



projekt: „*podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

SUPELMENT DO STUDIUM KOMUNIKACYJNEGO OBEJMUJĄCEGO WSZYSTKIE GAŁĘZIE TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO I TOWAROWEGO NA OBSZARZE PODWARSZAWSKIEGO TRÓJMIASTA OGRODÓW



projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

Podsumowanie konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne dokumentu „*Studium komunikacyjne obejmujące wszystkie gałęzie transportu pasażerskiego i towarowego na obszarze Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów*” odbyły się w dniach od 31.03.2016 r. do 18.04.2016 r. W tym okresie mieszkańcy obszaru gmin Brwinów, Milanówek i Podkowa Leśna mogli wyrazić swoją opinię dotyczącą strategii komunikacyjnej oraz zgłosić uwagi do przedmiotowego opracowania, które zostało udostępnione na stronie internetowej projektu PTO www.trojmiasto-ogrodow.eu oraz rozpowszechnione na stronach poszczególnych gmin.

Dokument składa się z trzech części: diagnostycznej, strategicznej i operacyjnej. Część diagnostyczna opiera się na analizie danych zastanych, badaniach przeprowadzonych przez firmę Lokalne Badania Społeczne oraz przeprowadzonym pomiarze ruchu. Z kolei pozostałe dwie części – strategiczna i operacyjna, przedstawiają misję i wizję obszaru pod kątem transportu oraz poszczególne działania, które należy podjąć, by osiągnąć założony przyszły stan.

Infrastruktura transportowa PTO opiera się zarówno o rozbudowaną sieć dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych, jak i o dostępność kolejową – zarówno WKD jak i linii kolejowej 447. Transport kolejowy cieszy się zainteresowaniem mieszkańców, zwłaszcza w odniesieniu do połączenia z Warszawą. Sieć przystanków sprawia, że ten rodzaj komunikacji jest szeroko dostępny, jednak brakuje infrastruktury mu towarzyszącej – parkingów czy miejsc postojowych dla rowerów. W związku z powyższym ustalono, że głównym celem realizowanym na obszarze PTO powinno być stworzenie zrównoważonego systemu transportowego, który będzie zapewniał mobilność, sprzyjał przyjaznym środowisku zachowaniom transportowym mieszkańców, przyczyniał się do poprawy atrakcyjności terenów PTO jako miejsca zamieszkania oraz wspierał rozwój gospodarczy. Z tego założenia wynikają wyodrębnione w dokumencie cele strategiczne i operacyjne.

Celem konsultacji społecznych było nawiązanie dialogu społecznego z interesariuszami „*Studium komunikacyjnego obejmującego wszystkie gałęzie transportu pasażerskiego i towarowego na obszarze Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów*”, a także sprawdzenie, czy zidentyfikowane problemy oraz ujęte w opracowaniu cele i działania są akceptowalne przez przedstawicieli różnych grup społecznych. Właściwe zrozumienie interesów i rozpoznanie potrzeb grup społecznych, które nierzadko dysponuje unikalną wiedzą ekspercką dotyczącą ważnych lokalnie problemów – mieszkańców gmin PTO, inwestorów, organizacji pozarządowych – poprzedzone zebraniem opinii i przeanalizowaniem uwag z różnych perspektyw, miało istotny wpływ na opracowanie rzetelnej diagnozy stanu istniejącego oraz wypracowanie skutecznych rozwiązań. Istotnym elementem konsultacji było także poinformowanie

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

opinii publicznej o opracowywaniu i funkcji dokumentu strategicznego w dziedzinie komunikacji (transportu pasażerskiego i towarowego) na poziomie gmin.

W celu zgłaszania uwag do dokumentu, dopuszczono formę pisemną lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej na adres e-mail: tadeusz.marczyk@brwinow.pl, w tytule wiadomości wpisując „Konsultacje PTO”. Pisemne zgłaszanie uwag było możliwe poprzez skierowanie ich do Urzędu Gminy w Brwinowie lub do urzędów gmin będących partnerami projektu – Urzędu Miasta Milanówka oraz Urzędu Miasta Podkowa Leśna.

W ramach konsultacji społecznych otrzymano łącznie 57 uwag. Gros uwag dotyczyła budowy obwodnicy Milanówka (łącznie 26 pism zarówno od pojedynczych osób fizycznych, jak i całych wspólnot mieszkaniowych) lub przebiegu „Paszkowianki”, które nie są częścią przedmiotowego dokumentu. Należy zauważyć, że tematy obwodnicy Milanówka oraz „Paszkowianki” nie są podejmowane w dokumencie szczegółowo. Celem opracowania nie jest dokładne ustalenie przebiegu dróg, ale zaprezentowanie potrzeb związanych z transportem, które zostaną dopracowane przy realizacji. Pojawiające się głosy stanowią jednak cenną informację dla PTO w zakresie postrzegania obu potencjalnych inwestycji. Zauważyć należy, że problem wytyczenia trasy obwodnicy poruszany był także przez lokalne media. Przykładem jest artykuł z dn. 15.02.2015 r. pt. „Co z tą obwodnicą?” zamieszczony na portalu wpr24.pl¹. Jego autor odnosi się do problemu postulowania przez mieszkańców ruchu w mieście przy jednoczesnych protestach związanych zarówno z lokalizacją obwodnicy południowej, jak i północnej. Pierwsze propozycje przebiegu obwodnicy zawarte zostały w dokumencie „Studium koncepcyjne podstawowego układu drogowego miast: Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów i Podkowa Leśna” z 2007 r. autorstwa przedsiębiorstwa TransEko. Proponowany przez TransEko przebieg trasy przedstawia poniższa mapa (Rysunek 1). Projekt ten nie został zrealizowany. Problem obwodnicy Milanówka był także szeroko konsultowany przez lokalne władze, co widoczne jest w kalendarium wydarzeń związanych z tą inwestycją, które zamieszczone jest na stronie internetowej: http://milanowek.pl/druk/142,30,obwodnica_milanowka. Wynikiem tych konsultacji była m.in. Informacja w sprawie obwodnicy drogi 719. Komunikat ten dotyczył uchwały nr 18/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dn. 07.07.2014 r. w sprawie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego. Uchwała ta przewidywała, że Zarząd Województwa Mazowieckiego nie przewiduje realizacji obwodnicy południowej Milanówka i Grodziska Mazowieckiego w ciągu drogi wojewódzkiej 719. Zaznaczyć warto także, iż były podejmowane daleko idące działania związane z wytyczeniem nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 719 na terenie gmin

¹ www.wiadomosci.wpr24.pl/co-z-ta-obwodnica;22724.html

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

Milanówek i Grodzisk Mazowiecki. Firma Wasko wyznaczyła trzy potencjalne warianty przebiegu trasy, tj. Wariant I, Wariant IA oraz Wariant IV. Ich przebieg zróżnicowany był na obszarze Milanówka, jednak żaden z proponowanych wariantów nie umożliwił ustanowienia konsensusu, a tym samym wprowadzenia zmiany. Wskazane powyżej warianty przedstawia Rysunek 2.

Jednak, pomimo iż temat jest trudny, nie należy go unikać, ponieważ problem wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast PTO jest istotny – zarówno ze względu na ideę „miast-ogrodów”, jak i komfort życia mieszkańców. O ważności tematu świadczy nie tylko liczba głosów mieszkańców, ale także fakt, że w ramach konsultacji głos w sprawie zabrał także Pan Burmistrz Arkadiusz Kosiński.

Podobnie sytuacja kształtuje się w zakresie „Paszkowinaki”. Inwestycja ta, pomimo ponadlokalnego charakteru, jest istotna dla rozwoju PTO. Inwestycja zakłada połączenie DW721 z „Paszkowianką” na węźle z planowaną drogą ekspresową S-8 w okolicy Nadarzyna, dzięki czemu która stanie się ona łącznikiem pomiędzy DK8 a DK2². W lokalnych mediach dyskusja o „Paszkowiance” toczyła się głównie w 2015 r. W jej toku zabrały głos m.in. władze Pruszkowa, które stanowisko swoje i władz samorządowych zachodniego regionu aglomeracji warszawskiej przedstawiły pisemnie Panu Marszałkowi Województwa Mazowieckiego (dotyczyło ono stanu technicznego wiaduktu nad torami PKP w ciągu drogi wojewódzkiej nr 718 w Pruszkowie, co generować będzie znaczące zmiany w ruchu, dla których rozwiązaniem mogłaby być „Paszkowianka”)³. Jednakże, Gmina Brwinów potrzebę taką widziała już w 2013 r. zgłaszając swoje pomysły firmie Mott McDonald na rozwiązania dla „Paszkowianki”, a wśród nich m.in. sugestię by trasa (tam gdzie to będzie możliwe) przebiegała po działkach, które województwo mogłoby nieodpłatnie nabyć od Agencji Nieruchomości Rolnej Skarbu Państwa oraz planowanego wiaduktu drogowego nad ul. Główną w Brwinowie (poprowadzenie „Paszkowianki” na poziomie terenu i oddzielenie jej ekranami dźwiękochłonnymi)⁴. Poniższe mapy (Rysunek 3., Rysunek 4. i Rysunek 5.) pokazują możliwy przebieg „Paszkowianki” oraz obwodnicy Brwinowa. Jednocześnie, materiały związane z planowaniem przebiegu „Paszkowianki” znaleźć można na stronie internetowej Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji (<http://siskom.waw.pl> – używając wyszukiwarki w prawym górnym rogu).

Szczegółowe zestawienie uwag nadesłanych podczas konsultacji społecznych, ze wskazaniem daty oraz autora uwag, wraz z ustosunkowaniem się Wykonawcy, zawiera poniższa tabela.

