



12382/2017

Punkt Usług Interaktywnych
Urząd Miejski w Nowym Dworze Mazowieckim**BURMISTRZ**

Od:
Wysłano: 31 sierpnia 2017 19:45
Do: sekretariat@nowydwormaz.pl; sekretariat@nowodworski.pl;
burmistrz@nowydwormaz.pl
Temat: List otwarty w sprawie rozwiązań komunikacyjnych dla pieszych i rowerzystów na
terenie powiatu nowodworskiego
Załączniki: List otwarty w sprawie rozwiązań komunikacyjnych dla_pieszych i rowerzystów.pdf

W załączeniu list otwarty. Proszę o poważne podejście i poparcie!

Z poważaniem

URZĄD MIEJSKI
Nowy Dwór Mazowiecki
W PŁYNEIO

2017 -03- 31

Znak sprawy
Ilość załączników
Podpis

LIST OTWARTY DO URZĘDU MIASTA NOWY DWÓR MAZOWIECKI URZĘDU POWIATU NOWODWORSKIEGO

oraz innych osób i podmiotów zainteresowanych poprawą stanu dróg i bezpieczeństwa ich użytkowników na terenie Nowego Dworu Mazowieckiego

Dot. ciągów pieszo – rowerowych na terenie Nowego Dworu Mazowieckiego

Szanowni Państwo!

W roku 2009 miasto zleciło opracowanie koncepcji rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie gminy Nowy Dwór Mazowiecki. W latach kolejnych na terenie miasta powstało kilka nowych ścieżek rowerowych przy modernizowanych lub nowobudowanych ulicach. Niestety ogromnym minusem jest brak ich połączenia, są to fragmenty ścieżek oddzielone barierami trudnymi do pokonania takimi jak wiadukty czy mosty nie przystosowane do ruchu pieszego i rowerowego.

Ostatnio miasto w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych uzyskało dofinansowanie na projekt „Poprawa warunków do rozwoju przyjaznych środowisku form transportu poprzez utworzenie systemu dróg rowerowych na terenie gmin: Czosnów, Jabłonna, Legionowo, Łomianki, Nieporęt, Nowy Dwór Mazowiecki, Radzymin i Wieliszew”, który zakłada budowę blisko 80km nowych ścieżek rowerowych. W ramach tego projektu zaplanowano również nowe ścieżki rowerowe na terenie miasta.

Ponadto miasto stworzyło system wypożyczalni rowerów miejskich, co dodatkowo zwiększa ruch rowerowy w okolicy i promuje ten środek transportu.

Ze swojej strony chciałbym zwrócić uwagę, że budowa odcinków ścieżek rowerowych nic nie da, jeśli ścieżki nie będą tworzyć ciągłości. I tak jest z trasą, która jest wskazywana jako jedna z najbardziej obciążonych ruchem rowerowym czyli z mostem na Narwi (w godzinie szczytowej liczba rowerzystów przekracza 50). Zarówno od ul. Mieszka I jak też od strony ulicy Warszawskiej ciągi rowerowe są doprowadzone do mostu. Niestety na moście brak jest ścieżki rowerowej.

Widać tutaj sprzeczną politykę: miasto zachęca do podróży rowerem z obu stron do mostu, natomiast nie zrobiono nic, aby most dostosować do ruchu rowerowego. Skutkuje to zwiększoną liczbą rowerzystów na wąskiej jezdni mostu, którzy tamują ruch, a co gorsza część rowerzystów porusza się po znajdujących się na moście chodnikach przez co naraża siebie i innych uczestników ruchu na duże niebezpieczeństwo. Nie można też pominąć licznej grupy rowerzystów i pieszych pokonujących most po niebezpiecznej technicznej konstrukcji mostu kolejowego.

Co ważne w ubiegłym roku Pan Burmistrz obiecywał podjęcie rozmów z PKP PLK w kwestii dobudowy kładki obok mostu kolejowego. Czy te działania przyniosły jakikolwiek efekt? Niestety nie dysponuję informacjami w tej sprawie.

