

Zielone Mazowsze

inż. Rafał Muszczyńko

mgr Aleksander Buczyński

mgr inż. arch. Krzysztof Rytel

ul. Nowogrodzka 46 m.6, 00-695 Warszawa

<http://www.zm.org.pl>, biuro@zm.org.pl

**Koncepcja rozwoju infrastruktury rowerowej na
terenie gminy Nowy Dwór Mazowiecki**

Raport z konsultacji społecznych

Czerwiec 2010

Raport z konsultacji społecznych

1.1.1. Informacje o konsultacjach społecznych Koncepcji

Proces konsultacji społecznych dotyczących rozwiązań proponowanych w koncepcji prowadzony był w miesiącu maju 2010 roku i odbywał się dwupłaszczyznowo.

Pierwszą płaszczyzną konsultacji społecznych było uruchomienie strony <http://nowydwormaz.zm.org.pl>, zawierającej roboczą wersję koncepcji, informacje dotyczące dalszych prac nad nią (a zwłaszcza konsultacji społecznych), a także wyposażonej w elektroniczny formularz za pomocą którego można było zgłosić uwagi do koncepcji i wyrazić swoją opinię na jej temat. Z tej możliwości skorzystało w okresie od 28 kwietnia do 22 maja łącznie 15 osób.

Drugim sposobem wzięcia udziału w konsultacjach społecznych było uczestnictwo w spotkaniu konsultacyjnym, które odbyło się 12 maja 2010 roku w siedzibie Urzędu Gminy Nowy Dwór Mazowiecki i wypełnienie na spotkaniu ankiety konsultacyjnej. Z tej możliwości skorzystało łącznie 8 osób, choć udział w spotkaniu wzięło 2-3 krotnie więcej osób. Podczas konsultacji była również możliwość zgłoszenia wniosku ustnego – takich wniosków wpłynęło 15.

Obie formy konsultacji społecznych były reklamowane przez Zielone Mazowsze na swojej stronie internetowej, na uruchomionej stronie <http://nowydwór.zm.org.pl>, na forum internetowym Stowarzyszenia, forum Warszawskiej Masy Krytycznej, oraz na forach i gronach tematycznych dotyczących Nowego Dworu lub rowerzystów. Konsultacje społeczne reklamowane były także podczas Warszawskiej Masy Krytycznej, na której pojawiają się rowerzyści z całej aglomeracji Warszawskiej i okolic, a więc także z Nowego Dworu Mazowieckiego. Również Urząd Gminy Nowy Dwór Mazowiecki informował o konsultacjach, zarówno na swojej stronie internetowej, jak i w lokalnej prasie. Dodatkowo o trwających konsultacjach społecznych poinformowane zostały media: TVN Warszawa, Życie Warszawy oraz Gazeta Wyborcza – tematu jednak nie podjęły.

1.1.2. Niedoskonałości i błędy związane z badaniem ankietowym

Z powodu niewielkiej ilości respondentów (łącznie 23 osoby), poniższe badania ankietowe są obciążone dużym błędem statystycznym i, zdaniem autora, nie powinny być jedynym, ani nawet głównym kryterium wyboru tras i rozwiązań. Dotyczy to wszelkich pytań analizowanych pod kątem ilościowym.

Warto natomiast dogłębniej przeanalizować pytania typowo jakościowe (np. Których tras w koncepcji brakuje? Które są zbędne? Jakie rozwiązania powinny zostać zmienione?), mając jednak w pamięci fakt, że są to wypowiedzi pojedynczych osób nie koniecznie odzwierciedlające opinię ogółu społeczeństwa.

1.1.3. Wyniki badań ankietowych ilościowych

Związek z Nowym Dworem Mazowieckim

Pierwszym pytaniem ankiety było pytanie o związek z Nowym Dworem Mazowieckim. Większość ankietowanych na terenie gminy Nowy Dwór Mazowiecki mieszka, robi zakupy i jeździ rekreacyjnie na rowerze. Znacznie mniejsza część ankietowanych pracuje tu lub się uczy. Dwie osoby nie zaznaczyły żadnej z możliwych odpowiedzi. Szczegółowy rozkład odpowiedzi obrazuje tabela 8.

Na terenie gminy Nowy Dwór Maz....	Ilość głosów	Udział procentowy
Mieszkam	21	91,3%
Pracuję	9	39,1%
Uczę się	2	8,7%
Robię zakupy	18	78,3%
Jeżdżę rekreacyjnie rowerem	19	82,6%

Tabela 8: Rozkład odpowiedzi na pytanie o związek z Nowym Dworem Mazowieckim.

Wykorzystanie roweru

Drugie pytanie w ankiecie dotyczyło wykorzystania roweru. Respondenci zgodnie wskazali że użytkują rower w celach rekreacyjnych. Natomiast tylko mniej więcej jedna trzecia spośród nich, prócz rekreacji wskazała na wykorzystywanie rowerów także w dojazdach do pracy lub po zakupy. Wskazuje to na olbrzymi potencjał rozwoju dla ruchu rowerowego na terenie gminy, a jednocześnie wskazuje na niską jakość infrastruktury (także parkingowej) zniechęcającej do czysto komunikacyjnych podróży rowerem. Szczegółowy rozkład odpowiedzi na to pytanie obrazuje tabela 9.