² <http://siskom.waw.pl/DW721.htm>

³ http://www.pruszkow.pl/_data/assets/pdf_file/0018/20709/Stanowisko_wezel.pdf ;
<http://www.pruszkow.pl/urząd/inwestycje-miejskie/inwestycje-w-budowie/spotkanie-w-sprawie-budowy-polaczenia-drog-718-i-719-oraz-budowy-paszkowianki>

⁴ http://wiadomosci.wpr24.pl/paszkowianka_na_papierze;16287.html

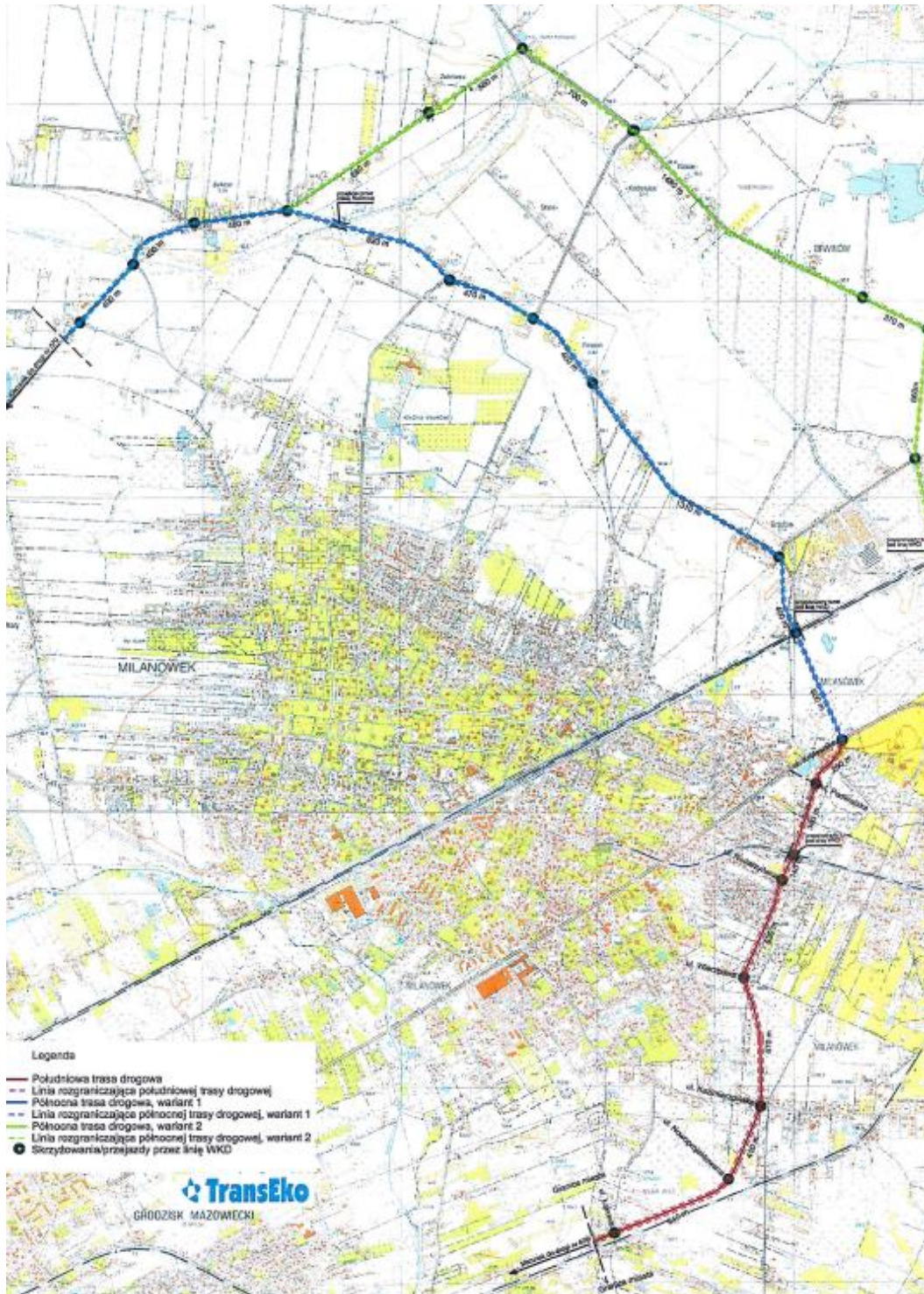


projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w tabeli oraz udzielonymi przez Wykonawcę wyjaśnieniami, zasadnicza część otrzymanych uwag nie została uwzględniona lub została uwzględniona częściowo – ze względu na brak powiązań przedmiotu uwagi z zakresem rzeczowym zamówienia określonym na etapie przetargu. Natomiast część uwag została uwzględniona i stosowne uzupełnienia oraz poprawki wprowadzono do opracowania „Studium komunikacyjnego obejmującego wszystkie gałęzie transportu pasażerskiego i towarowego na obszarze Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów”.

projekt: „roawarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

Rysunek 1. Proponowane przez TransEko przebiegi obwodnicy Milanówka

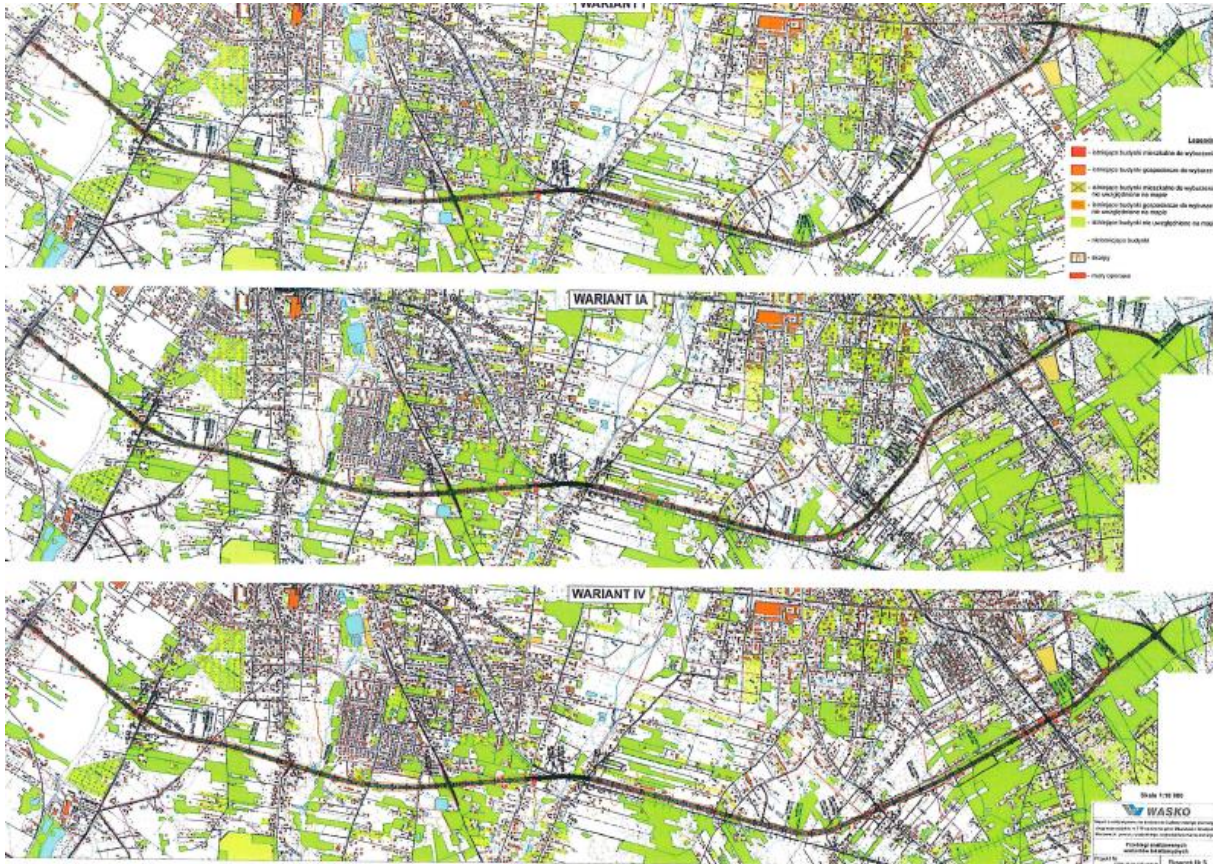


Źródło: Studium koncepcyjne podstawowego układu drogowego miast: Grodzisk Maz., Milanówek, Brwinów i Podkowa Leśna.



projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

Rysunek 2. Proponowany przebieg DW 719 (obwodnica południowa Milanówka)

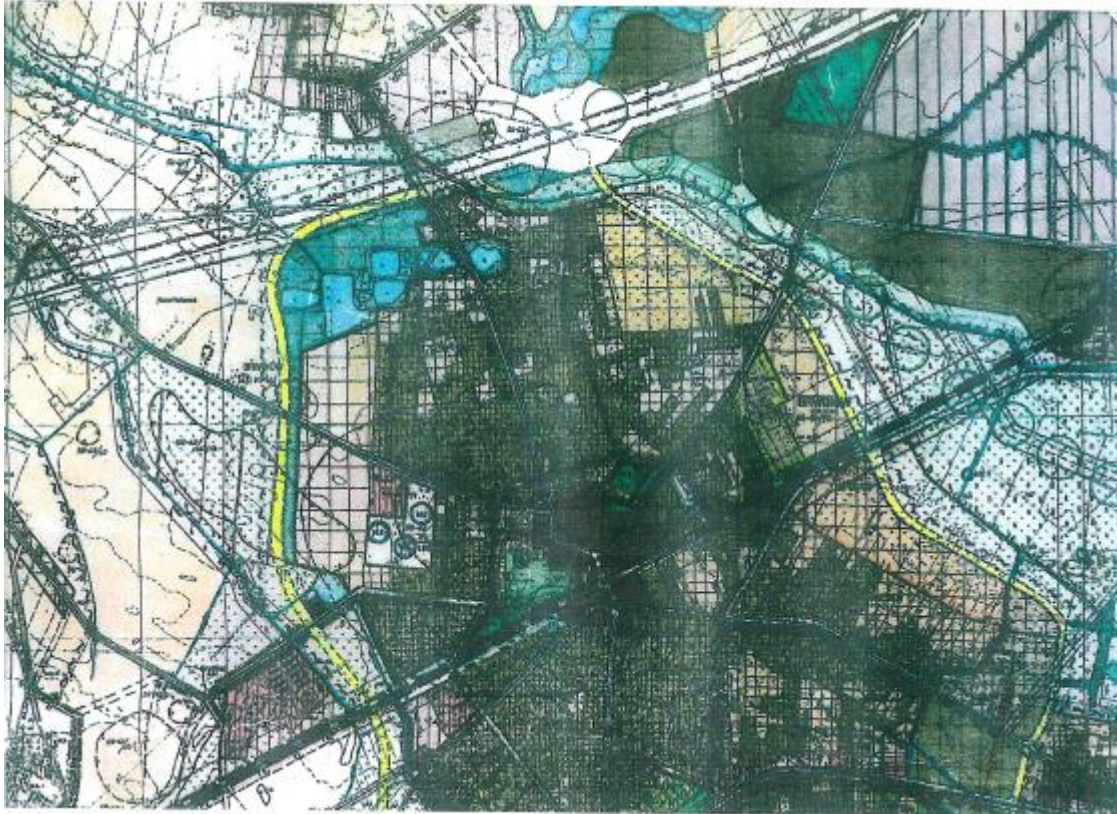


Źródło: Raport oddziaływania na środowisko budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 na terenie gmin Milanówek i Grodzisk Mazowiecki, powiatu grodzkiego, województwa mazowieckiego.



projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

Rysunek 3. Proponowana obwodnica Brwinowa

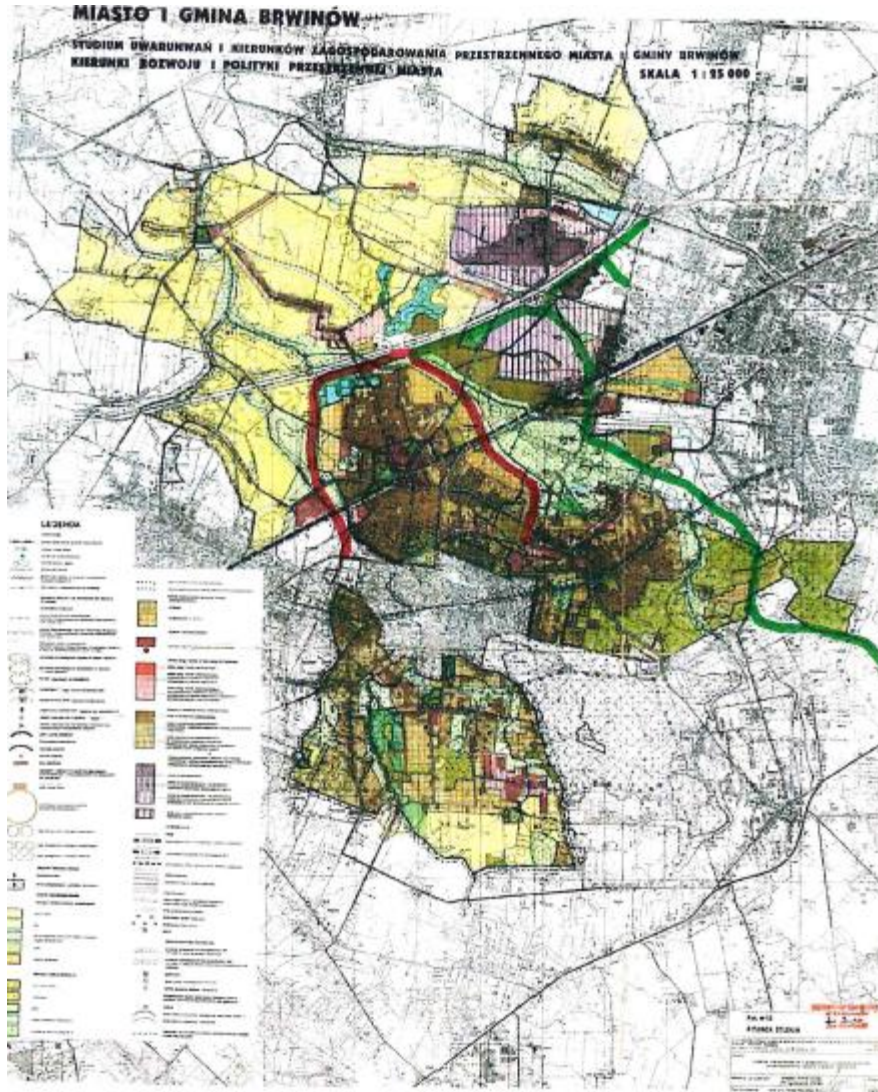


Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Gminy Brwinów.



projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

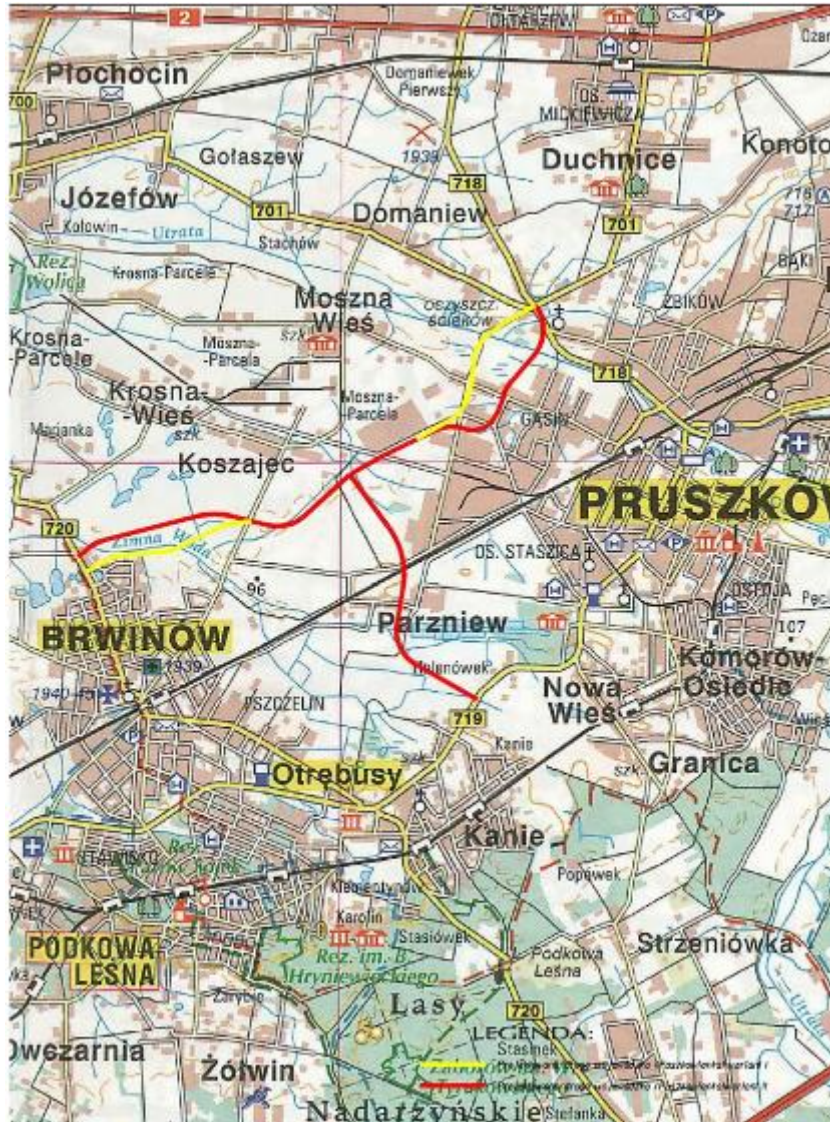
Rysunek 4. Obwodnica Brwinowa i "Paszkwianka"



Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Brwinów. Kierunki Rozwoju i polityki przestrzennej miasta.

projekt: „*roawarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

Rysunek 5. Proponowany przebieg "Paszkwianki" (Ingerop Polska)



Źródło: Informacja o planowanym przedsięwzięciu. Załącznik nr 1 do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Projekt: „Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

LP.	DATA ZGŁOSZENIA	ZGŁASZAJĄCY	TREŚĆ UWAGI	USTOSUNKOWANIE SIĘ DO UWAGI
1.	11.04.2016	Tomasz Zuchalski; Ewelina Zuchalska; Sylwia i Adam Oberda; Szymon Barys; Aneta Maciągiewicz; Tomasz Gadecki; Agnieszka Motylewska-Kawalec; Lesław Kawalec; Krzysztof Rożko; Grzegorz Kruszewski; Maciej B; Radny Gminy Brwinów Rafał Wysocki; Dariusz STROMSKI; Wspólnota Mieszkaniowa ul. Sochaczewska 18, 20, 22 Brwinów (Zarząd); Mieszkańcy Osiedla Sochaczewska; Agnieszka i Tomasz Osiedle Sochaczewska; Paulina Romanowska;	Sprzeciw budowie obwodnicy Milanówka w wariantcie przebiegającym tuż przy osiedlu na ul. Sochaczewskiej.	Temat obwodnicy Milanówka nie był podejmowany szczegółowo. Celem niniejszego opracowania nie jest dokładne ustalenie przebiegu dróg – co nastąpi w fazie realizacji inwestycji. Celem jest zaprezentowanie potrzeb związanych z transportem oraz możliwych wariantów rozwiązań, które zostaną dopracowane przy realizacji. Dodano zapis w Strategii w powyższym zakresie.
2.	14.04.2016	Waldemar Pałka Brwinów (w imieniu mieszkańców północnego Brwinowa)	Pomysł poprowadzenia lewej odnogi "Paszkowianki" w kierunku ul. Biskupickiej po południowej stronie A2 jest bezsensowny, bez wyobraźni i szkodliwy z wielu powodów: 1) Przez większą część roku wiatry wieją z kierunku zachodniego. A więc hałas i spaliny będą się odbijały od istniejących ekranów przy A2 i kierowały na gęsto zamieszkały teren. 2) Na A2 przy ul. Biskupickiej znajduje się brama bezpieczeństwa z wjazdem dla służb ratowniczych. Poprowadzenie Paszkowianki w odległości 5 m od tej bramy skutecznie ją zablokuje i uniemożliwi wjazd i wyjazd służbom ratowniczym. 3) Poprowadzenie Paszkowianki pod wiaduktem WD 300 całkowicie uniemożliwi mieszkańcom z ulicy Białostockiej, Nadrzecznej i części Biskupickiej korzystanie z istniejącego obecnie wyjazdu na DW 720. 4) Po wybudowaniu A2 wartość posesji po północnej stronie Brwinowa znacznie spadła. Gdyby teraz jeszcze powstała Paszkowianka między autostradą a budynkami to ich wartość diametralnie się obniży. W sprawie przebiegu Paszkowianki 20 maja 2013 r odbyło się spotkanie firmy projektowej Mott MacDonald Polska, inwestora, czyli Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, władz	Temat „Paszkowianki” nie był podejmowany szczegółowo. Celem niniejszego opracowania nie jest dokładne ustalenie przebiegu dróg – co nastąpi w fazie realizacji inwestycji. Celem jest zaprezentowanie potrzeb związanych z transportem oraz możliwych wariantów rozwiązań, które zostaną dopracowane przy realizacji. Dodano zapis w Strategii w powyższym zakresie.

			<p>gminy Brwinów i mieszkańców. Po uzyskaniu informacji na temat przebiegu Paszkowianki mieszkańcy nie zgodzili się na wersję przedstawioną przez MZDW co przełożyło się złożeniem swoich podpisów pod protestem i przedstawili własną propozycją poprowadzenia tej drogi w obrębie Brwinowa. Zaproponowali dwie wersje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Od rozwidlenia Paszkowianki lewą odnogę w kierunku zachodnim doprowadzić do ul. Powstańców Warszawy i rondem połączyć z tą ulicą. Następnie doprowadzić do A2 i poprzez nowo wybudowany wiadukt przekroczyć autostradę, a następnie skierować w lewo w kierunku zachodnim do ul. Biskupickiej i połączyć z nią za wiaduktem WD 300 i rzeką Zimna Woda. 2) Od rozwidlenia Paszkowianki lewą odnogę w kierunku zachodnim doprowadzić do ul. Powstańców Warszawy, połączyć z tą ulicą a następnie skierować w prawo na istniejący nad A2 wiadukt w Koszajcu. Za wiaduktem poprzez nowo wybudowane rondo skierować na zachód, wzdłuż autostrady po jej północnej stronie do ul. Biskupickiej i połączyć z tą ulicą na wprost istniejącej drogi serwisowej przy A2. <p>Stosowne pismo wraz z podpisami mieszkańców zostało przesłane do firmy projektowej oraz złożone w Biurze Rady Miejskiej w Brwinowie w dniu 04/06/2013 r. W dniu 03/06/2013 r ówczesna Komisja Rozwoju i Kształtowania Polityki Przestrzennej Rady Miejskiej w Brwinowie pod przewodnictwem Radnego Rafała Wysockiego wypracowała swoje uwagi do koncepcji przebiegu Paszkowianki, które były zbieżne z propozycjami mieszkańców. Według mojej wiedzy uwagi te zostały też dostarczone do firmy projektowej.</p> <p>Za propozycjami mieszkańców (szczególnie wersja druga) przemawia wiele czynników:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Po północnej stronie A2 brak zabudowań. 2) Mieszkańcy nie będą narażeni na hałas i spaliny gdyż skutecznie będą ich chronić już istniejące ekrany przy A2. 3) Koszty tak poprowadzonej Paszkowianki będą mniejsze gdyż odpadnie budowa mostu na Zimnej Wodzie. 4) W przyszłości, po odpowiednim przygotowaniu, drogę serwisową po północnej stronie A2 można wykorzystać jako obwodnicę Brwinowa dla mieszkańców północnego Milanówka. 5) Zwiększa dostęp do tej drogi różnym firmom i dużemu centrum logistycznemu zlokalizowanych w m. Moszna. <p>Do niniejszego pisma dołączam podpisy mieszkańców oraz proponowane wersje przebiegu Paszkowianki w obrębie Brwinowa.</p>	
3.	14.04.2016	Katarzyna Tarwacka; Monika Makowska; B. Rogowska; Arkadiusz Łagowski;	Protest przeciwko lokalizowaniu północnej obwodnicy Milanówka na terenie Żukowa w Gminie Grodzisk Mazowiecki.	Temat obwodnicy Milanówka nie był podejmowany szczegółowo. Celem niniejszego opracowania nie jest dokładne ustalenie przebiegu dróg – co nastąpi w

