędzy mostem przy Tężni a granicą Warszawy przy ul. Muchomora w możliwie najkrótszym przebiegu.	Wniosek uwzględniony.
			Wybudowanie wydzielonej drogi rowerowej wzdłuż ul. Wilanowskiej i Warszawskiej po jednej lub dwóch stronach oraz poprawa dróg już istniejących.	Wniosek uwzględniony.

Lp.	Data wniesienia uwagi	Imię nazwisko/ nazwa jednostki	Treść wniosków	Rekomendacje Wykonawcy
			Stworzenie dwóch tras turystycznych między okolicami Tężni a Wisłą, wzdłuż rzeki Jeziorki, wałem lub drogą równoległą oraz przez łąki oborskie i tereny wsi nadwiślańskich.	Wniosek uwzględniony.
			Umożliwienie dwukierunkowego ruchu rowerów na jezdni dróg jednokierunkowych z ograniczeniem prędkości do 30 km/h.	Wniosek uwzględniony.
			Usprawnienie ruchu rowerowego w rejonie Parku Zdrojowego poprzez: - Umożliwienie ruchu rowerowego „pod prąd” na jednokierunkowej ul. Źródlanej, - Poprowadzenie ścieżki rowerowej w parku na linii żywopłotu rosnącego wzdłuż tej ulicy, - Zorganizowanie bezpiecznego ruchu rowerowego w parku tak, aby można było przejechać park zgodnie z przepisami w osi ulicy Sienkiewicza.	Wniosek uwzględniony.
			Opracowanie standardów infrastruktury rowerowej spójnych ze standardami obowiązującymi w Warszawie.	Wniosek uwzględniony.
			Przeanalizowanie funkcjonującego Konstancińskiego Roweru Miejskiego pod kątem realizacji głównych celów stawianych rowerom miejskim w tym ograniczeniu ruchu pojazdów spalinowych po terenie gminy.	Wniosek uwzględniony.
14.			<b>Razem ilość wniesionych wniosków</b>	<b>13</b>

Powyższe merytoryczne wnioski opisane w tabeli nr 1 zostały uwzględnione w Opracowaniu.

### **3.2. Konsultacje społeczne przeprowadzone 19.12 - 11.01.2021 r.**

W związku z realizacją opracowania pn.: „Koncepcja Przebiegu Ścieżek Rowerowych w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” przeprowadzono konsultacje społeczne w dniach od 19 grudnia 2020 roku do 11 stycznia 2021 roku zgodnie z obwieszczeniem Burmistrza Gminy Konstancin-Jeziorna dnia 03.12.2020 roku na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 z późn. zm.) oraz uchwały Nr 412/VI/33/2013 Rady Miejskiej Konstancin-Jeziorna z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych.

Z projektami Opracowań można było się zapoznać na stronie internetowej tut. Urzędu [bip.konstancinjeziorna.pl](http://bip.konstancinjeziorna.pl) w zakładce Ścieżki Rowerowe.


Pozyskane informacje oraz wnioski z przeprowadzonych konsultacji społecznych przedstawiono w tabeli nr 2.

Tabela nr 2. Wykaz opinii i wniosków wniesionych do opracowań „Koncepcji Przebiegu Ścieżek Rowerowych w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” (styczeń 2021 r.).

Lp.	Data wniesienia uwagi	Imię nazwisko/ nazwa jednostki	Treść opinii/wniosków	Rekomendacje Wykonawcy
1.	23.11.2020	[REDAKTOWANE]	Stojaki rowerowe przy willi Gryf zostały ustawione w takiej odległości, że z ledwością mieści się nimi rower. Warszawskie standardy zalecają montaż stojaków w odległości jednego metra. Usunięcie co drugiego stojaka pozwoli uzyskać odległości zlecane przez standardy Warszawskie.	Wniosek uwzględniony. Należy wykonać zgodnie ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna.
			Stojaki przy OSP Jeziorna sytuacja podobna jak przy willi Gryf. Usunięte stojaki można ustawić w innych miejscach np. przy willi Kamilin gdzie stojaków brakuje.	Wniosek uwzględniony. Należy wykonać zgodnie ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna.
			Łącznik między ul. Kościelną i ul. Środkową nie jest drogą dla rowerów, ale porusza się nim wielu rowerzystów. Barijerka ustawiona przy krawędzi ogranicza skrajnie rowerzysty, Warszawskie standardy zalecają ustawianie barierki e odległości 0,5 m od krawędzi drogi dla rowerów.	Wniosek uwzględniony. Należy wykonać zgodnie ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna.
			Wschodni koniec łącznika między ul. Kościelna i Środkową skręca ostro w kierunku ul. Mostowej co utrudnia jazdę rowerzystom, którzy chcą kontynuować jazdę ulicą Szpitalną np. do STOCERu. Rozwiązaniem tego problemu może być wybudowanie czwartego wlotu do skrzyżowania ul. Szpitalna/Kościelna, który na kilku metrach łączył by się z łącznikiem.	Wniosek nieuwzględniony. Nie zachodzi konieczność przebudowy skrzyżowania. Zgodnie z opracowaniem zarekomendowano ruch na zasadach ogólnych wraz z uspokojeniem ruchu.
2.	23.11.2020	[REDAKTOWANE]	Pod znakiem B-1 zakaz ruchu na Bulwarze im. prof. Haftka i w rejonie ul. Elektrycznej brakuje tabliczki z napisem „Nie dotyczy rowerów”. Tak jak ma to miejsce przy wjeździe na Bulwar od strony ul. Warszawskiej.	Wniosek uwzględniony. Należy wykonać zgodnie ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna.
			W rejonie skrzyżowania ul. Warszawskiej i ul. Mirkowskiej ustawiono słupki blokujące wjazd na drogę dla rowerów. Słupki w tym miejscu są niepotrzebne, niestety rodzaj i miejsce ich usytuowania mogą doprowadzić do kolizji rowerzystów. ... zaleca się aby słupki miał szerokość nie większą niż 10 cm.	Wniosek uwzględniony. Należy wykonać zgodnie ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna.
			Wiata przystankowa na przystanku BOROWA 02 została ustawiona w sposób zagrażający bezpieczeństwu pieszych i rowerzystów. Cytat ze standardów rowerowych w Warszawie. ...pkt. 6.3, 6.3.1 ... Rozwiązanie tego typu może prowadzić do groźnych w skutkach kolizji ruchu pieszego i rowerowego.	Wniosek uwzględniony. Należy wykonać zgodnie ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna.
			Ławka przy ul. Warszawskiej na wysokości salonu samochodowego. Pieszy aby skorzystać z ławki musi poruszać się po drodze dla rowerów ... gdy pieszy usiadzie na ławce trzyma nogi na drodze dla rowerów, co może doprowadzić do kolizji z rowerzystą. Dobrą praktyką jest umiejscowienie ławek przy chodniku ... Lista podobnych miejsc gdzie drobnymi zmianami można w znaczny sposób poprawić bezpieczeństwo i komfort przemieszczania się rowerem jest znacznie dłuższa, w razie potrzeby wskażę takie miejsca.	Wniosek uwzględniony. Należy wykonać zgodnie ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna.
3.	04.01.2021	[REDAKTOWANE]	Najważniejszą kwestią jest brak ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ul. Warszawskiej przy wjeździe do Konstancina. Szeroka trasa pieszo-rowerowa, która prowadzi z Warszawy urywa się na wysokości Powsina. Wówczas często dzieją się dwie rzeczy: albo rowerzyści wjeżdżają na jezdnię i obok samochodów pędzących do 100 km/h jada do Konstancina, powodując niebezpieczne sytuacje. Albo piesi i rowerzyści próbują przemieszczać się wzdłuż drogi, po trawie/piachu/błocie. Fakt, że została tam wyjeżdżona/wydeptana ścieżka dowodzi, iż jest częste rozwiązanie ...	Nie uwzględniono. Dotyczy obszaru poza gminą Konstancin-Jeziorna Uwaga/wniosek zasadna.