Rower wykorzystuje do...	Ilość głosów	Udział procentowy
Dojazdów do pracy/szkoły	7	30,4%
Zakupów	5	21,7%
Rekreacji	23	100,0%

Tabela 9: Rozkład odpowiedzi na pytanie o wykorzystanie roweru.

Częstotliwość korzystania z roweru

Na pytanie o częstotliwość korzystania z rowerem, prawie połowa ankietowanych odpowiedziała, że rower wykorzystuje codziennie lub prawie codziennie. Prawie tyle samo respondentów korzysta z roweru około raz w tygodniu. Rzadziej niż raz w tygodniu jeździ mniej niż co piąty ankietowany. Nikt z respondentów nie był osobą, która z roweru nie korzysta wcale. Szczegółowy rozkład odpowiedzi obrazuje tabela 10.

Taki rozkład odpowiedzi w połączeniu z odpowiedziami odnośnie wykorzystania roweru wskazuje, że rower jest ważnym elementem rekreacji mieszkańców miasta. Tym samym wskazuje jednocześnie na duży potencjał rozwoju ruchu rowerowego na terenie gminy. Doświadczenie autorów koncepcji wskazuje, że rowerzyści jeżdżący dziś tylko rekreacyjnie, mogą szybko i łatwo zamienić się w osoby używające roweru do dojazdu na zakupy lub do pracy, o ile pojawią się do tego odpowiednie warunki.

Na rowerze jeżdżę...	Ilość głosów	Udział procentowy
Codziennie lub prawie codziennie	10	43,5%
Raz w tygodniu	9	39,1%
Rzadziej niż raz w tygodniu	4	17,4%
wcale	0	0,0%

Tabela 10: Rozkład odpowiedzi na pytanie o częstotliwość korzystania z roweru.

Kierunki podróży rowerowych

Jednym z kluczowych pytań było wskazanie relacji w jakich najczęściej poruszają się ankietowani. W pytaniu tym oprócz z góry wskazanych relacji możliwe było wpisanie relacji własnej.

Najwięcej osób wskazało na poruszanie się w relacji pomiędzy Modlinem Twierdzą lub Modlinem Starym, a śródmieściem Nowego Dworu Mazowieckiego. Popularne były też odpowiedzi dotyczące relacji w kierunku Jabłonny oraz z os. Młodych do śródmieścia Nowego Dworu Mazowieckiego. Dane te znajdują potwierdzenie w pomiarach ruchu rowerowego, które wskazały te relacje jako najczęściej występujące. Dość popularne okazały się też połączenia z gminami ościennymi – Pomiechówkiem, Wieliszewem i Czosnowem. Po jednym respondencie wskazało relację przebiegającą wałem Narwi, do Zakroczymia, do Błonia oraz w relacji Twierdza Modlin - os. Młodych. Jedna osoba wpisała w odpowiedzi, że rowerem jeździ generalnie po terenie całego miasta. Najmniej popularna wśród respondentów okazała się relacja pomiędzy Okuninem a śródmieściem Nowego Dworu – nie została wskazana ani razu.

Rozkład odpowiedzi na pytanie o najczęstsze kierunki rowerowych podróży obrazuje tabela 11.

Na rowerze najczęściej jeżdżę na trasie/w kierunku...	Ilość głosów	Udział procentowy
Modlin Twierdza/Modlin na Górcie - śródmieście	6	26,1%
Olesin - śródmieście	0	0,0%
os. Młodych/Nowodworzanka - śródmieście	5	21,7%
W kierunku Jabłonny	5	21,7%
W kierunku Zakroczymia	1	4,3%
W kierunku Czosnowa	2	8,7%
W kierunku Pomiechówka	2	8,7%
W kierunku Wieliszewa	2	8,7%
Wałem Narwi	1	4,3%
W kierunku Błonia	1	4,3%
Modlin Twierdza – os. Młodych	1	4,3%
Po całym mieście	1	4,3%

Tabela 11: Rozkład odpowiedzi na pytanie o najczęstsze relacje podróży.

Najpilniejsze inwestycje rowerowe

Na pytanie dotyczące tras, które powinny powstać w pierwszej kolejności można było odpowiedzieć zaznaczając od jednej do trzech odpowiedzi. Stąd suma odpowiedzi znacząco przekracza sto procent – przeciętnie rowerzyści wskazywali po dwie istotne dla nich trasy. Prawie połowa ankietowanych uznała za najpilniejszą budowę trasy przebiegającej ulicami Warszawską, Bohaterów Modlina, Okunin i Nowodworską. Wskazuje to na fakt iż na tym ciągu rowerzyści czują się najmniej bezpiecznie, a jednocześnie chcieliby tą trasą móc jeździć (zapewne ma to związek z faktem umiejscowienia największych zakładów w rejonie tej właśnie ulicy). Wszystko wskazuje, że to ta trasa powinna powstać jako pierwsza, pomimo nie najwyższego wyniku dotyczącego wielkości ruchu rowerowego na niej.