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

		Halina Zbyszyńska; Stowarzyszenie "Dolina Rokitnicy"; Krzysztof Hołodyński; Mieszkańcy miejscowości Falęcín;		fazie realizacji inwestycji. Celem jest zaprezentowanie potrzeb związanych z transportem oraz możliwych wariantów rozwiązań, które zostaną dopracowane przy realizacji. Dodano zapis w Strategii w powyższym zakresie.
4.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Punktem wyjściowym studium są uwarunkowania społeczne, skupione głównie wokół zagadnień starzenia się społeczeństwa, struktury zatrudnienia i przewidywanego wzrostu zaludnienia. Te przesłanki są fałszywe, bowiem miasto-ogród z definicji zakłada styl życia oparty na wartościach innych niż wzrastająca produkcja, zwłaszcza przemysłowa. W mieście-ogrodzie jest sprawą nieistotną, czy mieszkańcy są w wieku przed-, po-, lub produkcyjnym, natomiast istotne są takie wartości, jak spowolnione tempo życia, przyjazne kontakty z sąsiadami, prywatność, niska gęstość zaludnienia. Założenie, że ilość mieszkańców na obszarze PTO będzie wzrastać, powodując dalszą urbanizację i wzrost gęstości zaludnienia, jest sprzeczne z ideą miast-ogrodów. Zatem należałoby albo zweryfikować nazwę PODWARSZAWSKIE TRÓJMIASTO OGRODÓW, i przyznać, że chodzi tutaj o jakiś projekt "rozwoju" w stylu industrialnym, dominujący w krajach Trzeciego Świata, albo zmienić przesłanki i sposób podejścia do tematu.	Uwaga nieuwzględniona. Starzenie się społeczeństwa, niezależnie od typu jednostki samorządu terytorialnego, będzie generowało trudności w wielu obszarach, z których jednym jest transport (ale także np. zapewnienie opieki długoterminowej). Ponadto, pojęcie „miasto-ogród” nie wyklucza rozwoju industrialnego, o ile zlokalizowany jest on poza centrum miasta-ogrodu, na obrzeżach. PTO spełnia powyższy warunek, dzięki ulokowaniu strefy przemysłowej w Parzniewie.
5.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Przedstawione studium koncentruje się na uzasadnianiu budowy dróg dla ciężkiego transportu, w najlepszym wypadku ścieżek rowerowych. Być może winne są tutaj jakieś zadawione kompleksy, wiążące transport mechaniczny ze statusem społecznym, a być może jakieś inne względy, nie związane z potrzebami mieszkańców. Komunikacja na obszarze typu miasta-ogrodu powinna w znacznie większym stopniu polegać na pieszych spacerach, zwłaszcza że teren PTO jest geograficznie raczej skromny i do większości destynacji można bez problemu dojść piechotą. Transport pieszy jest prawie nieobecny w studium, pomimo wzrastającej w krajach rozwiniętych świadomości związku między ruchem pieszym i zdrowiem. Współczesna medycyna amerykańska zaleca codzienny SPACER o długości ok. 4 km w celu zachowania zdrowia i sprawności fizycznej do późnego wieku. Studium pomija kwestię komunikacji pieszej, powołując się niski stopień zainteresowania budową chodników wyrażony w ankietach dla mieszkańców. Pomijając fakt, że teankiety były administrowane wyjątkowo wybiórczo (ja np. nie otrzymałam egzemplarza), transport pieszy nie musi odbywać się po chodnikach, zwłaszcza na terenie takim jak PTO, gdzie wiele dróg jest nieutwardzonych i z uwagi na niski stopień ruchu kołowego używanych głównie przez rowerzystów i pieszych.	Częściowo uwzględniono. Dodano zapis dot. wpływu budowy i remontu chodników na ruch pieszy. Dystrybucja ankiet miała charakter losowy i była realizowana zgodnie z przyjętą przez firmę Badania Społeczne metodologią. Tym samym, badania nie można określić jako wybiórcze, ponieważ próba była reprezentatywna. Istotą badań ankietowych – nawet tych realizowanych przez instytucje państwowe, tj. GUS – nie jest dotarcie do wszystkich respondentów, lecz do ich reprezentatywnej próby.

Projekt: „Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

6.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Proponowana infrastruktura dojazdowa do punktów komunikacji zbiorowej - KM, SKM, WKD - w chwili obecnej koncentruje się na budowie parkingu w centrum Podkowy Leśnej. Należałoby przemyśleć umieszczenie takich parkingów także przy linii kolejowej, chociażby z uwagi na jej większe użytkowanie niż WKD.	Uwaga nieuwzględniona. Wyklucza się z uwagą w dalszej części tekstu dot. wycinki drzew na miejsca parkingowe.
7.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	W zakresie rynku pracy wskazano na malejącą podaż pracowników na rynku pracy (mierzona liczbą osób pozostających bez zatrudnienia), która wpływać może na konieczność pozyskiwania pracowników spoza Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów. Sytuacja taka może wpłynąć na zwiększenie potrzeb transportowych, w tym przede wszystkim na wzrost liczby pojazdów osobowych w godzinach szczytu. Budowa szerokiego rynku pracy na terenie zamieszkanym jest sprzeczna z ideą miasta-ogrodu. Poza tym, problem wzrostu przejazdów osobowych na jakiejś trasie rozwiązuje się przez transport zbiorowy. Wzrastająca liczba inwestorów przemysłowych w północno-wschodniej części PTO generuje konieczność zapewnienia odpowiedniej infrastruktury technicznej, w tym przede wszystkim dróg dojazdowych. Wzrost transportu towarowego i wzmożony ruch pracowniczy mogą w perspektywie czasu powodować presję na rozwój komunikacji drogowej, a także generować szybsze zużycie nawierzchni. Powyższe stwierdzenie rodzi pytanie, czy w takim razie nie należałoby wykluczyć przedmiotowego terenu z obszaru PTO. Miasto-ogród ma bardzo konkretne parametry, m.in. zupełny brak inwestycji przemysłowych i nieobecność ciężkich pojazdów na drogach. W USA, gdzie np. miasto Nowy Jork jest otoczone pierścieniem municypalności typu ogrodowego, istnieje osobna klasa dróg przejazdowych obsługujących tereny rezydencjalne. Jest to parkway, droga o jakości autostrady, ale o ograniczeniu tonażu, służąca wyłącznie pojazdom osobowym. Drogi te osiągają często znaczne długości, łącząc między sobą poszczególne stany.	Uwaga nieuwzględniona. Wg standardów angielskich, obszar PTO jest ściśle określony, zaś strefy przemysłowe mogą występować pod warunkiem, że są one oddalone od miasta. Ten warunek jest spełniony w przypadku Parzniewa.
8.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Pomimo zastrzeżeń, takich jak np.: Ponadto, rozważając aspekty środowiskowe, ze względu na duży odsetek obszarów chronionych – najwyższy (100%) dla Podkowy Leśnej – szczególną uwagę należy poświęcić problematyce oddziaływania potencjalnych inwestycji na ochronę środowiska. Unikatowy charakter urbanistyczny miejscowości powoduje dodatkowe wyzwania związane z planowaniem przestrzennym infrastruktury – tak, by zachować walory unikatowej idei miast-ogrodów. zalecenia studium koncentrują się na projektach budowy nowych dróg i utwardzaniu nawierzchni. Co prawda istnieje sformułowane zalecenie, aby stworzyć "zrównoważony system transportowy", ale nie ma żadnych konkretnych propozycji w tej materii. Brak pomysłów np. na komunikację zbiorową. Budowa dróg ma wyraźny priorytet, mimo że komunikacja zbiorowa mogłaby rozwiązać wiele problemów związanych z nadużyciem samochodów osobowych.	Uwaga nieuwzględniona. Transport zbiorowy scharakteryzowano głównie w podrozdziale Organizacja transportu zbiorowego.

