



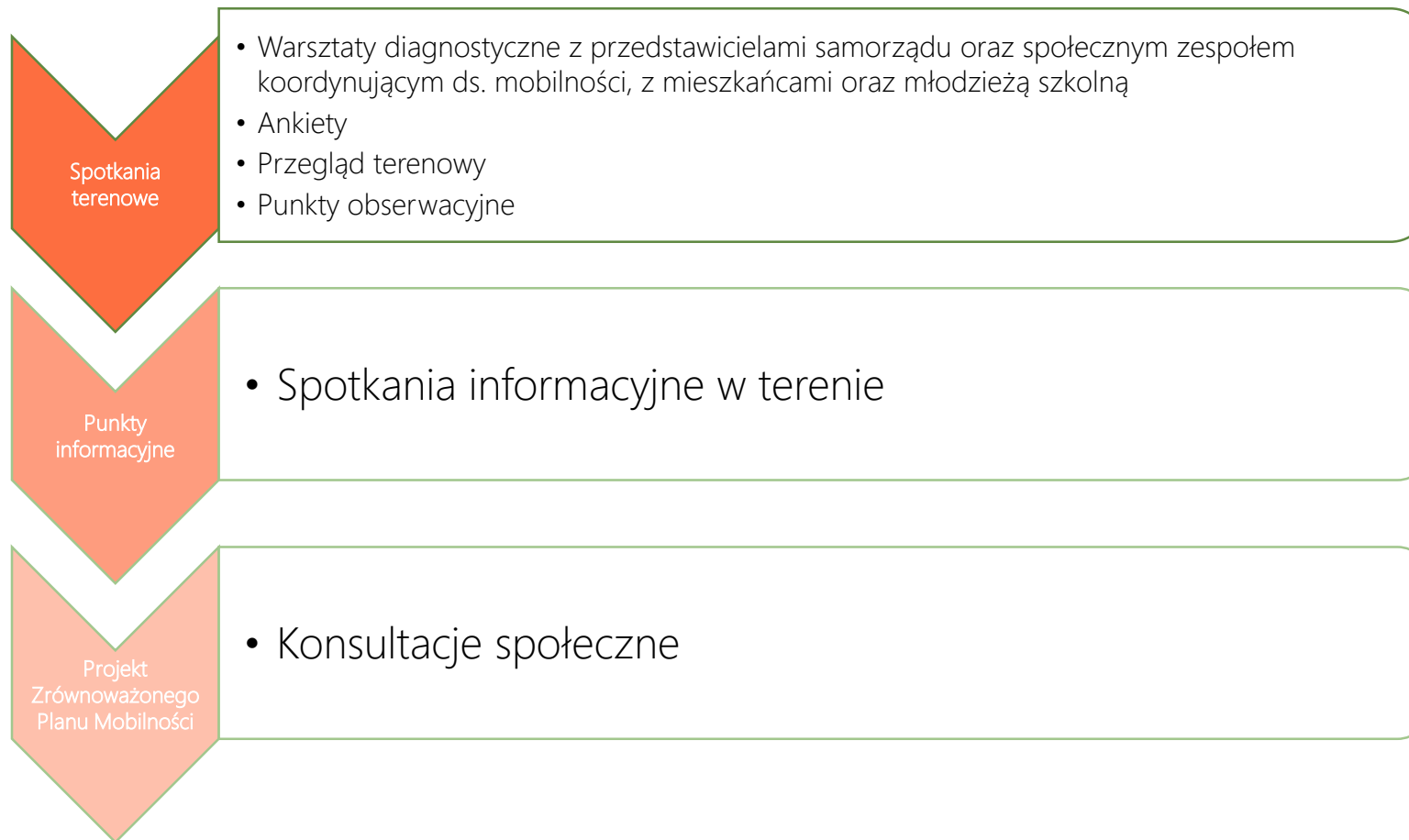
# KONSULTACJE SPOŁECZNE



## ZRÓWNOWAŻONY PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY IZABELIN



# ETAP PRZEDKONSULTACYJNY



**Tworzymy Plan Mobilności  
dla Gminy Izabelin**

**Zapraszamy do udziału  
w spotkaniach terenowych  
i odwiedzenia punktów  
informacyjnych**

#### SPOTKANIA TERENOWE

- **11 CZERWCA** 16:00-18:30  
PRZY CENTRUM KULTURY IZABELIN, IZABELIN C, HORNÓWEK
- **12 CZERWCA** 17:00-20:00  
PLAC ZABAW PRZY UL. ZAGŁOBY, IZABELIN B
- **13 CZERWCA** 17:00-20:00  
PLAC ZABAW PRZY UL. WIECZORKA, LASKI, MOŚCISKA
- **14 CZERWCA** 17:00-20:00  
PLAC ZABAW PRZY PĘTLI, SIERAKÓW

#### PUNKTY INFORMACYJNE

- **15 CZERWCA** PIKNIK SOŁECKI - TRUSKAW  
PLAC ZABAW PRZY UL. MOKRE ŁĄKI 8
- **16 CZERWCA** PO UROCZYSTOŚCIACH PATRIOTYCZNYCH  
GEN. R. ABRAHAMA 26, SIERAKÓW
- **22 CZERWCA** PIKNIK SOŁECKI - IZABELIN C  
POLANA JAKUBÓW
- **22 CZERWCA** PIKNIK SOŁECKI - MOŚCISKA  
PLAC ZABAW PRZY UL. 3 MAJA 86

**kontakt: [transport@izabelin.pl](mailto:transport@izabelin.pl)**



# ETAP PRZEDKONSULTACYJNY

## Najważniejsze problemy zgłoszone przez mieszkańców korzystających z infrastruktury transportowej gminy:

- **Komunikacja piesza** – brak chodnika między Truskawiem a Izabelinem; niskie poczucie bezpieczeństwa pieszych na drogach bez chodników oraz fizycznych środków uspokojenia ruchu wpływających na zmniejszenie prędkości pojazdów samochodowych; brak przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania ul. 3 Maja z ul. Kwitnącą, ul. Sierakowskiej z ul. Rynkową; oświetlenie wszystkich przejść dla pieszych; budowa chodników wraz z oświetleniem w ciągu ulic: Lipkowskiej i Fedorowicza.
- **Komunikacja rowerowa** – brak zadaszonych i bezpiecznych parkingów rowerowych w rejonie przystanków autobusowych; brak ciągłości infrastruktury rowerowej – istniejące drogi dla rowerów posiadają wady, m.in. odcinki o nawierzchni z kostki betonowej, brakuje ciągłości obniżenia (niwelety) przy zjazdach indywidualnych; rozbudowa infrastruktury rowerowej; trasa rowerowa w kierunku metra Młociny w Warszawie, rozszerzenie oferty warszawskiego roweru publicznego Veturilo do Izabelina; droga dla rowerów od Wólki Węglowej w Warszawie przez Laski do Sierakowa; edukacja rowerzystów w zakresie stosowania się do przepisów ruchu drogowego (korzystanie z dróg dla rowerów).
- **Komunikacja miejska** – poprawa lokalizacji przystanków w rejonie skrzyżowania ul. 3 maja z ul. Sienkiewicza w odniesieniu do integracji linii 210 z linią L18; poprawa peronu przystankowego na przystanku Sienkiewicza; brak bezpośredniego połączenia autobusowego z dzielnicą Bemowo (pętla na os. Górczewska) w Warszawie; poprawa częstotliwości kursowania autobusu w kierunku gminy Stare Babice (linia nr L18); propozycja stworzenia regularnej linii autobusowej Gminy Izabelin – Gmina Stare Babice – Osiedle Górczewska; poprawa dostępności komunikacji miejskiej do Łomianek; zbyt mała częstotliwość kursowania autobusów do Ożarowa Mazowieckiego; poprawa estetyki przystanków autobusowych; brak nocnych autobusów w tygodniu; działania zmierzające do wyznaczenia buspasów na terenie Warszawy w kierunku Izabelina; zwiększenie częstotliwości kursowania linii autobusowej 210 w godzinach szczytu porannego i popołudniowego (z taktowaniem co 15 minut), w sobotę i niedzielę wieczorem oraz w dzień powszedni między godz. 4:00 – 6:00 (brak bezpośredniego autobusu z Truskawia do Warszawy o 5 rano); zwiększenie częstotliwości kursowania linii autobusowej 210 w okresie wakacyjnym; przyspieszenie kursowania linii autobusowej 210; Zwiększenie częstotliwości kursowania linii autobusowej N58, kursowanie linii nocnej; 7 dni w tygodniu; Kampania w zakresie promocji autobusu 210; Zatłoczenie autobusów; Priorytet dla autobusów na skrzyżowaniu ul. 3 Maja z ul. Estrady; Bezpłatny transport dla uczniów dojeżdżających do szkół w Izabelinie.;- Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusu linii L7 z taktowaniem co 1,5 h; Biletomat na przystanku w rejonie szkoły przy ul. 3 Maja; Zwiększenie częstotliwości kursowania linii 110; brak możliwości płacenia kartą w biletomatach w autobusach; Problematyczny przewóz większej ilości zakupów; Brak dojścia do przystanku w ciągu ul. Sosnowej; Zbyt mała liczba kursów linii 210 w soboty w godzinach od 6.30 do 8.00 i od 15.30 do; 17.30 oraz w okresie letnim; Zwiększenie kursów poza godzinami szczytu; Dopasowanie rozkładu jazdy autobusu na przystanku Hornówek do godzin zajęć; lekcyjnych.



# ETAP PRZEDKONSULTACYJNY c.d.

Najważniejsze problemy zgłoszone przez mieszkańców korzystających z infrastruktury transportowej gminy – ciąg dalszy:

- **Infrastruktura drogowa** - poprawa przepustowości skrzyżowania ulic: Estrady i Arkuszowej; budowa drogi alternatywnej do ul. 3 Maja w Mościskach; ograniczenie prędkości na ulicach osiedlowych/ Uspokojenie ruchu w ciągu ulic: Lipkowskiej, Kurowskiego i Langiewicza. Poprawa estetyki ulic, w szczególności na obszarach zalesionych. Zastąpienie stosowania liniowych progów zwalniających (podrzutowych); progi zwalniające i oświetlenie na nowo wybudowanym odcinku łączącym ul. Klaudyńską i ul. Łąkową; Przebudowa ulicy Północnej i Południowej; uspokojenie ruchu na ul. 3 Maja; poprawa nawierzchni dróg, w szczególności wykonanie nakładek bitumicznych na drogach tłuczniowych. Na wybranych ulicach wprowadzenie dróg jednokierunkowych; budowa ronda w rejonie skrzyżowania ulic: 3 Maja i Krasińskiego, w rejonie skrzyżowania ulic: Sienkiewicza i Jana Kazimierza; budowa sygnalizacji świetlnej w rejonie skrzyżowania ulic: 3 Maja i Sienkiewicza; częstsze kontrole policji drogowej; edukacja kierowców w zakresie przestrzegania ograniczeń prędkości; pełna partycypacja przy projektowaniu dróg; promowanie wspólnych podróży samochodem.
- **Parkowanie** - wyznaczanie parkingów typu P+R przy przystankach autobusowych na terenie gminy, np. w rejonie Urzędu Gminy; wyznaczenie miejsc do parkowania w ciągu ulic: Chodkiewicza, Krasińskiego, Kościuszki w celu uspokojenia ruchu; parking P+R przy szkole w ciągu ul. 3 Maja 20; ograniczyć wjazd samochodów do Kampinoskiego Parku Narodowego; zmobilizowanie mieszkańców do parkowania na swojej posesji.
- **Dojazd do Warszawy** - poprawa dostępności komunikacyjnej (autobus i rower) w kierunku ul. Górczewskiej oraz Radiowej w Warszawie; poprawa dostępności do komunikacji miejskiej w Hornówku; analiza dostępności do warszawskiej sieci tramwajowej i jej rozbudowa w kierunku gminy; udział władz gminy w pracach nad planami miejscowymi i planami drogowymi miasta Warszawy.

Ankiety były materiałem wyjściowym do przygotowania projektu Zrównoważonego Planu Mobilności w gminie Izabelin.



## PODSTAWA PRAWNA

Konsultacje społeczne projektu „Zrównoważonego Planu Mobilności dla Gminy Izabelin” zostały przeprowadzone zgodnie z postanowieniami Uchwały Nr XXV/207/17 Rady Gminy Izabelin z dnia 26 kwietnia 2017 r. w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami gminy Izabelin, zgodnie z Uchwałą Nr XXV/208/17 Rady Gminy Izabelin z dnia 26 kwietnia 2017 r. w sprawie określenia szczegółowego sposobu konsultowania z organizacjami pozarządowymi i podmiotami wymienionymi w art.3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji oraz na podstawie Zarządzenia Nr 75/2019 Wójta Gminy Izabelin z dnia 2 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych projektu „Zrównoważonego Planu Mobilności dla Gminy Izabelin” oraz Zarządzenia Nr 82/2019 Wójta Gminy Izabelin z dnia 18 września 2019 r. w sprawie zmiany Zarządzenia Nr 75/2019 Wójta Gminy Izabelin z dnia 2 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych projektu „Zrównoważonego Planu Mobilności dla Gminy Izabelin”.



# KALENDARIUM

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| 25 maja – 22 czerwca 2019          | Spotkania z mieszkańcami poszczególnych sołectw   |
| 10 czerwca – 14 czerwca 2019       | Diagnostyczne spotkania terenowe w poszczególnych sołectwach  |
| 11 czerwca – 13 czerwca 2019       | Warsztaty z uczniami szkoły podstawowej   |
| 30 sierpnia 2019                   | Projekt Zrównoważonego Planu Mobilności   |
| 13 sierpnia 2019                   | <b>Ogłoszenie konsultacji społecznych projektu Zrównoważonego Planu Mobilności w Gminie Izabelin</b>        |
| 14 sierpnia – 18 września 2019     | Kampania informacyjna dotycząca konsultacji projektu Zrównoważonego Planu Mobilności                        |
| 2 września - 9 października 2019   | Konsultacje społeczne projektu Zrównoważonego Planu Mobilności w Gminie Izabelin                            |
| 18 września – 9 października 2019  | Wydłużenie czasu trwania konsultacji społecznych projektu Zrównoważonego Planu Mobilności w Gminie Izabelin |
| 9 października – 22 listopada 2019 | Raport z przeprowadzonych konsultacji   |
| 29 listopada 2019                  | Przekazanie przez Projektanta finalnej wersji dokumentu   |
| 4 grudnia 2019                     | Przekazanie Radnym Gminy Izabelin i członkom zespołu ds. mobilności raportu z konsultacji                   |
| 9 grudnia 2019                     | Przekazanie Radnym Gminy i Izabelin i członkom zespołu ds. mobilności, finalnej wersji Planu Mobilności.    |
| 17 grudnia 2019                    | Sesja Rady Gminy Izabelin – głosowanie nad przyjęciem Planu Mobilności                                      |



# AKCJA INFORMACYJNA

**KONSULTACJE SPOŁECZNE**

**ZRÓWNOWAŻONY PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY IZABELIN**

**TERMIN KONSULTACJI: 2 września - 18 września**

**ZBIERANIE UWAG**  
 pisemnie: w godzinach pracy urzędu, referat gospodarki komunalnej i rolnictwa pok. 5  
 elektronicznie: [transport@izabelin.pl](mailto:transport@izabelin.pl)

**PUNKTY KONSULTACYJNE**  
**31 SIERPNIĄ (sobota)** godz. 15:00 - 18:30  
 plac zabaw, ul. Zagłoby przy nr 16  
**Piknik Sołecki - Izabelin B**  
**7 WRZEŚNIA (sobota)** godz. 14:00 - 17:30  
 plac zabaw, ul. gen. Abrahama przy nr 48  
**Piknik Sołecki - Sieraków**  
**14 WRZEŚNIA (sobota)** godz. 13:00 - 19:00  
 teren parkingu przy Urzędzie Gminy  
**Piknik „Zegnaj Lato”**

**SPOTKANIA KONSULTACYJNE**  
 z przedstawicielami organizacji pozarządowych  
**9 WRZEŚNIA** (poniedziałek) godz. 19.00  
 Centrum Kultury Izabelin, I piętro, sala 124  
 ul. Matejki 21  
 z mieszkańcami gminy Izabelin  
**10 WRZEŚNIA** (wtorek) godz. 19.00  
 Centrum Kultury Izabelin, sala widowiskowa  
 ul. Matejki 21