Lp.	Data wniesienia uwagi	Imię nazwisko/ nazwa jednostki	Treść opinii/wniosków	Rekomendacje Wykonawcy
			Zresztą brakuje też dogodnej ścieżki rowerowej i przejazdu przez cały Konstancin na osi Warszawa - GK.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano przebieg głównej trasy rowerowej o charakterze/funkcji komunikacyjne G2.
			Utwardzenie ul. Opieńki (nie asfaltem, ale wyrównanie dołów, pozbycie się częstych kałuż) również spopularyzowałoby komunikację rowerową do Warszawy. Czyli zmniejszyło korki i zmniejszyło zanieczyszczenie powietrza.	Nie uwzględniono. Dotyczy obszaru poza gminą Konstancin-Jeziorna Uwaga/wniosek zasadna.
4.	10.01.2021	[REDAKTOWANE]	Proszę nie wyklądać tras rowerowych kostką, tylko zrobić gładką powierzchnię, bo po dwóch latach trasa pieszo-rowerowa od mostu na Porąbce do Mirkowa już ma defekty i kostki, które wystają ...	W przedmiotowym opracowaniu zarekomendowano nawierzchnie: asfaltowe, gruntowe-wzmocnione, gruntowe.
			Dlaczego trasy rowerowe nazywane są ścieżkami, przecież w nomenklaturze drogowej nie ma takiego określenia – to są trasy dla rowerów lub trasy pieszo-rowerowe	W przedmiotowym opracowaniu użyto nazewnictwa zgodnie z obowiązującym przepisami. Wyjaśniono pojęcie ścieżki rowerowej.
			Zabrakło mi propozycji tras rowerowych.	W przedmiotowym opracowaniu opisano przebieg 6 tras rowerowych.
5.	11.01.2021	[REDAKTOWANE]	Połączenie istniejącego pasa ruchu dla rowerów na zachodniej części mostu na rzece Jeziorce w ciągu ul. Warszawskiej (DK 721/724) ze skrzyżowaniem ul. Warszawskiej i Wierzbowej poprzez wybudowanie drogi dla pieszych i rowerów i poszerzenie istniejącego chodnika lub budowę nowej drogi/ścieżki równoległe do jezdni.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano przebieg głównej trasy rowerowej o charakterze/funkcji komunikacyjne G2 (droga dla pieszych i droga dla rowerów).
			Stworzenie dodatkowej drogi lub pasa ruchu dla rowerów po wschodniej stronie ul. Warszawskiej na odcinku pomiędzy mostem na rzece Jeziorce, a przejściem dla pieszych na drodze 724 na wysokości ul. Wierzbowej (za ul. Fabryczną).	Wniosek nieuwzględniony. Zarekomendowano przebieg głównej trasy rowerowej o charakterze/funkcji komunikacyjne G2 po stronie zachodniej (droga dla pieszych i droga dla rowerów).
			Przekształcenie przejścia dla pieszych w drodze DK 721 przy moście na przejście pieszo-rowerowe.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano przebudowę przejścia dla pieszych na przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów.
			Wykorzystanie dla ruchu rowerowego istniejących ciągów komunikacyjnych na wałach przeciwpowodziowych wzdłuż rzeki Jeziorci na odcinku pomiędzy ul. Warszawską a ul. Mirkowską po stronie północno-zachodniej, poprzez zrealizowanie oświetlenia ulicznego przynajmniej do dawnego brodu i wjazdu na wał z ul. Fabrycznej na wysokości ul. Krzywej oraz ewentualnie ich oznakowanie jako droga dla pieszych i rowerów.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano wykonanie trasy rowerowej „Czerwony Szlak Rowerowy”.
			Podobnie wykorzystanie dla ruchu rowerowego i pieszego wałów pozostałych po bocznicy kolejowej pomiędzy osiedlem Mirków, tj. ul. Mirkowską lub przynajmniej ul. Walentynowicz 48a, a ul. Bielawską, niezależnie od stanu prawnego tych gruntów, a z uwagi na bardzo duże znaczenie komunikacyjne piesze i rowerowe tego odcinka zasadne uważam polepszenie istniejącej nawierzchni (może być w dalszym ciągu gruntowe lub utwardzone żwirem), złagodzenie kąta podjazdu na wał i jego utwardzenie od strony ww. garaży, realizację oświetlenia ulicznego na tym wale do ul. Bielawskiej.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano wykonanie pasów ruchu dla rowerów.
			Wybudowanie chodnika z wydzielonym pasem dla rowerów lub choćby i bez niego na odcinku pomiędzy przejazdem kolejowym w ul. Bielawskie, a skrzyżowaniem z ul. Paproci.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano wykonanie drogi dla pieszych i drogi dla rowerów.
			Wybudowanie drogi pieszo-rowerowej na odcinku pomiędzy ul. Świetlicową, a Rynkową w miejsce istniejącego chodnika o niebyt równej nawierzchni.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano wykonanie drogi dla pieszych i drogi dla rowerów.

Lp.	Data wniesienia uwagi	Imię nazwisko/ nazwa jednostki	Treść opinii/wniosków	Rekomendacje Wykonawcy
			Realizacja drogi pieszo-rowerowej na odcinku ul. Literatów pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Kopernika, a ul. Mickiewicza oraz budowę podjazdu do tego odcinka z niżej położonego terenu dojazdów do garaży przy ul. Kopernika rejonu Targowiska i ogrodzonego boiska na działce 6/1.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano wykonanie drogi dla pieszych i drogi dla rowerów. Nie uwzględniono budowy dojazdu do boiska na działce nr 6/1. Rekomenduje się wykonanie prac na tym odcinku w ramach zagospodarowania terenu.
			Poszerzenie chodnika na odcinku pomiędzy końcem drogi rowerowej na moście na rzece Jeziorce wzdłuż ul. Warszawskiej do końca ronda skrzyżowania z ul. Piłsudskiego.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano wykonanie drogi dla pieszych i drogi dla rowerów.
			Oznakowanie poziome i pionowe, wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego w ciągu jezdni ul. Kościelnej od ul. Szpitalnej do ul. Prusa lub tylko do ul. Oborskiej oraz kontynuacja tegoż wzdłuż ul. Oborskiej.	Wniosek nieuwzględniony. Zarekomendowano wykonanie ruch na zasadach ogólnych wraz uspokojeniem ruchu na ul. Szpitalnej, ul. Środkowej, ul. Sułkowskiego do ul. Chylickiej oraz ul. Prusa do ul. Chylickiej.
			Wykorzystanie potencjału gminy Konstancin-Jeziorna dla uprawiania kolarstwa szosowego, terenowego i turystyki tj. wdrożenie systemu drogowiskazów dojazdu w ważne miejsca i sensowne ich połączenie, czytelne nie tylko dla miejscowych ale i przyjezdnych.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano trasy rowerowe o charakterze komunikacyjnym i turystycznym.
6.	17.07.2019	Stowarzyszenie „KONSTANCIN”	... poprawa bezpieczeństwa i estetyki na drodze 721 stanowiącej dojazd do osiedla Empire, będącej jednocześnie jedną z centralnych ulic naszego miasta, łączącej m.in. Centrum Handlowe Stara Papiernia z kościołem św. Józefa Oblubieńca NMP na osiedlu Mirków, graniczącej z atrakcjami przyrodniczo terenami Rezerwatu Przyrody Łęgi Oborskie. Konstrukcja drogi jest dalece niedostateczna do obecnych potrzeb jej użytkowników, w tym mieszkańców naszego osiedla. ... szczególnie w godzinach szczytów komunikacyjnych wręcz prowokuje kierowców do przekraczania prędkości przewidzianej w terenie zabudowanym, szczególnie na odcinku wyjazdu z naszego osiedla. ... muszą konkurować wzajemnie piesi, osoby z dziećmi, osoby z wózkami z dziećmi, osoby na wózkach inwalidzkich, rowerzyści, jadący na rolkach czy na hulajnogach elektrycznych, itd. Na tym odcinku drogi dochodziło już do licznych wypadków, ostatnio także śmiertelnych. Najbardziej zagrożeni są piesi, poruszający się prawidłowo po wyznaczonym do tego chodniku, a także rowerzyści (zmuszeni do jazdy po niebezpiecznej ulicy lub chodniku, gdzie z kolei zagrażają bezpieczeństwu pieszych) ... W konsekwencji piękniejącej z roku na rok Konstancin-Jeziorna, w obrębie Al. Wojska Polskiego pozostaje nadal mocno zaniedbany (np. pamiętające jeszcze PRL, oświetlenie ulic), co nie sprzyja słusznie postulowanej idei zrównoważonego rozwoju miasta i gminy.	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano wykonanie drogi dla pieszych i drogi dla rowerów oraz drogi dla rowerów i pieszych.
7.	21.07.2020		Jednym z elementów wnioskowanej poprawy bezpieczeństwa jest wybudowanie w ciągu Al. Wojska Polskiego profesjonalnej ścieżki rowerowej. Ważne jest, poza przebudową drogi dla pojazdów wymuszającej spowolnienie ruchu (typu przejścia dla pieszych z wysepkami, progi na jezdni, itp.), rozdzielenie chodnika dla pieszych, ścieżki dla rowerów od jezdni dla pojazdów mechanicznych. ... Jedną z najbardziej potrzebnych (obejmującą odcinek Al. Wojska Polskiego) tras rowerowych jest ta prowadząca z centrum miasta nad Wisłę... porusza się bardzo wielu pieszych i rowerzystów w warunkach absolutnego dotyku samochodów na drodze. Brak chodnika i ścieżek rowerowych stanowi poważne zagrożenie dla nie mechanicznych użytkowników dróg	Wniosek uwzględniony. Zarekomendowano wykonanie drogi dla pieszych i drogi dla rowerów oraz drogi dla rowerów i pieszych.
8.	<b>Razem ilość wniesionych wniosków</b>			<b>7</b>

Powyższe merytoryczne wnioski opisane w tabeli nr 2 zostały uwzględnione w Opracowaniu.

### **3.3. Konsultacje społeczne przeprowadzone 08.03 - 29.03.2021 r.**

W związku opracowaną „Prognozą oddziaływania na środowisko” dla projektu „Koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” przeprowadzono konsultacje społeczne w dniach od 8 marca 2021 roku do 29 marca 2021 roku zgodnie z obwieszczeniem Burmistrza Gminy Konstancin-Jeziorna z dnia 03.03.2021 roku o konsultacjach społecznych dotyczących projektu „Koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko” na podstawie art. 39 ustawy z dnia 8 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2021 poz. 274). Z projektami Opracowań oraz niezbędną dokumentacją sprawy można było zapoznać się na stronie internetowej tut. Urzędu [bip.konstancinjeziorna.pl](http://bip.konstancinjeziorna.pl) w zakładce *Ścieżki Rowerowe* lub w siedzibie Urzędu.

#### **3.3.1. Gminna Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna w Konstancinie-Jeziornie, posiedzenie w dniu 19.03.2021 rok**

W dniu 19.03.2021 roku odbyło się online posiedzenie Gminnej Komisji Urbanistyczno-Architektoniczna w Konstancinie-Jeziornie. Członkowie Komisji wcześniej zapoznali się z przedmiotową dokumentacją. Komisja wydała OPINIĘ NR 1/2021 pozytywną dotyczącą projektu „Koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko”.