Nieco mniej, ale wciąż dużo odpowiedzi zebrały trasy prowadzące wałem Wisły, ulicami

Morawicza i Paderewskiego, ulicą Wojska Polskiego, ulicami Chłodnią, Ledóchowskiego, Chrzanowskiego i Bema, wałem Narwi i ulicą Thommee. Pojedyncze odpowiedzi wskazywały na konieczność wybudowania w pierwszej kolejności trasy Leśnej, Obwodowej, przez las Dębinka i przez Kępę Nowodworską (nie określono czy chodzi o rejon miasta, czy o ulicę). Nikt nie wskazał jako pilnego inwestowania w ciąg ulic Kopernika i Czarnieckiego, zapewne z powodu dość spokojnego charakteru ruchu na tej ulicy i możliwości przejazdu ciągami alternatywnymi o praktycznie zerowym ruchu. Szczegółowy rozkład odpowiedzi znajduje się w tabeli 12.

Które z tras powinny powstać w pierwszej kolejności?	Ilość głosów	Udział procentowy
Wzdłuż ul. Nowodworskiej, Okunin, Bohaterów Modlina i Warszawskiej	11	47,8%
Wzdłuż ul. Paderewskiego i Morawicza	7	30,4%
Wzdłuż ul. Thommee	4	17,4%
Wzdłuż ul. Leśnej	1	4,3%
Wzdłuż ul. Kopernika i Czarnieckiego	0	0,0%
Wzdłuż ul. Chłodniej, Ledóchowskiego, Chrzanowskiego i Bema	5	21,7%
Wzdłuż ul. Wojska Polskiego	6	26,1%
Po wale Wiślanym	8	34,8%
Po wale Narwi (od strony śródmieścia)	5	21,7%
Wzdłuż ul. Mieszka I	1	4,3%
Przez las Dębinka	1	4,3%
Przez Kępę Nowodworską (nie wiadomo, czy chodzi o ulicę o tej nazwie, czy o teren Kępy Nowodworskiej)	1	4,3%
Wzdłuż ulicy Obwodowej	1	4,3%

Tabela 12: Najbardziej potrzebne trasy rowerowe na terenie gminy Nowy Dwór Mazowiecki

Bike & Ride na terenie gminy Nowy Dwór Mazowiecki

Ponad jedna trzecia ankietowanych deklaruje chęć zostawiania roweru na parkingu przesiadkowym Bike & Ride, gdyby taki powstał. Prawie połowa respondentów zaznacza, że w przypadku powstania takich parkingów, być może będzie z niego korzystać. Jedynie niecałe 15% ankietowanych kategorycznie stwierdziło, że nie jest zainteresowane korzystaniem z Bike & Ride. Dwóch respondentów nie udzieliło odpowiedzi na pytanie. Dokładny rozkład odpowiedzi pokazuje tabela 13.

Czy byłby Pan/Pani skłonny korzystać z parkingu Bike & Ride?	Ilość głosów	Udział procentowy
Tak	8	34,8%
Być może	10	43,5%
Nie	3	13,0%

Tabela 13: Rozkład odpowiedzi na pytanie o chęć korzystania z systemu Bike & Ride.

Ankieta nie może rozstrzygnąć jednoznacznie o lokalizacji parkingu Park & Ride w gminie Nowy Dwór Mazowiecki. Odpowiedzi odnośnie miejsca takiego parkingu podzieliły się

praktycznie po równo pomiędzy stacją PKP Modlin i PKP Nowy Dwór Mazowiecki. Ta druga dostała o jeden głos więcej, jednak warto zaznaczyć, że jednocześnie wskazała na nią jedna osoba nie będąca zainteresowana korzystaniem z Park & Ride. Wydaje się, że parkingi rowerowe powinny powstać przy obu stacjach kolejowych, gdyż obie lokalizacje mają zwolenników. Osiem osób w ogóle nie wskazało dogodnej dla nich lokalizacji parkingu.

Rozkład głosów obrazuje tabela 14.

Najdogodniejsza dla mnie byłaby lokalizacja parkingu B&R przy...	Ilość głosów	Udział procentowy
Stacji PKP Nowy Dwór mazowiecki	8	34,8%
Stacji PKP Modlin	7	30,4%

Tabela 14: Rozkład odpowiedzi na pytanie o najdogodniejszą lokalizację parkingu Bika & Ride.

1.1.4. Zgłoszone postulaty wraz z ich rozpatrzeniem

Jakich tras rowerowych w koncepcji brakuje

W ramach ankiet zgłoszono 17 postulatów dotyczących tras brakujących w Koncepcji. Ponadto trzy postulaty z racji na iż były bardziej uwagami ogólnymi niż brakującymi trasami, zostały przeniesione do kategorii uwag ogólnych. Oto trasy wskazane przez mieszkańców jako brakujące:

1. Trasa wokoło Cytadeli Modlińskiej (dwa wskazania)

Trasa od wewnątrz cytadeli (ulicą Obwodową, została dodana. Dodano do Koncepcji też trasę zewnętrzną przy murach twierdzy, od rzeki do ulicy Bema.

2. Tras rekreacyjnych

Liczba tras rekreacyjnych w finalnej wersji Koncepcji została zwiększona.