**NASZE RELACJE**

**DRUŻYNA "RYSIA" W NOWYM SEZONIE**

**MŁODSZY BRAT GONCA BABICIEGO**  
**KURIER IZABELIŃSKI**  
**ZAPRAZĄ DO REKLAMY I WSPÓŁPRACY**

**Gabinet Psychoterapii mgr Monika Męrczyńska w Starych Babicach oferuje:**

- Terapie dzieci i młodzieży
- Antypanika i Aspergerem;
- Terapie depresji i niskiej samooceny dzieci i młodzieży;
- Terapie zachowań agresywnych i trudnych w domu;
- Treningi Umiejętności Społecznych;
- Konsultacje dla rodziców

**Zapisy pod nr 513-331-900 lub mailem: [m.merczyńska@gmail.com](mailto:m.merczyńska@gmail.com)**

**KONSULTACJE SPOŁECZNE**

**ZRÓWNOWAŻONY PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY IZABELIN**

**TERMIN KONSULTACJI: 2 września - 18 września**

**ZBIERANIE UWAG**  
 - pisemnie: w godzinach pracy urzędu, referat gospodarki komunalnej i rolnictwa pok. 5  
 - elektronicznie: [transport@izabelin.pl](mailto:transport@izabelin.pl)

**PUNKTY KONSULTACYJNE**  
**31 SIERPNIĄ (sobota)** godz. 15:00 - 18:30  
 plac zabaw, ul. Zagłoby przy nr 16  
**Piknik Sołecki - Izabelin B**  
**7 WRZEŚNIA (sobota)** godz. 14:00 - 17:30  
 plac zabaw, ul. gen. Abrahama przy nr 48  
**Piknik Sołecki - Sieraków**  
**14 WRZEŚNIA (sobota)** godz. 13:00 - 19:00  
 teren parkingu przy Urzędzie Gminy  
**Piknik „Zegnaj Lato”**

**SPOTKANIA KONSULTACYJNE**  
 z przedstawicielami organizacji pozarządowych  
**9 WRZEŚNIA** (poniedziałek) godz. 19:00  
 Centrum Kultury Izabelin, I piętro, sala 124  
 ul. Matejki 21  
 z mieszkańcami gminy Izabelin  
**10 WRZEŚNIA** (wtorek) godz. 19:00  
 Centrum Kultury Izabelin, sala widowiskowa  
 ul. Matejki 21

**ŻYCIE GMINY**

**KONSULTACJE SPOŁECZNE**

**ZRÓWNOWAŻONY PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY IZABELIN**

**TERMIN KONSULTACJI: 2 września - 18 września**

**ZBIERANIE UWAG**  
 - pisemnie: w godzinach pracy urzędu, referat gospodarki komunalnej i rolnictwa pok. 5  
 - elektronicznie: [transport@izabelin.pl](mailto:transport@izabelin.pl)

**PUNKTY KONSULTACYJNE**  
**31 SIERPNIĄ (sobota)** godz. 15:00 - 18:30  
 plac zabaw, ul. Zagłoby przy nr 16  
**Piknik Sołecki - Izabelin B**  
**7 WRZEŚNIA (sobota)** godz. 14:00 - 17:30  
 plac zabaw, ul. gen. Abrahama przy nr 48  
**Piknik Sołecki - Sieraków**  
**14 WRZEŚNIA (sobota)** godz. 13:00 - 19:00  
 teren parkingu przy Urzędzie Gminy  
**Piknik „Zegnaj Lato”**

**SPOTKANIA KONSULTACYJNE**  
 z przedstawicielami organizacji pozarządowych  
**9 WRZEŚNIA** (poniedziałek) godz. 19:00  
 Centrum Kultury Izabelin, I piętro, sala 124  
 ul. Matejki 21  
 z mieszkańcami gminy Izabelin  
**10 WRZEŚNIA** (wtorek) godz. 19:00  
 Centrum Kultury Izabelin, sala widowiskowa  
 ul. Matejki 21



Akcja informacyjna w sprawie konsultacji społecznych została przeprowadzona z wykorzystaniem wszystkich mediów, w których zamieszczane są oficjalne informacje przez Urząd Gminy Izabelin. Czas trwania 14.08.-09.10.2019 r.

- strona internetowa: [www.gmina.izabelin.pl](http://www.gmina.izabelin.pl),
- strona internetowa: [www.bip.izabelin.pl](http://www.bip.izabelin.pl),
- fanpage Urzędu Gminy na portalu społecznościowym Facebook,
- newsletter Urzędu Gminy – informacja wysłana do subskrybentów 16.08; 23.08; 30.08; 06.09; 13.09; 20.09; 27.09; 04.10,
- tablice ogłoszeniowe w Urzędzie Gminy i Centrum Kultury Izabelin,
- dystrybucja 1000 sztuk ulotek oraz 100 sztuk plakatów na terenie całej gminy w miejscach często odwiedzanych przez mieszkańców (tablice sołeckie, przystanki autobusowe, gminne placówki oświatowe, sklepy, pikniki sołeckie i wydarzenia na terenie gminy),
- publikacja ogłoszeń w prasie lokalnej: „Listy do Sąsiada”, „Kurier Izabeliński”,
- forma papierowa w Urzędzie Gminy Izabelin w Referacie Gospodarki Komunalnej i Rolnictwa.



# UCZESTNICY KONSULTACJI

- Społeczny zespół ds. poprawy komunikacji i mobilności w gminie Izabelin
- Mieszkańcy gminy Izabelin
- Uczniowie szkoły podstawowej
- Przedstawiciele organizacji pozarządowych
- Rada Sołtysów
- Radni Gminy Izabelin





# FORMY PRZEPROWADZONYCH KONSULTACJI

1. **Pisemne** zbieranie uwag podczas całego procesu konsultacji (pokój nr 5 UG - Referat Gospodarki Komunalnej i Rolnictwa),

**Elektroniczne** na adres: [transport@izabelin.pl](mailto:transport@izabelin.pl)

2. **Punkty i dyżury konsultacyjne:**

31 sierpnia – Piknik sołecki – Izabelin B

7 września – Piknik sołecki – Sieraków

14 września – Piknik „Żegnaj Lato”

Podczas wydarzeń gminnych mieszkańcy zadawali pytania i wyrażali swoje opinie odnośnie transportu i organizacji ruchu skoncentrowanej na potrzebach mieszkańców związanych z bezpiecznym, szybkim, wygodnym i tanim przemieszczaniem się po gminie i jej otoczeniu.

Mieszkańcy zgłaszali wiele pomysłów przeorganizowania dotychczasowych ulic.

3. **Spotkanie konsultacyjne z przedstawicielami organizacji pozarządowych:**

9 września – spotkanie z przedstawicielami organizacji pozarządowych. Podczas spotkania zostały zgłoszone uwagi dotyczące transportu komunikacji zbiorowej, zmiany organizacji i uspokojenia ruchu.

4. **Spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami z udziałem ekspertów:**

10 września – podczas spotkania z mieszkańcami wpłynęły uwagi do projektu. Zgłaszane uwagi dotyczyły przede wszystkim uspokojenia, udroźnienia, usprawnienia oraz przebudowy dróg na terenie gminy.



# UWAGI MIESZKAŃCÓW



| L.p. | Data wpływu uwagi | Inicjały zgłaszającego uwagę | Skrócona treść uwagi   | Rozstrzygnięcie Wójta Gminy Izabelin w sprawie rozpatrzenia uwagi  |                       |
|------|-------------------|------------------------------|--|--|-----------------------|
|      |                   |                              |  | Uwaga uwzględniona (lub zawarta w dokumentacji)  | Uwaga nieuwzględniona |
| I    | II                | III                          | IV   | V  |                       |
| 1    | 15.09<br>(18.09)  | MS<br>(JP)                   | Treść uwag została dołączona do raportu z konsultacji ze względu na obszerność analizy - Załącznik nr 1.   | Plan mobilności został wykonany zgodnie z wytycznymi: Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przygotowane na zlecenie Komisji Europejskiej:<br><a href="https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf">https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf</a><br>Zaproponowane uwagi zostały wprowadzone w zakresie zgodnym z powyższymi zaleceniami oraz zakresem prac nad Planem Mobilności.  |                       |
| 2    | 08.09             | AM                           | 1) Poprawa nawierzchni dróg w ciągu ul. Wieczorka, ul. Cichowszczyzna, ul. Jaworowej,<br>2) Montaż progów zwalniających w ciągu ul. Cichowszczyzna,<br>3) Montaż lustra w rejonie przedszkola w ciągu ul. 3 Maja.  | Uwaga 2) - ulica Cichowszczyzna w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej została objęta uspokojeniem ruchu.<br><br>Uwaga 1) i 3) – uwaga poza zakresem opracowania, zbyt szczegółowy wniosek. Plan mobilności uwzględnia działania wpływające na poprawę bezpieczeństwa i wygodę przemieszczania się po gminie m.in. w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej. Plan mobilności nie uwzględnia szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego, które będą określane szczegółowo na etapie opracowania projektów stałej organizacji ruchu.  |                       |
| 3    | 12.09<br>(16.09)  | EK                           | 1) Wprowadzić minibus/dodatkową linię autobusową (w zależności od potrzeb) łączącą całą gminę z metrem Górczewska,<br>2) Zwiększyć częstotliwość kursowania linii 210, również w wakacje.  | Uwaga 1) i 2) - Plan Mobilności zawiera postulaty w działaniach administracyjnych: poprawa częstotliwości funkcjonowania komunikacji miejskiej, poprawa dostępności komunikacji zbiorowej w tym również w kierunku dzielnicy Bemowo.   |                       |
| 4    | 13.09             | Mieszkaniec Sierakowa        | 1) Uspokojenie ruchu w ciągu ul. gen. R. Abrahama,<br>2) Udrożnienie dróg wyjazdowych z Sierakowa, brak dróg alternatywnych,<br>3) Realizacja drogi rowerowej między Sierakowem i Laskami, na przedłużeniu ul. Brzozowej w kierunku Sierakowa,<br>4) Ścieżka rowerowa w ciągu ul. Sierakowskiej, od ul. Chodkiewicza do Sierakowa.   | Uwaga 1) - uspokojenie ruchu uwzględnione na podstawie Rozdziału 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej,<br><br>Uwaga 3) i 4) - w Rozdziale 3.4 w części dotyczącej ruchu rowerowego, zawarta jest mapa ukazująca docelową sieć dróg dla rowerów, uwzględniająca postulowane połączenia rowerowe.   |                       |
| 5    | 13.09             | KW                           | 1) Poprawa bezpieczeństwa w rejonie przejść dla pieszych (w tym ewentualna budowa sygnalizacji świetlnej),<br>2) Budowa alternatywnej drogi równoległej do 3 Maja na odcinku Laski - Mościska (przedłużenie Brzozowej),<br>3) Termin uruchomienia komunikacji nocnej (Truskaw - Mościska),<br>4) Problem transportu zbiorowego (niedostosowanej wielkości taboru do potoku pasażerów),<br>5) Na str. 38 wskazano, że autobus w wakacje poza godzinami szczytu kursuje 2 razy na godzinę, co nie jest zbieżne z stanem faktycznym. Kursy były realizowane co 40 minut, co w powiązaniu z sytuacją na skrzyżowaniu w Mościskach w godzinach szczytu i awaryjnością taboru powodowało prawie dwu godzinne przerwy w funkcjonowaniu linii. | Uwaga 1) – została uwzględniona, jako dodatkowe narzędzie inwestycyjne związane z poprawą bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych,<br>Uwaga 4) - została uwzględniona, w ramach realizacji narzędzia administracyjnego dotyczącego poprawy częstotliwości funkcjonowania komunikacji miejskiej,<br><br>Uwaga 5) - we wskazanym fragmencie Planu (część diagnostyczna), przedstawiono częstotliwość kursowania wg rozkładu, która wynosi średnio 2 kursy w ciągu godziny. W dalszej części dokumentu uwzględniono działania mające wpływ na poprawę czasu przejazdu wszystkich pojazdów m.in. poprzez poprawę płynności ruchu samochodowego oraz komunikacji miejskiej w rejonie skrzyżowania ulic: 3 Maja i Estrady oraz zwiększenie częstotliwości kursowania linii 210.  |                       |
|      |                   |                              |  | Uwaga 2) - Wnioskowane drogi znajdują się na terenie Kampinoskiego Parku Narodowego i obowiązują na nich ograniczenia w ruchu pojazdów wynikające z zarządzenia Dyrektora Kampinoskiego Parku Narodowego. Realizacja dróg publicznych we wnioskowanej lokalizacji nie jest przewidziana w obowiązującym MPZP.<br><br>Uwaga 2) - Wnioskowana droga znajduje się na terenie Kampinoskiego Parku Narodowego i obowiązują na niej ograniczenia w ruchu pojazdów wynikające z zarządzenia Dyrektora Kampinoskiego Parku Narodowego. Realizacja dróg publicznych we wnioskowanej lokalizacji nie jest przewidziana w obowiązującym MPZP.<br><br>Uwaga 3) - poza zakresem opracowania. Plan nie wskazuje konkretnego terminu wprowadzenia dodatkowej komunikacji zbiorowej, lecz określa horyzonty czasowe (5, 10, 15 lat) dla poszczególnych narzędzi jego realizacji. |                       |



# UWAGI MIESZKAŃCÓW



|   |       |     |   |  |   |
|---|-------|-----|---|--|---|
| 6 | 15.09 | HPG | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Uspokojenie ruchu na drogach lokalnych,</li> <li>2) Ograniczenie poszerzania poprzez wycinkę drzew i krzewów dróg lokalnych,</li> <li>3) Posterunek Policji w Izabelinie.</li> </ol>  | <p>Uwaga 1) i 2) - plan mobilności uwzględni działania wpływające na poprawę bezpieczeństwa i wygodę przemieszczania się po gminie m.in. w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej. Zaproponowane parametry projektowe ograniczają poszerzanie dróg oraz wycinkę drzew do niezbędnego minimum,</p> <p>Uwaga 3) – została uwzględniona w działaniach inwestycyjnych. Gmina uczestniczy w procencie przywrócenia Posterunku Policji na terenie Gminy Izabelin.</p> |   |
| 7 | 16.09 | TS  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Brak ścieżki rowerowej oraz chodnika na odcinku Chodkiewicza Sieraków,</li> <li>2) Ciąg pieszco - rowerowy przez Sieraków,</li> <li>3) Progi zwalniające w ciągu ul. Abrahama,</li> <li>4) Dostęp do drogi z Sierakowa do Lasek, (w celach bezpieczeństwa),</li> <li>5) Zadaszona wiata na rowery przy pętli w Sierakowie.</li> </ol>   | <p>Uwaga 1) i 2) - w Rozdziale 3.4 w części dotyczącej ruchu rowerowego, zawarta jest mapa ukazująca docelową sieć dróg dla rowerów, uwzględniająca postulowane połączenie rowerowe,</p> <p>Uwaga 3) - uspokojenie ruchu uwzględnione na podstawie Rozdziału 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej,</p> <p>Uwaga 5) - postulat zawarty jest w działaniu: bezpieczny rower w gminie - realizacja systemu parkingowego dla rowerów.</p>                                    | <p>Uwaga 4) - proponowany przebieg alternatywnej drogi znajduje się na obszarze KPN. Zgodnie z obowiązującym MPZP realizacji drogi publicznej we wnioskowanej lokalizacji nie jest planowana. Droga stanowi drogę pożarową KPN.</p>   |
| 8 | 16.09 | WW  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Uwagi do mapy hierarchizacji: nie ma przejazdu (jest tylko dziki) z ul. Jeremiego na ul. Sapięty,</li> <li>2) Uwagi do mapy hierarchizacji: ul. ks. Jeremiego ma przejazd i utwardzenie prostopadle do ul. Podbipięty jako przedłużenie ul. Kmicica (a nie jak jest na planie na skos do połączenia z ul. Ks. Jeremiego po drugiej stronie ul. Podbipięty,</li> <li>3) Uwagi do mapy hierarchizacji: ul. Wołodyjowskiego od ul. Sienkiewicza do Jeremiego powinna być droga osiedlowa,</li> <li>4) Uwagi do mapy hierarchizacji: ul. Zagłoby od ul. Sienkiewicza w stronę Jeremiego w przyszłości nie musi być dojazdowa - bardzo mało domów,</li> <li>5) Uwagi do mapy hierarchizacji: Konieczny łącznik pieszco-rowerowy oświetlony pomiędzy Hornówkiem a Izabelinem,</li> <li>6) Uwagi do mapy hierarchizacji: ul. Małachowskiego wg mieszkańców powinna być osiedlowa zebrano większość podpisów,</li> <li>7) Mieszkańcy ul. Kordeckiego pytają, dlaczego zrobiono przejazd samochodowy z Lipkowa przez las - utwardzono i wyrównano drogę, przez co znacząco wzrósł ruch ul. Kordeckiego. - kto zezwolił i wykonał taką pracę - jest to teren Parku Kampinoskiego. Zawsze była droga rowerowa i pieszca do kościoła,</li> <li>8) Prosimy zdjąć tablice pierwszeństwa przejazdu z ul. Podbipięty, do ul. Małachowskiego, powinny być skrzyżowania równorzędne.</li> </ol> | <p>Uwaga 1), 2), 3), 4) i 6) - układ dróg na mapie dotyczącej Hierarchizacji funkcjonalnej sieci drogowo-ulicznej we wnioskowanym rejonie został zweryfikowany i uwzględniony,</p> <p>Uwaga - 5) Mapa hierarchizacji uwzględni wnioskowane połączenie poprzez realizację drogi łączącej ul. I Poprzeczna i ul. Kordeckiego.</p>  | <p>Uwaga 7) – poza zakresem opracowania i analizowanego obszaru drogowego,</p> <p>Uwaga 8) - poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględni szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego, które będą określane szczegółowo na etapie opracowania i konsultowania projektów stałej organizacji ruchu.</p> |