Na posiedzeniu Komisji, ekspert Komisji przekazał swoje sugestie dotyczące rysunków szczegółowych (w aspekcie infrastruktury rowerowej prowadzonej przy szkołach). W związku z powyższym Wykonawca dokonał stosowanych korekt na rysunkach szczegółowych, które następnie zostały przekazane Zamawiającemu w dniu 14.04.2021 r., a następnie zostały zaakceptowane przez Zamawiającego.

#### **3.3.2. Dyskusja publiczna w dniu 22.03.2021 rok**

W dniu 22.03.2021 roku odbyła się dyskusja publiczna w ramach konsultacji społecznych w sprawie opracowania pn.: „Koncepcja przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko”. Dyskusja publiczna odbyła się w Sali Posiedzeń Urzędu Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna.

Z projektami Opracowań oraz niezbędną dokumentacją sprawy, interesariusze zapoznali się poprzez stronę internetową Urzędu [bip.konstancinjeziorna.pl](http://bip.konstancinjeziorna.pl) w zakładce *Ścieżki Rowerowe* lub bezpośrednio w siedzibie Urzędu.

W dyskusji publicznej uczestniczyli interesariusze stacjonarnie oraz online.

Z powodu pandemii Covid-19 i obowiązujących ograniczeń, a także w trosce o bezpieczeństwo mieszkańców oraz pracowników Urzędu, w stacjonarnej dyskusji publicznej w Sali Posiedzeń w siedzibie Urzędu brała udział ograniczona liczba mieszkańców. Pozostałe osoby uczestniczyły w dyskusji publicznej online, tj. za pomocą środków porozumienia na odległość, w trybie wideokonferencji na platformie Microsoft Teams.

W trakcie dyskusji publicznej uczestnicy dzielili się swoimi spostrzeżeniami, sugestiami, uwagami dotyczącymi realizowanego projektu. Na wszystkie zadane pytania Wykonawca i Zamawiający udzielili szczegółowych odpowiedzi.

Wszyscy uczestnicy dyskusji publicznej zostali poinformowani, że dodatkowo mogą składać uwagi i wnioski na piśmie w formie papierowej lub elektronicznej do Burmistrza Gminy Konstancin-Jeziorna w nieprzekraczającym terminie do 29 marca 2021 roku.

### **3.3.3. Komisja Ładu Przestrzennego i Spraw Komunikacyjnych, posiedzenie w dniu 24.03.2021 rok**

W dniu 24.03.2021 roku odbyło się online posiedzenie Komisji Ładu Przestrzennego i Spraw Komunikacyjnych. Członkowie Komisji wcześniej zapoznali się z przedmiotową dokumentacją. Podczas dyskusji członkowie Komisji zadawali pytania, na które odpowiadali przedstawiciele Wykonawcy przez jednoczesną transmisję obrazu i dźwięku.

Komisja w dniu 24.03.2021 roku przegłosowała jednogłośnie przyjęcie wykonanego zakresu projektu „Koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko”.

### **3.3.4. Rozstrzygnięcie Burmistrza Gminy Konstancin-Jeziorna w sprawie rozpatrzenia uwag**

W dniu 30.03.2021 roku Burmistrz Gminy Konstancin-Jeziorna podjął rozstrzygnięcie w sprawie uwag, wniosków, propozycji interesariuszy wniesionych do projektu „Koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko”, które zostały przedstawione i opisane w tabeli nr 3.

Tabela nr 3. Wykaz uwag i wniosków oraz rozstrzygnięcie Burmistrza Gminy Konstancin-Jeziorna w sprawie rozpatrzenia uwag wniesionych do wyłożenia publicznego wglądu projektu „Koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko” (marzec 2021 r.).

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
1.1	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	<p>1. G2 - ul. Warszawska. Niedopuszczalne jest na odcinku pomiędzy mostem na rzece Jeziorce a przejazdem kolejowym 2-krotne (a na krótszych odcinkach nawet wielokrotne) wydłużenie trasy rowerowej w stosunku do najkrótszej możliwej trasy. Z tak zaproponowanego przebiegu trasy rowerzyści nie będą korzystać. Jedynym sensownym elementem tych objazdów jest utworzenie ulicy rowerowej na ul. Polnej, która może stanowić trasę w stronę Warszawy dla mieszkańców pobliskich bloków oraz alternatywne połączenie ul. Warszawskiej od strony Warszawy przez ul. Krzywą z trasą na wale rzeki Jeziorki, do czasu wybudowania docelowej infrastruktury na ul. Warszawskiej. Docelowo ulica Warszawska, po wybudowaniu obwodnicy Konstancina, powinna zostać zwężona na omawianym odcinku do 2 pasów ruchu (po 1 w każdym kierunku), a odzyskana przestrzeń pozwoli stworzyć 2-kierunkową drogę rowerową lub/i drogi (pasy) 1-kierunkowe po 2 stronach ul. Warszawskiej. Szczegółowe rozwiązanie powinno zostać zaprojektowane w przyszłości, być może przy okazji rewitalizacji całego obszaru Jeziorny, wraz z odtworzeniem rynku i być może dalej idącemu ograniczeniu ruchu samochodowego, który będzie przeniesiony na wybudowane w przyszłości trasy (721, 724). Do czasu możliwości stworzenia odpowiedniej infrastruktury na ul. Warszawskiej, alternatywą dla niej będzie trasa S2.</p>	[95] [122] [123] [124] [125] [126]		Uwaga nieuwzględniona.	Uwaga nie została uwzględniona w całości. Zrezygnowano z wyznaczenia ulicy rowerowej w ul. Wierzbowej i Skolimowskiej. Zachowano ciągłość infrastruktury rowerowej w ul. Warszawskiej między mostem na rzece Jeziorce a ul. Skolimowską.
1.2	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	<p>2. S2 – od granicy z m.st. Warszawą do Parku Zdrojowego Trasa ta poza obecną funkcją szlaku turystycznego, powinna pełnić ważną funkcję komunikacyjną, jako najkrótsza i odizolowana od dużego natężenia ruchu samochodowego trasa w kierunku Ursynowa oraz metra.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aby mogła spełniać swoją funkcję należy zabezpieczyć ul. Muchomora przed dużym ruchem samochodowym w przyszłości po zabudowie okolicznych terenów, np. poprzez przerwanie jej ciągłości dla samochodów, aby nie pełniła funkcji trasy przejazdowej. Pomimo takich ograniczeń może w przyszłości wystąpić duże natężenie ruchu na odcinku 150 m w okolicy skrzyżowania z ul. Prawdziwka i należy zarezerwować odpowiednią ilość miejsca pod ewentualną przyszłą infrastrukturę rowerową jeśli nie uda się przenieść ruchu samochodowego na inne ulice. Dużą część ruchu o znaczeniu</li> </ul>	[7] [8] [9]		Uwaga uwzględniona.	

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			transportowym na ul. Muchomora może zapewnić łącznik z trasą G2 opisany dalej w pkt. II.2.				
1.3	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	3. W okolicy przecięcia z ul. Piaseczyńską należy wyprostować przebieg szlaku poprzez: 1) budowę łącznika pomiędzy ul. Wąską a ul. Szkolną lub 2) poprzez ul. Przeskok, którą po modernizacji ul. Piaseczyńskiej można dodatkowo zamknąć dla ruchu samochodowego, co poprawi bezpieczeństwo w najbliższej okolicy szkoły nr 5.	[10] [11] [12]	Uwaga uwzględniona.		Uwaga uwzględniona w zakresie propozycji w pkt 2.
1.4	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	4. L8 – ul. Długa. Pas drogowy ul. Dłgiej jest za wąski, aby zmieściła się tam jakakolwiek infrastruktura rowerowa. Jej budowa musiałaby się wiązać z kosztownym wykupem gruntów i wycinką drzew lub zwężeniem drogi do 1 pasa ruchu. Znacznie lepszym przebiegiem dla tej trasy wydaje się ul. Wiejska i ul. Moniuszki, wraz z budową łącznika w formie oświetlonego ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy tymi ulicami. Zapewnia on również kontynuację na terenie gminy Piaseczno przez ul. Piaskową w kierunku planowanych w najbliższym czasie inwestycji rowerowych. Drugą, jednak mało realną w najbliższym czasie alternatywą, jest połączenie ul. Słowackiego z ul. Broniewskiego ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż rzeki Jeziorki.	[161] [162] [163] [164] [165] [166] [167] [168] [169] [170] [171] [172]		Uwaga nieuwzględniona.	
1.5	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	5. L10 – ul. Prusa pomiędzy ul. Chylicką a Wojewódzką należy zaplanować po stronie północnej wydzieloną drogę rowerową, ewentualnie ciąg pieszo-rowerowy, zapewniający bezpieczny dojazd do szkoły nr 1.	[184] [185]		Uwaga nieuwzględniona.	Uwaga nie została uwzględniona w całości. Zaprojektowano wydzieloną z jezdni infrastrukturę rowerową na odcinku między ul. Piaseczyńską, a ul. Józefa Sułkowskiego.
1.6	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	6. L16 - łącznik ul. Bielawskiej i Mirkowskiej w śladzie dawnych torów kolejowych. Zaproponowana budowa jezdni dla rowerów i samochodów jest w tym miejscu nieuzasadniona i wymagająca m.in. budowy szerszego mostu. Na tym odcinku wystarczy asfaltowy ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3 m.	[222] [223]	Uwaga uwzględniona.		