3. Trasy po Twierdzy Modlin (trzy wskazania).

Do finalnej wersji koncepcji dodano trasę rekreacyjną biegnącą ulicą Obwodową, trasę wzdłuż zachodniego muru Twierdzy Modlin (łączącą trasę rekreacyjną wzdłuż Narwi i Wisły z ulicą Bema) oraz trasę rekreacyjną łączącą ulice Ledóchowskiego przez aleję Przewodników i ulicę Bema z ulicą Obwodową.

Większa liczba tras nierekreacyjnych nie jest zaś uzasadniona potokami komunikacyjnego ruchu rowerowego na terenie Twierdzy.

4. Tras rekreacyjnych po Twierdzy Modlin.

Odpowiedź jak wyżej.

5. Trasa wzdłuż murów Twierdzy Modlin, a później wzdłuż Narwi i Wisły.

Trasę dodano.

6. Trasa wzdłuż ulicy Łączna

Trasa ta byłaby równoległa do trasy przy projektowanej ulicy 7KG, tym samym dublując się z nią. W przypadku rezygnacji z budowy trasy 7KG przez gminę Nowy Dwór Mazowiecki, trasa lokalna ulicą Łączną nabiera sens. W innym przypadku będzie ona tylko dublem.

7. Trasa wzdłuż ulicy Kępa Nowodworska

Trasa lokalna, wiodąca ulicami Nałęcza i Kępa Potocka od Warszawskiej do Wojska Polskiego, została dodana do finalnej wersji Koncepcji

8. Tras przy ulicach głównych.

Zdaniem autorów niniejszej Koncepcji, trasy przy wszystkich głównych ulicach na terenie gminy Nowy Dwór Mazowiecki znajdują się w Koncepcji. Bez konkretniejszego wskazania miejsca, trudno autorom ustosunkować się do tego postulatu.

9. Trasy na ulicy Nałęczu

Trasę dodano. Należy jednak podkreślić, że ulica Nałęczu nie daje możliwości prowadzenia nią ruchu rowerowego z wykorzystaniem wydzielonej drogi rowerowej. Zatem z zaznaczeniem trasy na mapie, czy bez, rowerzyści na ulicy tej będą zmuszeni do poruszania się jezdnią. Jest to związane z wąskim pasem drogowym tej ulicy. Wybudowanie przy niej drogi rowerowej wiązałoby się z koniecznością wykupu gruntów, a być może także wyburzeń, co wydaje się być nieuzasadnione przez występujące tu potoki ruchu.

10. Trasy wzdłuż Murów Twierdzy od rzeki do ul. Bema (dwa wskazania)

Trasę dodano.

11. Trasy w centrum miasta (Zakroczyńska, Daszyńskiego, Targowa, Legionów, Słowackiego)

Trasy powyższe, nawet gdyby je dodano na mapie i tak pozostałyby trasami czysto „papierowymi”. Wyżej wymienione ulice są wąskie i nie dają możliwości fizycznego wydzielenia na nich dróg rowerowych. Dlatego też w Koncepcji zaproponowano uspokojenie ruchu na tych ulicach, tak by pomimo braku miejsca, mogły się one stać przyjazne dla ruchu rowerowego.

12. Wytyczyć trasę turystyczną przy stoczni w okolicy Spichlerza.

W podanym miejscu (na Wyspie Szwedzkiej) w okolicy spichlerza planowana jest trasa turystyczna. Planowanie dużej ilości tras w miejscu, którego przyszłość wydaje się być niepewna jest ryzykowne, gdyż może nie mieć później szans na realizację. Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że trasa planowana na tym terenie przebieg ma ustalony jedynie orientacyjnie. Gdy okaże się na etapie zagospodarowywania tego terenu i tworzenia konkretnych projektów, że lepsze i bardziej zbliżone do optymalnego jest jej usytuowanie planowanej trasy przy Stoczni, Koncepcja nie stawia przeszkód by właśnie tak zrobić.

13. Należy dodać ciąg komunikacyjny ścieżek w kierunku Jabłonna

Ciąg taki, na terenie gminy Nowy Dwór Mazowiecki znajduje się w opracowaniu. Tereny gminy Jabłonna wykraczają niestety poza zasięg niniejszego opracowania, jak również poza teren administracyjny gminy Nowy Dwór Mazowiecki, przez co autorzy nie mają wpływu na to, co i kiedy zostanie tam wybudowane dla rowerzystów.

Prośba o zaopiniowanie niniejszej Koncepcji została wysłana do Urzędu Gminy Jabłonna 21 kwietnia 2010 roku. Pomimo ponad dwóch miesięcy oczekiwania, prośba o opinię i informację o planach gminy Jabłonna dotyczących ruchu rowerowego na styku z gminą Nowy Dwór Mazowiecki, nie doczekała się odpowiedzi.

Jakie elementy koncepcji są zbędne

W ramach konsultacji nad Koncepcją zgłoszono sześć uwag dotyczących elementów koncepcji, które respondenci wskazali jako zbędne.

Ponadto zgłoszono trzy uwagi, które de facto dotyczyły zaproponowania rozwiązań odmiennych od przyjętych w Koncepcji. Omówienie ich znajdzie się więc przy omówieniu innych postulatów tego typu. Zgłoszono też w tym pytaniu jedną uwagę natury ogólnej – jej omówienie znajdzie się wśród innych tego typu uwag.