# UWAGI MIESZKAŃCÓW



|    |       |                                    |  |  |  |
|----|-------|------------------------------------|--|--|--|
| 9  | 02.06 | Ochotnicza Straż Pożarna w Laskach | Wniosek dotyczący: wprowadzenia zakazu zatrzymywania się i postoju w ciągu ul. Partyzantów w rejonie OSP w Laskach.  |  | Plan mobilności nie uwzględnia tak szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego, które będą określane na etapie opracowania i konsultowania projektów stałej organizacji ruchu.   |
| 10 | 28.08 | GK                                 | Podanie dotyczące budowy parkingu w ciągu ul. Sierakowskiej dla grupy przedsiębiorców.   |  | Uwaga poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględnia szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego i polityki parkingowej, które będą określane szczegółowo na etapie opracowania projektów stałej organizacji ruchu.   |
| 11 | 18.08 | NN                                 | 1) Uspokojenie ruchu na ul. Sierakowskiej.<br>2) Wyznaczenie i oznakowanie przejść dla pieszych na wysokości ul. Planty.   | Uwaga 1) - plan mobilności uwzględnia działania wpływające na poprawę bezpieczeństwa i wygodę przemieszczania się po gminie m.in. w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej, gdzie uwzględniona jest ul. Sierakowska i elementy uspokojenia ruchu przewidziane dla drogi klasy rozprawdzającej.            | Uwaga 2) - poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględnia szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego, które będą określane szczegółowo na etapie opracowania projektów stałej organizacji ruchu.   |
| 12 | 18.09 | MN                                 | 1) Wprowadzenie uspokojenia ruchu i strefy zamieszkania w ciągu ul. Północnej w Truskawiu wraz z propozycją zagospodarowania ulic,<br>2) Wielowariantowa propozycja prowadzenia trasy rowerowej z Izabelina do Warszawy. | Uwaga 1) - plan mobilności uwzględnia działania dotyczące uspokojenia ruchu m.in. w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej, gdzie uwzględniona jest ul. Północna,<br>Uwaga 2) - proponowane przebiegi na terenie gminy Izabelin zostały uwzględnione na etapie warsztatów z mieszkańcami (mapa wynikowa). |  |
| 13 | 18.09 | TJS                                | Objęcie ul. Północnej na odcinku pomiędzy ul. Żurawią, a ul. Falińskiego strefą zamieszkania.  |  | Uwaga odrzucona ze względu na przyjęty model hierarchizacji sieci drogowej i sprzeczne wnioski mieszkańców. Docelowy układ i funkcje poszczególnych dróg zostaną ustalone na etapie opracowania szczegółowych rozwiązań i konsultowania z mieszkańcami projektów stałej organizacji ruchu. |
| 14 | 18.09 | MW                                 | Dobrym rozwiązaniem jest podział ulicy Północnej na strefę zamieszkania i ulicę dojazdową w określonych poniżej odcinkach. Mieszkańcy są bardzo zadowoleni z takiego rozwiązania!  | Uwaga uwzględniona, plan mobilności uwzględnia działania dotyczące uspokojenia ruchu m.in. w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej, gdzie uwzględniona jest ul. Północna.  |  |
| 15 | 18.09 | DMD                                | Zaproponowane rozwiązania w ciągu ul. Północnej są trafione w 100%.  | Uwaga uwzględniona, plan mobilności uwzględnia działania dotyczące uspokojenia ruchu m.in. w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej, gdzie uwzględniona jest ul. Północna.  |  |



# UWAGI MIESZKAŃCÓW



|    |       |    |   |   |   |
|----|-------|----|---|---|---|
| 16 | 16.09 | JR | Plan mobilności przypomina mi bardziej wyznaczenie celów w 3 kategoriach. W planie oczekiwałam badań, pomiarów i wyliczeń, z których wyciągamy wnioski o kolejności działań. Nie było prowadzonych badań, które podlegają statystycznym wyliczeniom. Plan jako zbiór celów bez ram czasowych i priorytetów.   |   | Plan mobilności został wykonany zgodnie z wytycznymi: Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przygotowane na zlecenie Komisji Europejskiej:<br><a href="https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf">https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf</a>  |
| 17 | 17.09 | JS | Zgłoszone uwagi odnoszą się do trzech głównych obszarów tematycznych:<br>1) zachęta do korzystania z komunikacji miejskiej,<br>2) bezpieczeństwo,<br>3) płynność ruchu.<br>Treść uwag została dołączona do raportu z konsultacji ze względu na obszerność analizy - Załącznik 2   | Plan mobilności został wykonany zgodnie z wytycznymi: Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przygotowane na zlecenie Komisji Europejskiej:<br><a href="https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf">https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf</a><br>Zaproponowane uwagi zostały wprowadzone w zakresie zgodnym z powyższymi zaleceniami oraz zakresem prac nad Planem Mobilności. |   |
| 18 | 17.09 | RS | Treść uwag została dołączona do raportu z konsultacji ze względu na obszerność analizy - Załącznik 3  | Plan mobilności został wykonany zgodnie z wytycznymi: Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przygotowane na zlecenie Komisji Europejskiej:<br><a href="https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf">https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf</a><br>Zaproponowane uwagi zostały wprowadzone w zakresie zgodnym z powyższymi zaleceniami oraz zakresem prac nad Planem Mobilności. |   |
| 19 | 20.09 | CD | Propozycja dodania do dokumentu następującego rozwiązania w perspektywie 12-miesięcznej:<br>- uzgodnienie z KPN zasad udostępniania dla ruchu samochodowego, utwardzania i regularnego wyrównywania połączenia ulicy Brzozowej w Laskach i ulicy Groteski w Warszawie, ewentualnie przejęcie tych czynności przez Gminę Izabelin,<br>- uzgodnienie z KPN zasad udostępniania dla ruchu samochodowego, utwardzania i regularnego wyrównywania połączenia ulicy Kurowskiego w Hornówku i ulicy Lubomirskiego w Izabelinie B, ewentualnie przejęcie tych czynności przez Gminę Izabelin. |   | Założenia planu mobilności nie przewidują wprowadzenia działań w krótszej perspektywie czasowej i wynikają z długoterminowych procesów inwestycyjnych oraz administracyjnych. Wnioskowane drogi znajdują się na terenie KPN i obowiązują na nich ograniczenia w ruchu pojazdów wynikające z zarządzenia Dyrektora Kampinoskiego Parku Narodowego. Zgodnie z obowiązującymi MPZP realizacja dróg we wnioskowanej lokalizacji nie jest planowana. Realizacja drogi pomiędzy Hornówkiem i Izabeliną B planowana jest zgodnie z MPZP pomiędzy ul. I Poprzeczną i ul. Kordeckiego. |
| 20 | 27.09 | KS | 1) Poprawa komunikacji w Laskach w rejonie ul. Piaskowej (wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz utwardzenie),<br>2) Przedłużenie ulicy Daszewskiego (zgodnie z planami w MPZP) i połączenie z ulicą Brzozową.   | Uwaga 2) - uwzględniona, droga została ujęta w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej.   | Uwaga 1) - poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględnia szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego, które będą określane szczegółowo na etapie opracowania projektów stałej organizacji ruchu.  |
| 21 | 27.09 | AZ | Wprowadzenie progów zwalniających w ciągu ul. Jana Kazimierza - w Izabelinie B.   |   | Poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględnia szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego na poszczególnych ulicach. W ciągu ulicy Jana Kazimierza zaproponowano wprowadzenie uspokojenia ruchu, elementami przewidzianymi dla drogi rozprzeczającej.   |



# UWAGI MIESZKAŃCÓW



|    |       |                            |  |  |  |
|----|-------|----------------------------|--|--|--|
| 22 | 26.09 | AG                         | <ol style="list-style-type: none"> <li>Plan powinien zakładać zmniejszenie natężenia ruchu na skrzyżowaniu ulic 3 Maja z Estrady poprzez stworzenie alternatywnych połączeń z Warszawą. Dodatkowo drogi w tej osi zdecydowanie poprawiłyby przepustowość i umożliwiłyby szybszą podróż nie tylko samochodem, ale też komunikacją zbiorową,</li> <li>Poprawa połączeń z gminą Stare Babice w kierunku Warszawy, tymczasem jest wprost odwrotnie, planowane jest "uspokojenie ruchu" w Izabelinie B, na odcinku ul. Sienkiewicza,</li> <li>Uwzględnienie skomunikowania gminy Izabelin z trasą S-7,</li> <li>Prawo Lewisa-Mogridge'a w przypadku gminy Izabelin jest założeniem błędnym. Jedyny dodatkowy ruch może pojawiać się ze strony mieszkańców ościennych wsi, dlatego też nie ma możliwości znacznego zwiększenia ruchu przy poprawie połączeń, może to wpłynąć tylko na komfort transportu, również zbiorowego.</li> </ol> | <p>Uwaga 1) - plan mobilności uwzględni budowę uzupełniającej drogi o funkcji dojazdowej, która stanowić ma alternatywę względem ulicy 3 – Maja,</p> <p>Uwaga 3) - plan uwzględni plany realizacji projektowanej trasy S-7, m.in. poprzez budowę drogi uzupełniającej w rejonie Mościsk, która będzie dodatkową drogą komunikującą Izabelin z trasą S-7.</p>   | <p>Uwaga 2) - uspokojenie ruchu nie wpływa na połączenia i dostępność układu drogowego,</p> <p>Uwaga 4) - prawo Lewisa-Mogridge'a zakłada, że poszerzanie dróg w miastach (terenach zurbanizowanych) nie prowadzi do mniejszego na nich zatłoczenia, ponieważ liczba samochodów korzystających z takiej drogi powiększa się tak, aby wypełnić dostępną przestrzeń. Powyższe potwierdza, że poprawa parametrów zwiększających "prędkość" ruchu pojazdów wygeneruje dodatkowy ruch z okolicznych miejscowości.</p> |
| 23 | 25.09 | RS                         | <ol style="list-style-type: none"> <li>Wnoszę o powiązanie planu z budżetem na rok 2020 w szczególności o uwzględnienie w nim bieżących działań zmierzających do utrzymania w stanie dobrym aktualnie użytkowanych dróg,</li> <li>Wnoszę o zaplanowanie wybudowania połączenia ulicy Kurowskiego - Hornówek z Izabelinem B a docelowo z Mościskami poprzez Łaski tak aby stworzyć coś na wzór obwodnicy Izabelina.</li> </ol>  | <p>Uwaga 1) – założenia planu mobilności są skorelowane z możliwościami budżetu gminy Izabelin w zakresie inwestycyjnych narzędzi realizacji,</p> <p>Uwaga 2) - Mapa hierarchizacji uwzględni wnioskowane połączenie poprzez realizację drogi łączącej ul. I Poprzeczną i ul. Kordeckiego oraz budowę uzupełniającej drogi o funkcji dojazdowej w rejonie Mościsk, która będzie stanowić alternatywę dla ulicy 3 Maja.</p> |  |
| 24 | 20.09 | EK                         | Wniosek dotyczy remontu ulic w Izabelinie B na rok 2020: Kordeckiego, Podbipięty, Słowackiego, Małachowskiego, Bohaterów Kampinosu, Soroki, Chałtampa i Anusi.   |  | Poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie wskazuje kolejności remontu ulic w gminie lecz określa parametry przebudowywanych ulic oraz kryteria, pomocne przy określeniu priorytetów w modernizacji poszczególnych ulic.   |
| 25 | 30.09 | Grupa mieszkańców Hornówka | Wniosek dotyczy objęcia ulic: Działkowa, Ogrodowa, Szczera, Zakątna, Banacha, Okocimska, Herbowa w całości strefą zamieszkania.  | Uwaga częściowo przyjęta i uwzględniona w przyjętym modelu hierarchizacji sieci drogowej. Docelowy układ i funkcje poszczególnych dróg zostaną ustalone na etapie opracowania szczegółowych rozwiązań i konsultowania z mieszkańcami projektów stałej organizacji ruchu.   |  |
| 26 | 02.10 | AJ                         | <ol style="list-style-type: none"> <li>Elementy, które popieram: rozbudowa ścieżek rowerowych i wyznaczenie cyklostrady do metra Młociny, działania w celu wydzielenia buspasa Warszawa – Izabelin,</li> <li>Zamontowanie fotoradaru w ciągu ul. 3 - maja w rejonie Lasek,</li> <li>Remont ulicy Akacjowej,</li> <li>Wprowadzenie dodatkowych elementów wpływających na uspokojenie ruchu w ciągu ul. Wieczorka, w tym np. wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych.</li> </ol>   | Uwaga 1) i 4) – uwzględniona, droga została ujęta w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej.   | <p>Uwagi 2) i 4) – poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględni szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego,</p> <p>Uwaga 3) - plan mobilności nie wskazuje kolejności remontu ulic w gminie lecz parametry przebudowywanych ulic oraz kryteria, pomocne przy określeniu priorytetów w modernizacji poszczególnych ulic..</p>  |