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
1.7	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	7. L17 – targowisko. Pobocze drogi na wysokości targowiska jest, pomimo zakazu, wykorzystywane w dni targowe jako parking. Drogę rowerową trzeba wyposażyć w fizyczne separatory uniemożliwiające parkowanie samochodów. Ponadto, ze względu na dojazdy do nowych budynków w okolicy ronda oraz różnice w poziomie terenu, budowa dobrej drogi rowerowej może być trudna (ale możliwa).	[224]		Uwaga nieuwzględniona.	Dotyczy zakresu opracowania projektów technicznych.
1.8	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	8. Przewidzieć budowę ciągu pieszo-rowerowego na łąkach po drugiej stronie targowiska.			Uwaga nieuwzględniona.	
1.9	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	9. L17, L18 – teren wsi nadwiślańskich. Ze względu na szerokość pasa drogowego nie ma możliwości budowy infrastruktury rowerowej spełniającej jakiegokolwiek standardy bez wykupu gruntów. Jako alternatywę należy rozważyć uspokojenie ruchu samochodowego na drogach wojewódzkich oraz budowę tras rowerowych śladem równoległych dróg polnych lub poprzez wytyczenie nowych tras.	[224] [225] [226] [227] [228] [229] [230] [231]		Uwaga nieuwzględniona.	
1.10	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	10. L21 – ul. Literatów. Zamiast budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Literatów na górze skarpy, co musiało by się wiązać z pokonywaniem znacznej różnicy wysokości oraz wycinką przydrożnych drzew i krzewów izolujących od ulicznego hałasu położony niżej rezerwat, należy rozważyć budowę ciągu pieszo -rowerowego poniżej skarpy wzdłuż granicy rezerwatu. Budowa odcinka wzdłuż ul. Literatów na terenie Obór w okolicach zjazdu ze skarpy może wymagać zmiany przebiegu drogi lub wejścia z budową na teren rezerwatu (wydzielenia części działki 1/4 pod planowany ciąg).	[21] [22] [23]		Uwaga nieuwzględniona.	
1.11	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	11. L28 – ul. Graniczna przy parku Należy dopuścić ruch rowerów w 2 kierunkach na odcinku 1-kierunkowym, zniwelować krawężnik przy ul. Widok oraz zamienić znak "zakaz ruchu" na ciąg pieszo -rowerowy (C13/C16). Na tym odcinku należy, po wprowadzeniu powyższych zmian, poprowadzić czerwony szlak rowerowy.	[256] [257]		Uwaga nieuwzględniona.	Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej zmiany przebiegu czerwonego szlaku rowerowego.
1.12	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	12. Ponadto w rejonie zakończenia trasy przy mostku na rzece Jeziorce, gdzie zbiega się wiele kluczowych tras rowerowych o znaczeniu transportowym i rekreacyjnym, należy przebudować układ dróg rowerowych, aby zapewnić lepszą separację od intensywnego			Uwaga uwzględniona.	

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			ruchu pieszego, zapewnić miejsca parkingowe lub budowę miejsca odpoczynku rowerzystów.				
1.13	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	13. Warta analizy jest również budowa nowego mostu dostosowanego do ruchu pieszych i rowerów, na północnym brzegu bezpośrednio obok już istniejącego mostu po dawnej linii kolejowej, jednak pod kątem ok. 60°, aby odsuwał ruch rowerowy od zatoczonych okolic tężni wprost na ul. Graniczną lub na inne krzyżujące się tutaj trasy.			Uwaga nieuwzględniona.	
1.14	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	14. W koncepcji nie uwzględniono planowanych ważnych inwestycji drogowych: obwodnicy Konstancina (nowy przebieg drogi nr 724) oraz Trasy Mostowej (nowy przebieg drogi nr 721), wzdłuż których należy zaplanować infrastrukturę rowerową, która będzie istotnym elementem przyszłej sieci tras rowerowych.			Uwaga nieuwzględniona.	
1.15	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	15. Drugim istotnym uzupełnieniem koncepcji jest zaplanowanie przedłużenia ul. Muchomora w stronę przejazdu kolejowego na ul. Warszawskiej (np. w formie ciągu pieszo-rowerowego) - na możliwie najdłuższym odcinku śladem dawnego Traktu Służewskiego ważnego średniowiecznego szlaku handlowego łączącego północną Francję z Rusią Kijowską, będącego kiedyś główną drogą przez Jeziornę i przyczyną powstania najstarszych osad na terenie gminy, m.in. Cieciszewa. Współcześnie ten odcinek zapewni dogodne rowerowe połączenie Jeziorno i Mirkowa (śladem planowanej drogi 721 oraz odcinka L16) ze stacją metra Kabaty, z dala od intensywnego ruchu samochodowego.			Uwaga uwzględniona.	
1.16	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	16. Brakuje wyznaczenia ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy Oborami a rondem przy Starej Papierni (SK95) u podnóża skarpy, z połączeniem z ul. Mickiewicza i Kopernika, tak aby uniknąć stromego podjazdu i zjazdu. Ciąg ten może zastąpić planowany ciąg pieszo-rowerowy na ul. Literatów na górze skarpy.	[130] [131] [237]		Uwaga nieuwzględniona.	
1.17	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	17. Brakuje krótkiego łącznika zakończenia ul. Granicznej z ul. Gościńiec w miejscu istniejącej ścieżki leśnej, aby utworzyć trasę rowerową z Czarnowa do centrum Konstancina i dalej do Warszawy.	[54] [55]		Uwaga nieuwzględniona.	
1.18	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	18. Można zauważyć, że autorzy koncepcji sugerowali się obecnym przebiegiem turystycznych szlaków rowerowych, które były planowane w sposób chaotyczny, z wykorzystaniem obecnie istniejącej infrastruktury. Koncepcja powinna przewidzieć optymalizację przebiegu szlaków dzięki zaplanowaniu nowej infrastruktury, która będzie pełniła również funkcje transportowe. Takimi zmianami może być np.: wyprostowanie przebiegu szlaku czerwonego w okolicy mostu	[43] [44] [45] [46]		Uwaga nieuwzględniona.	



Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			w Parku Zdrojowym, aby prowadził na wprost do ul. Granicznej.				
1.19	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	19. Zmiana przebiegu szlaku niebieskiego, aby podążał śladem dawnego Traktu Służewskiego – w oryginalnym przebiegu, gdy szlak ten był wyznaczony po raz pierwszy, jego przebieg pokrywał się w większym stopniu z dawnym traktem (przybliżony przebieg traktu to obecne ul. Muchomora, pola i zabudowania w kierunku dawnego rynku i ronda w Jeziomiu, ul. Warszawska, ul. Literatów). Dejazd do parku powinien zapewniać alternatywny szlak lokalny, który może przebiegać obecnym śladem szlaku niebieskiego oraz szlak czerwony.	[9] [10] [11] [12] [13] [14] [15] [16] [17] [18] [19] [20] [21]		Uwaga nieuwzględniona.	
1.20	29.03.2021	Fundacja Violet Kiwi Marcin Myszkowski	20. Dcelowa zamiana oznaczeń szlaków kolorami na numerację lokalną w połączeniu z herbem gminy (lub innej jednostki odpowiedzialnej za szlak) na znaku R-4 – jednak nie wcześniej niż po optymalizacji ich przebiegu i stworzeniu infrastruktury gwarantującej bezpieczeństwo dla wszystkich użytkowników na całej długości szlaku, aby nowa numeracja szlaków kojarzyła się z ich wysoką jakością. Na podobnej zasadzie należy tworzyć nowe szlaki - po stworzeniu odpowiedniej infrastruktury łączącej punkty węzłowe z innymi szlakami.		Uwaga uwzględniona.		
2.	29.03.2021	██████████ ██████████	Szanowni Państwo, Piszę w kontekście konsultacji społecznych dot. <i>Koncepcji infrastruktury rowerowej oraz Standardów projektowych i wykonawczych w gminie Konstancin-Jeziorna wraz z prognozą oddziaływania na środowisko</i> . Na wstępie chciałbym wyrazić swoje zadowolenie z powodu powstania tej koncepcji i planowania rozwoju sieci tras rowerowych w gminie. Mam nadzieję, że na terenie gminy powstanie spójna sieć tras połączonych z gminami ościennymi, tworząc jedną, spójną całość. Natomiast chciałbym wyrazić stanowczy sprzeciw wobec pomysłu zmiany obecnego ruchu rowerowego wzdłuż wału (Wiślana Trasa Rowerowa) na drogę rowerową na wale. (proszę przeczytać do końca, są ku temu uzasadnione powody). Trasa rowerowa prowadząca od Kępy Falenickiej, przez Ciszycę, Gassy, Cieciszew, Wólkę Dworską po Górę Kalwarię jest najlepszą trasą rowerową w okolicach Warszawy właśnie z tego powodu, że ma taki kształt jak obecnie: - jest szeroka - pozwala to na przejazd dużych grup rowerzystów i kolarzy, co nie będzie możliwe na drodze rowerowej (mowa o grupach nieraz kilkudziesięciu osób jadących w pelotonie z prędkością 40 km/h) - Nie jest ruchliwa - zachęca do jazdy osoby na każdym poziomie zaawansowania, zarówno kolarzy jak i nowicjuszy			Uwaga nieuwzględniona.	