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	W studium wyraźny jest nacisk na "rozwój gospodarczy", brak jednak definicji tego rozwoju. Jeśli chodzi o gospodarkę post-industrialną, jest ona oparta na komunikacji elektronicznej i jako taka nie wymaga silnej infrastruktury transportowej. Czyżby zatem chodziło o budowę przemysłu? Jest to sprzeczne z ideą miasta-ogrodu. Podobnie sprzeczne z tą ideą jest zachęcanie ludności zewnętrznej do napływu na teren miasta-ogrodu, szczególnie jeśli owa ludność nie podziela wartości, jakie definiują lokalny styl życia. W rzeczy samej, większość konfliktów społecznych wewnątrz PTO ma źródło w napływie osób o preferencjach niezgodnych z warunkami życia w mieście-ogrodzie.	Uwaga nieuwzględniona. Funkcją realizowaną przez obszar jest m.in. funkcja logistyczna, która musi mieć podstawy w infrastrukturze transportowej. Ewentualne trudności z asymilacją ludności napływowej są istotne, jednak nie są przedmiotem opracowywanego studium. Ponadto trudno oczekiwać, by tworzona strategia miała na celu zniechęcenie do osiedlania się na danym terenie.
9.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Troska o zapewnienie mobilności i bezpieczeństwa komunikacyjnego osobom w wieku podeszłym powinna łączyć się z troską o zapewnienie tego samego np. osobom niepełnosprawnym w młodym wieku. Autorom studium jakoś umyka fakt, że bezpieczeństwo komunikacyjne jest niezależne od wieku i stanowi prawo wszystkich mieszkańców obszaru. Niestety, pomimo powtarzania komunałów o potrzebie owego bezpieczeństwa, nie ma żadnych konkretnych propozycji, natomiast wszystkie projekty koncentrują się wokół zamiany dróg dostępnych dla pieszych na drogi szybkiego ruchu, co spowoduje dalszy spadek bezpieczeństwa komunikacyjnego dla niechronionych użytkowników dróg. Kolejnym problemem jest przewidywany zalew dróg lokalnych przez kierowców tranzytowych, jaki może nastąpić na skutek wprowadzenia opłat za użytkowanie autostrady. Skutecznym rozwiązaniem tego problemu jest wprowadzenie opłat za wjazd z autostrady na drogę lokalną. Myto mogłoby stanowić dodatkowy wpływ finansowy dla gmin i stanowiłoby odstraszcacz dla kierowców tranzytowych.	Częściowo uwzględniono. Przy osobach starszych dodano zapisy „i z ograniczoną sprawnością ruchową”. Stworzenie systemu poboru myta na drogach lokalnych nie leży w kompetencji pojedynczej gminy. Dyskusje takie toczą się na szczeblu GDDKiA, jednak wskazywany termin zmiany do listopad 2018 r., co wiąże się z zakończeniem obowiązywania umowy z firmą obsługującą system ViaToll.
10.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Wzrastająca liczba inwestorów przemysłowych w północno-wschodniej części PTO generuje konieczność zapewnienia odpowiedniej infrastruktury technicznej, w tym przede wszystkim dróg dojazdowych. Ponownie, to wskazuje, że przedmiotowy teren powinien być wyłączony z obszaru PTO. Miasto-ogród jest przeciwieństwem obszaru uprzemysłowionego. Fabryka, na którą powołują się osoby cytujące Letchworth, produkowała biustonosze, był to zatem przemysł lekki, tego rodzaju, że nie wymaga on nawet produkcji fabrycznej, ale jest możliwy do realizacji w warunkach chałupniczych.	Uwaga nieuwzględniona. Wg standardów angielskich, obszar PTO jest ściśle określony, zaś strefy przemysłowe mogą występować pod warunkiem, że są one oddalone od miasta. Ten warunek jest spełniony w przypadku Parzniewa. Ponadto wyłączenie już istniejącego obszaru przemysłowego z terenu PTO nie rozwiąże problemów – pojazdy i tak będą tam dojeżdżały. Rolą opracowania jest

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

				wytyczenie dla nich szlaków nie pogarszających jakości życia mieszkańców.
11.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów, ze względu na swoje walory przyrodnicze, pełni ważną rolę w przyrodniczym systemie powiatów: pruszkowskiego i grodzkiego oraz województwa mazowieckiego. Zalecenia komunikacyjne studium stoją w sprzeczności z zachowaniem walorów przyrodniczych terenu. Nacisk na "rozwój gospodarczy" nie sprzyja naturze. Kluczowe staje się zapewnienie jak najlepszej dostępności miasta-aglomeracji, którym dla PTO jest Warszawa. Dostępność ta, m.in. warunkowana jest przez system dróg, które umożliwiają dojazd samochodem osobowym.	Uwaga nieuwzględniona. Rozwój przemysłowy dot. wyodrębnionego terenu. W innych przypadkach, zarówno lokalne studia uwarunkowań, jak i Strategia, dostrzegają potrzebę oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.
12.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Najwyraźniej autorzy studium jeszcze nie wyrosli z lat 50-tych ubiegłego wieku, kiedy dominowały dojazdy samochodami osobowymi. Obecnie w świecie rozwiniętym likwiduje się parkingi w centrach aglomeracji, wprowadza wysokie opłaty za wjazd samochodem osobowym na teren wielkiego miasta, a niekiedy stosuje inne, wręcz złośliwe szykany, typu zakładania "buta" na samochody zaparkowane nawet na bardzo krótko, wszystko w celu zniechęcenia do używania samochodów prywatnych. Warto byłoby zbliżyć się do współczesnego świata, także w sferze projektów komunikacyjnych.	Uwaga nieuwzględniona. Punktem wyjściowym opracowania są dane pozyskane ze szczegółowej diagnozy. Niestety obserwowane obecnie trendy odpowiadają właśnie takiemu modelowi przemieszczania, jakie opisała Pani jako „trendy lat 50. ubiegłego wieku”. Radykalne rozwiązania w tym zakresie wywołałyby silny opór społeczny, dlatego przyjęte strategiczne cele zakładają stopniowe zmiany oparte m. in. na wzmocnieniu roli transportu publicznego i rowerów.
13.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Obszar PTO spełnia także inny postulat związany z rozwiązaniami urbanistycznymi miast-ogrodów, tj. wspomniane wcześniej zagospodarowanie terenów pod inwestycje poza dzielnicami mieszkaniowymi. Po raz kolejny mamy do czynienia albo z paradoksem, albo głębokim brakiem zrozumienia dla idei miast-ogrodów. Inwestycje wyrzuca się na obszary inwestycyjne, gdzie nikt nie mieszka i gdzie brak walorów przyrodniczych. Służę licznymi przykładami z okolic Nowego Jorku, które znam z długoletniej autopsji.	Uwaga nieuwzględniona. Wg standardów angielskich, obszar PTO jest ściśle określony, zaś strefy przemysłowe mogą występować pod warunkiem, że są one oddalone od miasta. Ten warunek jest spełniony w przypadku Parzniewa.
14.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Organizacji transportu zbiorowego studium poświęca bardzo mało miejsca. Istniejąca komunikacja autobusowa jest uboga i nie gra większej roli w zaspokajaniu potrzeb mieszkańców. Warto byłoby rozbudować ten wątek.	Uwaga nieuwzględniona. Transport zbiorowy został opisany w odrębnym rozdziale. Poziom szczegółowości tej tematyki w

Projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogródów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogródów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

			<p><i>Podwarszawskie Trójmiasto Ogródów ma duży potencjał w obszarze rozwoju branży logistycznej oraz inwestycji przemysłowych związanych pośrednio z transportem (w związku z koniecznością przemieszczania produkcji własnej).</i></p> <p>Ponownie, albo brak zrozumienia idei miast-ogrodów, albo próba przemycenia jednej z najbardziej uciążliwych branż gospodarki na teren opisany poprzednio jako bogaty w walory przyrodnicze.</p> <p><i>Podwarszawskie Trójmiasto Ogródów jest usytuowane wewnątrz międzynarodowego węzła transportowego związanego z Warszawą, łączącego systemy transportowe państw członkowskich Unii Europejskiej.</i></p> <p>Być może, stanowi to wskazówkę, aby ów węzeł transportowy przekierować na zewnątrz PTO.</p>	<p>opracowaniu odzwierciedla plany inwestycyjne formułowane przez poszczególne jednostki samorządowe. Dotychczas brak jasnych planów rozwoju komunikacji autobusowej (co wyraźnie kontrastuje w zestawieniu z planami inwestycji drogowych), dlatego jedyne co można było zawrzeć w opracowaniu, to sformułowanie zarysów, wedle których powinna zostać zorganizowana dobrze funkcjonująca komunikacja autobusowa odpowiadająca na potrzeby mieszkańców.</p> <p>Wg standardów angielskich, obszar PTO jest ściśle określony, zaś strefy przemysłowe mogą występować pod warunkiem, że są one oddalone od miasta. Ten warunek jest spełniony w przypadku Parzniewa.</p> <p>Przenoszenie węzła komunikacyjnego nie leży w kompetencjach Wykonawcy Strategii ani JST.</p>
15.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<p><i>Ze względu na charakter gmin Podwarszawskiego Trójmiasta Ogródów, podstawowym środkiem transportu w sezonie wiosennym, letnim i jesiennym powinien być transport rowerowy.</i></p> <p>Dostrzegam tutaj kolejną sprzeczność wewnętrzną studium. Powyżej, mamy grzmiące twierdzenia o starzeniu się społeczeństwa i konieczności zapewnienia bezpiecznych środków komunikacji. Rower jest niedostępny dla całych segmentów populacji, czasem z uwagi na wiek, czasem z powodu niepełnosprawności.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Transport rowerowy dotyczy innej grupy odbiorców niż osoby starsze (choć i to nie zawsze). Zjawiska starzenia się społeczeństwa nie należy utożsamiać z sytuacją, w której na danym obszarze nie ma osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym.</p>
16.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<p><i>Z kolei potrzebę inwestycji w komunikację zbiorową najczęściej wybierali mieszkańcy Podkowy Leśnej i Brwinowa.</i></p> <p>Prawdopodobnie komunikacja przy pomocy samochodów osobowych staje się uciążliwością, co by odzwierciedlało trendy krajów rozwiniętych.</p>	<p>Uwaga znajduje odzwierciedlenie w opracowaniu w części dot. transportu zbiorowego.</p>

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<p><i>W przypadku preferowanych inwestycji komunikacyjnych i transportowych na terenie zamieszkiwanej gminy, ankietowani najczęściej wskazywali na budowę i remonty dróg oraz na poprawę jakości usług komunikacyjnych. W mniejszym stopniu wybierano budowę i remonty ścieżek rowerowych oraz budowę i remonty chodników, natomiast w najmniejszym stopniu – budowę parkingów.</i></p> <p>W świetle tych wyników ankiety, zadziwiające są zalecenia praktyczne - proponowane inwestycje pomijają remonty dróg, a koncentrują się na budowie ścieżek rowerowych, które w wielu przypadkach zaprojektowano na terenach objętych ochroną przyrody. Kolejna sprzeczność wyznaczanych wartości z rekomendowaną akcją.</p>	<p>Uwaga znajduje odzwierciedlenie w opracowaniu.</p> <p>Inwestycje drogowe obejmują nie tylko budowę nowych dróg, ale także remonty i przebudowę dróg, w tym z zaleceniem odpowiedniej kategoryzacji ściśle związanej z odpowiednim potraktowaniem infrastruktury pieszej, rowerowej i infrastrukturą ograniczającą i spowalniającą ruch kołowy.</p>
17.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<p>Przy opisie strategii zrównoważonego rozwoju miasta ogrodu Podkowa Leśna na lata 2013-2015 wskazano prawidłowo zalecenia strategii, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> . <i>bezpieczne ulice o satysfakcjonującej mieszkańców nawierzchni.</i> . <i>przyjęcie całościowego planu organizacji ruchu w mieście ze wskazaniem na sposoby ograniczenia prędkości pojazdów i zapewnieniem priorytetu dla pieszych i rowerzystów</i> <p>zapomniano jednak, że przedstawione studium najzupełniej pomija te zalecenia. Zamiast bezpiecznych ulic i organizacji ruchu w mieście mamy projekty sporadycznie naniesionych na plan miasta nowych ścieżek rowerowych. Jest to niezgodne ze statusem Podkowie Leśnej jako miasta-zabytku, w którym nie wolno zmieniać istniejącej sieci komunikacyjnej. Proponowana budowa parkingu Park & Ride przy stacji w Podkowie Leśnej Głównej od chwili jej zaanonsowania budzi sprzeciw społeczny mieszkańców, a obecnie jest niezgodna z prawem na skutek wydania przez Wojewódzki Mazowiecki Urząd Konserwatorski w r. 2014 zakazu wycinki drzew na terenie proponowanego parkingu.</p>	<p>Uwaga znajduje odzwierciedlenie w opracowaniu: cel operacyjny 1.3 Poprawa jakości ruchu niezmotoryzowanego, w tym uspokajanie ruchu na istniejących ulicach i budowa infrastruktury rowerowej. Należy podkreślić, że „nanoszenie na plan nowych ścieżek rowerowych” może być różnie rozumiane i nie zawsze oznacza budowę trwale odseparowanych od ruchu pieszego i kołowego dróg rowerowych: „Należy przy tym pamiętać, że mniej ruchliwe ulice wewnętrzne o uspokojonym ruchu drogowym są jednocześnie drogami bezpiecznymi dla rowerzystów i jako takie nie wymagają dodatkowej infrastruktury.”</p>
18.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<p><i>Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta-Ogrodu Podkowa Leśna dzieli miasto na dwie strefy: zurbanizowaną (Miasto-Ogród) i wyłączoną z zabudowy (Las Młochowski). Dla części zurbanizowanej ustala się utrzymanie i ochronę historycznego układu miasta z zachowaniem systemu parcelacji. Ustalony jest także zakaz niszczenia zieleni, w tym obsadzeń ulic. Lokalizacje nowych inwestycji nie mogą powodować zniszczeń istniejącego drzewostanu ani zmian ukształtowania terenu, a konieczna wycinka drzew musi być ograniczona do minimum. W celu ochrony wód podziemnych, ogranicza się wprowadzanie powierzchni utwardzonej na terenach prywatnych i publicznych. Plan zakłada także odtworzenie systemu dróg pieszo-rowerowych.</i></p> <p>W Podkowie Leśnej system dróg pieszo-rowerowych pokrywa się z planem ulic, wobec czego nie ma nic do odtwarzania. Wystarczy, zgodnie z zaleceniami strategii, zmienić nawierzchnie ulic i wprowadzić organizację ruchu zgodną z bezpieczeństwem pieszych i rowerzystów</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zapisy zostały pobrane bezpośrednio z obowiązującego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.</p> <p>„Odtworzenie systemu dróg pieszo-rowerowych” oznacza przywrócenie oczekiwanego stanu technicznego.</p>

Projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

19.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<p><i>Zakazuje się również utwardzania dróg gruntowych przebiegających przez tereny leśne. Restrykcje związane z ochroną środowiska wpływają na ograniczenia w obszarze inwestycji drogowych, a także na konieczność tworzenia studiów dla poszczególnych inwestycji. Może warto przypomnieć te restrykcje w związku z proponowanymi ścieżkami rowerowymi.</i></p> <p>Dokument Wspólne Kierunki Rozwoju Gmin Obszaru Funkcjonalnego Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów także zawiera wiele sprzeczności. Zalecenie <i>doskonała dostępność transportowa obszaru PTO (pełna płynność komunikacyjna)</i>, koliduje z następującym zaraz po nim: <i>zwiększenie bezpieczeństwa na drogach ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych uczestników ruchu (piesi i rowerzyści)</i>. Pełna płynność komunikacyjna powoduje zwiększenie ruchu kołowego, co radykalnie zmniejsza bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. Studium odwołuje się do innych dokumentów na szczeblu ponadlokalnym, gdzie występują podobne sprzeczności. Daje się także zauważyć nacisk na "dogęszczenie poziomu infrastruktury", co ma "uwolnić potencjał drzemiący w polskiej gospodarce". Mity tego rodzaju dominowały w gospodarce komunistycznej, która była nastawiona na ekspansję za wszelką cenę. Może warto zauważyć, że "dogęszczanie infrastruktury" powoduje wyłącznie zniszczenie istotnych wartości środowiska, zamieniając niegdyś wartościowe obszary w industrialne pustynie. PTO jest obszarem przede wszystkim rezydencjalnym. Transport ma służyć mieszkańcom, a nie dominować nad ich potrzebami. Już obecnie sieć dróg na terenie PTO jest tak gęsta, że hałas komunikacyjny zakłóca ciszę nocną na ulicach jeszcze przed dekadą cichych i przyjemnych. Może jeszcze dodam, że bliskość dróg o intensywnym ruchu kołowym z reguły skutkuje spadkiem cen nieruchomości.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zapisy Planu Zagospodarowania Przestrzennego są każdorazowo analizowane przez zespół zajmujący się projektowaniem rozwiązań technicznych. Tym samym, na etapie projektowania każdej z inwestycji uwzględnione zostaną zapisy ograniczające jej zakres lub sposób realizacji.</p>
20.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<p><i>Unikalną wartością obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów jest wysoka jakość zamieszkania w okolicy wygodnej, zacisznej i bliskiej naturze. Pierwotne założenia układu urbanistycznego miasta-ogrodu sprzed niemal wieku nie przewidywały jednak dynamicznego rozwoju motoryzacji, w obecnej formie istotnie zagrażącemu jakości życia mieszkańców. Warto uczyć się od społeczeństw, które już ten etap mają za sobą. Sposoby ukrócenia nadużyć motoryzacyjnych wspominałam powyżej. Studium wspomina konieczność odciążenia terenów mieszkalnych przy jednoczesnej poprawie jakości skomunikowania z siecią dróg głównych. W znanym mi świecie taki cel osiąga się przy pomocy budowy bardzo wysokiej jakości dróg dojazdowych, które są niedostępne dla kierowców spoza obszaru rezydencjonalnego. To oznacza szlabany, ochroniarzy, kontrolę numerów rejestracyjnych pojazdów dopuszczonych do wjazdu na dany teren. Teren nie musi być ogrodzony, bowiem pojazdy mogą poruszać się wyłącznie po drogach, chodzi zatem wyłącznie o ograniczenie ruchu kołowego. Budowa nowych dróg - proponowane drogi, np. "Paszkwianka", spowodują intensyfikację ruchu oraz zniszczą coraz szerszy zasób terenów zielonych. Obecnie trasa Nadarzyn -</i></p>	<p>Uwaga znajduje częściowe odzwierciedlenie w opracowaniu.</p> <p>Radykalne rozwiązania powodują silny opór społeczny.</p>

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

			Brwinów nie sprawia specjalnych problemów komunikacyjnych. Dodanie nowej, większej drogi ściągnie ruch kołowy na tę trasę, w myśl zasady, że popyt stwarza popyt. Fakt, że droga ta miałaby być użytkowana przez ciężkie pojazdy typowe dla centrum logistycznego, przekreśla jej stosowność dla obszarów rezydencjalnych, przez które ma ona przebiegać.	
21.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<i>Należy pamiętać o tym, że przebudowy ulic poprawiające ich parametry (poszerzenie jezdni, utwardzenie nawierzchni) będą skutkowały przyciąganiem ruchu z sąsiednich ciągów komunikacyjnych. Ponadto inwestycje związane z budową nowych dróg oraz ulepszeniem istniejących prowadzą do częstszego wyboru samochodu jako środka komunikacji, zatem służą dalszemu ogólnemu zwiększeniu natężenia ruchu drogowego. Inwestycje drogowe muszą być zatem nakierowane na ograniczanie ruchu zmotoryzowanego na rzecz promowania podróży rowerowych i pieszych oraz wykorzystania publicznego transportu zbiorowego. W świetle tych uwag, projekty budowy nowych dróg brzmią ponownie jak paradoks.</i>	Inwestycje drogowe obejmują nie tylko budowę nowych dróg, ale także remonty i przebudowę dróg, w tym z zaleceniem odpowiedniej kategoryzacji ściśle związanej z odpowiednim potraktowaniem infrastruktury pieszej, rowerowej i infrastrukturą ograniczającą i spowalniającą ruch kołowy.
22.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<i>Usprawnianie ruchu drogowego ma swoje granice, napotykanne przy dynamicznym rozwoju motoryzacji dość szybko. Stąd konieczność prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej, której ważnym elementem jest publiczny transport zbiorowy. Jedno z najcenniejszych stwierdzeń studium. Niestety, większość propozycji skupia się wokół powiększania ruchu drogowego.</i>	Uwaga nieuwzględniona. Propozycje związane z powiększeniem ruchu drogowego są najbardziej widoczne, ponieważ są najdroższe.
23.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<i>Elementy uspokojenia ruchu w postaci azylów dla pieszych, zawężeń, ukształtowania tzw. bram wjazdowych do miejscowości posłużyły do skutecznego egzekwowania dozwolonej prędkości. Niestety, te elementy są głównie nieobecne na drogach wewnątrz PTO.</i>	Uwaga uwzględniona.
24.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<i>Bardzo obiecującym dla PTO projektem jest rozbudowa przemysłowej części Parzniewa. Warto w tym miejscu zauważyć, że rozwój przemysłu nie przeczy idei miasta-ogrodu. Pierwotnie według twórcy tej idei, Ebenezera Howarda, pożądany układ urbanistyczny miał składać się z pełnego zieleni mieszkalnego centrum opasanego zapewniającymi samowystarczalność terenami przemysłowo-rolniczymi na obrzeżach. Wspomniałam już powyżej, że idea Ebenezera Howarda opierała się na produkcji lekkiej, możliwej także w warunkach rzemieślniczych bądź chałupniczych. Obszary przemysłowe typu Parzniewa stanowią przeciwieństwo tej idei.</i>	Uwaga nieuwzględniona. Pragniemy zauważyć, że koncepcja Pana Howarda pochodzi z początków XX w. i dotyczy przedmieść Londynu w tym okresie. Powołuje się on m.in. wspólną własność ziemi (common ownership of land), czy też propozycję przeniesienia obrotu alkoholem na jednostkę municypalną. Należy zatem zachować ostrożność w bezpośredniej transpozycji zapisów na Polskę XXI w.
25.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<i>Wyjątkowym miejscem jest położony na styku granic wszystkich trzech miast partnerskich PTO zespół willowo-parkowy Turczynek. Od 2008 r. park, razem z dwiema wybudowanymi przed stuleciem willami, czeka na inwestora. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego</i>	Uwaga nieuwzględniona.