# UWAGI MIESZKAŃCÓW



|    |       |    |  |   |   |
|----|-------|----|--|---|---|
| 27 | 30.09 | MP | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Drogi rozprowadzające powinny pojawiać się tylko tam gdzie jest to konieczne lub narzucone istniejącym układem (np. ul. Krasieńskiego, Sierakowska),</li> <li>2) Jako mieszkaniec ul. Małachowskiego uważam, że (i jednocześnie postuluję aby) wszystkie ulice w części na wschód od Sienkiewicza i południe od 3-go Maja (obie drogi powiatowe o charakterze dróg głównych) miały charakter dróg dojazdowych,</li> <li>3) Usprawnienie przejazdu w Mościskach w kierunku Warszawy - postuluję obniżenie statusu drogi wojewódzkiej 898 i przeniesienie ruchu tranzytowego na ul. Ekologiczną (lub nową równoległą) do Estrady z budową rond na skrzyżowaniach Ekologicznej i Estrady oraz 3 - go Maja i Estrady.</li> </ol> | <p>Uwaga 1) - zgłoszona uwaga jest zgodna z działaniami określonymi w Planie Mobilności,</p> <p>Uwaga 3) - w zakresie działania dotyczącego budowy uzupełniającej drogi o funkcji dojazdowej w rejonie Mościsk zawarta jest propozycja zmiany przebiegu DW 898.</p>   | <p>Uwaga 1) i 2) - odrzucona ze względu na przyjęty model hierarchizacji sieci drogowej oraz sprzeczne wnioski mieszkańców. Docelowy układ i funkcje poszczególnych dróg zostaną ustalone na etapie opracowania szczegółowych rozwiązań i konsultowania projektów stałej organizacji ruchu.</p>                                       |
| 28 | 01.10 | AM | <p>Poprawa nawierzchni na łączniku 3 Maja - Pólnocna wraz z budową oświetlenia.</p>  |   | <p>Poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie wskazuje kolejności remontu ulic i oświetlenia w gminie lecz określa parametry przebudowywanych ulic oraz kryteria, pomocne przy określeniu priorytetów w modernizacji poszczególnych ulic.</p>   |
| 29 | 01.10 | RK | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zasadne aby prostokąt ograniczony ulicami Brzozowa /Wieczorka/ Jaworowa / Partyzantów miał status „strefy zamieszkania”. Ulice Partyzantów i Wieczorka pełnią też funkcje dojazdowe do miejsc użyteczności publicznej ale nie zmienia to faktu, że w dużej mierze pełnią też rolę ciągów pieszo-rowerowych,</li> <li>2) Dodatkowe oznakowanie pierwszeństwa w rejonie skrzyżowania ul. Akacyjnej i Sezamkowej,</li> <li>3) Remont nawierzchni Wieczorka, Partyzantów a przede wszystkim Akacyjnej.</li> </ol>  | <p>Uwaga 1) - Na wybranych odcinkach ciągu ul. Wieczorka, ul. Partyzantów oraz ul. Brzozowej wprowadzono strefę zamieszkania. Docelowy zakres strefy zostanie opracowany i skonsultowany z mieszkańcami w trakcie prac projektowych nad projektami stałej organizacji ruchu.</p>  | <p>Uwaga 2) - poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględnia szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego, Uwaga 3) - Plan mobilności nie wskazuje kolejności remontu ulic w gminie lecz parametry przebudowywanych ulic oraz kryteria, pomocne przy określeniu priorytetów w modernizacji poszczególnych ulic.</p> |
| 30 | 02.10 | JP | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Izabelin B - poza drogami powiatowymi powinien być cały objęty strefą zamieszkania,</li> <li>2) Postuluję przywrócenie mieszkańcom uliczek osiedlowych (w tym Małachowskiego) możliwości spokojnego i bezpiecznego korzystania z przestrzeni wspólnych na tych samych prawach, niezależnie czy poruszają się pieszo, na hulajnodze, rowerze czy samochodem.</li> </ol>   | <p>Uwaga 1) i 2) – częściowo ujęta, w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej, gdzie uwzględniono zmianę na ul. Małachowskiego, ul. Wołodyjowskiego i ul. Zagiłoby. Docelowy układ i funkcje poszczególnych dróg, zostaną ustalone na etapie opracowania szczegółowych rozwiązań i konsultowania z mieszkańcami projektów stałej organizacji ruchu.</p> |   |



# UWAGI MIESZKAŃCÓW



|    |       |       |   |  |   |
|----|-------|-------|---|--|---|
| 31 | 02.10 | SB    | <p>1) W punkcie 4.3 określili Państwo perspektywę 10 letnią dla carpoolingu. Proponowałbym zastanowienie się nad przygotowaniem lokalnej aplikacji dla mieszkańców gminy, w której po zalogowaniu się można by było "organizować" wspólne wyjazdy i powroty np. do pracy do Warszawy. Sugeruję nie czekać 10 lat a taką inicjatywą, tylko nadać jej możliwie krótki horyzont czasowy,</p> <p>2) Kolejną kwestią jaką chciałbym poruszyć to klasyfikacja ulic Wieczorka i Partyzantów, które mają w planie status dróg dojazdowych. Sensowna wydaje się zmiana statusu na strefę zamieszkania. Ulica Wieczorka to także trasa spacerowa do KPN-u, którą również przemieszcza się wielu rowerzystów. Jeśli chodzi o ulicę Partyzantów dzisiaj dominuje tu ruch pieszo - rowerowy, podczas gdy samochody przemieszczają się dość sporadycznie,</p> <p>3) Poprawa nawierzchni ul. Akacjowej,</p> <p>4) Poprawa oznakowania ulic Wieczorka z Akacją.</p> | <p>Uwaga 1) - zadanie zostało ujęte w pięcioletniej perspektywie czasowej.</p> <p>Uwaga 2) - Na wybranych odcinkach ciągu ul. Wieczorka, ul. Partyzantów wprowadzono strefę zamieszkania. Docelowy zakres strefy zostanie opracowany w trakcie prac związanych z opracowaniem i konsultowaniem projektu stałej organizacji ruchu.</p>  | <p>Uwaga 3) - Plan mobilności nie wskazuje kolejności remontu ulic w gminie lecz parametry przebudowywanych ulic oraz kryteria wg. których należy planować modernizację poszczególnych ulic.4) poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględnia szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego.</p> |
| 32 | 02.10 | MJ    | <p>1) Wyrażam swoje poparcie idei stworzenia zrównoważonego planu mobilności w gminie Izabelin,</p> <p>2) Jako mieszkańcy Lasek zgłaszamy następujące kwestie do rozważenia i rozwiązania: Ulica Cichowszczyzna – proponujemy wprowadzenie strefy zamieszkania,</p> <p>3) Skrzyżowanie ul. Stoneczna z ul. 3 Maja. Fatalne miejsce - niezrozumiałe parkowanie aut prywatnych na pasie jezdni,</p> <p>4) ul. 3 Maja odcinek od ronda do „Róży” (przystanek Sokółowski) - utworzony został pas startowy, autostrada, która zachęca do maksymalnego przyspieszania,</p> <p>5) Utworzenie połączenia rowerowo-pieszego Laski – szkoły w Izabelinie.</p>   | <p>Uwaga 2) - Uwaga uwzględniona, plan mobilności uwzględni działania dotyczące uspokojenia ruchu m.in. w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej, gdzie uwzględniona jest ul. Cichowszczyzna.</p> <p>Uwaga 4) - odcinek uwzględniony jest w kryteriach dla dróg rozprowadzających przyjętych w Rozdziale 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej,</p> <p>Uwaga 5) - w Rozdziale 3.4 w części dotyczącej ruchu rowerowego, zawarta jest mapa ukazująca docelową sieć dróg dla rowerów, uwzględniająca postulaty połączeń rowerowych.</p> | <p>Uwaga 3) i 4) - poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględnia szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego.</p>   |
| 33 | 05.10 | MK    | Remont ulic Piaskowej i Daszewskiego w Laskach.   |  | Plan mobilności nie wskazuje kolejności remontu ulic w gminie lecz parametry przebudowywanych ulic oraz kryteria, pomocne przy określeniu priorytetów w modernizacji poszczególnych ulic..  |
| 34 | 05.10 | JK    | Remont ulic Piaskowej i Daszewskiego w Laskach.   |  | Plan mobilności nie wskazuje kolejności remontu ulic w gminie lecz parametry przebudowywanych ulic oraz kryteria, pomocne przy określeniu priorytetów w modernizacji poszczególnych ulic.   |
| 35 | 07.10 | KN MK | Wprowadzenie progów zwalniających w ciągu ul. Jana Kazimierza - w Izabelinie B raz lustra drogowego.  |  | Poza zakresem opracowania. Plan mobilności nie uwzględni szczegółowych rozwiązań organizacji ruchu drogowego. W ciągu ulicy Jana Kazimierza zaproponowano wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu, przewidziane dla ulicy o funkcji rozprowadzającej.  |





# UWAGI MIESZKAŃCÓW



|    |       |                          |   |  |  |
|----|-------|--------------------------|---|--|--|
| 36 | 09.10 | MB                       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Proponuję ustanowić jako „strefa zamieszkania” dwie ulice: ul. Wieczorka oraz ul. Partyzantów na długości od skrzyżowania z ul. Brzozową do granicy lasu KPN. Obecny plan mobilności zakłada, że mają to być ulice dojazdowe,</li> <li>2) Proponuję uwzględnić w planie inwestycji drogowych kompleksowy remont ul. Akacjowej,</li> <li>3) Proponuję uwzględnić w planie inwestycji drogowych kompleksowy remont i wymianę nawierzchni wraz z budową chodnika ul. Wieczorka i Partyzantów na długości od ul. Brzozowej do linii lasu KPN,</li> <li>4) Proponuję uwzględnić budowę, parkingu/miejsz postojowych przy boisku sportowym Ryś.</li> </ol>  | <p>Uwaga 1) - zmiana hierarchii wnioskowanych ulic została uwzględniona. Na wybranych odcinkach ciągu ul. Wieczorka oraz ul. Partyzantów wprowadzono strefę zamieszkania. Docelowy zakres strefy zostanie opracowany w trakcie prac nad projektem stałej organizacji ruchu.</p>  | <p>Uwagi 2), 3) i 4) - plan mobilności nie wskazuje kolejności remontu ulic w gminie lecz parametry przebudowywanych ulic, dotyczy to także parkingów.</p> |
| 37 | 08.10 | Stowarzyszenie DziałajMY | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) W opinii Stowarzyszenia należy w Projekcie wyraźnie rozdzielić i oznaczyć: <ul style="list-style-type: none"> <li>- działania, które w całości zależą od decyzji samorządu Izabelina, są wykonalne teoretycznie i praktycznie, a następnie dookreślić zasady, warunki i czas ich realizacji (przykładowo: kategoryzacja dróg gminnych, organizacja gminnego, wewnętrznego transportu zbiorowego),</li> <li>- zadania, co do których gmina ma przekonanie, że w konkretnej formie są właściwe i pożądane; w tych punktach należy wymienić pozostałe podmioty od których zależy wykonanie zadań oraz wylistować starania, które gmina może i powinna podjąć w celu osiągnięcia zamierzonych rezultatów (przykładowo: przebudowa skrzyżowania ul. 3-go Maja i Estrady, zmiana funkcji i modernizacja ul. Sienkiewicza),</li> <li>- propozycje, których wykonalność wymaga dalszych studiów, zaangażowania wielu podmiotów, nieokreślonych nakładów finansowych (przykładowo: tramwaj do Izabelina C).</li> </ul> </li> <li>2) W naszym przekonaniu autorzy Projektu nie wykonali dostatecznej liczby pomiarów ruchu samochodowego. Brak danych o obciążeniu dróg przez ruch tranzytowy może prowadzić do błędnych wniosków,</li> <li>3) Proponujemy na etapie prac nad Planem mobilności wytypować i szczegółowo zaplanować modernizację wybranych ulic, w celu zobrazowania nowoczesnego podejścia do pojęć „strefy zamieszkania” i „drogi lokalnej”,</li> <li>4) Jednym z zadań naszej społeczności lokalnej, a nie tylko skutkiem ubocznym wdrożenia Planu mobilności, powinno być projektowanie rozwiązań komunikacyjnych z troską o ochronę środowiska naturalnego, a w szczególności ochronę drzew rosnących w pasach drogowych i nasadzenia nowych roślin, a także zmniejszenie emisji spalin i zanieczyszczenia powietrza. Chcemy świadomie kształtować ład transportowy, unikając rozwiązań które szkodzą przyrodzie i człowiekowi. Postulujemy wyeksponowanie tego celu, jako jednego z priorytetów polityki transportowej gminy, branego pod uwagę przy planowaniu każdej inwestycji,</li> <li>5) Projekt nie odpowiada w sposób konkretny na pytania o zbiorową komunikację wewnątrz gminy. Biorąc pod uwagę ścisły związek między dostępnością nie-samochodowych środków transportu na terenie gminy, a intensywnością ruchu pojazdów w ogóle, uważamy za konieczne, aby Plan mobilności rozstrzygał zagadnienie czy i na jakich zasadach gmina Izabelin powinna uruchomić</li> </ol> | <p>Uwaga 1) - Uwaga uwzględniona, w opracowaniu zostaną wprowadzeni adresaci poszczególnych działań (narzędzi realizacji planu mobilności),</p> <p>Uwaga 2) – Uwaga uwzględniona, Opracowanie zostało uzupełnione o pomiar ruchu na wlotach do gminy Izabelin,</p> <p>Uwaga 3) – uwzględniona,</p> <p>Uwaga 4) – uwzględniona,</p> <p>Uwaga 5) – uwzględniona,</p> <p>Uwaga 6) – uwzględniona,</p> |  |



# UWAGI MIESZKAŃCÓW



|    |       |    |   |  |  |
|----|-------|----|---|--|--|
|    |       |    | <p>wewnętrznych transport zbiorowy (przykładowo: <b>bus</b> łączący Sieraków z Hornówkiem lub umożliwiający szybkie dotarcie mieszkańców poszczególnych miejscowości do przystanków warszawskiego transportu publicznego na terenie lub w bezpośrednim sąsiedztwie gminy,</p> <p>6) Wśród działań ułatwiających i promujących korzystanie z rowerów, zwłaszcza w związku z docieraniem do szkół, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uwzględnić szczegółową ocenę stanu i mankamentów istniejących ścieżek rowerowych oraz określić sposób naprawy sytuacji,</li> <li>- przedstawić szczegółową listę i przebieg nieistniejących, a potrzebnych ścieżek rowerowych,</li> <li>- uwzględnić zachęcanie do korzystania z rowerów przez cały rok – jak pokazują zwyczaje krajów skandynawskich, zima nie jest powodem, żeby nie korzystać z roweru,</li> <li>- uwzględnić potrzebę odśnieżania ścieżek rowerowych przez służby gminne,</li> <li>- zadbać o wysoką frekwencję i wysoki poziom kursów na kartę rowerową organizowanych w Szkole Podstawowej w Izabelinie,</li> <li>- uwzględnić zajęcia doszkalające i przypominające o zasadach ruchu drogowego obowiązujących rowerzystów w starszych klasach Szkoły Podstawowej.</li> </ul> |  |  |
| 38 | 09.10 | KW | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Dokument ten czerpał informacje m.in. z obecnie obowiązującej strategii gminy Izabelin (2016-2030), która została przygotowana w sposób nieprawidłowy,</li> <li>2) Nie są wymienione osoby, które przygotowały ten dokument i nie wiadomo, kto ma jakie kompetencje w tym zakresie (wykształcenie/doświadczenie),</li> <li>3) Dokument nie precyzuje kwot potrzebnych na realizację celów – dla mieszkańców jest to bardzo poważne ograniczenie,</li> <li>4) Wskaźniki monitoringu (pkt 5.3) – są tylko nazwane, nie ma natomiast żadnych wyjściowych danych ani też celu do którego dążymy.</li> </ol>   | <p>Uwaga 2) - uwaga uwzględniona.</p> <p>Uwaga 4) - uwaga uwzględniona.</p>  | <p>Uwaga 1) – podstawą opracowania są dokumenty obecnie obowiązujące. W planie mobilności wprowadzono adnotacje o aktualizacji strategii gminy w roku 2020.</p> <p>Uwaga 3) - Wprowadzone projekty są dostosowane do realnych możliwości finansowych gminy. Dokument wskazuje działania możliwe do realizacji w konsultacji z przedstawicielami gminy odpowiedzialnymi za finanse publiczne.</p> |
| 39 | 09.10 | PG | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Spowalnicze na ul. Gen. R. Abrahama,</li> <li>2) Zadaszony parking dla rowerów przy pętli autobusowej w Sierakowie,</li> <li>3) Ciąg pieszo-rowerowy przez Sieraków,</li> <li>4) Ciąg pieszo-rowerowy z Izabelina do Sierakowa,</li> <li>5) Otwarcie szlabanu do Lasek.</li> </ol>  | <p>Uwaga 1) - uspokojenie ruchu uwzględnione na podstawie Rozdziału 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej,</p> <p>Uwaga 2) - postulat zawarty jest w działaniu: bezpieczny rower w gminie - realizacja systemu parkingowego dla rowerów,</p> <p>Uwaga 3) i 4) - w Rozdziale 3.4 w części dotyczącej ruchu rowerowego, zawarta jest mapa ukazująca docelową sieć dróg dla rowerów, uwzględniająca postulaty połączeń rowerowych.,</p> | <p>Uwaga 5) - Wnioskowane drogi znajdują się na terenie KPN i obowiązują na nich ograniczenia w ruchu pojazdów wynikające z zarządzenia Dyrektora Kampinoskiego Parku Narodowego. Zgodnie z obowiązującymi MPZP realizacja dróg we wnioskowanej lokalizacji nie jest planowana.</p>  |