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			<p>i rodziny z dziećmi. W typowy letni, niedzielny poranek można przejechać nią 10 km mijając mniej niż 5 samochodów i kilkuset rowerzystów. Jest asfaltowa - wymóg konieczny dla osób na rowerach szosowych oraz istotny czynnik dla osób jeżdżących rekreacyjnie, transportowo i turystycznie (łatwiejszy przejazd niezależnie od warunków pogodowych. Trasa przyciąga zarówno miejscowych kolarzy szosowych, jak i osoby z całego południa Warszawy. Jest kultowa – piszą o niej blogerzy (polecam szukać pod hasłem "Gassy"), prasa (przykład: <a href="https://magazynszosa.pl/szosa-o-miescie-dostepna-od-15-listopada/">https://magazynszosa.pl/szosa-o-miescie-dostepna-od-15-listopada/</a>)</p> <p>- mogę pożyczyć numer, jeśli chcą Państwo przeczytać artykuł o tej trasie), powstała kawiarnia nawiązująca do kolarstwa (Góra Kawiamia) w Górze Kalwarii, która obecnie otwiera filię w Gassach. Pani ze sklepiku przy skrzyżowaniu w Cieciszewie mówi, że sklep jest otwarty w każdy weekend właśnie ze względu na rowerzystów - taki generują ruch. To wszystko zniknie, jeśli zniknie kultowa trasa wzdłuż wału. Może przesadzam - pewnie nie zniknie, bo w przypadku budowy drogi rowerowej kolarze po prostu nie będą z niej korzystać (dla bezpieczeństwa własnego i innych). To natomiast będzie generowało niepotrzebne konflikty z kierowcami i być może z policją. Ale i tak będą jeździć jezdnią, bo tak jest dla wszystkich bezpieczniej przy grupach kilkudziesięciu osób jadących w pelotonie 40 km/h. Nie będą jeździć wolniej, bo po to wychodzą na rower, żeby trenować. Jeśli będzie się im utrudniało takie treningi, to ewentualnie przeniosą się w miejsca nie stwarzające problemów - a to z kolei zaneguje jeden z zakładanych efektów rozwoju tras rowerowych w gminie, jakim są korzyści wizerunkowe i gospodarcze dla gminy.</p> <p>Jaka jest alternatywa? Maksymalne "urowerowienie" wspomnianego odcinka w ramach ruchu ogólnego i stworzenie z tej trasy unikatowego produktu pod kątem kolarstwa (tak na dobrą sprawę - skorzystanie z istniejącej już populacji tej trasy; tak naprawdę nie trzeba wiele robić - wystarczy nie zepsuć tej trasy). To da realne korzyści ekonomiczne dla gminy - proszę spytać w kawiarniach w Górze Kalwarii lub w sklepiku spożywczym w Cieciszewie. Sugerowałbym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-maksymalne możliwe wyprowadzenie z niego ruchu samochodowego (oczywiście zachowując dojazd do posesji),</li> <li>-poprawę widoczności na skrzyżowaniach i zakrętach.</li> <li>-tablice informacyjne dla kierowców uświadamiające o wzmożonym ruchu rowerzystów i przypominające o zachowaniu odległości (jak to wygląda na Teneryfie:</li> </ul>				

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			<a href="https://www.palvigo.com/storage/servicios/May2020/rZlI8ABeQJ311DPJ5m77.jpg">https://www.palvigo.com/storage/servicios/May2020/rZlI8ABeQJ311DPJ5m77.jpg</a> -zadbanie o dobry stan nawierzchni. Bardzo proszę o poważne potraktowanie tych uwag oraz - zapewne - licznych podobnych uwag, które do Państwa napłynęły odnośnie odcinka wzdłuż wału wiślanego. Trasa jest świetna już teraz - wystarczy jej nie zepsuć. A przemieszenie ruchu rowerowego na drogę rowerową ją zepsuje i pogorszy bezpieczeństwo.				
3.	29.03.2021	██████████ ██████████	<p>Dot. Konsultacji społecznych Koncepcji infrastruktury rowerowej oraz Standardów projektowych i wykonawczych w gminie Konstancin-Jeziorna wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Szanowny Panie Burmistrzu, Przedstawiona koncepcja pomija fakt, iż większą część ruchu rowerowego we wschodniej części gminy realizuje przed wszystkim funkcję komunikacyjną i sportową, tymczasem koncepcja koncentruje się wyłącznie na ruchu turystycznym i rekreacyjnym. Rowerzyści, zarówno w ramach sportu, jak i codziennej regularnej komunikacji (dom-praca), oczekują przede wszystkim możliwości sprawnego i bezpiecznego poruszania się rowerem z zachowaniem odpowiedniej dla tego typu prędkości i ciągłości ruchu. Dzięki dobrej nawierzchni dróg, znikomemu natężeniu ruchu samochodowego okolice Konstancina, zwłaszcza na wschód od linii ul. Warszawska - Wilanowska - DW 724, stały się niezwykle popularna kolarzy szosowych, którzy tłumnie ściągają, nie tylko z terenu gminy, ale praktycznie z całej Warszawy na przejażdżki i treningi. Skierowanie tego ruchu kolarskiego z jezdni, po których odbywa się aktualnie, na projektowane drogi dla rowerów (choćby w ramach planowanej po wale Wiślaną Trasę Rowerową) spowoduje uniemożliwienie realizacji funkcji sportowej i komunikacyjnej. Charakterystyka ruchu sportowego i rekreacyjnego jest na tyle odmienna, że ich wtłoczenie spowoduje niebezpieczeństwo dla wszystkich użytkowników. Jest wielce prawdopodobne, że użytkownicy nie będą chcieli skorzystać z nowo budowanej infrastruktury rowerowej, preferując ruch na zasadach ogólnych. Niestety, zgodnie z PoRD, mając do dyspozycji drogi dla rowerów, narażają się na odpowiedzialność z tytułu wykroczenia. Natężenie ruchu we wschodniej części gminy jest na tyle nieduże, że rozsądnym podejściem wydaje się ograniczenie budowy dróg dla rowerów (inwestycji z kategorii A i B) na rzecz dostosowania do ruchu na zasadach ogólnych (kat. E i F), a nawet, na drogach, takich jak droga wzdłuż wiślanego wału, na której ruch samochodowy jest znikomy.</p>	[1] [2] [3] [4] [5] [6] [19] [22] [23] [24] [25] [26] [27] [28] [29] [30] [31] [101] [102] [103] [104] [105] [106] [107] [108] [109] [224] [225] [226] [227] [228] [229] [230] [231] [235] [243] [244] [245]	Uwaga nieuwzględniona.		

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			pozostawić stan obecny. Takie podejście wydaje się zarówno dopuszczalne z punktu widzenia bezpieczeństwa, jak i możliwości realizacji funkcji sportowej i rekreacyjnej, a także optymalnie ekonomiczne, biorąc pod uwagę nakłady na poszczególne kategorie dróg.				
4.1	29.03.2021	Stowarzyszenie Bezpieczny Rower Michał Skup Michał Ziółkowski	<p>Szanowny Panie Burmistrzu, działając w imieniu Stowarzyszenia Bezpieczny Rower (Stowarzyszenie), w związku z prowadzeniem konsultacji społecznych dotyczących opracowania koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej oraz standardów projektowych i wykonawczych w gminie Konstancin-Jeziorna wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (Koncepcja), niniejszym przedstawiamy uwagi do rozwiązań zaproponowanych w Koncepcji.</p> <p>I. UWAGI OGÓLNE.</p> <p>Przed przystąpieniem do przedstawienia szczegółowych uwag do zaproponowanej przez Gminę koncepcji chcielibyśmy przedstawić kilka uwag natury ogólnej, dotyczących zarówno planowanych projektów, jak i podejścia leżącego u ich podsiaw. Gmina Konstancin-Jeziorna i jej bezpośrednie okolice są jednym z najpopularniejszych miejsc w Polsce do uprawiania kolarstwa. Trasa przy Wale Zawadowskim do miejscowości Gassy jest dla mazowieckich kolarzy miejscem kultowym i niejako drugim domem. W sezonie przejeżdża tą trasą kilka tysięcy rowerzystów dziennie - w przytaczającej większości poruszających się rowerami szosowymi. Trasa ta jest jednakże aktywna również jesienią czy nawet zimą. Poruszają się tam zarówno dorośli, jak i dzieci z warszawskich szkółek kolarstwa. O pętli „na Gassy” i jej kultowym charakterze powstały liczne publikacje w prasie – zarówno rowerowej, jak i „mainstreamowej”. Przykładowo jedynie można wskazać:  <a href="https://www.national-geographic.pl/traveler/artykul/rowerem-po-mazowszu-wielka-petlapodwarszawska">https://www.national-geographic.pl/traveler/artykul/rowerem-po-mazowszu-wielka-petlapodwarszawska</a>  <a href="https://hopecycling.pl/najlepsza-petla-szosowa-warszawy/">https://hopecycling.pl/najlepsza-petla-szosowa-warszawy/</a>  <a href="https://magazynbike.pl/tour/2020/02/27/coffee-ride-gora-kawiana/">https://magazynbike.pl/tour/2020/02/27/coffee-ride-gora-kawiana/</a></p> <p>W świetle powyższego wydawałoby się, że gigantyczny kapitał turystyczny i ekonomiczny tego miejsca zostanie przez Gminę zauważony i wykorzystany. Tymczasem jest dokładnie na odwrót – Koncepcja kwestię uprawiania kolarstwa w tym regionie pomija całkowicie, skupiając się wyłącznie na rowerzystach nieuprawiających sportu. Mimo, że to kolarzy nie tylko jest w tym miejscu wielokrotnie więcej, lecz z roku na rok ich przybywa o co najmniej kilkanaście procent. Co więcej, w trakcie ustnych bezpośrednich konsultacji</p>	[1] [2] [3] [4] [5] [6] [19] [22] [23] [24] [25] [26] [27] [28] [29] [30] [31] [101] [102] [103] [104] [105] [106] [107] [108] [109] [224] [225] [226] [227] [228] [229] [230] [231] [235] [243] [244] [245]		Uwaga nieuwzględniona.	