1. Trasa wzdłuż ulic Nowodworskiej, Okunin, Bohaterów Modlina i Warszawskiej.

Trasa ta została wskazana przez prawie połowę osób biorących udział w tych konsultacjach społecznych jako trasa rowerowa, która powinna powstać jako pierwsza. Wskazuje to na fakt iż trasa ta jest oczekiwana przez samych mieszkańców Nowego Dworu mazowieckiego. Postulat jej usunięcia z finalnej wersji Koncepcji nie zostanie zrealizowany.

2. Trasa wzdłuż ul. Thommee.

Trasa ta przenosi ruch ciężki i tranzytowy, a także jedno z największych potoków ruchu

rowerowego w całym Nowym Dworze Mazowieckim. Stąd niemożliwe jest całkowite wykreślenie trasy z Koncepcji. Na odcinkach, na których ruch rowerowy jest mniejszy (odcinek pomiędzy Żołnierzy Września a Bema), zaproponowano by trasa rowerowa powstała w czasie późniejszym, najlepiej w terminie takim, by jej otwarcie odbyło się w tym samym terminie, co otwarcie dla ruchu cywilnego lotniska w Modlinie, które prawdopodobnie wpłynie na drastyczne zwiększenie się ruchu rowerowego na ulicy Thommee.

3. Trasa o znaczeniu ponadlokalnym po wale Wisły

Umieszczenie w Koncepcji tej trasy związane jest z planowaniem przez gminę Nowy Dwór Mazowiecki budowy w tym miejscu trasy wysokiej kategorii figurującej w dokumentach planistycznych miasta jako 7KG. Jakkolwiek zdaniem autora Koncepcji budowa tej trasy jest równie niepotrzebna, co nieprawdopodobna, fakt umieszczenia jej w dokumentach planistycznych miasta wymagał reakcji. Przy takiej trasie bowiem ruch rowerowy nie powinien się odbywać na zasadach ogólnych (jezdnią, pomiędzy autami), ze względu na parametry drogi i domniemane występowanie na niej ruchu ciężkiego oraz szybko jadących aut. Stąd też propozycja wyposażenia ulicy tej w trasę rowerową już w trakcie jej budowy. Charakter główny trasy rowerowej w tym przypadku wynika wprost z charakteru trasy dla aut.

W przypadku wycofania się przez gminę Nowy Dwór Mazowiecki z pomysłu budowy tej drogi, postulat budowy w tym miejscu trasy rowerowej głównej oczywiście traci sens, o czym informacja zostanie zawarta w finalnej wersji niniejszej Koncepcji.

4. Trasa wzdłuż Żołnierzy Września

Na niską sensowność trasy tej na odcinku od Naftowej do Czarnieckiego poza zgłoszonym postulatem wskazują także niskie potoki ruchu rowerowego obserwowane na tej ulicy. Stąd też autor zgadza się z opinią, że trasa ta, na chwilę dzisiejszą jest zbędna. Jednak nie można zapominać, że niniejsza Koncepcja to dokument określający strategię gminy na wiele lat, być może dekad. Stąd też autor zakłada w przyszłości zabudowanie terenów rolniczych na północ od ulicy Żołnierzy Września, a co za tym idzie, także wzrost ruchu rowerowego na tym ciągu.

Stąd zamiast w ogóle usunąć trasę z Koncepcji, autorzy postanowili trasę umieścić w „II etapie” realizacji Koncepcji, z zaznaczeniem, że powinna ona powstać nie wcześniej niż w momencie zabudowy terenów rolniczych po północnej stronie ulicy.

5. Trasa pomiędzy Mieszka I i Kopernika

Trasa w ulicy Kolejowej, bo wydaje się, że o nią chodzi, stanowić będzie istotny łącznik Modlina na Górcze ze stacją kolejową PKP Modlin. Trasa ta jest istotna z punktu widzenia tak samego ruchu lokalnego na terenie Modlina Starego, jak i ruchu ze stacji PKP Modlin w kierunku Twierdzy, który może wzrosnąć po otwarciu po remoncie linii kolejowej Warszawa-Modlin.

Należy jednak podkreślić, że budowa trasy tej nie wiąże się dla mieszkańców z wykupami ziem, czy koniecznością poszerzania pasa drogowego. Realizacja trasy odbędzie się za pomocą uspokojenia ruchu na ulicy Kolejowej, a więc w dokładnie taki sam sposób w jaki autorzy pragnęliby poprawić przyjazność dla ruchu rowerowego pozostałych ulic na terenie Modlina Starego. Wymazanie trasy z mapy w praktyce więc nic nie zmieni. Postulat nie zostanie zrealizowany.