# POZOSTAŁE UWAGI



|    |       |   |   |  |  |
|----|-------|---|---|--|--|
| 40 | 09.10 | MK i EM   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zadaszenie dla rowerów na pętli autobusowej w Sierakowie,</li> <li>2) Chodnik z Izabelina do Sierakowa,</li> <li>3) Spowalnicze ruchu w ciągu ul. Abrahama w Sierakowie,</li> <li>4) Chodnik przez Sieraków,</li> <li>5) Zwiększenie liczby kursów 210 do Sierakowa zwłaszcza w święta,</li> <li>6) Stacje wetero w Izabelinie,</li> <li>7) Wydłużenie trasy 714 do Truskawka.</li> </ol> | <p>Uwaga 1) - w Rozdziale 3.4 w części dotyczącej ruchu rowerowego, zawarta jest mapa ukazująca docelową sieć dróg dla rowerów, uwzględniająca postulaty połączeń rowerowych,</p> <p>Uwaga 2) - uwaga uwzględniona,</p> <p>Uwaga 3) i 4) - uspokojenie ruchu i parametry kształtowania ulic uwzględnione na podstawie Rozdziału 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej,</p> <p>Uwaga 5) i 7) - postulat zawarty w działaniu poprawa częstotliwości funkcjonowania komunikacji miejskiej</p> | Uwaga 6) - warsztaty z zespołem ds. mobilności wykazały brak potrzeby i opłacalności wprowadzenia systemu na teren gminy w najbliższej perspektywie czasu. |
| 41 | 07.10 | Mieszkańcy Truskawia  | Pismo popierające zaproponowaną hierarchizację układu drogowego w rejonie ulicy Północnej.  | Uspokojenie ruchu i parametry kształtowania ulic uwzględnione na podstawie Rozdziału 4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej   |  |
| 42 | 23.09 | Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, Biuro Polityki Mobilności i Transportu | Opinia Załącznik nr 4   | Uwagi zostaną uwzględnione w dalszym trybie prac, związanych z wdrażaniem szczegółowych założeń planu mobilności.  |  |
| 43 | 16.10 | Starosta Warszawski Zachodni  | Opinia Załącznik nr 5   | Uwagi zostaną uwzględnione w dalszym trybie prac, związanych z wdrażaniem szczegółowych założeń planu mobilności.  |  |
| 44 | 26.09 | Wójt Gminy Stare Babice   | Opinia Załącznik nr 6   | Uwagi zostaną uwzględnione w dalszym trybie prac, związanych z wdrażaniem szczegółowych założeń planu mobilności.  |  |
| 45 | 30.09 | Komenda Powiatowa Policji w Starych Babicach                              | Opinia Załącznik nr 7   | Uwagi zostaną uwzględnione w dalszym trybie prac, związanych z wdrażaniem szczegółowych założeń planu mobilności.  |  |
| 46 | 30.09 | Kampinoski Park Narodowy  | Opinia Załącznik nr 8   | Uwagi zostaną uwzględnione w dalszym trybie prac, związanych z wdrażaniem szczegółowych założeń planu mobilności.  |  |



# UWAGI MIESZKAŃCA

## Załącznik nr 1 – cz. 1

Uwagi do planu zrównoważonej mobilności dla gminy Izabelin (dalej PM)

Moja ogólna ocena planu jest pozytywna, natomiast zgłoszone uwagi mają charakter mniej lub bardziej szczegółowy.

Ad 1.2-3

Uwaga techniczna do konstrukcji dokumentu: nie jest jasne rozróżnienie między „metodą pracy” (1.2) a odpowiedzią na pytanie, „jak tworzyliśmy ten dokument” (1.3) – należy te rozdziały albo połączyć, albo wprowadzić czytelne rozróżnienie.

Na pewno zabrakło pomiaru ruchu na wlotach dróg powiatowych wewnątrz gminy. Program minimum to jednoczesne zmierzenie ruchu na ul. Lipowskiej między Lipkowem a Hornówkiem, na ul. Izabelińskiej przed wjazdem do Izabelina B, na ul. Szymanowskiego między Izabelinem a Klaudynem oraz na ul. 3 Maja między Laskami a Mościskami w szczycie porannym w typowy dzień powszedni. Wartościowe byłoby rozszerzenie badania na cały dzień lub objęcie nim również ul. Sikorskiego przed wjazdem do Mościsk oraz rozkładu ruchu na skrzyżowaniu ul. 3 Maja i Estrady. Sądzę, że zasadnym byłoby wystąpienie do władz gminy o dodatkowe środki na taki pomiar. Wyniki pozwolą ustalić, w jakim stopniu drogi powiatowe na terenie gminy obsługują ruch przechodzący przez gminę, czyli taki, dla którego źródła i cele danej podróży są poza jej terenem.

Ad 2.1

Pierwszym elementem wizji powinna być wysoka jakość życia w gminie, w której niepożądane konsekwencje ruchu pojazdów jej nie obniżają bardziej, niż to niezbędne. Chodzi o jasne ustawienie hierarchii: postrzegana holistycznie jakość życia stoi wyżej niż jakość samej mobilności. Sprawna komunikacja ma być elementem podnoszenia tej jakości życia, a nie być rozpatrywana jako zjawisko odrębne.

Ad 3.2 Tytuł rozdziału nie odpowiada treści: są tu rzeczywiście przedstawione zebrane informacje. Nie jest natomiast wcale podjęta refleksja, jakie są najważniejsze problemy, a temu to zbieranie informacji miało służyć. Odpowiedzi na to pytanie nie ma także w następnych dwóch rozdziałach, a jest to sprawa kluczowa dla całego dokumentu.

Ad 3.3-4

Podział treści między tymi rozdziałami znów nie jest jasny. Można się domyślać, że en drugi (Jak działa gmina) jest poświęcony opisowi uwarunkowań, a pierwszy sposobom poruszania się. Jednak w tym drugim znalazły się np. dane nt. napęnienia autobusów, które ewidentnie odnoszą się do mobilności mieszkańców.

Należałoby uzasadnić krótko dokonany podział i posłużyć się nim w toku wykładu. Wydaje się, że lepszym rozwiązaniem byłoby najpierw ukazanie stanu m.in. infrastruktury, a dopiero potem jej wykorzystania. Pozwoliłoby to lepiej pokazać związek między tymi sferami i następnie odwołać się do tych wniosków w opisie zadań. Co najmniej nieprecyzyjny jest tytuł odwołujący się do poruszania się po gminie, ponieważ większość danych dotyczy podróży poza granice gminy. Brak precyzji w pytaniach skutkuje trudnościami w interpretacji wyników.

Ad 3.4

Mapa „Kategorie dróg...” – w analizie układu drogowego równie istotne byłoby zebranie danych nt. klasy dróg (Z, L, D) i ukazanie ich na podobnej mapie. Informacje te są rozproszone w poszczególnych MPZP i bez zebrania ich w czytelnej formie nie da się ocenić, na ile obecna klasyfikacja jest funkcjonalna, a na ile należy podjąć starania o jej zmianę. To powinien być jeden podstawowych materiałów wyjściowych dla propozycji kategoryzacji dróg.

Mapa „Izochrony...” (s. 44) - po pierwsze to nie są izochrony, ponieważ nie oddają czasu dotarcia do przystanku, lecz jedynie odległość i to w linii prostej, a nie faktyczną drogą dojazdu. Po drugie nie uwzględniają częstotliwości kursów na danym przystanku i jako równie dostępne pokazują obszary w Hornówku, gdzie autobus jest 4 razy na dobę i te obsługiwane rzeczywiście regularnie. Ta kwestia mogła być wskazana nie na grafice, lecz w komentarzu, analizującym wyniki tego badania przestrzennego, kluczowego dla opisu dostępności komunikacyjnej gminy – ale tego zabrakło, co jest poważnym mankamentem w skali całego dokumentu.

Całą tą część dokumentu jest wartościowa od strony materiałowej, tj. przytoczonych danych, ale ascetycznie uboga od strony ich podsumowania, interpretacji i analizy.

4.1. perspektywa pięcioletnia (dalej: p5)

Skrzyżowanie w Mościskach

Analiza ruchowa skrzyżowania w Mościskach wcale nie wykazała tego, co autorzy napisali w podsumowaniu: wynik obliczeń był korzystny dla wariantu z rondem turbinowym, a odrzucenie go i przyjęcie drugiego pozbawione jest uzasadnienia. Należy także zwrócić uwagę na fakt, że obliczenie dokonano przyjmując niezgodne z realiami założenie o możliwości rozszerzenia wszystkich ramion skrzyżowania do trzech pasów na odcinku kilkudziesięciu metrów. Wyniki tego opracowania należy poddać krytycznej analizie i stwierdzić, czy i jakie jego elementy są wiarygodne i mogą być wykorzystane. Na pewno nie odnosi się to do końcowych konkluzji. Należy mieć na uwadze fakt, że w tamtym czasie zdarzało się zamawianie nie tyle ekspertyz, co podkłady do przyjętej z góry tezy, a ówczesny wójt wykluczał rondo.

4.1 p5 Trasy rowerowe

Są tu pomieszane zadania inwestycyjne gminy (drogi łączące poszczególne sołectwa) z administracyjnymi, jak lobbowanie na rzecz inwestycji zewnętrznych, w gminie Stare Babice i w Warszawie, oraz działania bliższe promocyjnym, jak oznakowanie tras. W dodatku wszystkie zostały potraktowane bardzo ogólnikowo, bez wskazania konkretnych propozycji, priorytetów, funkcji, ich uzasadnienia, wskazania trudności w realizacji.

Należy precyzyjnie wskazać najważniejsze brakujące połączenia rowerowe wewnątrz gminy:

1. Od ul. Słowackiego w Izabelinie B do skrzyżowania Doliny Jozafata z ul. Szymanowskiego w Laskach;
2. Od ul. Rynkowej w Izabelinie C do ul. Ptasieńskiego w Helenówku;



3. Od Izabelina B do Hornówka; szczegółowy przebieg trasy wymaga uzgodnienia z KPN. Jej główną funkcją jest połączenie Izabelina B ze szkołą przy ul. Wojska Polskiego i z centrum gminy. Warto więc wskazać na potrzebę wykupu przez gminę ostatnie niezabudowanej działki po wschodniej stronie ul. Szczerej.

W dalszej kolejności (niższy priorytet)

1. Od ul. Brzozowej w Laskach do ul. Abrahama w Sierakowie,
2. Od ul. Poznańskiej w Laskach do Polany Jakubów w Izabelinie C,
3. Od ul. Brzozowej w Laskach do ul. Groteski/Akcent w Wólce Węglowej lub od ul. Pomidorowej w Laskach do ul. Jodłowej w Mościskach.

Brakuje także precyzyjnego wskazania kluczowych braków obecnej infrastruktury na drogach powiatowych i wojewódzkich. Należy wskazać przynajmniej wariantowe rozwiązania dla odcinka ul. 3 Maja w Truskawiu między starą a nową pętlą (1,5 km), w ciągu ul. Fedorowicza –Lipkowska do Lipkowa lub alternatywnie wzdłuż niej (ul. Sosnowa – Poprzeczna XVII lub XV), na ul. Sierakowskiej od ul. Chodkiewicza do ul. Abrahama, na ul. Sienkiewicza w Izabelinie B oraz na ul. Sikorskiego i na ul. Estrady (ta ostatnia biegnie wzdłuż granicy gminy). Korzystne byłoby także określenie postulowanych parametrów infrastruktury rowerowej w głównym ciągu komunikacyjnym gminy – ul. 3 Maja od Izabelina C do Mościsk włącznie.

#### 4.1 p5 Parkingi rowerowe

Poza zadaszonymi parkingami przy wybranych przystankach i samymi stojakami przy pozostałych ważnym zadaniem inwestycyjnym byłoby również zbudowanie przynajmniej dwóch stacji rowerowych: obiektów mieszczących ponad 100 rowerów, zadaszonych, ze wzbudzanym oświetleniem, monitorowanych, ze stanowiskami do ładowania rowerów elektrycznych, być może z miejscami rezerwowanymi w ramach płatnych abonamentów/ Jeden taki obiekt powinien powstać na terenie tzw. dużej szkoły i być przynajmniej częściowo dostępny nie tylko dla uczniów i nauczycieli, drugi w okolicy zespołu przystankowego Urząd Gminy, w bezpośrednim sąsiedztwie samego urzędu lub na północnej części parkingu przy małej szkole.

#### 4.1 p5 Uspokojenie ruchu

Należy zaznaczyć wyraźnie objęcie pracami projektowymi wszystkich ulic pod zarządem gminy i wybranych odcinków pozostałych. Powinno objąć nie tylko określenie ogólne organizacji ruchu na każdym odcinku, przede wszystkim wybór między strefą zamieszkania a strefą 30, być może wyjątkowo odcinkowe ograniczenie do 40 km/h (np. na ul. Kurowskiego), ale także rozplanowanie pasa drogowego, określenie miejsc do posadzenia drzew i posadzenie tychże z odpowiednim zabezpieczeniem. To ostatnie przedsięwzięcie powinno być przeprowadzone we współpracy z Kampinoskim Parkiem Narodowym.

Również w tym zadaniu należy przewidzieć określenie kolejności prowadzonych inwestycji na podstawie kryteriów wpisanych do PM.

#### 4.1 p5 Przystanki

Niezbędnym elementem poprawy funkcjonalności przystanków jest ponowne przeanalizowanie zasadności zatok przystankowych przy każdym z nich. Ma to wpływ

na lokalizację przystanku (np. przystanek Łakowa 01 ze względu na „konieczność” budowy zatoki został odsunięty o ok. 150 m od źródeł i celów podróży większości osób korzystających z niego), dostępność przestrzeni w tym miejscu, wygodę pasażerów i bezpieczeństwo ruchu (szczególnie na przystanku Kościuszki – szkoła 02). Należy zwrócić uwagę na zatoki na odcinkach częstych korków (Sikorskiego 01) oraz przed nimi (np. Łakowa 01, Poczтовая 01), gdzie zatoki pełnią rolę swoistego anty-buspassa, przesuwającego autobus do tyłu w sznurze pojazdów. Można nawet wskazać ogólną zasadę, że przy obecnej i planowanej częstotliwości kursów na terenie zabudowanym domyślnym rozwiązaniem jest brak zatoki, od którego można robić wyjątki w uzasadnionych przypadkach.

#### 4.1 p10

Nie jest wskazana budowa drogi łączącej Izabelin B z ul. 3 Maja między Mościskami a Laskami – nie mogłoby to być zresztą zadanie inwestycyjne gminy, ponieważ ten teren leży poza jej granicami – lecz budowa drogi od tegoż punktu do ul. Estrady, o przebiegu zgodnym z dokumentami planistycznymi gminy (MPZP, SKiUZP, Strategia). Sprawą otwartą jest to, czy należy planować przedłużenie tej drogi na południe od ul. 3 Maja w kierunku ul. Sikorskiego, aby ruch samochodowy w osi północ-południe wyprowadzić poza zabudowę Mościsk i połączyć z ul. Estrady między tą miejscowością a Wólką Węglową. W ten sposób przecięcie z ul. 3 Maja będzie zlokalizowane w miejscu, gdzie jest przestrzeń potrzebna do budowy pełnego ronda turbinowego z pasami rozdzielającymi na dojazdach do niego. Będzie to szczególnie istotne w przypadku wybudowania trasy S7 z węzłem w rejonie ul. Wójcickiego, skutkujące znacznym zwiększeniem ruchu na tej trasie.

#### 4.2 p5 Częstotliwość kursów

Błędem jest stwierdzenie, że wyniki pomiarów napełnienia stawiają pod znakiem zapytania potrzebę większej liczby połączeń. Wynika ona nie tylko ze zdarzającego się na wybranych kursach w szczyt porannym przepełnienia, ale jest także wskazana dla uniknięcia długiego czekania na połączenie, szczególnie w podróży powrotnej oraz w okresach, gdzie obecnie kursy są bardzo rzadkie (do 1 na godzinę w dniach wolnych od pracy i do 30 minut w dniach roboczych). Szczególnie dotkliwe są obniżenia częstotliwości kursów w czasie wakacji, kiedy większość pasażerów dojeżdża do pracy tak samo, jak przez resztę roku. Docelową częstotliwością powinno być 10 minut w godzinach szczytu i 20 minut poza szczytem, ewentualnie 30 minut w godzinach najwcześniejszych i najpóźniejszych.