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			<p>dawało się wyczuć wyraźną niechęć względem osób uprawiających kolarstwo.</p> <p>Pod adresem ogółu kolarzy wystosowano szereg zarzutów opartych o komentarze rzekomo udzielone przez jedną grupę w mieście na drugim końcu Polski, czy „dowodów” anegdotycznych m.in. o tym, że nieznanemu kolarz w bliżej nieokreślonych okolicznościach nakrzyczał na pieszego. Należy podkreślić, że większość kolarzy to osoby odpowiedzialne i doświadczone. Poruszają się rowerem skupione na tym co robią, ostrzegają się wzajemnie przed niebezpieczeństwami. Ogromna ich część posiada dobrowolne ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Trudno znaleźć kolarza poruszającego się bez kasku. Znaczna część z nich wyposażona jest w światła co jazdy dziennej. Są to osoby świadome potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa sobie, jak i innym uczestnikom ruchu drogowego. Choć przyznać należy, że w każdym środowisku zdarzają się czarne owce. Tak samo ma to miejsce wśród osób uprawiających ten sport. O ile jednak np. wśród kierowców pojazdów samochodowych nieakceptowalne zachowania (wielokrotnie częściej spotykane) nie przyczyniają się do globalnego piętnowania grupy społecznej, o tyle w przypadku kolarzy przyjęta jest odpowiedzialność zbiorowa. Stosunek do kolarzy, który dało się wyczuć w trakcie spotkania, uważamy za przykry, krzywdzący i szkodliwy dla Gminy. Niezmiernie nas cieszy chęć zainwestowania przez Gminę znacznych środków i nakładów pracy w celu rozbudowy infrastruktury rowerowej, w tym przeznaczonej dla osób traktujących rower jako środek komunikacji czy rekreacji. W naszym odczuciu jednak przy zaangażowaniu tych samych środków możliwe byłoby opracowanie takiej wersji Koncepcji, która zapewniałaby bezpieczeństwo i zarówno służyła osobom nieuprawiającym sportu, jak i pozwalała na zachowanie unikalnej tkanki miejsca kochanego przez tak wielu ludzi, dla których kolarstwo jest największą zyciową pasją. W dalszej części niniejszego pisma wskazaliśmy najistotniejsze w naszym odczuciu uwagi do Koncepcji.</p>				
4.2	29.03.2021	Stowarzyszenie Bezpieczny Rower Michał Skup Michał Ziółkowski	<p>II.SZLAK PIESZO-ROWEROWY WYZNACZONY PRZY DROGACH 712, 868, 721.</p> <p>Najszezszyimi i najbardziej destrukcyjnymi dla kultury i klimatu miejsca są zmiany zaplanowane w zakresie dróg 712, 721, oraz 868 w rejonie miejscowości Ciszycza, Habdżin, Gassy i Parcela Obory, polegające na poprowadzeniu wzdłuż dróg szlaków pieszo-rowerowych. Opisane trasy są kluczowe dla zachowania aktualnego, unikatowego miejsca prowadzenia aktywności sportowej przez</p>	[224] [225] [226] [227] [228] [229] [230] [231] [235] [243] [244] [245]		Uwaga nieuwzględniona.	

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			<p>okołowarszawską społeczność kolarską. Drogi, których mają dotyczyć zmiany są drogami o niewielkim natężeniu ruchu drogowego, z których chętnie korzystają zarówno kolarze, jak i rowerzyści. Ruch pieszy w okolicy niezabudowanej jest w tych rejonach w zasadzie nieistniejący. Planowane zmiany przekreślą całkowicie możliwość wykonywania aktywności sportowej. Uniemożliwiają one kolarzom wspólną jazdę w grupie, która stanowi fundament kolarstwa. W przypadku zachowania ruchu rowerowego na aktualnym poziomie, rozwiązanie to będzie skutkowało również zagrożeniem dla pieszych. Wdrożenie zaproponowanych rozwiązań wywoła więcej konfliktów między uczestnikami ruchu drogowego i doprowadzi do destrukcji miejsca kochanego przez tysiące osób. Jako alternatywę proponujemy wprowadzenie w miejscach zabudowanych – gdzie jest zintensyfikowany ruch pieszy – stosownych ciągów pieszych do ich wyłącznej dyspozycji. Jednocześnie zachowanie możliwości poruszania rowerem drogą przy ewentualnym wyznaczeniu pasów rowerowych oraz wykorzystaniu narzędzi w celu spowolnienia i uspokojenia ruchu samochodowego. Rozwiązanie to byłoby nie tylko bardziej optymalne dla każdej z grup korzystających z dróg, lecz również byłoby wielokrotnie tańsze. Chcemy też z całą stanowczością podkreślić, że inwestowanie w infrastrukturę rowerową jest zasadne w miejscach, gdzie w ruchu drogowym bierze udział znaczna ilość uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza w terenach zurbanizowanych i przy niewłaściwych węzłach komunikacyjnych, lub wzdłuż dróg wylotowych z miast. Przy opisywanych drogach 712, 868 i 721 rozwija się ruch kolarski wyłącznie z tego powodu, że są to drogi rzadko uczęszczane przez samochody, prowadzące przez tereny niezabudowane, z niewielkim ruchem pieszym i zupełnie nieistotne z punktu widzenia wyjazdu z aglomeracji miasta stołecznego Warszawy, przy jednoczesnym bliskim sąsiedztwie tejże aglomeracji. Inwestowanie zatem w te drogi kompletnie mija się z celem, a wręcz wydaje się być na tym etapie działaniem niegospodarnym. Nie można oczywiście wykluczyć rozwoju tego regionu i jego większej urbanizacji, ale nie w okresie, którego dotyczy opiniowana koncepcja rozwoju infrastruktury rowerowej. Warto tu zainwestować w Miejsca Odpoczynku Rowerzystów, w Wieżę Widokową aby dodatkowo ten rejon uatrakcyjnić, ewentualnie w znaki ograniczające prędkość ale nie w drogi dla rowerów, dla których doskonałą funkcję spełnia istniejąca infrastruktura drogowa. W sytuacji gdyby, mimo przedstawionych wyżej argumentów, Gmina stała na stanowisku, że na przedmiotowych</p>				

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			drogach konieczne jest ustanowienie dodatkowej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów rekreacyjnych to zdecydowanie lepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie ciągów pieszych z dozwolonym ruchem rowerowym. Na takiej trasie rowerzysta/kolarz nie ma obowiązku się poruszać, ale jednocześnie osoby czujące się zagrożone na jezdni, mogą z niego skorzystać (dzieci, osoby sporadycznie jeżdżące na rowerze, czy osoby starsze). Ze względu na niski ruch pieszych w tym rejonie, nie będzie to zagrożeniem dla ruchu pieszych.				
4.3	29.03.2021	Stowarzyszenie Bezpieczny Rower Michał Skup Michał Ziółkowski	<p>III. WIŚLANA TRASA ROWEROWA ORAZ CZERWONY SZLAK ROWEROWY W OKOLICY WAŁU ZAWADOWSKIEGO (ODCINKI 3-4 ORAZ 36-38) Zapropomowane rozwiązanie w okolicy Wału Zawadowskiego, polegające na wyznaczeniu ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 2.5 metra szczytem wału przeciwpowodziowego, przy jednoczesnym zachowaniu aktualnego ruchu rowerowego drogą leżącą równoległe do wału i niewprowadzeniu dodatkowych środków ostrzegawczo-informacyjnych będzie skutkowało generowaniem zbędnych konfliktów między kierowcami a rowerzystami i obniżeniem bezpieczeństwa na tej trasie. Nadto, w zaproponowanym kształcie jest to rozwiązanie problematyczne od strony przepisów Prawa o ruchu drogowym, w szczególności art. 33 ust. 1 ustawy, zgodnie z treścią którego kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. By ograniczyć opisane wyżej problem sugerujemy:</p> <p>1) przekształcenie istniejącej drogi wzdłuż Wału Zawadowskiego w ulicę rowerową; lub ewentualnie w przypadku braku takiej możliwości:</p> <p>2) wprowadzenie dodatkowego oznaczenia z informacją o dopuszczeniu ruchu rowerowego drogą położoną wzdłuż wału; oraz</p> <p>3) ograniczenie dopuszczalnej prędkości na drodze równoległej do Wału do 30 km/h. Wyżej wymienioną inwestycję należy zrealizować nie później, niż termin oddania Wiślanej Trasy Rowerowej. W obecnym planie, realizacja Wiślanej Trasy Rowerowej jest zapropomowana na rok 2026 (poz. 40 z Tabeli nr 56), a na drodze równoległej - na 2027 (poz. 44 z Tabeli nr 56). Dodatkowo, z uwagi na występowanie na drodze wzdłuż Wału Zawadowskiego szeregu zakrętów z ograniczoną widocznością proponujemy wykonanie cięcia zieleni (okresowo ponawiane) oraz przebudowę drogi w miejscu, gdzie zasłaniana jest przez wał lub zainstalowanie w kluczowych miejscach</p>	[3] [4] [36] [37] [38]		Uwaga nieuwzględniona.	