projekt: „Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

			<p>dopuszcza na tym terenie funkcje zabudowy usługowej z zakresu turystyki, sportu i rekreacji oraz zdrowia wraz z realizacją i utrzymaniem funkcji mieszkaniowych i innych towarzyszących nieuciążliwych usług. Razem z położonym obok Stawiskiem, prężnie działającym muzeum im. Anny i Jarosława Iwaszkiewiczów, Turczynek ma szansę ustanowić nowy kierunek rozwoju zielonej części Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów. Odpowiednie skomunikowanie, szczególnie z uwzględnieniem potrzeb osób starszych i o ograniczonej sprawności, może przyczynić się do sukcesu tego ważnego dla wszystkich trzech miast partnerskich rejonu. Dotychczasowa działalność "rekreacyjna" Turczynka spowodowała masywny sprzeciw mieszkańców okolicznych obszarów, z powodu hałasu jaki ta działalność generuje. Ponieważ nie ma czegoś takiego, jak nieuciążliwy sport, należy przededefiniować obecną funkcję Turczynka. Może dałoby się powrócić do funkcji oryginalnej, czyli rezydencjalnej. Z dwojga złego mniej uciążliwości spowoduje stworzenie tam kondominium z kilku mieszkaniami niż ściąganie wrzaskliwych hord "sportowców" i "kibiców". Można także pomyśleć np. o stworzeniu muzeum międzywojnia, lub podobnej placówki kulturalnej, której działalność nie będzie antagonizowała mieszkańców. Bardzo trafnie wskazano przykład Stawiska, które cieszy się ogromnym powodzeniem przy zupełnym braku uciążliwości dla mieszkańców.</p>	Zagospodarowanie Turczynka winno być przedmiotem innego opracowania – w tym Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
26.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<p>W zestawieniu celów strategicznych strategii transportowej PTO uderza wysoki stopień abstrakcji i sprzeczności wewnętrznych. Rozwój nowych obszarów mieszkalnych, produkcyjnych i usługowych nieodmiennie niesie ze sobą wzrost potrzeb transportowych. Nie wyprowadzi się ruchu z terenów mieszkalnych, jeśli będzie się dopuszczać powstawanie nowych terenów mieszkalnych na zapleczu już istniejących, które są "dobrze skomunikowane". Należałoby raczej zastanowić się nad konceptem chyba jeszcze nieznanym, tj. budowy dojazdu najpierw, a zabudowy mieszkalnej dopiero potem. Dodajmy do tego cele strategii w skali województwa, czyli kreowanie ładu przestrzennego i zapobieganie nadmiernej suburbanizacji. W skali województwa najwyraźniej chodzi o ograniczenie "rozwoju" tego typu, jaki obecnie doświadczamy na terenie PTO.</p>	Zgłoszona uwaga znajduje odzwierciedlenie w celu strategicznym 2: Zrównoważone kształtowanie nowych założeń urbanistycznych.
27.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	<p>Punktem końcowym są rekomendowane inwestycje. Skomentuję tylko parę. Priorytet przyznawano na podstawie tabeli punktów.</p> <p>INWESTYCJE DROGOWE.</p> <p>Priorytet 1. <i>Przebudowa ul. Letniskowej w Owczarni (od granicy z Miastem Podkowa Leśna do granicy z Miastem Milanówek)</i> Jest to inwestycja o najwyższym priorytecie. Ponieważ tak się składa, że bardzo regularnie korzystam z tej drogi udając się np. do Milanówka, mogę wyrazić tylko najwyższe zdumienie, że otrzymała ona tak wysoki priorytet. Ulica Letniskowa łączy ulicę Brwinowską w Owczarni ze skrzyżowaniem ulic Gołębkiej i Zachodniej w Podkowie Leśnej, ma długość kilkuset metrów i niewielką ilość mieszkańców. Jedną stroną tej ulicy stanowi sosnowy las, wg mapy należąca do gminy Brwinów, wyłączony z planu zagospodarowania. Znajdują się przy niej dwie</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W rozdziałach dotyczących rekomendowanych inwestycji dokładnie opisano system przyznawania punktów i rangowania (pełne zestawienie zaprezentowano w załączniku na końcu dokumentu).</p> <p>W odniesieniu do priorytetu 1. Wysoki priorytet wynika ze szczegółowo opisanej punktacji. Inwestycja zdobyła wysoką liczbę punktów przy niskim koszcie wykonania (m. in. ze względu na długość). Warto zaznaczyć, że przebudowa ul.</p>

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogródów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogródów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

			pracownie architektoniczne, które nie generują specjalnego ruchu samochodowego. Dlaczego, zważywszy to wszystko, jest to inwestycja priorytetowa? Przebudowa tej ulicy spowoduje przekierowanie ruchu samochodowego z Owczarni do Podkowy Leśnej. Już obecnie ten ruch przeciąża ulicę Gołębią, powodując liczne skargi mieszkańców. Ta inwestycja stoi w 100% sprzeczności ze wszystkimi celami strategii komunikacyjnej. Ilość obecnych użytkowników jest niska, dominują tutaj piesi i rowerzyści, jest relatywnie bezpiecznie. Po przebudowie ta ulica zmieni się w arterię komunikacyjną, bezpieczeństwo zniknie. Co gorsza, spowoduje intensyfikację ruchu na terenie Podkowy Leśnej, na trasie dojścia do kolejki WKD, tradycyjnie używanej przez mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego oraz gości Stawiska. O co zatem chodzi - na 100 stronach piszemy o konieczności ograniczania samochodów osobowych, a przy ustalaniu priorytetów wybieramy projekt korzystny wyłącznie dla samochodów osobowych?	Letniskowej w Owczarni nie musi oznaczać zamiany w „arterię komunikacyjną”, na której „bezpieczeństwo zniknie”. Ostateczny kształt inwestycji zostanie przedstawiony w fazie projektowania.
28.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Priorytet 3. <i>Podkowa Leśna: ulica Kwiatowa – Paproci na odcinku od ul. Parkowej do granicy miasta</i> O ten projekt mieszkańcy terenu walczą od lat. Miał być zrealizowany jako projekt priorytetowy. Tymczasem priorytet otrzymała ulica prawie nie używana, a ulica Kwiatowa jest na miejscu trzecim.	Wynika to z jasno opisanych kryteriów punktowych.
29.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	Priorytet 17. <i>Udrożnienie połączeń miejscowości Owczarnia, Terenia i Żółwin z Warszawą</i> Jest to najważniejsza inwestycja, jeśli chodzi o odciążenie terenów mieszkalnych i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu Podkowy Leśnej. Jest to także ostatnia inwestycja na liście. Ocena "punktowa" tych inwestycji kłóci się z oceną praktyczną. Najwyraźniej kryteria przyjęte w ocenie inwestycji są błędne. Należy przeprowadzić tę ocenę jeszcze raz, tak aby wyniki były bliższe rzeczywistości.	Wprowadzono zmiany rankingowe wskutek uwag p. przewodniczącego Rady Sołeckiej Owczarni. Ocena punktowa inwestycji wynika z jasno opisanych kryteriów. Należy pamiętać, że kryteria przyjęte dla partnerstwa PTO te nie są tożsame z oceną inwestycji z perspektywy mieszkańców Podkowy Leśnej. Niektóre inwestycje ważne dla mieszkańców mają charakter wewnętrzny.
30.	14.04.2016	Stowarzyszenie Nova Podkowa i Liga Ochrony Przyrody Elżbieta Gliszczyńska	ŚCIEŻKI ROWEROWE. Na najwyższych pozycjach znajdują się ścieżki rowerowe wzdłuż torów kolejki WKD z Milanówka do Podkowy Leśnej. Oceniam te pomysły jako "krowie ścieżki", czyli szlaki przetarte przez jakiś czynnik zewnętrzny, niekoniecznie zgodny z potrzebami użytkowników. Ścieżki z Milanówka do Polesia zbudować się nie da, bowiem ktoś już ogroził prywatną działkę, która dochodzi prawie do torów. Ścieżkę z Polesia do Podkowy Zachodniej wybudować się da, bo wzdłuż torów biegnie ulica, w którą można wbudować ścieżkę rowerową. Na terenie Podkowy ścieżki rowerowe powinny także być wbudowane w ulice, przebiegające równoległe do torów, ale w pewnej od nich odległości. Ścieżki u podnóża wydmy w Leśnym Parku Miejskim	Uwaga nieuwzględniona. Celem niniejszego opracowania nie jest dokładne ustalenie przebiegu dróg – nastąpi to w fazie realizacji inwestycji i ostatecznie może ulec zmianom, np. z powodu wystąpienia problemów z ustaleniem własności terenu lub innymi przeszkodami. Odpowiedzialność za to ponosi projektant planowanej inwestycji.

			<p>zbudować się nie da, bowiem nie ma tam fizycznie dosyć miejsca. Zniszczenie wydmy spowoduje akcję prawną, ponieważ jest to część Zespołu Krajobrazowo-Przyrodniczego i wszelkie budowy na jej terenie są zabronione. Mimo to autorzy studium upierają się przy swoich pomysłach. Trasa rowerowa od stacji Podkowa Leśna Główna także musi przebiegać w ciągach ulicznych, ponieważ plan Podkowy Leśnej jest wpisany do rejestru zabytków i nowych szlaków komunikacyjnych tutaj budować nie wolno. Przebudowa trasy rowerowej w ciągu ulic Brwinowskiej i Jana Pawła II jest zbyt duża, ta trasa jest w dobrym stanie. Ulicy Żubrowej w Podkowie Leśnej nie ma, chyba że ktoś zafałszował uzabytkowany plan miasta. Co do innych tras rowerowych, proponowanych w ciągach ulic, wystarczy przywrócić natężenie ruchu kołowego do poziomu sprzed roku 2012, kiedy otwarto Galerię Podkowa. Metody ograniczenia ruchu kołowego były omawiane wcześniej.</p> <p>UWAGI KOŃCOWE.</p> <p>Studium wykazuje więcej dobrej woli niż praktycznych pomysłów. Przez cały czas wzmiankuje się konieczność wyprowadzenia ruchu kołowego z obszarów zamieszkałych, a jednocześnie wprowadza projekty intensyfikujące ten ruch. Uderza nacisk na budowę nowych dróg, oraz pominięcie organizacji ruchu i transportu zbiorowego. Przypominam, że miasta-ogrody wyrastały na transporcie zbiorowym, i że był to transport kolejowy. Jeśli kogoś niepokoi wzrastająca odległość nowych osiedli od przystanków transportu zbiorowego, być może nie należy lokalizować tych osiedli w wybranym miejscu, ale gdzieś indziej. Ogólnie, odnoszę wrażenie że całość jest przygotowana "od tyłu" - czyli dopasowuje się komunikację do obszarów zamieszkania, podczas gdy normalny rozwój polega na sytuacji odwrotnej - najpierw buduje się połączenia, potem zaludnia teren. Wiele konkretnych pomysłów jest sprzecznych albo z prawem, albo ze zdrowym rozsądkiem. Całość sprawia wrażenie, jakby dotyczyła obszaru dotkniętego intensywną industrializacją, a nie miast-ogrodów.</p>	<p>Ponadto „trasa rowerowa” może mieć różne znaczenie – od w pełni odseparowanej od ruchu pieszego i kołowego nowo wybudowanej drogi, przez wydzielenie pasów ruchu dla rowerów na drogach dla ruchu kołowego po objęcie nowym oznakowaniem istniejących tras lub wydzielenie strefy ruchu pieszo-rowerowego.</p> <p>Odniesienie do uwag końcowych: Uwaga o lokalizacji osiedli w powiązaniu z transportem zbiorowym znajduje pełne odzwierciedlenie w celu strategicznym nr 2 (zrównoważone kształtowanie nowych założeń). Przygotowanie całości w formie „dopasowania komunikacji do obszarów zamieszkania” wynika ze zdiagnozowanych czynników już teraz oddziałujących na PTO.</p>
31.	14.04.2016	Starostwo Powiatowe w Pruszkowie Miroslaw Chmielewski – Członek Zarządu	Brak uwag.	Uwzględniono.
32.	14.04.2016	Piotr Nazimek pnazimek@gmail.com	<p>1. Chciałbym zwrócić uwagę, że wariant 2 obwodnicy Milanówka został narysowany na nieaktualnej mapie. Ten wariant przecina już wybudowane budynki wielorodzinne przy ulicy Sochaczewskiej (aktualna mapa w załączeniu)</p> <p>2. Wariant drugi przebiega przy osiedlu wielorodzinnym. Jest dla mnie niezrozumiałe dlaczego obwodnica Milanówka (a celem obwodnicy jest zmniejszenie uciążliwości komunikacji w mieście) ma zwiększać uciążliwość w mieście obok i to przy osiedlu zamieszkanym przez setki</p>	Temat obwodnicy Milanówka nie był podejmowany szczegółowo. Celem niniejszego opracowania nie jest dokładne ustalenie przebiegu dróg – co nastąpi w fazie realizacji inwestycji. Celem jest zaprezentowanie potrzeb związanych z transportem oraz możliwych wariantów rozwiązań, które zostaną dopracowane przy realizacji.