6. Kładka rowerowa pomiędzy spichlerzem, a Twierdzą Modlin

Kładka ta faktycznie na dzień dzisiejszy wydaje się być niepotrzebna, stąd też w Koncepcji wskazano tylko orientacyjną jej lokalizację i zaproponowano jej realizację w „II etapie” stanowiącym bardzo odległą przyszłość. W przyszłości tej, po ewentualnym opuszczeniu przez

Wojsko Polskie terenów Wyspy Szwedzkiej i zagospodarowaniu leżących dziś tam odłogiem przestrzeni (zwłaszcza jeżeli byłoby to zagospodarowanie na cele turystyczno-rekreacyjne), budowa takiej przeprawy może nabrać sensu, gdyż stworzy nie tylko alternatywę dla rowerzystów w stosunku to ruchliwej ulicy Thommee (co może być istotne w przypadku, gdyby remont mostu Pancera okazał się być bardzo kosztowny, technicznie trudny lub utrudniony przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad będącą właścicielem mostu), ale przede wszystkim połączy dwa obszary o tej samej funkcji rekreacyjnej tworząc symbiozę pomiędzy terenami Twierdzy, a ewentualnym nowymi obiektami rekreacyjnymi na Wyspie Szwedzkiej.

Stąd też całkowita rezygnacja z budowy przeprawy wydaje się być nieuzasadniona. Tym niemniej w Koncepcji zostanie wyraźniej zaznaczone, że budowa kładki tej uzyskuje sens dopiero w momencie zagospodarowywania terenów Wyspy Szwedzkiej po ich wcześniejszym odzyskaniu od Wojska, albo w sytuacji gdy niemożliwe stanie się takie przebudowanie mostu Pancera, by mógł się po nim odbywać ruch rowerowy w ciągu ulicy Thommee.

Na których odcinkach powinno się zastosować rozwiązania odmiennie od zastosowanych

W ramach konsultacji społecznych pojawiło się 13 wskazań rozwiązań odmiennych od zaproponowanych w Koncepcji (licząc łącznie z uwagami wpisanymi w ankietach pod pozycjami „dodać/usunąć z koncepcji”). Ponadto znalazła się tam jedna uwaga o charakterze ogólnym, która zostanie rozpatrzona wraz z innymi uwagami ogólnymi.

1. Nie powinno się stosować spowalniaczy (dwa wskazania).

Autorzy koncepcji zgadują, że ankietowanemu chodzi o progi zwalniające. Po dłuższej analizie dotyczącej pewnego fenomenu dotyczącego niechęci montażu do progów zwalniających w Nowym Dworze Mazowieckim i przyjrzeniu się każdemu progowi spowalniającemu w Nowym Dworze Mazowieckim, autorzy Koncepcji wydają się rozumieć przyczyny tego stanu rzeczy.

Naszym zdaniem większość progów w mieście jest dość agresywna względem pojazdów, a ich przejazd nawet z dozwoloną w danym miejscu prędkością może skończyć się uszkodzeniem pojazdu. Należy jednak stanowczo stwierdzić, że nie musi tak być. Autorzy Koncepcji mogą wskazać chociażby przykład ulicy Młodzieżowej, gdzie występuje bardzo łagodny i przyjazny dla kierowców próg spowalniający, którego grzbietem prowadzone jest przejście dla pieszych. Autorzy wskazują to rozwiązanie jako wzorcowe w przypadku chęci stosowania progów w projektach konkretnych ulic.

Należy jednak stanowczo zaznaczyć, że wybór sposobu uspokojenia ruchu na danej ulicy nie jest przedmiotem niniejszej koncepcji i zależy od konkretnego projektu drogi. Projektant oprócz progów zwalniających (które na świecie są profilowane pod różne prędkości, umożliwiając przejazd przez nie nawet z prędkościami przekraczającymi 50km/h) może zastosować uspokojenie ruchu z wykorzystaniem innych rozwiązań - podniesionych tarcz skrzyżowań, esowania jezdni, przewężeń optycznych i faktycznych, małych rond, mini-rond, skrzyżowań równorzędnych, ograniczenia pewnych relacji na skrzyżowaniach lub przedzielenia ulic na części. Autorzy Koncepcji nie wskazują progów zwalniających jako wyjścia jedyne lub najlepszego, pozostawiając decyzję w pełni projektantowi.

2. Bezasadne jest tworzenie ulic o ruchu uspokojonym, gdyż miasto jest zakorkowane (dwa wskazania).

Autorom Koncepcji nieznane są wyniki badań wskazujące na to, że uspokajanie ruchu prowadzi do zmniejszenia przepustowości ulic i zatorów drogowych. Wręcz przeciwnie, w miejscach gdzie jest ono stosowane ruch się zazwyczaj upłynnia, a korki zmniejszają.

Poza tym na głównych ulicach Nowego Dworu Mazowieckiego, na których faktycznie korki się

zdarzają, nie przewidziano uspokajania ruchu. Uspokaja się za to uliczki mniejsze, gdzie utrudnienia w ruchu w postaci korków raczej nie występują i nie będą występowały po wprowadzeniu uspokojenia ruchu.

3. Należy stosować wydzielone drogi rowerowe zamiast uspokojenia ruchu (dwa wskazania).

Tworzenie dróg rowerowych w każdym przypadku jest sprzeczne z wynikami badań naukowych nad bezpieczeństwem ruchu rowerowego. Badania te wskazują na to, że choć droga rowerowa znacząco zmniejsza szansę kolizji na prostym odcinku ulicy pomiędzy skrzyżowaniami, to jednak jednocześnie znacząco podnosi prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia drogowego na skrzyżowaniach, czy wyjazdach z posesji. Wskazują na to zarówno doświadczenia z Zachodu, jak i badania przyczyn wypadków z Polski (np. w Warszawie połowa najniebezpieczniejszych dla rowerzystów ulic jest wyposażona w drogi rowerowe, a większość wypadków to zdarzenia boczne na skrzyżowaniach lub wyjazdach z posesji).