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			luster, zapewniających poprawę bezpieczeństwa na tej trasie.				
4.4	29.03.2021	Stowarzyszenie Bezpieczny Rower Michał Skup Michał Ziolkowski	<p>IV. NOWY SZLAK ROWEROWY OD CZERWONEGO SZKŁAKU ROWEROWEGO DO GRANICY GMINY KONSTANCIN JEZIORNA Z WARSZAWĄ Droga aktualnie dość intensywnie użytkowaną, a pominiętą w koncepcji, jest droga wałowa od Mostku na rzece Jeziorka do Kępy Oborskiej i granicy z miastem stołecznym Warszawa. Z uwagi na to, że nie jest możliwe techniczne rozwidlenie Czerwonego Szlaku Rowerowego, proponujemy w tym miejscu utworzenie nowego, np. Brązowego Szlaku Rowerowego, który uregulowałby ruch rowerowy analogicznie do dalszych odcinków drogi przebiegającej wzdłuż wału trasą Czerwonego Szlaku Rowerowego i Wiślanej Trasy Rowerowej.</p> <p>V. PODSUMOWANIE Zaproponowane przez nas zmiany w niewielkim stopniu wpływałyby na ogólną koncepcję popularyzacji roweru, jako środka transportu i rekreacji. Jednocześnie zapewniłyby Gminie oszczędności i pozwalałyby zachować aktualny wyjątkowy charakter regionu, który może być (i powinien) w przyszłości promowany i dalej rozwijany w celach turystycznych. Mamy nadzieję na pozytywny dialog dotyczący przedmiotowych zmian. Służymy naszą wiedzą i doświadczeniem i z wielką chęcią weźmiemy udział we wszelkich rozmowach i dyskusjach mogących przysłużyć się poprawie bezpieczeństwa i promowaniu ruchu rowerowego.</p>	[1]		Uwaga nieuwzględniona.	
5.	29.03.2021	■■■■	<p>Chciałbym zaprotestować przeciwko wytyczeniu czerwonej ścieżki rowerowej planowanej wzdłuż Wisły na Wale Przeciwpowodziowym, w szczególności w okolicach Ciszycy-Gassów. W moim przekonaniu wytyczenie ścieżki w tym rejonie przy znikomym ruchu pojazdów jest bardzo niebezpiecznym rozwiązaniem. Ścieżka spowoduje konieczność jazdy rowerem właśnie na niej, zamiast drogą lokalną. Biorąc pod uwagę fakt, że w chwili obecnej są to rejony gdzie trenują sportowcy (kolarze) - Ci rozpędzeni niejednokrotnie do prędkości (40-50 km/h) kolarze będą zmuszeni jeździć węższą niż droga lokalna ścieżką co w połączeniu z turystycznym ruchem rowerowym (dzieci, rodziny etc.) spowoduje zdecydowanie więcej sytuacji niebezpiecznych niż w chwili obecnej.</p>	[3] [4] [36] [37] [38]		Uwaga nieuwzględniona.	
6.	29.03.2021	■■■■	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi do Koncepcji Infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin - Jeziorna chciałem zwrócić uwagę na sposób prowadzenia i potencjalne konsekwencje DDR wzdłuż wału przy Wiśle (zielony i czerwony szlak). Piszę do Państwa jako jeden z tysięcy mieszkańców Warszawy regulamie (3-4 razy w tygodniu) korzystających z infrastruktury i dróg</p>	[1] [2] [3] [4] [5] [6] [28] [29] [30] [31] [33] [34] [35] [36] [37] [38] [245] [245] [247]		Uwaga nieuwzględniona.	



Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
			<p>Gminy Konstancin - Jeziorna. Drogi prowadzące wzdłuż wału oraz przez miejscowości Gassy, Cieciszew, Słomczyn i praktycznie większość okolicznych miejscowości są codziennie wykorzystywane do treningu przez kolarzy amatorów i zawodowców. Są to trasy z naszego punktu widzenia bezpieczne, o niewielkim natężeniu ruchu z dobrą jak na polskie warunki jakością asfaltu.</p> <p>Trening kolarski wiąże się to z poruszaniem się z dość dużą jak na rower prędkością 25-40 km/h. Częstym widokiem na tych trasach są grupy kolarzy, których prędkość może być jeszcze wyższa nawet 50-60 km/h. Niestety przepisy o ruchu drogowym nie rozróżniają rowerzysty - turysty, często jadącego z dziećmi od trenującego kolarza i nakładają na obie grupy obowiązek poruszania się po ścieżce rowerowej. Ze względu na bezpieczeństwo zwykłych użytkowników DDR (turyści, rodziny z dziećmi) nie jest możliwe trenowanie na niej.</p> <p>W związku z powyższym zwracam się z prośbą o uwzględnienie w planowaniu DDR potrzeb najpopularniejszej aktualnie grupy rowerzystów na drogach w tej okolicy - trenujących kolarzy. Szczególnie, w moim rozumieniu przedstawionych przez Państwa planów, miejscem, które może mocno zmienić się po wprowadzeniu zmian są szlaki zielony i czerwony prowadzone wzdłuż wału przy Wiśle.</p> <p>Państwa propozycja poprowadzenia ścieżki rowerowej na wale w praktyce uniemożliwi trening kolarski na tamym odcinku. Według mnie najtańszym pomysłem uwzględniającym potrzeby trenujących, jest poprowadzenie DDR w całości w śladzie drogi, wzdłuż wału.</p> <p>Budżet przeznaczony na przygotowanie i wyasfaltowanie DDR na wale można przeznaczyć na remont istniejącej nawierzchni asfaltowej (w miejscach koniecznych), oznakowanie oraz ewentualne poszerzenie tam, gdzie będzie wymagać tego bezpieczeństwo.</p> <p>Chciałem jeszcze podkreślić, że urokliwe drogi w gminie Konstancin - Jeziorna są dla trenujących rowerzystów bezpieczne. To jest główny powód dla których te drogi są swoistą Mekką warszawskich i wielu polskich kolarzy. Zachęcam do odwiedzenia tych dróg na rowerze w ciepłe, sobotnie przedpołudnie.</p>				
7.1	29.03.2021	■■■■■ ■■■■■ ■■■■■ ■■■■■	<p>W imieniu środowiska kolarskiego proszę o uwzględnienie naszych potrzeb związanych z utrzymaniem sportowego charakteru trasy biegnącej przez miejscowości: Okrzeszyn, Obórki, Koło, Ciszycza, Dębina, Gassy, Piaski, Cieciszew, Dębówka. Moje propozycje to:</p> <p>1. Nie umieszczanie zakazu jazdy ulicą dla rowerów w obszarach w których powstanie ścieżka rowerowa.</p>			Uwaga nieuwzględniona.	

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
7.2	29.03.2021		2. Ścieżki rowerowe w formie poszerzenia ulicy i graficznego wydzielenia obszaru dla rowerów.			Uwaga nieuwzględniona.	
7.3	29.03.2021		3. Ustawienie luster na zakrętach w celu poprawienia widoczności.			Uwaga nieuwzględniona.	Dotyczy zakresu opracowania projektu organizacji ruchu.
7.4	29.03.2021		4. Dbanie o jakość nawierzchni.			Uwaga nieuwzględniona.	Dotyczy utrzymania i eksploatacji infrastruktury rowerowej.
7.5	29.03.2021		5. Unikanie wszelkich barierek w okolicy ewentualnych ścieżek rowerowych.			Uwaga nieuwzględniona.	Dotyczy zakresu opracowania projektów technicznych.
7.6	29.03.2021		6. Umieszczenie wzdłuż wyżej opisanej trasy kranów z wodą - zdecydowanie zmniejszy to produkcję niepotrzebnego plastiku w okolicy. Myślę że kolarze chętnie wspomogą finansowo tą inicjatywę np. poprzez dobrowolne dotacje.			Uwaga nieuwzględniona.	Dotyczy zakresu opracowania projektów technicznych.

Lp.	Data wniesienia uwagi	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki	Treść uwagi	Nr odcinka, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu uchwały		Uwagi
					Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
		■■■ ■■■					
8.	29.03.2021	■■■ ■■■	Proszę uwzględnić fakt że przymus jazdy rodzin z dziećmi razem z tymi którzy traktują kolarstwo jako sport to nie najlepszy pomysł.			Uwaga uwzględniona	Uwaga nie zawiera konkretnego odniesienia do zaproponowanych rozwiązań.
9.	Razem ilość wniesionych wniosków						8

Powyższe merytoryczne wnioski opisane w tabeli nr 3 zostały uwzględnione w Opracowaniu.

#### **4. USTALENIA ZAWARTE W DOKUMENCIE PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

Powierzchnia objęta zakresem Projektu, na którym zaprojektowano spójną sieć infrastruktury rowerowej obejmuje obszar gminy Konstancin-Jeziorna (78,60 km<sup>2</sup>) w tym obszary chronione: w tym obszary chronione: Chojnowski Park Krajobrazowy (7,83 km<sup>2</sup>), otulina Chojnowskiego Parku Krajobrazowego (7,97 km<sup>2</sup>), Rezerwat Przyrody Łęgi Oborskie (0,54 km<sup>2</sup>), Rezerwat Przyrody Obory (0,44 km<sup>2</sup>), Rezerwat Przyrody Olszyna Łyczyńska (0,25 km<sup>2</sup>), Rezerwat Przyrody Skarpa Oborska (0,17 km<sup>2</sup>), Rezerwat Przyrody Wyspy Świdzkie (2,92 km<sup>2</sup>), Rezerwat Przyrody Wyspy Zawadowskie (2,06 km<sup>2</sup>), otulina Rezerwatu Przyrody Las Kabacki im. St. Starzyńskiego (2,14 km<sup>2</sup>), Obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 (6,99 km<sup>2</sup>), Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (36,90 km<sup>2</sup>).