Istotne byłoby także wskazanie perspektywy lepszej obsługi komunikacyjnej obszarów oddalonych od ul. 3 Maja dodatkową linią, być może obsługiwaną przez samą gminę. Nie powinna ona całkowicie zastąpić wjazdów autobusu 210 do Sierakowa, lecz można je ograniczyć i zarazem zapewnić ich realne wykonywanie. Jeszcze bardziej niewystarczająca jest częstotliwość innych linii, jak również same godziny krańcowe ich kursowania, dostosowane do godzin pracy urzędów powiatowych. Szczególnie istotne byłby kursy linii L-7 przed godziną 8.40 (pierwszy odjazd z przystanku Urząd Gminy) i po 16.20 (ostatni spod starostwa) lub podobna do niej linia o mniej okrężnym przebiegu i dojeżdżająca do stacji PKP Ozarów. W tym miejscu warto również



# UWAGI MIESZKAŃCA

## Załącznik nr 1 – cz. 3

wspomnieć o potrzebie uzupełnienia komunikacji nocnej, obecnie kursującej tylko w weekendy, o resztę dni tygodnia.

### 4.2 p5 Tramwaj

Obecne sformułowanie PM jest wewnętrznie sprzeczne: jeżeli dostępne dane wskazują na nieopłacalność budowy linii tramwajowej, to nie ma sensu zamawiać studium. Jednak wnioskowanie na podstawie samej liczby napełnienia obecnych autobusów nie uwzględnia – zdaniem pracowników Działu Strategii Rozwoju Tramwajów Warszawskich – innych istotnych okoliczności, w tym przede wszystkim faktu istnienia bocznicy kolejowej z Woli na Młociny, przebiegającej niespełna 300 m od granicy gminy Izabelin. Studium powinno obejmować trzy warianty: zaproponowana przez tychże specjalistów trasa aż do ul. Rynkowej w Izabelinie C, krótsza, z pętlą między Laskami a Klaudynem, oraz sam łącznik szynowy między stacją Młociny a stacją Lazurowa lub ewentualnie Wola Park.

### 4.2 p5

Dotkliwym brakiem, sygnalizowanym już wyżej, jest brak wskazania postulowanych tras rowerowych poza obszarem gminy. Kluczowe są drogi o wysokich parametrach prowadzące do najbliższych stacji metra obu linii, czyli na Młociny i na Lazurową. Szansa na ich powstanie jest tylko przy dużym zaangażowaniu gminy, w tym przygotowaniu z naszej strony analiz i projektów. Cenne byłoby wstępne zaproponowanie przebiegu tych dróg, być może wariantowe.

### 4.3 p5

Pierwszym działaniem promocyjnym powinny być akcje obrazujące działanie uspokojenia ruchu i poza transportowe funkcje ulic, szczególnie tych najniższych klas. Należy wspomnieć o zakupie przez gminę przenośnych elementów małej architektury i oznakowania oraz o wprowadzaniu czasowej organizacji ruchu jako zarazem testu i akcji uświadamiającej. Jest to także dobre miejsce na opis procesu wypracowywania konkretnych rozwiązań uspokojenia ruchu na każdym odcinku ulicy z udziałem jej mieszkańców. Można rozważyć np. konkursy na najlepsze projekty lub na najpiękniejszą ulicę. Ważną rolę może odegrać powoli upowszechniający się u nas Dzień Sąsiada.

### 4.3 p5 Rowerem do szkoły

Chybiony jest pomysł konkursu międzyszkolnego w gminie, która nie ma dwóch placówek o tym samym etapie nauczania. Warto nazwać akcje już skutecznie podejmowane, jak rowerowy maj, oraz postulowane, jak tzw. rowerowy tramwaj (grupa dzieci dojeżdża pod opieką jednej lub dwóch osób dorosłych). Ponadto jest potrzeba uruchomienia kursów jazdy na rowerze w ruchu ulicznym, prowadzonych przez osoby o odpowiednim doświadczeniu i finansowanych przez gminę. Uczestnikami mogą być zarówno dzieci przed jak i po egzaminie na kartę rowerową. Można również nadać odpowiednią uroczystą rangę temu egzaminowi i wręczaniu dokumentów.

### 4.4

Potrzeby osób słabowidzących i niewidomych zostały potraktowane w sposób zbyt zdawkowy, nieuwzględniający specyfiki gminy. Konieczne jest wprowadzenie stałej

współpracy między zarządcami dróg a grupą nauczycieli orientacji przestrzennej w Ośrodku Szkolno-Wychowawczym w Laskach. Jest to zespół o najwyższych kompetencjach na skalę nie tylko krajową, ale również międzynarodową. Gmina może być miejscem wypracowywania standardów w tym zakresie, a na pewno powinna w pełni stosować te aktualne, co na razie nie ma miejsca.

### 4.5

Budzi wątpliwości relacja między klasą drogi L (lokalna) a jej funkcją w hierarchizacji dróg. Tylko w „uzasadnionych przypadkach” ma być objęta strefą 30, a nigdy strefą zamieszkania, ani nigdy ma nie pełnić funkcji rozprzeczających. Nie wiadomo więc, jaka powinna być domyślna funkcja dróg o tej klasie. Tymczasem większość dróg powiatowych w gminie, które pełnią obecnie funkcje rozprzeczające, ma klasę L. Z drugiej strony są liczne odcinki dróg gminnych o tej klasie, które powinny być objęte strefą zamieszkania. Proponuję powiązać klasę drogi z funkcją następująco: poza uzasadnionymi przypadkami drogi klasy D obejmujemy strefą zamieszkania, klasy L na terenie zabudowanym – strefą 3, teże klasy poza terenem zabudowanym i zbiorcze wyłączamy ze strefowego ograniczenia prędkości.

Podane w tabeli maksymalne odległości do dróg o wyższej funkcji powinny być przesunięte o jedną kolumnę w lewo: strefa zamieszkania do 500 m, strefa 30 do 1500 m, bez podanej wartości dla dróg rozprzeczających.

W rodzajach bramy wjazdowej trzeba albo znacznie wydłużyć listę rekomendowanych rozwiązań, szczególnie dla niższych funkcji, albo podkreślić ich przykładowy charakter i podać tę najbardziej postulowaną. Nie powinno to być to samo rozwiązanie dla różnych funkcji. Dla strefy zamieszkania proponuję przejazd przez chodnik (ciąg pieszo-rowerowy), czyli zachowanie ciągłości chodnika wzdłuż drogi o wyższej funkcji. W ten sposób kierowca wjeżdżający do strefy ma wyraźny sygnał, że rozpoczyna się przestrzeń niechronionych uczestników ruchu. Ponadto rozwiązuje to problem występujący na wielu skrzyżowaniach, że droga o postulowanej strefie zamieszkania łączyłaby się bezpośrednio z rozprzeczającą – ciągłość chodnika sprawi, że tego bezpośredniego połączenia nie będzie.

Wśród elementów organizacji ruchu w strefie zamieszkania zostały wymienione progi wyspowe – wedle mojej wiedzy są one właściwie raczej dla stref 30, brakuje natomiast elementów małej architektury, jak np. ławki. Z kolei wyniesione przejścia dla pieszych są raczej rozwiązaniem na bramę wjazdową do strefy 30, niż elementem wewnątrz niej, ponieważ tam z reguły nie wyznacza się przejść dla pieszych.

Dziwi brak rozróżnienia między zasadami parkowania w strefach zamieszkania i w strefie 30. W tej pierwszej prawo zabrania parkowania poza miejscami wyznaczonymi, w tej drugiej nie. Tak sformułowana zasada zaciera różnice między dwoma funkcjami drogi i zarazem wymusza sztywne wyznaczenie miejsc parkingowych na każdej ulicy objętej uspokojeniem ruchu, co może być trudne do wykonania i wymaga ustawienia wielkiej liczby znaków, wbrew dobrej praktyce stref 30. Wydaje się też być regulacją niepotrzebnie utrudniająca życie mieszkańcom.

Mapa: odnosi się jedynie przykładowo do konkretnych ulic w Laskach, które znam najlepiej. Strefa zamieszkania powinny być objęte:

ul. Wieczorka od placu zabaw do Rysia (częsta obecność dzieci)

ul. Południowa (minimalny ruch z postulowanym kontratrunkiem rowerowym bez wydzielonego pasa)

Brzozowa od Piaskowej do Młodzieżowej (kręty odcinek ulicy, na którym szerokość pasa drogowego miejscami nie przekracza 6 m, inna organizacja ruchu wymaga wykupu działek i nie zapewni należytego bezpieczeństwa)

Warto również zwrócić uwagę na fakt, że ul. Klaudynska jest w zarządzie gminy Stare Babice, a nie Izabelina.

### 4.6

W gminie są tylko dwie szkoły, więc zalecenia względem organizacji ruchu w ich sąsiedztwie mogą i powinny być znacznie bardziej konkretne. Lepiej podać gotowe rozwiązania dla odcinków ulic i skrzyżowań. Wedle mojej wiedzy „pieszobus” nie polega na odbieraniu dzieci ze strefy Kiss&Ride, lecz przyprawdzaniu grupy dzieci z domów do szkoły przez jednego dorosłego, analogicznie do „rowerowego tramwaju” opisanego wyżej. Warto rozważyć, czy jest rzeczą pożądaną wprowadzanie strefy Kiss&Ride – a może przyjąć ją w perspektywie 5-letniej, ale w 10-letniej przewidzieć już rozwiązania bardziej odsuwające ruch samochodowy od budynku szkoły w czasie rozpoczęcia i końca zajęć. Być może warto poddać analizie także sensowność uruchomienia autobusu szkolnego, który w pozostałych godzinach mógłby pełnić inne funkcje (np. gminny bus wahałdowy Sieraków – Hornówek, autobus nocny).

### 5.3

Z trzech wskaźników produktu W2 (ruch rowerowy) pozostawiłbym tylko ten środkowy. Udział w zadaniach przewozowych jest uwzględniony we wskaźnikach rezultatu, a długość ulic uspokojonych i DDR nie oddaje jakości infrastruktury.

Powinien pojawić się również wskaźnik dla ruchu samochodowego. Wskaźnikami produktu byłyby np. nawierzchnia i infrastruktura odpowiadająca klasie drogi (np. chodniki i wydzielony ruch rowerowy przy drogach rozprzeczających), a wskaźnikiem rezultatu korki (im mniej, tym lepiej) i udział w zadaniach przewozowych (im mniejszy, tym lepiej).

### Uwagi do całości

PM nie podejmuje niemal wcale problemu polityki parkingowej. Nie proponuje żadnych standardów liczby miejsc przy głównych obiektach użyteczności publicznej (Urząd Gminy, CKI, szkoły, przedszkola, kościoły) czy handlowo-usługowych, zlokalizowanych w pasie drogowym lub w innej przestrzeni publicznej. Jest to jedno z ważnych narzędzi polityki transportowej, w dodatku budzący duże kontrowersje, a nawet gwałtowne emocje wśród mieszkańców.

MS



Dzień dobry

Pozwalam sobie przekazać kilka uwag spisanych na gorąco do „Planu zrównoważonej mobilności dla gminy Izabelin” :

### - zachęta do korzystania z komunikacji miejskiej

- wzbogacenie oferty komunikacyjnej linii 210: dla osiągnięcia celu przesiadki z samochodów prywatnych do komunikacji miejskiej częstotliwość kursowania autobusów powinna być stała, niezależnie od pory dnia i roku. Powinniśmy dążyć do taktu 10 minutowego /6 autobusów na godzinę/, przejściowymi stanami powinno być takt 15 minut (w ciągu 2 lat) -> 12 minut (w ciągu 3 lat) i takt docelowy 10 minut (w ciągu 5 lat). Według oceny ZTM obecnie z komunikacji korzysta około 280 osób/ godzinę co nie uzasadnia zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów.

Proponowałbym zagęszczenie kursów połączone z dodatkowymi kursami realizowanymi przez autobusy pojedyncze typu MAXI tzn. 12m, wieczorem być może również autobusami MIDI /9m0

Analizując sytuację obecną ZTM kupuje usługi od operatorów w cenie : 7,52 zł/ km (autobus MAXI) i 7,97 zł/km (autobus MEGA) - dane z przetargów ZTM 100/2017 i 7/2018 za obsługę taboru pseudo-ekologicznym z paliwem CNG, pojazdy z paliwem ON nieco taniej, dane do znalezienia.

Proponowałbym dodanie do istniejących kursów kursy taboru MAXI, a w niektórych godzinach nawet zastąpić przegubowce autobusami solowymi.

Ewentualnie można by też rozważyć i to jest temat do dyskusji i konsultacji - wprowadzenie dodatkowego autobusu wahadłowego standardu LXX (może nawet bus 20 osobowy) obsługującego trasę Sieraków-Hornówek + ew. Izabelin B dowożącego pasażerów do 3 Maja, a linię 210 "wyprostować" .

- bezpieczne przystanki - dobrym przykładem jest przystanek przy UG w stronę Wa-wy - został odbudowany jako bunkier i nie jest to element zachęcający do korzystania z komunikacji. Przystanek powinien być przeszklony z 3 stron aby wzbudzić zaufanie podróżnych.

- "naprawa uszkodzeń w 3 dni" - jedna z zasad projektowania bezpiecznych przestrzeni publicznych, jeśli jakieś uszkodzenie czy dewastacja w infrastrukturze nie zostanie naprawione w ciągu 3 dni, kolejne uszkodzenia będą narastały lawinowo i będą odstraszać potencjalnych użytkowników.

- wzbogacenie oferty komunikacyjnej i turystycznej przez budowę stacji VETURILO / wg wstępnego szacunku około 10 stacji: Mościska, Łaski rondo, Łaski cmentarz, Łaski zakład, Izabelin UG, Izabelin KPN, Izabelin kościół, Izabelin Sienkiewicza, Hornówek pętla, Sieraków pętla, Truskaw stara pętla, Truskaw pętla/

### - bezpieczeństwo:

- skuteczne oświetlenie WSZYSTKICH przejść dla pieszych (np. takie oświetlenie jak na Arkuszowej) na 3 Maja + Sierakowskiej i Sienkiewicza

- zakaz ruchu pojazdów w okolicach małej szkoły w godzinach 7:30-9:30, samochody powinny parkować w okolicy UG aby wszystkie dzieci mogły bezpiecznie dojść do szkoły i aby dla wszystkich było oczywiste że chodzenie pieszo jest naturalnym sposobem poruszania się - takie rozwiązania wprowadzone zostały we Francji i Austrii

- egzekwowanie obowiązujących ograniczeń prędkości

- wyznaczenie wygodnej drogi rowerowej do Warszawy, przede wszystkim do Metro Młociny, a poza ciągiem 3 Maja - Arkuszowa np. Brzozowa-Akcent-Wólczyńska -Rokokowa-Wójcickiego

### - płynność ruchu

- należy obalić mit, że przebudowa skrzyżowania w Mościskach rozwiąże istotnie problemy korków. Przebudowa tego skrzyżowania przesunie tylko i wydłuży korek na Arkuszowej. Szacunki dotyczące ruchu na tym skrzyżowaniu oparte na danych z 04.2018 nie odpowiadają aktualnej sytuacji. Wątpliwe są moim zdaniem te dane, które sugerują że ok.50% ruchu z Izabelina to skręcający w stronę Łomianek. Według moich obserwacji jest to ruch na poziomie max 20-30%. Dla Izabelina poprawę płynności na tym skrzyżowaniu można by osiągnąć zmieniając fazy ruchu.

- należy opracować i wyznaczyć drogi wyjazdowe alternatywne do 3 Maja a skorelowane z planami budowy obwodnicy S7 – powinny być przedstawione scenariusze dla różnych wariantów

- przeanalizować należy skąd się bierze szczyt wyjazdowy z gminy w godz. 16-18 /to jest ruch bardziej nasilony niż ruch poranny, zapewne ruch tranzytowy sugerowany przez aplikacje nawigacyjne/ i jak temu zapobiegać.

**Uwagi końcowe** - jestem nieco zawiedziony ogólnością i miłośnością "Planu...", w zasadzie poza ciekawą koncepcją aby przystanki w przeciwnych kierunkach były usytuowane w pobliżu i w pobliżu miejsc parkingowych dla pojazdów i rowerów to nie ma nic ciekawego. Znalazłem za to kilka błędów merytorycznych – np. autorzy myślą ekwidystantę z izochroną (nota bene błędnie wyznaczoną bo nie są one okręgami).