			<p>osób z małymi dziećmi, które bawią się wokoło osiedla.</p> <p>3. Obszar zasięgu stacji PKP Brwinów zdecydowanie obejmuje całość osiedla Źródlane przy Sochaczewskiej (nie jest ono objęte w całości) a mieszka tam kilkaset osób, z których sporo pracuje/uczy się w Warszawie.</p> <p>4. Ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy powinien być przeciągnięty od skrzyżowania ulic Solidarności i Działkowej przy torach bezpośrednio do stacji PKP Pruszków (ulica Przytorowa). To jest dość uczęszczana droga, szczególnie przez rowerzystów z Parzniewa lub z pobliskiego osiedla Parzniew do stacji PKP. I jest tam miejsce na poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego (a w zasadzie po części jego remont).</p> <p>5. Za Czubinem rowerzyści sobie skracają drogę jadąc szutrówką, która łączy i 1509W i drogę fioletową - może tak lepiej poprowadzić tę trasę, jeśli nie biegnie ze skrzyżowania w Milęcinie w innych kierunkach.</p> <p>6. Mieszkańcy osiedla Parzniew (przy Pruszkowie) na pewno przy obecnej taryfie nie będą generatorem ruchu pasażerskiego dla stacji Parzniew. Będą tak jak teraz korzystać ze stacji Pruszków. Mają tam może nieco dalej, ale za to krócej i taniej (bilety ZTM) jadą pociągiem.</p> <p>7. Uwaga ogólna: z moich doświadczeń podróży rowerem po różnych krajach brakuje mi w naszej infrastrukturze rowerowej miejsc z tzw. poidelkiem, gdzie można pobrać wodę pitną. Wiem, że jest to narażone na wandalizm i nie wszędzie możliwe. Proponuję chociaż w miejscach dla rowerzystów oznaczyć gdzie jest stacja poboru wody pitnej w Brwinowie? To jest bardzo przydatna informacja. A gdyby przy fontannie w rynku było poidelko to już by było idealnie.</p>	<p>Dodano zapis w Strategii w powyższym zakresie.</p> <p>6. Uwaga uwzględniona</p> <p>7. Jest to interesująca uwaga, jednak wykracza poza standardowy zakres opracowań tego typu. Ponadto planowana infrastruktura rowerowa w założeniach ma być przeznaczona przede wszystkim do codziennego użytku, nie do celów rekreacyjnych, w tym zakresie poidelka nie są tak istotne.</p>
33.	20.04.2016	Sołtys i Rada Sołecka Żółwin Przewodniczący Rady Paweł Komender ul. Szkolna 30 Żółwin	<p>Uwaga techniczna: dot. rozdziału 4.2.5. WYLICZENIA DLA PLANOWANYCH INWESTYCJI. W tekście wskazano na nakłady inwestycyjne w wysokości 135 PLN/m², natomiast w tabeli 23. Szacunkowe koszty inwestycyjne oraz eksploatacyjne poszczególnych inwestycji i w następnych tabelach powierzchnię dróg przemnożono przez wskaźnik 130 PLN/m². Błąd ten ma wpływ na wszelkie dalsze wyliczenia i rankingi i powinien zostać skorygowany.</p>	<p>1. Do wyliczeń kosztu budowy 1m² drogi użyto kwoty 130 PLN. Błędnie w opisie w Strategii zapisano kwotę 135 PLN. Błąd ten wynika z przyczyn technicznych, a prowadzenie obliczeń we wszystkich miejscach w oparciu o cenę 130 PLN</p>

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

			<p>Dalsze uwagi merytoryczne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczania punktów pomiaru ruchu obszaru Owczarnia, Terenia, Żółwin, będącego elementem dwóch analizowanych zadań: Ciąg komunikacyjny z Podkowy Leśnej do Nadarzynna (potencjalnie przebiegający przez ten obszar) oraz Udrożnienie połączeń miejscowości Owczarnia, Terenia i Żółwin z Warszawą. Jest rzeczą powszechnie znaną, że ruch z Podkowy Leśnej na południe oraz z Tereni i Żółwina na północ odbywa się ulicami Kasztanową, Nadarzyńską i Słoneczną. Ruch na tych ulicach jest bardzo intensywny. Brak pomiarów tego ruchu, choćby na skrzyżowaniu Kasztanowa/Nadarzyńska w Żółwinie, ale także na ul. Granicznej całkowicie zamazuje obraz sytuacji komunikacyjnej analizowanego obszaru. 2. W analizie potencjalnego kierunku ruchu i jego preferencji nie uwzględniono przebudowy DK8 do standardu drogi ekspresowej S8 oraz budowy węzła Młochów oddalonego zaledwie o 4 km od południowej granicy obszaru poddanego analizie. Już obecnie, po oddaniu odcinka S8 Salomea/Paszków duża część mieszkańców Podkowy Leśnej, Żółwina i Tereni korzysta z tej trasy w drodze do Warszawy, pomimo fatalnego stanu ulic Młochowskiej, Granicznej, Pieczarkowej, które nadal nie posiadają nawierzchni utwardzonej. Także mieszkańcy Owczarni i Milanówka kierują się ul. Kazimierzowską i Książnicką przez Urszulin do ul. Grodzkiej w Starej wsi w drodze do Warszawy bezkolizyjną trasą S8. 3. Nie uwzględniono także budowy węzła Siestrzeń na S8 stanowiącego potencjalny wylot dla Podkowy Leśnej, Milanówka, Owczarni, Tereni i Żółwina w kierunku Krakowa, Katowic i Wrocławia. Już obecnie ul. Kazimierzowska i Książnicka w Owczarni prowadzi najkrótszą drogą z Podkowy Leśnej i Milanówka do tego węzła. Podobną rolę spełnia ul. Graniczna (bez nawierzchni utwardzonej) dla Żółwina i Tereni. Ta rola tych ulic nie została poddana analizie. 4. W analizie potencjalnego ruchu nie uwzględniono planowanego cmentarza przy bocznej ulicy od ul. Szkolnej w Żółwinie. Ulica Szkolna już obecnie zapewnia dojazd do Zespołu Szkół, Zespołu Boisk „Orlik”, jest trasą autobusu miejskiego i szkolnego. Po uruchomieniu cmentarza ruch samochodowy jeszcze wzrośnie 5. W analizie celu strategicznego 2, celów operacyjnych 2.1 i 2.2. dla zadań wymienionych w punkcie 1 nie uwzględniono faktu, że praktycznie cały obszar 	<p>potwierdza, że pierwotnym celem było przyjęcie takiej wielkości. Dodatkowo średnia cena wyliczona na podstawie zakończonych przetargów w 2015 roku na terenie województwa mazowieckiego wyniosła 133,75 PLN (dla 10 losowo wybranych inwestycji). Mając na uwadze ujemną wartość inflacji (od -0,5% na koniec 2015 roku do -0,9% w marcu 2016 roku), a także wysoką konkurencyjność przyjęto, że możliwa jest do uzyskania cena w wysokości 130 PLN/m².</p> <p>Uwagi 2, 3, 4 do weryfikacji przez Zamawiającego - który wyznaczał konieczność wpisania odcinków poza gestią PTO</p> <p>5. Uwagę uwzględniono.</p> <p>6. Ocena możliwości realizacji inwestycji opierała się na liście inwestycji sformułowanej przez Partnerstwo. Zawartość listy inwestycji różniła się w szczególności zgłaszanych inwestycji. Przy ocenie poszczególne wagi wynikały ze stopnia zaawansowania prac nad projektem w trójstopniowej skali. Analiza dokumentacji projektowej realizowanych lub planowanych do realizacji inwestycji nie była przedmiotem tego opracowania.</p>
--	--	--	--	--

projekt: „*Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów - poprawa spójności obszaru Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów poprzez współpracę w zakresie polityki społecznej, kształtowania przestrzeni publicznej, gospodarki wodnej i komunikacji*” w ramach wdrażanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Programu Regionalnego „*Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*”, dofinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG i środków krajowych.

			<p>Żółwina i Tereni posiada aktualne MPZP, gdzie większość powierzchni przeznaczona została pod budownictwo mieszkaniowe, zaś kilkadziesiąt hektarów to tereny inwestycyjno/przemysłowe. W związku z tym nie przyznano (tab. 31) tym zadaniom punktów w zakresie celów 2.1. i 2.2. Nieprzyznanie punktów skutkowało zawyżeniem wskaźników Koszt/Suma do wartości 1.430 tys. oraz 1.251 tys. dla tych zadań, spychając je na koniec rankingu i powodując sugestię ich realizacji „W dalszej perspektywie”. Gdyby punkty przyznano, odpowiednie sumy dla tych zadań wzrosłyby z 4 do 6, zaś wskaźnik Koszt/Suma spadłby odpowiednio do 953 tys. oraz 834 tys. zł plasując te zadania na wyższym miejscu rankingu.</p> <p>6. Niezrozumiałe dla nas jest także przyznanie zadaniom wymienionym w punkcie 1 w kryterium możliwości ich realizacji oceny (+) niska. Prosimy o wyjaśnienie, jakie „informacje pozyskane od miast-partnerów” i od których partnerów, miały wpływ na tak niską ocenę.</p> <p>Reasumując, wyrażamy sprzeciw dla sposobu analizy zadań Ciąg komunikacyjnych z Podkowy Leśnej do Nadarzynna oraz Udrożnienie połączeń miejscowości Owczarnia, Terenia i Żółwin z Warszawą oraz związanego z tym praktycznego wykluczenia tych zadań z możliwości finansowania w ramach projektu PTO.</p> <p>Jednocześnie wnosimy o ponowienie w zakresie ww. zadań z uwzględnieniem opinii mieszkańców terenów objętych tymi zadaniami inwestycyjnymi.</p>	
--	--	--	--	--

Źródło: Opracowanie własne.