Celem realizacji Projektu jest połączenie projektowanych odcinków tras rowerowych z istniejącymi trasami rowerowymi. W ten sposób zostanie stworzona spójna sieć tras rowerowych spełniająca liniowość, komfort i bezpieczeństwo podróży rowerowych w mieście i gminie Konstancin-Jeziorna. Planowana realizacja spójnej sieci tras rowerowych w gminie Konstancin-Jeziorna przystosowana jest do postępujących zmian klimatu.

Inwestycja objęta opracowaniem nie będzie powodować znaczącego oddziaływania na żaden z komponentów środowiska, nie spowoduje również zmiany wzajemnych relacji pomiędzy nimi.

Planowane inwestycje ze względu na swój charakter nie wpłyną negatywnie na walory przyrodnicze. Przewiduje się, że planowane przedsięwzięcie nie zredukuje powierzchni tych obszarów, nie naruszy ich integralności oraz nie wpłynie negatywnie na ich florę i faunę.

Projektowane przedsięwzięcie nie zmniejszy różnorodności biologicznej obszarów chronionych. Nie spowoduje zaburzeń, które wpłyną na wielkość populacji, zagęszczenie lub równowagę pomiędzy gatunkami zasiedlającymi te obszary.

Zaplanowane przedsięwzięcie nie spowoduje żadnych chwilowych lub trwałych zmian w funkcjonowaniu czynników ekologicznych warunkujących równowagę przyrodniczą w ekosystemach występujących w sąsiedztwie terenu planowanych inwestycji.

Inwestycja ma za zadanie przede wszystkim poprawić: bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego, komfort jazdy oraz zmniejszyć zapylenie, ograniczyć hałas komunikacyjny wynikający z gwałtownego hamowania, przyspieszania i jazdy po dziurawej drodze oraz wynikający z braku rozwiniętej spójnej sieci tras rowerowych.

#### **5. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZENIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU**

Uwzględniając charakter inwestycji, przy zachowaniu zaleceń zawartych w „Prognozie oddziaływania na środowisko” w trakcie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się

konieczności prowadzenia stałego monitoringu poszczególnych elementów środowiska, natomiast wskazana jest:

- kontrola postępów realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych (długości oraz poszczególne kategorie wykonanej infrastruktury) zgodnie z harmonogramem do 2030 roku wraz z wnioskami;
- monitoring natężenia ruchu rowerowego w określonych punktach na wybranych odcinkach tras rowerowych (zarekomendowano zamontowanie pętli indukcyjnych wraz z licznikami wskazującymi ilość rowerzystów w danym punkcie pomiarowym) lub pomiary ręczne w miesiącach: maj, lipiec, październik;
- analiza wypadków i zdarzeń z udziałem rowerzystów w oparciu o informacje uzyskane z Komendy Powiatowej Policji w Piasecznie oraz z Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego <http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/>;
- przeprowadzenie audytu zewnętrznego dotyczącego bezpieczeństwa rowerzystów;
- bieżąca analiza wprowadzenia innowacyjnych rozwiązań z zakresu projektowania (dokumentacja techniczna) oraz wykonawstwa infrastruktury rowerowej.

Monitoring środowiska przyrodniczego obszaru objętego Projektem może polegać na analizie i ocenie stanu poszczególnych komponentów środowiska w oparciu o wyniki pomiarów uzyskanych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, który jest systemem pomiarów, ocen i prognoz stanu środowiska oraz gromadzenia, przetwarzania i rozpowszechniania informacji o środowisku. Źródłem danych monitoringowych mogą być dane: GUS, WIOŚ, RDOŚ, jednostek samorządu terytorialnego, badania terenowe i inne.

## **6. Odstąpienie od przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko**

Zgodnie z przepisami zawartymi w ustawie OOS, dotyczącego postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku projektów polityk, strategii, planów i programów, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, nie będzie wywierać oddziaływania transgranicznego.

Skala przedsięwzięcia ma charakter regionalny, obszar objęty planem nie sąsiaduje bezpośrednio z terytoriami państw ościennych, nie wpływa negatywnie na obszary chronione, w tym NATURA 2000, jak również nie ma wpływu na funkcjonowanie oraz ciągłość korytarzy ekologicznych o randze głównej (o znaczeniu międzynarodowym, kontynentalnym) oraz uzupełniających je korytarzy krajowych i lokalnych.

Planowana realizacja budowy tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Konstancin-Jeziorna ze względu na swoje położenie nie będzie oddziaływać transgranicznie, wszystkie prowadzone działania ze względu na swój charakter będą dotyczyć jedynie obszaru przedsięwzięcia, a ewentualne oddziaływania na środowisko, na każdym z etapów, będą miały charakter lokalny, bez możliwości negatywnego transgranicznego oddziaływania na środowisko, mogącego objąć terytorium innych państw.

## 7. UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH

W Opracowaniu wskazano rozwiązania techniczne budowy spójnej sieci infrastruktury rowerowej przechodzącej przez obszary chronione na terenie gminy Konstancin-Jeziorna.

### WARIANT I (maksymalny):

- łączna długość planowanych do realizacji tras rowerowych: 29,710 km.
- szacunkowe koszty planowanych inwestycji: 9 908 290,00 PLN (netto).

### WARIANT II (minimalny):

- łączna długość planowanych do realizacji tras rowerowych: 6,748 km.
- szacunkowe koszty planowanych inwestycji: 1 461 470,00 PLN (netto).

**WARIANT III (zerowy)** - przez pojęcie „zerowy” należy rozumieć sytuację, w której nie zostaną podjęte żadne działania inwestycyjne. W przypadku odstąpienia od planowanej budowy infrastruktury rowerowej, ruch rowerzystów będzie musiał odbywać się w większości po jezdni na zasadach ogólnych z innymi użytkownikami ruchu, co będzie zagrażało ich zdrowiu i bezpieczeństwu.

W tabeli nr 4 porównano zakres planowanych inwestycji realizacji infrastruktury rowerowej na obszarach chronionych w WARIANCIE I oraz WARIANCIE II.

Tabela nr 4. Zestawienie długości oraz szacunkowych kosztów planowanych inwestycji infrastruktury rowerowej na obszarach chronionych w WARIANCIE I i II.

Lp.	Kategoria kosztowa inwestycji	WARIANT I długość [km]	WARIANT II długość [km]	WARIANT I wartość netto [PLN]	WARIANT II wartość netto [PLN]
1.	A2	11,935	-	4 458 469	-
2.	B1	1,005	1,005	854 250	854 250
3.	B5	4,116	0,195	3 292 800	156 000
4.	C2	1,077	0,085	427 311	33 725
5.	C3	2,269	1,895	133 871	111 805
6.	D1	1,258	0,525	415 140	173 250
7.	E1	1,610	1,610	48 300	48 300
8.	E2	1,012	0,510	34 408	17 340
9.	F1	0,972	-	24 300	-
10.	F2	3,205	-	16 025	-
11.	SK, OI	1,251	0,923	203 416	66 800
12.	<b>Razem</b>	<b>29,710</b>	<b>6,748</b>	<b>9 908 290</b>	<b>1 461 470</b>

Zgodnie z przeprowadzonymi analizami na tym etapie realizacji Projektu na terenach objętych przedmiotowym Opracowaniem nie przewiduje się wycinki krzewów i drzew.

Teren, na którym zostaną przeprowadzone prace związane z wykonaniem nowej infrastruktury rowerowej należy zrekultywować i użyźnić glebę, a następnie zasiać nową trawę.

Określenie WARIANTU najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem zarekomendowano na podstawie zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu ruchu rowerów, szacunkowej wartości planowanych inwestycji oraz najkorzystniejszym rozwiązaniem dla środowiska.

**Zarekomendowano do realizacji w obszarach chronionych infrastrukturę rowerową określoną w WARIANCIE I.** Realizacja WARIANTU I stanowi 20,14% planowanych szacunkowych kosztów realizacji całości inwestycji oraz 21,44% planowanej całkowitej długości tras rowerowych na terenie gminy Konstancin-Jeziorna.

Realizacja inwestycji zgodnie z WARIANTEM I, pozwoli na swobodny przepływ wód opadowych z projektowanej trasy rowerowej, zapewni bezpieczeństwo rowerzystom oraz innym użytkownikom ruchu drogowego oraz pieszego. Zaprojektowane rozwiązania umożliwią przestrzeganie wszystkich elementów związanych z ochroną środowiska oraz zdrowia ludzi.

## 8. SPIS TABEL

- Tabela nr 1. Wykaz wniosków wniesionych do przystąpienia do opracowania „Koncepcji Przebiegu Ścieżek Rowerowych w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” (czerwiec 2020 r.).
- Tabela nr 2. Wykaz opinii i wniosków wniesionych do opracowań „Koncepcji Przebiegu Ścieżek Rowerowych w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” (styczeń 2021 r.).
- Tabela nr 3. Wykaz uwag i wniosków oraz rozstrzygnięcie Burmistrza Gminy Konstancin-Jeziorna w sprawie rozpatrzenia uwag wniesionych do wyłożenia publicznego wglądu projektu „Koncepcji przebiegu infrastruktury rowerowej w gminie Konstancin-Jeziorna” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w gminie Konstancin-Jeziorna” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko” (marzec 2021 r.).
- Tabela nr 4. Zestawienie długości oraz szacunkowych kosztów planowanych inwestycji infrastruktury rowerowej na obszarach chronionych w WARIANCIE I i II.