W związku z powyższym uważam, że niezbędną i bardzo pilną inwestycją jest budowa przeprawy dla rowerów przez rzekę Narew. Proponuję rozważenie i porównanie dwóch możliwości:

1) Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów pomiędzy cytadelą przy Centrum Handlowym a ulicą Mieszka I.

Kładka mogłaby przylegać do wyspy znajdującej się na rzece (a może nawet posiadać zejście na wyspę) co stanowiłoby dużą atrakcję turystyczną.

Minusem rozwiązania mogą być koszty budowy, ale może warto przykładem innych gmin zrealizować taką inwestycję z dofinansowaniem unijnym. Inwestycja ma bardzo duże szanse na znaczne dofinansowanie, ponieważ jest to koncepcja sprzyjająca środowisku i łącząca

walory przyrodniczo-turystyczne z praktycznym udogodnieniem dla setek ludzi pokonujących codziennie tą barierę.

Niewątpliwą zaletą jest brak konieczności uzgodnień z zarządcą drogi wojewódzkiej.

2) **Dobudowa ciągu pieszo-rowerowego na konstrukcji wsporczej na moście Pancera po jednej stronie mostu drogowego.**

Rozwiązanie takie jest stosowane powszechnie w Europie jak również w Polsce. Ostatnie inwestycje tego typu w naszym kraju to poszerzenie mostu w Wyszkowie, oraz poszerzenie mostu w Dzierzgoniu na drodze wojewódzkiej nr 515. W Internecie można się natknąć na dziesiątki innych inwestycji tego rodzaju. Oczywiście technologia prac musi być dobrana zależnie od istniejącej konstrukcji mostu.

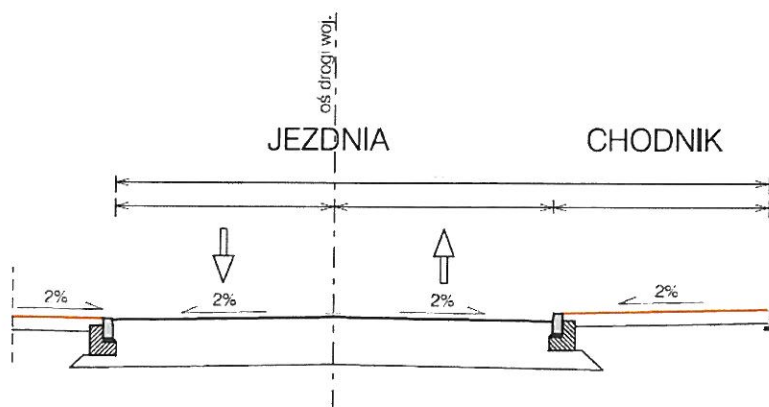
Idealnie byłoby przy okazji na wysokości ulicy Mieszka I wykonać pochylnię o spadku umożliwiającym zjazd rowerem (jest to jedna z niewielu lokalizacji gdzie jest na to miejsce).

Oczywiście miasto musiałoby w tym zakresie współpracować z zarządcą drogi wojewódzkiej i partycypować w kosztach.

Przykładowe zdjęcia



Przykładowy przekrój:



Podstawowe zalety tej inwestycji:

- 1) Wzrost bezpieczeństwa poprzez:
 - a. Ograniczeniu ruchu rowerowego na wąskiej jezdni mostu na Narwi
 - b. Uniknięcie zagrożenia kolizji rowerzystów i pieszych na wąskim chodniku
- 2) Wzrost ruchu turystycznego – połączenie ważnych ścieżek rowerowych przez centrum miasta ze ścieżką na ul. Mieszka I i dalej ciągu trasy rowerowej do Pomiechowa. Ułatwienie dostępu dla turystów do obiektów Twierdzy Modlin.
- 3) Integracja miasta poprzez ułatwienie komunikacji pieszej i rowerowej pomiędzy obiema stronami rzeki.
- 4) Dobre wykorzystanie środków unijnych

Kolejnym wyzwaniem stojącym przed władzami jest wybranie optymalnej przeprawy dla rowerów przez tory kolejowe. Wiadukt w ciągu ulicy Morawicza nie został dostosowany do wzmożonego ruchu rowerowego i nie wyznaczono na nim ścieżki rowerowej. Przejście podziemne tym bardziej nie jest dostosowane dla rowerzystów – brak pochylni, prowadnic czy wind (jest tylko stale niesprawny dźwig dla osób niepełnosprawnych, w którym nie można przewozić rowerów).