Nie wiem na podstawie czego autorzy określili, że Izabelin jest w odległości ok. 14 km od Warszawy (str. 17, pkt 3.1 Czym jest nasza Gmina?) /14 km to tak +/- rejon pl. Inwalidów albo Powązek/.

Trochę słabo wygląda też wiarygodność przeprowadzonej ankiety - 62% respondentów z przedziału wiekowego 25-60, a w przedziale wiekowym 18-25 tylko 10,9% podczas gdy młodzież szkolna i studenci stanowią większość podróżnych komunikacji miejskiej, stąd też znalazła się informacja że 16% ankietowanych

posiada 50% zniżkę w komunikacji miejskiej. Autorzy powinni zadbać aby ankieta bardziej odzwierciedlała stan faktyczny.

Przeprowadzona analiza stanu obecnego i plany, czego zabrakło ?

Plan powinien proponować konkretne cele do zrealizowania z oczekiwanymi ilościowymi parametrami dla różnych scenariuszy podjętych działań, dodatkowo powinien uwzględniać aspekty budżetowe proponowanych wariantów.

np. oczekiwałbym określenia aktualnych czasów dojazdów do wybranych miejsc Warszawy – np. Metro Młociny albo, co bardziej reprezentatywne Metro Centrum przy użyciu różnych środków komunikacji:

- transport publiczny

- rower

- rower + metro

- samochód + metro

- samochód

- skuter

Oraz alternatywnych propozycji na modyfikację w perspektywie 5, 10 lat / z szacunkowymi kosztami tych zmian/ oraz szacunkową analizą jak mogą wpłynąć na zachowania mieszkańców i zachęcić zmiany codziennych przyzwyczajzeń transportowych. Powinno być to również poparte szacunkowymi oszczędnościami czasowymi w kontekście zestawienia które proponowałem powyżej oraz modelowania scenariuszy upłynienia ruchu w przypadku „przesiadki” do komunikacji miejskiej np. 2, 3 czy 5% podróżnych.

Opracowanie jest nieco pogłębionym dokumentem przedstawionym na początku konsultacji z dodanymi danymi zebranymi w ankiecie. Brak diagnozy oraz harmonogramu realizacji i monitoringu.

Pozdrawiam serdecznie

JS



# UWAGI MIESZKAŃCÓW

## Załącznik nr 3



Urząd Gminy Izabelin  
Ul. 3-go Maja 42  
05-080 Izabelin



dn. 2019-09-17

Uwagi do konsultowanego „Zrównoważonego Planu Mobilności”  
na terenie Gminy Izabelin

- Ogólnosc ZPM sprawia że w okresie 2-4 lat nie będą widoczne jego skutki a tym samym nie poprawi się bezpieczeństwo lokalne oraz komfort dojazdu do stolicy. Nie wskazuje jakie działania powinny być priorytetowo podjęte w przyszłym i kolejnych latach (kierując się danymi z analizy)
- Przedłożony projekt ZPM nie zawiera opisów celowych, rozwiązań, jedynie sygnalizuje chaotycznie różne znane obszary, co praktycznie uniemożliwia jego ocenę.
- Wnosimy o określenie w projekcie ZPM założeń, konkretnego policzalnego celu aby dążyć do jego realizacji, aby był widoczny % realizacji założeń np.:
  - ograniczenie ruchu samochodowego na ul. 3-go Maja odcinki ul. Tetmajera – ul. Sierakowska zgodnie z danymi z ZPM ze średniej X do Y w godzinach szczytu do końca 2021 – brak danych w ZPM
  - wzrost liczby użytkowników komunikacji miejskiej o 20 % z liczby X do Y do końca 2021r – brak danych z ZPM
  - rozbudowa dróg (wskazanych w ZPM) doprowadzających i odprowadzających ruch w chodniki dla bezpieczeństwa pieszych. Zakładana szerokość takich dróg
- Wnosimy o uwzględnienie aspektu ekonomicznego ZPM nie odnosi się do możliwości finansowych UGI. Tylko takie podejście jest gwarantem realizacji jego założeń, których brak. Nie określa szacunkowych nakładów finansowych związanych z realizacją.
- Cel jaki wyznaczono tj. zmniejszenie korzystania z transportu samochodowego na rzecz publicznego nie jest możliwy do wykonania bowiem jak wynika z dokumentu gmina nie jest w stanie wymusić zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów. Proszę o wskazanie sposobów uzyskania tego celu. Autobus w wakacje kursował co 30 min. przypominamy. Przemilczana kwestia buspasa w prezentacji a wskazywana przez eksperta
- Wnosimy o uwzględnienie rozwoju transportu publicznego w godzinach nocnych
- Zaplanowanie transportu wewnątrz GIMBUS. Rozwiązanie i jego promowanie przyniesie zmniejszenie kursów rodziców do szkoły, ułatwi dzieciom komunikację ze szkołą, rozładuje korki przy szkołach, a tym samym podniesie stopień bezpieczeństwa dzieci ( np. Sieraków – szkoła, Hornówek – szkoła, Izabelin B – szkoła). Brak danych do analizy takiego rozwiązania.
- Wnosimy o zaplanowanie i wdrożenie połączenia komunikacyjnego Hornówek -Sieraków tak by linia 210 kursowała na trasie Młociny Truskaw, a mieszkańcy Hornówka i Sierakowa byli dowożeni do linii głównej. Częstotliwość i godziny jazdy muszą być skorelowane z linią główną. Propozycja powiązania powyższego z GIMBUS zawartego w p.7
- Wnosimy o zmianę hierarchizacji poszczególnych elementów ZPM  
Z punktu widzenia mieszkańców najistotniejszym jest jak najszybsze dotarcie do Warszawy oraz powrót do domu. Stąd budowa odcinka drogi z Mościsk do przyszłej S-ki jest priorytetem. W naszym ocenie prace budowlane powinny rozpocząć się jak najszybciej to możliwe z bezwzględny priorytetem. ZPM musi to jasno precyzować.

- Proszę doprecyzować zagadnienie budowy łącznika Sikorskiego - Zołędziowa . Rondo na 3-go maja przy planowanej trasie KZ. Padło stwierdzenie p.Slonia że jest to inicjatywa gminy Babice – czy dopuszcza się takie rozwiązanie i czy przeprowadzona została analiza ruchu przy wprowadzeniu takiego rozwiązania. Ciągnie to za sobą konsekwencje przeniesienia zatoru z Mościsk do Lasek.
- Wnosimy o uaktualnienie danych obciążenia ruchem skrzyżowania Mościska. Brak W ZPM aktualnych danych o obciążeniu ruchu dopływowego i odpływowego. Dane przed dwóch lat. W kontekście punktu 10
- Brak wskazań dla planowanie przez UGI rozwiązania transportowego dowożącego mieszkańców do nowej stacji metra na Bemowie (stacja Mory). Brak planów i wskazań dla konkretnych rozwiązań. W ZPM nie ma informacji z tym temacie, zasadności wprowadzenia rozwiązanie które wg. nas jest koniecznością. Konieczne określenie wskazania terminu realizacji, (zbieżny z terminem oddania stacji Mory)
- Wnosimy o zaplanowanie przedłużenia linii 714 przynajmniej do pętli w Hornówku (w kierunku St.Babice dalej Bemowo). Naszym zdaniem najbardziej zasadne byłoby przedłużenie tej trasy do pętli w Truskawiu. Brak w planie analizy o zasadności takiego rozwiązania. W kontekście II linii metra Mory.
- Wnosimy o wskazanie priorytetów dróg do przebudowy dla realizacji ZPM. Wnosimy aby bardziej skoncentrować się na drogach doprowadzających. Plan za bardzo koncentruje się na drogach w strefie zamieszkania. Przyjęcie takiego modelu może długofalowo doprowadzić do zmniejszenia środków na niezbędne inwestycje drogowe w gminie. Sama hierarchizacja tak, tylko nacisk na rozwój ulic dojazdowych i rozprawdzających co jest gwarantem polepszenia "mobilności" i bezpieczeństwa. W materiale zbyt dużo jest mowy o estetyce, mało merytoryki.
- Pan zakłada zmniejszenie odległości przystanków w kierunkach przeciwnych względem siebie (np. przystanek przy gminie). Budzi wątpliwości jak takie działania wpłyną na mieszkańców aby korzystali z autobusów. Sama zmiana miejsca przystanków bezwzględnie jest elementem podnoszącym koszty.
- Wnosimy o zaplanowanie zmniejszenia ruchu rowerowego na ul 3-go Maja na odcinku od ronda Sienkiewicza do Sierakowskiej. Uzyskać to można poprzez skierowanie ruchu rowerowego - turystycznego na ul Krasieńskiego.
- Wnosimy o wprowadzenie całkowitego zakazu jazdy rowerów na w/w odcinku pasem jezdni. Wprowadza to znak „ścieżki rowerowej”, rozmieszczenie znaków

Podsumowując:

Uważamy, że prezentowany projekt nie jest przygotowany do etapu konsultacji z dużym poziomem ogólności i niejasności a jego koszt 40 tysięcy PLN nie jest adekwatny do jego zawartości.

RS  
MK  
AK  
GT  
LC





# UWAGI URZĘDU MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

Załącznik nr 4



URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY  
Biuro Polityki Mobilności i Transportu  
ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa, tel. 22 443 06 54, 22 443 06 55, faks 22 443 06 41  
www.um.warszawa.pl

PM-TM.7241.13.2019.WRY(2.WRY.PM-TM)

Warszawa, dn.23.09.2019 r.



Pani  
Dorota Zmarzłak  
Wójt Gminy Izabelin  
ul. 3 Maja 42, 05-080 Izabelin

*Wznowione Pani Wójt,*

Odpowiadając na pismo SKR.7021.54.8.2019.MM z dnia 11.09.2019 r. ws. projektu **Planu zrównoważonej mobilności dla Gminy Izabelin**, uprzejmie informuję, że:

1. Rozwiązanie skrzyżowania ulic 3 Maja, Arkuszowej i Estrady zostanie ustalone w dokumentacji projektowo-kosztorysowej, o której mowa w porozumieniu nr RZ/239/WIR/2019 zawartym 21.08.2019 r. pomiędzy Zarządem Województwa Mazowieckiego, Prezydentem m.st. Warszawy i Wójtem Gminy Izabelin.
2. Budowa drogi alternatywnej do istniejącej ul. 3 Maja przebiegiem, klasą i rozwiązaniami technicznymi powinna nawiązywać do planowanej w Warszawie ul. Janickiego, jako ulicy odciążającej istniejącą ul. Arkuszową. Rozbudowa ul. Arkuszowej jest niemożliwa z uwagi na szerokość pasa drogowego ok. 12,0 – 14,0 m i obustronną zabudowę. Obowiązujące *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (SUIKZP, uchwała nr LXII/1667/2018 Rady m.st. Warszawy z dnia 1.03.2018 r.)* ustala dla ulicy Janickiego klasę drogi głównej (G). We wnioskach do nowego SUIKZP sporządzanego na podstawie na podstawie uchwały Rady m.st. Warszawy nr LXVIII/1854/2018 z dnia 24.05.2018 r. zaproponowano m.in. obniżenie klasy tej ulicy do zbiorczej (Z). Termin realizacji ulicy Janickiego nie jest ustalony, w szczególności nie jest ona uwzględniona wśród inwestycji zaplanowanych do realizacji do 2027r. w *Wieloletniej Prognozie Finansowej m.st. Warszawy na lata 2019 - 2050* (uchwała nr VI/61/2019 Rady m.st. Warszawy z dnia 25.01.2019 r. z późn. zm.) i obecnie nie są prowadzone żadne prace projektowe, ani przygotowawcze, zmierzające do jej wybudowania.
3. *Program rozwoju tras rowerowych Warszawy do 2020 r.* (TransEko Sp. j. na zamówienie Zarządu Transportu Miejskiego, Warszawa 2013 r.) nie przewiduje budowy drogi dla rowerów w ulicy Arkuszowej m.in. z uwagi na ograniczenia terenowe. Do czasu budowy ul. Janickiego doraźnym rozwiązaniem może być zapewnienie połączeń rowerowych z Warszawą przy pomocy istniejącej sieci dróg w obszarze Wólki Węglowej, Radiowa i Wawrzyszewa.
4. M.st. Warszawa nie przewiduje wykorzystania bocznicy do Huty Arcelor Mittal dla obsługi przewozów pasażerskich.

*Janusz Bartosiński*  
ZASTĘPCA WÓJTY GMINY IZABELIN  
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU  
Janusz Bartosiński



# UWAGI STAROSTWA POWIATU WARSZAWSKIEGO ZACHODNIEGO



## Załącznik nr 5

Starosta Warszawski Zachodni  
ul. Poznańska 129/133  
05-850 Ożarów Mazowiecki

Ożarów Mazowiecki, 16 października 2019 r.

**Adres do korespondencji:**  
Zarząd Dróg Powiatowych w Ożarowie Mazowieckim  
ul. Poznańska 300  
05-850 Ożarów Mazowiecki



Wójt Gminy Izabelin  
05-080 Izabelin  
ul. 3 Maja 42

Nasz znak: SOR.435.79.2019

Nr pisma:  
1

W odpowiedzi na pismo nr SKR.7021.54.8.2019M złożone w dniu 17 września 2019 r. (pod nr 3052/2019) przez **Urząd Gminy Izabelin** w sprawie przedstawienia uwag do przedstawionej koncepcji Planu zrównowazonej mobilności dla Gminy Izabelin (wersja do konsultacji) podaje niżej stwierdzone uwagi:

1. Przedstawione przyjęte założenia o ograniczeniu ruchu na poszczególnych ulicach powinny uwzględniać m. in.:
  - istniejącą geometrię drogi, ulicy,
  - parametry techniczne,
  - sposób zagospodarowania pasa drogowego,
  - widoczność na skrzyżowaniach,
  - zapewnienie prawidłowej skrajni pionowej i poziomej,
  - możliwość pozyskania terenu.

Wyznaczenie ulic dla ruchu jednokierunkowego powinno obejmować na danym obszarze kompleksową obsługę komunikacyjną.

2. Przyjęte funkcje drogi powinny odpowiadać obowiązującym przepisom.
3. Istniejące klasy dróg w gminie tj. L i D powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. nr 124 z późn. zm.) np. szerokość jezdni klasa L - 5,5 m, klasa D - 5,0 m. Przebieg parametrów dla uspokojenia ruchu wiąże się z zastosowaniem kompleksowych rozwiązań, a nie tylko zmiana szerokości jezdni o 0,25m dla każdego pasa ruchu.
4. W projekcie nie uwzględniono dróg wewnętrznych, które nie zaliczone są do dróg publicznych.
5. W projekcie należy uwzględnić wykaz ulic, które stanowią:
  - drogi publiczne z podaniem numeru drogi (opublikowane w uchwale Zarządu Województwa Mazowieckiego).
  - wykaz dróg wewnętrznych.

Powyzszy podział określa :

- kompetencje organów zarządzających ruchem,
  - wymogi techniczne w zakresie zakładanych inwestycji,
  - wymogi poprawy bezpieczeństwa ruchu.
6. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem wprowadzanie np. zmian w organizacji ruchu wymaga stosownych opinii i zatwierdzeń.
  7. Wprowadzenie na drogach stref zamieszkania (D-40) może wiązać się z koniecznością istotnych zmian oznakowania skrzyżowań. Należy zwrócić uwagę że wprowadzanie stref zamieszkania wiąże się z koniecznością niżej wymienionych przepisów:
    - zdefiniowane w prawie drogowym pojęcia „drogi”, „przejścia dla pieszych” tracą swe znaczenie, bowiem pieszy korzysta z całej szerokości drogi, dlatego nie jest wymagana budowa chodników, natomiast wyznaczenie „przebieg dla pieszych” jest niecelowe, a wręcz nieprawidłowe i może w istotny sposób wpływać na niepożądane zachowania kierujących, niespektujących pierwszeństwa pieszych w innych miejscach niż tylko przejścia dla pieszych,
    - przyporządkowanie ruchu pieszym w strefie zamieszkania znosi obowiązek zapewnienia opieki pieszym do lat 7, co daje możliwość przebywania na drodze dziecka, nie do końca umiejącego rozpoznać zagrożenia i należycie reagować na zaistniałą sytuację w ruchu drogowym,
    - kierujący pojazdem wyjeżdżającym ze „strefy zamieszkania” zostanie o tym poinformowany przez znak drogowy D - 41, co jest jednoznaczne z koniecznością zachowania szczególnej ostrożności oraz ustąpienia pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu, jako włączający się do ruchu.
  8. Kompleksowej analizie wymaga plan rozwoju na terenie Gminy np. w zakresie ścieżek pieszo - rowerowych i dróg rowerowych jako układu docelowego z uwzględnieniem stosownych rozwiązań technicznych jak i możliwości terenowych.