Tymczasem większość ulic, na których zaproponowano uspokojenie ruchu to ulice z bardzo gęsto rozmieszczonymi skrzyżowaniami oraz wyjazdami z posesji (nieraz co 30-50m). Budowa wydzielonych dróg rowerowych w takich miejscach nie tylko nie poprawiła by warunków poruszania się rowerem, ale mogłaby zwiększyć ilość wypadków z udziałem rowerzystów w mieście, co jest sprzeczne z celem powstania niniejszej Koncepcji.

Ponadto nie można nie zwrócić uwagi na istotny fakt związany z miastem Nowy Dwór Mazowiecki. Otóż ulice w śródmieściu, Modlinie na Górcie i w wielu innych rejonach miasta mają szerokość nie pozwalającą na wydzielenie przy nich drogi rowerowej. By to zrobić trzeba by wykupywać tereny obecnych posesji, przesuwać ogrodzenia, albo wręcz burzyć zabudowania mieszkalne, co prawdopodobnie spowodowałoby znacznie większe konflikty społeczne niż wprowadzenie uspokojenia ruchu.

4. Powinno się wybudować wydzieloną drogę rowerową wzdłuż ulicy Berlinga.

Budowa drogi dla rowerów w tym miejscu, jakkolwiek możliwa, wiązałaby się z likwidacją znaczącej ilości miejsc parkingowych dla aut. Jednocześnie ulica Berlinga nie należy ani do szczególnie niebezpiecznych, ani przenoszących szczególnie duże potoki ruchu samochodowego mogącego być zagrożeniem lub dyskomfortem dla rowerzysty. Tym samym bardziej zasadne wydaje się tam raczej uspokojenie ruchu i puszczenie ruchu rowerowego jezdnią, na zasadach ogólnych.

5. Zamiast budowy ronda przy ulicy Leśnej/Wojska Polskiego lepiej zbudować kładkę.

Kładka pieszo-rowerowa jako rozwiązanie wielokrotnie droższe od ronda w tym miejscu wydaje się nie mieć uzasadnienia finansowego. Rondo jest rozwiązaniem znacznie tańszym i skuteczniejszym, przy czym rozwiązuje nie tylko problem rowerzystów i pieszych, ale także pojazdów (zwłaszcza ciężarowych) skręcających w lewo w ulicę Leśną i w lewo z ulicy Leśnej. Pojazdy te obecnie zmuszone są do długiego oczekiwania na możliwość włączenia się do ruchu, a często muszą wręcz wymuszać pierwszeństwo na pojazdach jadących ulicą Wojska Polskiego. Budowa kładki problemu tego nie rozwiąże.

Ponadto warto zwrócić uwagę, że kładka rowerowa musiałaby być wyposażona w długie pochylnie umożliwiające podjazd rowerem bez zsiadania z niego, co wymaga najazdów długości około sto metrów po każdej ze strony kładki. Na tak długie pochylnie w tym rejonie zwyczajnie brakuje miejsca.

6. Zamiast budować rondo przy ulicy Bohaterów Modlina przy os. Polko lepiej zbudować kładkę.

Podobnie jak w przypadku poprzedniego postulatu, także tutaj budowa kładki wydaje się nie mieć uzasadnienia finansowego, a tym bardziej możliwości zmieszczenia podjazdów pod kładkę w terenie.

7. Planowana trasa przy obwodnicy miasta jest zbędna, jest tam szerokie pobocze.

Autorzy koncepcji zauważają wygodne i szerokie asfaltowe pobocze na ulicy Wojska Polskiego, pragną też jednak zwrócić uwagę wnioskodawcy, że wypadki z udziałem rowerzystów na tej ulicy należą do jednocześnie do częstych, jak i szczególnie krwawych. Jedna ofiara śmiertelna i dwie osoby ranne i trzy stłuczki z udziałem rowerzystów w ciągu trzech lat wskazują, że sam fakt występowania pobocza nie jest wystarczający dla bezpieczeństwa ruchu rowerowego na tej ulicy (prawdopodobnie dlatego, że pobocze to urywa się w okolicy skrzyżowań, czyli w miejscach kluczowych dla bezpieczeństwa).

Tym niemniej autorzy Koncepcji częściowo przychylają się do postulatu. W wersji finalnej dokumentu znajduje się zapisy sugerujące wykonanie odcinka drogi rowerowej na odcinku Berlinga-Okulickiego z wykorzystaniem jezdni lokalnej, a po przeciwnej stronie ulicy – w „II etapie” realizacji Koncepcji, czyli po zabudowaniu terenów na północ od ulicy. Podobnie wskażemy, że wykonanie drogi rowerowej przynajmniej po jednej stronie ulicy Wojska Polskiego na odcinku od Thommee do Długiej i Łącznej może odbyć się w „drugim etapie”, po zabudowaniu terenów na północ od ulicy.