Proponowane rozwiązania to:

- Poszerzenie wiaduktu i wyznaczenie na nim dwukierunkowej ścieżki rowerowej, analogiczne jak dla przypadku opisanego powyżej (prawdopodobna konieczność lekkiego przesunięcia ulicy w kierunku terenów prywatnych przy lokalach handlowych).
- Budowa kładki pieszo-rowerowej przez tory pomiędzy ul. Leśną a ulicą Morawicza (bardzo długi odcinek bez żadnego przejścia przez tory). Kładka ta dodatkowo ograniczyłaby dużą liczbę dzikich przejść przez tory w tym rejonie – wiele osób z Osiedla Młodych skraca sobie tędy drogę na Pólko lub do zakładów pracy w dzielnicy przemysłowej.

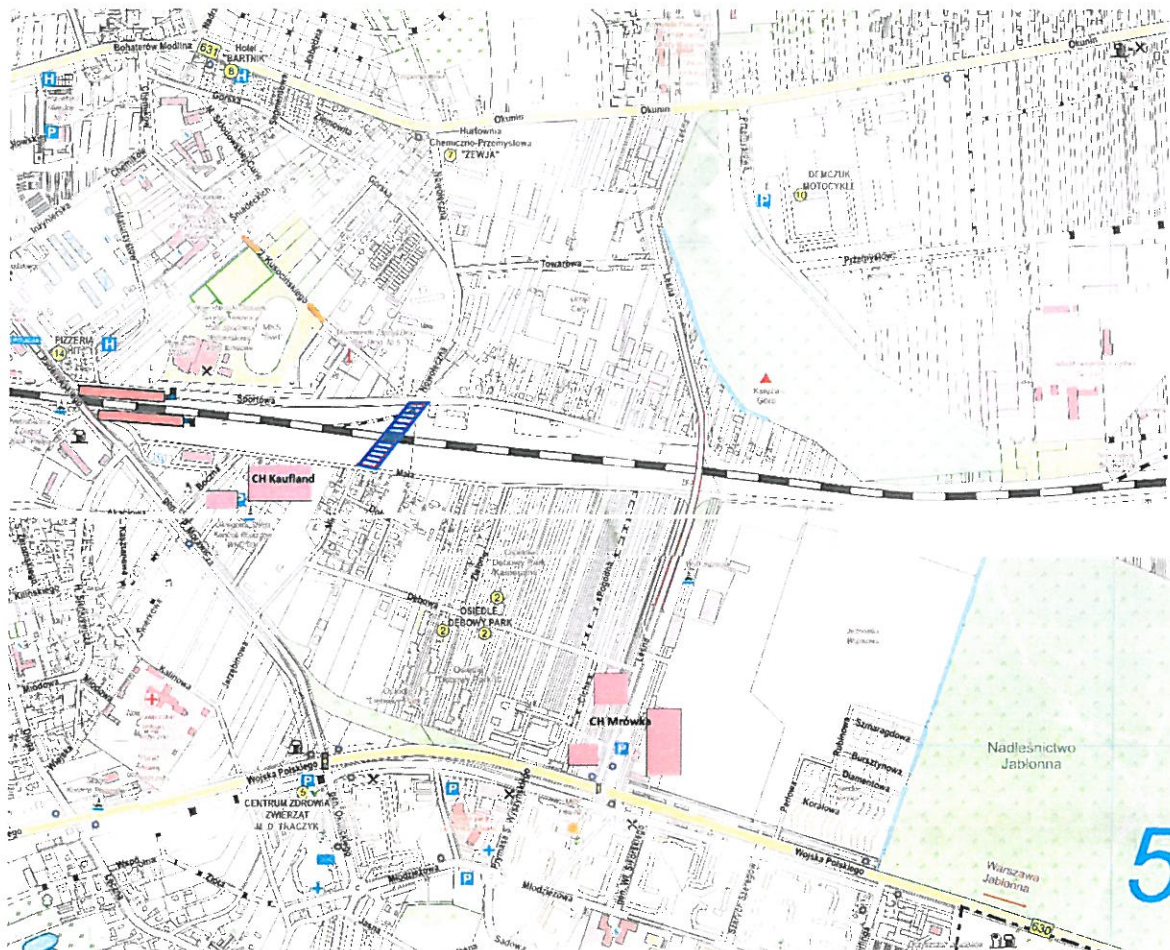
UZASADNIENIE:

Na terenie zurbanizowanym odległość pomiędzy przejściami przez tory powinna być mniejsza. O ile przeprawy samochodowe mogą być znacznie oddalone od siebie, to przeprawy piesze powinny być zagęszczone ze względu na dużo mniejszą prędkość poruszania się pieszych.

W tym konkretnym przypadku piesi z rejonu części Osiedla Młodych, oraz rozrastających się, nowych Osiedli w rejonie ulicy Dębowej chcąc udać się do dzielnicy przemysłowej po drugiej stronie linii kolejowej (liczne zakłady w rejonie ulicy Nowołęcznej), mają do pokonania znaczną odległość zarówno do przejścia podziemnego przy wiadukcie na ulicy Morawicza/Paderewskiego do chodnika na wiadukcie na ulicy Leśnej. Zresztą dodatkowo sprawę utrudnia brak schodów umożliwiających wejście na wiadukt w ciągu ulicy Leśnej (kolejne wydłużenie drogi) oraz brak pochylni dla wózków i rowerzystów w przejściu podziemnym przy drugim wiadukcie oraz zakaz ruchu pieszych po wiadukcie w ciągu ulicy Morawicza/Paderewskiego.

Skutek jest widoczny: powstało wiele „dzikich” przejść przez tory, które stanowią olbrzymie zagrożenie zdrowia, życia i płynności ruchu kolejowego. Stosunkowo często zdarzają się tutaj wypadki z udziałem pieszych.

Wnioskuje o zaprojektowanie i wybudowanie kładki pieszo-rowerowej w połowie drogi pomiędzy wymienianymi wyżej wiaduktami drogowymi. Proponowaną lokalizację kładki przedstawia rysunek.



Rys.3

KORZYŚCI

Zwiększenie bezpieczeństwa. Wyeliminowanie „dzikich” przejść przez tory poprzez udostępnienie mieszkańcom wygodnej i dogodnie położonej alternatywy.

Inne korzyści. Przeprawa rowerowa zrekompensowałaby również brak pochylni w przejściu podziemnym (istnieją tam co prawda windy dla niepełnosprawnych, lecz zakazano z nich korzystać rowerzystom). Ścieżki rowerowe po obu stronach torów mogłyby być nareszcie połączone.

Przykład oddanej do użytku w 2016 roku kładki w Legionowie (koszt całkowity inwestycji to około 3 mln zł). Stanowi ona znaczne udogodnienie dla rowerzystów, niepełnosprawnych, matek z dziećmi i pozostałych pieszych. Nasze miasto, będące na jednym z czołowych miejsc w Polsce wśród najbogatszych samorządów, chyba stać na takie udogodnienie dla mieszkańców.



Bardzo proszę o poważne potraktowanie sprawy. Przygotowywanych projektów i koncepcji było wiele, od lat wydaje się na to niemałe pieniądze. Tym razem chcę zaapelować do osób zajmujących decyzyjne stanowiska: nie twórzmy kolejnych fantazyjnych koncepcji lecz w końcu zrobmy coś dla ludzi!

Z poważaniem

,

Mieszkaniec Nowego Dworu Mazowieckiego