**Otrzymują:**

1. Wójt Gminy Izabelin  
05-080 Izabelin  
ul. 3 Maja 42
2. a/a

**Złup. STAROSTY**

*Marcin Wójcik*  
Dyrektor Zarządu Powiatu w Ożarowie Mazowieckim  
z siedzibą w Ożarowie Mazowieckim

16 PAZ 2019

*[Signature]* R 3



# UWAGI WÓJTA GMINY STARE BABICE



## Załącznik nr 6



Wójt Gminy Stare Babice

05-082 Stare Babice, ul. Rynek 32,  
tel. 22 722-95-81, fax 22 722-90-21;  
Sekretariat: tel. 22 722-94-51, 22 722-82-49, fax 22 730-80-88.  
[www.stare-babice.pl](http://www.stare-babice.pl), [gmina@stare-babice.waw.pl](mailto:gmina@stare-babice.waw.pl)



znak pisma: RPP.6727.116.2019  
wasz znak: SKR.7021.54.8.2019.MM

Stare Babice, dnia 26 września 2019 r.



**Sz. P. Dorota Zmarzłak**  
**Wójt Gminy Izabelin**  
**ul. 3 maja 42**  
**05-080 Izabelin**

*Szanowna Pani Wójt*

W związku z pismem z dnia 11.09.2019r., w którym zwróciła się Pani o zapoznanie się i zaopiniowanie „Planu zrównoważonej mobilności dla Gminy Izabelin”, udzielam następującej odpowiedzi.

Z analiz przestrzennych dotyczących kierunku przemieszania się mieszkańców Izabelina wynika, że dla wielu z nich miejscowości w gminie Stare Babice stanowią cel podróży, jako miejsca pracy, dokonywania zakupu towarów i usług, rekreacji, edukacji i wypoczynku. Osoby robiące zakupy wybierają m. in. sklepy zlokalizowane w miejscowościach: Zielonki-Parcela, Latchorzew oraz Rynek w Starych Babicach, do których docierają różnymi środkami transportu, m. in. samochodami osobowymi. Należy podkreślić, że baza usługowa w Gminie Stare Babice rozrasta się w szybkim tempie. Obecnie w Babicach Nowych powstaje II etap dużego kompleksu usługowego, a wśród sporządzanych projektów planów miejscowych są dwa plany, które umożliwią budowę kolejnych dwóch znaczących centrów usługowych. Biorąc pod uwagę, że mieszkańcy Gminy Izabelin są zainteresowani korzystaniem z zaplecza usługowego zlokalizowanego w naszej Gminie, rekomenduję przyjęcie założenia, że ruch między naszymi gminami nasili się i z czasem konieczne będzie wypracowanie lepszych wspólnych powiązań komunikacji zbiorowej, transportu samochodami osobowymi i jednoślądami. Należy również zwrócić uwagę, że mieszkańcy Gminy Izabelin realizują w Gminie Stare Babice inne aktywności. Odpoczywają w okolicy Rynku w Starych Babicach dojeżdżając tam samochodem, a także na Polanie Lipkowskiej korzystając z różnych środków transportu. Ponadto uprawiają sport dojeżdżając samochodem do klubów sportowych i siłowni zlokalizowanych przy ul. Izabelińskiej oraz ul. Sienkiewicza w Starych Babicach, z infrastruktury sportowej przy ul. Sienkiewicza oraz na Rynku w Starych Babicach, a także we wsi Zielonki-Parcela, korzystając z różnych środków transportu, aby tam dotrzeć.

Postuluję zatem, by Zrównoważony Plan Mobilności Gminy Izabelin uwzględnił w większym stopniu powiązania komunikacyjne w relacji północ-południe między naszymi Gminami. Przyjmując założenie, że ruch samochodowy będzie stopniowo ograniczany, co jest ogólnoeuropejskim trendem, ważne jest, aby plan przewidywał połączenia stanowiące

Sprawę prowadzi Referat Planowania Przestrzennego  
Sylvia Kajdan – podinspektor ds. planowania przestrzennego, tel. 22 722-90-04

alternatywę dla samochodów, a więc nowe połączenia autobusowe, czy bezpieczne ciągi rowerowe.

Ponadto, zwracam się z prośbą o wskazanie potrzeb poprawy możliwości sprawnego podróżowania zarówno między Gminą Stare Babice i Gminą Izabelin, jak i budowania niezależnej sieci różnorodnych powiązań transportowych z Warszawa, w kierunku której jest największeciążenie komunikacyjne.

Z poważaniem,

*Sławomir Franko*  
WÓJT  
Sławomir Franko

Sprawę prowadzi Referat Planowania Przestrzennego  
Sylvia Kajdan – podinspektor ds. planowania przestrzennego, tel. 22 722-90-04




# UWAGI WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO KOMENDY POWIATOWEJ POLICJI

## Załącznik nr 7




Stare Babice, 30 września 2019 roku



Wydział Ruchu Drogowego  
Komendy Powiatowej Policji  
dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego  
zs w Starych Babicach

RD-...2819...12702/19

URZĘD GMINNY IZABELIN  
KANCELARIA  
2019-09-30  
10:06



Pani Dorota Zmarzak  
Wójt Gminy Izabelin

*Sobowiesław Paweł Wójcik*

W odpowiedzi na pismo SKR.7021.54.8.2019.MM z dnia 11.09.2019 r. dotyczące „Planu zrównoważonej mobilności dla Gminy Izabelin”, informuję że zapoznano się z przedmiotowym projektem.

W ocenie Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego zs. w Starych Babicach przedmiotowy projekt obejmuje zagadnienia związane z szeroko rozumianym bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jego założenia są ambitne i zawierają oczekiwania społeczne wyrażone w ramach konsultacji.

Wnikliwa analiza dokumentu pozwala stwierdzić, iż plan obejmuje w znacznej mierze oczekiwania związane z zapewnieniem porządku w ruchu drogowym, co pośrednio wpływa również na bezpieczeństwo ruchu. Niemniej jednak proszę o przyjęcie następujących uwag do niniejszego projektu:

1. W projekcie planu (...) zawarte jest sformułowanie cyt. „ulice są bardziej przyjazne dla nas i naszych dzieci”.

Pojęcie „przyjazne” w odniesieniu do ulicy i dzieci powinno zostać zastąpione wyrazem „bezpieczne”. Ulica jest miejscem przeznaczonym do ruchu pojazdów. Założenia działań profilaktycznych prowadzonych m.in. przez Policję wskazują na potrzebę edukowania pieszych w zakresie korzystania z dróg i przejść dla pieszych. Podobnie ma się sytuacja z pozostałą grupą tzw. Niechronionych Uczestników Ruchu Drogowego takich jak rowerzyści czy motocykliści. Droga powinna być miejscem, w którym należy przede wszystkim uważać i zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. 2018 poz. 1990 ze zm.) unikać wszelkiego zachowania które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku w ruchu drogowym. Wymieniona ustawa w dostateczny sposób reguluje zarówno zasady jak i obowiązki uczestników ruchu drogowego. Istotne jest aby je znać i przestrzegać.
- 2. Mieszkańcy gminy wyrazili swoje oczekiwania i wizje, jednak nie zobowiązali się przestrzegać wprowadzonego porządku prawnego.

Kontynuując myśli z pkt1., oczywistym jest, że naruszenie zasad i przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. 2018 poz. 1990 ze zm.), wiąże się z konsekwencjami prawnymi za popełnione wykroczenie lub przestępstwo. Należy jednak wskazać, iż jedyną instytucją w tym zakresie jest Policja. To, co jest oczekiwaniem jednych jest jednocześnie obowiązkiem dla innych.

Komenda Powiatowa Policji dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego z siedzibą w Starych Babicach  
Wydział Ruchu Drogowego  
05-082 Stare Babice, ul. Warszawska 276, tel. (022) 604 32 60, fax (022) 722 96 23

3. Koncepcja objęcia części dróg „strefy zamieszkania”, przy obecnej infrastrukturze drogowej w ocenie Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego zs. w Starych Babicach nie zapewni bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym.

Zmiana organizacji ruchu poprzez wprowadzenie „strefy zamieszkania”, wymaga edukacji lub przypomnienia uczestnikom ruchu o zasadach i warunkach ruchu i postoju na wyznaczonych odcinkach. Należy tym samym obowiązek respektowania obowiązujących przepisów. W tym obszarze dostrzegamy zagrożenia związane z przekroczeniem prędkości dozwolonej w strefie zamieszkania oraz postoju pojazdów w miejscach innych niż wyznaczone oraz wykroczenia wobec pieszych, którzy mają w strefie zamieszkania pierwszeństwa przed pojazdem. Jednocześnie pragnę zauważyć, że może to doprowadzić do sytuacji złudnego poczucia bezpieczeństwa pieszych w przekonaniu, że kierowcy znają przepisy i będą ich przestrzegać. Akceptacja stref zamieszkania jest możliwa przy zmianach infrastruktury drogowej poprzez m.in. „wysowanie” lub zawężenie krawężników jezdni ewentualnie w ostateczności innego rodzaju rozwiązania inżynierii wymuszające na kierujących pojazdami zmniejszenie prędkości oraz wyznaczenie miejsc do postoju pojazdów.

4. Wdrożenie rozwiązań związanych ze zmianą oznakowania oraz organizacją ruchu wymaga czynności kontrolnych przez uprawnione organy.

W sytuacji braku akceptacji założeń planu przez niektórych mieszkańców i nie przestrzegania zasad i porządku w ruchu drogowym, Policja będzie otrzymywała zgłoszenia o popełnionych wykroczeniach w ramach interwencji policyjnych. Nietrudno w sytuacjach konfliktów między mieszkańcami może być wywniesiona wielokrotnie do spraw związanych z parkowaniem lub przekroczeniem prędkości. Mając na uwadze powyższe proponuję przede wszystkim wdrożenie działań informacyjnych i edukacyjnych o zasadach i warunkach ruchu i postoju w strefach zamieszkania. Tylko pełna i prawidłowa znajomość przepisów i stosowanie się do nich skutecznie poprawi stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednocześnie deklarujemy możliwość prowadzenia wspólnych kontroli Policji oraz przedstawiciela zarządcy drogi, który jest również upoważniony do wykonywania takich czynności w obecności Policji.

Wychodząc naprzeciwko oczekiwaniom mieszkańców proszę o rozważenie kwestii pojazdów nie posiadających tablic rejestracyjnych - nierejestrowanych i częściowo przyczynionych a znajdujących się w pasie drogowym. Aktualny stan prawny tj. art. 50a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. 2018 poz. 1990 ze zm.) wskazuje na możliwość usunięcia takiego pojazdu na koszt właściciela przez Policję. Czynności takie możemy realizować w przypadku, kiedy organ gminy wyłoni w drodze przetargu publicznego podmiot realizujący fizycznie holowanie pojazdu.

Wsk. w 2 egz.  
Egz. nr 1 - ostatecz.  
Egz. nr 2 - o/a

*Z pozostaniem*

I ZASTĘPCA  
Komendy Powiatowej Policji  
dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego  
zs. w Starych Babicach  
mgr inż. Krzysztof PASKA

Komenda Powiatowa Policji dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego z siedzibą w Starych Babicach  
Wydział Ruchu Drogowego  
05-082 Stare Babice, ul. Warszawska 276, tel. (022) 604 32 60, fax (022) 722 96 23



# OPINIA I WNIOSKI KAMPINOSKIEGO PARKU NARODOWEGO

## Załącznik nr 8



Izabelin, dnia 30.09.2019 r.  
DOso-07/30/19

W sercu Polski

ul. Tetmajera 38 | 05-080 Izabelin | tel. 22 722 60 01 | fax. 22 722 65 60 | www.kampinoski-pn.gov.pl |  
e-mail: dyrekca@kampinoski-pn.gov.pl



Pani Dorota Zmarzłak  
Wójt Gminy Izabelin  
ul. 3 maja 42  
05-080 Izabelin

W odpowiedzi na pismo z dnia 11.09.2019 r. znak SKR.7021.54.8.2019.MM dot. „Planu zrównoważonej mobilności dla Gminy Izabelin” Kampinoski Park Narodowy informuje, że pozytywnie opiniuje ww. dokument. Wprowadzenie jego założeń, znacząco usprawni komunikację na terenie gminy oraz przyczyni się do poprawy jakości powietrza, co będzie miało pozytywny wpływ na ochronę przyrody.

Jednocześnie Kampinoski Park Narodowy zgłasza następujące uwagi do treści dokumentu:

W pkt „Zarządzenie dostępnością do KPN”, należy wykreślić frazę (*np. poprzez wprowadzenie przez władze KPN wysokich opłat parkingowych*)- takie działania w chwili obecnej nie jest rozpatrywane i wymagałyby dłuższych analiz i konsultacji.

W tym samym punkcie należy dopisać przede wszystkim o działaniach mających na celu *nielegalne parkowanie i wjazd na teren KPN*.

Z up. DYREKTORA

*[Podpis]*  
MAGDALENA DYREKTORA



# PODSUMOWANIE

- Intensywnie działania w etapie przedkonsultacyjnym pozwoliły na przygotowanie projektu, nie budzącego większych zastrzeżeń mieszkańców.
- Podczas konsultacji do Urzędu Gminy Izabelin wpłynęły 46 uwagi zgłoszone przez 39 mieszkańców gminy oraz 7 organizacji.
- Wyznaczono konkretne, mierzalne, osiągalne, realistyczne i określone w czasie cele służące realizacji wizji Izabelin jako gminy o wysokiej jakości życia mieszkańców.
- Określono narzędzia inwestycyjne, administracyjne i promocyjne służące realizacji przyjętych w Planie Mobilności celów.
- Wypracowano z mieszkańcami hierarchizację funkcjonalną sieci drogowo-ulicznej na terenie gminy Izabelin.



## REKOMENDACJE

- Podczas spotkań i dyskusji mieszkańcy podkreślali, że największym wyzwaniem komunikacyjnym, które powinno być przedmiotem działań w czasie najbliższych lat jest zapewnienie sprawnego połączenia z Warszawą oraz terenami w obszarze aglomeracji warszawskiej.
- W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych, po analizie postulatów zgłoszonych na poszczególnych etapach dialogu z mieszkańcami dotyczących projektu Zrównoważonego Planu Mobilności w Gminie Izabelin, Wójt Gminy rekomenduje przyjęcie przez Radę Gminy dokumentu.



## CO DALEJ ?

- Wójt Gminy Izabelin przedstawi projekt Zrównoważonego Planu Mobilności w Gminie Izabelin po konsultacjach Komisjom Rady Gminy Izabelin.
- Nastąpi procedowanie projektu przez Komisje Rady Gminy Izabelin.
- Wójt Gminy Izabelin przedstawi projekt uchwały Rady Gminy Izabelin.
- Rada Gminy przeprowadzi głosowanie nad projektem w dniu 17 grudnia 2019r.
- Uchwała wejdzie w życie z dniem podjęcia.





## CO DALEJ ?

- Realizacja wizji Izabelina jako gminy o wysokiej jakości życia mieszkańców, jako miejsce:
    - po którym poruszamy się bezpiecznie płynnie i wygodnie – wewnątrz i na zewnątrz gminy,
    - z przyjaznymi przestrzeniami publicznymi w każdej miejscowości,
    - w której jest czyste powietrze,
- poprzez wdrożenie określonych w Planie Zrównoważonej Mobilności dla Gminy Izabelin narzędzi inwestycyjnych, administracyjnych i promocyjnych.





# KONSULTACJE SPOŁECZNE



- **Przygotowanie raportu:**
- Monika Kacprowicz, [m.kacprowicz@izabelin.pl](mailto:m.kacprowicz@izabelin.pl)
- Mateusz Milej, [m.milej@izabelin.pl](mailto:m.milej@izabelin.pl)