8. Na Warszawskiej pominięto wariant prowadzenia ruchu rowerowego chodnikiem po stronie wschodniej.

Szerokość chodnik na ulicy Warszawskiej po żadnej ze stron nie pozwala na wydzielenie z niego drogi rowerowej. Droga taka, w myśl przepisów Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, musi mieć bowiem minimum 1,5 metra w przypadku prowadzenia nią ruchu rowerowego jednokierunkowo i minimum 2,0m w przypadku prowadzenia nią ruchu rowerowego dwukierunkowo. Jednocześnie po wydzieleniu z niego drogi rowerowej (zwanej przez Pana pasem), chodnik w myśl przepisów wciąż musi mieć szerokość minimum 1,25m. Podsumowując, aby wydzielić z chodnika ruch rowerowy chociażby w jednym kierunku potrzeba by ten miał szerokość przynajmniej 2,75m w przypadku ruchu jednokierunkowego lub 3,25m w przypadku ruchu dwukierunkowego. Takiej szerokości nie posiadają chodniki na żadnym odcinku ulicy Warszawskiej. Stąd też brak wariantu wydzielenia przestrzeni dla rowerzystów z chodnika.

9. Kładka rowerowa przy moście Pancera powinna kończyć się na wysokości ulicy Mieszka I (na dole skarpy), a nie podobnie jak jezdnia samochodowa na wysokości ronda (na górze skarpy).

Badania potoków ruchu wskazują, że postulat jest zasadny. Większość ruchu rowerowego z mostu skręca w lewo w kierunku Twierdzy Modlin. Zakończenie kładki na dolnym poziomie mostu pozwoli więc większość rowerzystów na ominięcie kłopotliwego lewoskrętu na rondzie za rondem (jadąc Mieszka I i Kaszewskiego do Chłodniej), tym samym poprawiając bezpieczeństwo dzięki zlikwidowaniu jednego potencjalnego punktu kolizyjnego. Jednocześnie możliwość wjazdu na skarpy dla rowerzystów jadących w kierunku Modlina Starego zostanie zachowana i nie pogorszy się znacząco.

Postulat zostanie zrealizowany.

10. Zamiast planować kładki, warto rozważyć możliwość uruchomienia przeprawy promowej przez rzekę.

Postulat ten jest na pewno łatwiejszy do realizacji niż budowa nowej przeprawy dla rowerzystów i pieszych, jednak warto zaznaczyć, że nie jest bez wad. O ile kładka generuje koszty głównie przy budowie, o tyle prom będzie stale obciążał budżet gminy kosztami uruchamiania. Jednocześnie prom jest rozwiązaniem zawodnym – nie może funkcjonować przy zbyt wysokim i niskim stanie wody, czy w zimę w trakcie utrzymywania się na rzece kry lodowej. Dlatego rozwiązanie to sprawdza się raczej jako tymczasowe, niż docelowe rozwiązanie przejazdu przez rzekę.

Tym niemniej ze względu na wysoki koszt budowy proponowanej kładki pieszo-rowerowej, możliwość uruchomienia zamiast niej przeprawy promowej zostanie zapisana jako możliwe rozwiązanie tymczasowe, do czasu budowy kładki w „II etapie” realizacji Koncepcji, czyli rozwiązania docelowego

Inne uwagi, pytania, komentarze

W ramach procesu konsultacyjnego zgłoszono 10 (licząc łącznie z uwagami wpisanymi w ankietach pod pozycjami „dodać/usunąć z koncepcji” lub „rozwiązania odmienne od przyjętych”), uwag, komentarzy i pytań nie dotyczących bezpośrednio Koncepcji, a raczej zwracających uwagę na konkretne problemy. Ich omówienie poniżej:

1. Brak miejsca dla rowerów na mostach (dwa wskazania)

Autorzy Koncepcji zgadzają się z opinią, że konieczne jest przystosowanie mostów do prowadzenia po nich także ruchu rowerowego. Możliwości dokonania tego wskazano w niniejszej Koncepcji.

2. Brak stojaków przy klubie garnizonowym i budynku 164.

Stojaki przy klubie garnizonowym zostały wskazane jako jedna z lokalizacji, w których wskazany jest montaż stojaków rowerowych. Stojaki przy szkole (budynek 164), również zdaniem autorów, powinny zostać wykonane.

3. Pomiędzy Twierdzą Modlin, a ogródkami działkowymi występuje duży ruch rowerowy.

Powyższe zostało potwierdzone badaniami ruchu rowerowego. Dlatego w Koncepcji zaproponowano budowę trasy o charakterze głównym w postaci wydzielonej drogi rowerowej wzdłuż ulicy Bema.

4. Konieczna jest budowa miejsc postojowych dla rowerów w całym mieście.

Autorzy podzielają opinię wnioskodawcy. Choć wskazywanie miejsc pod budowę miejsc postojowych dla rowerów wykracza poza ramy niniejszego opracowania, autorzy niniejszego dokumentu, wychodząc poza minimum określone warunkami umowy z gminą Nowy Dwór Mazowiecki, wskazali kilkanaście przykładowych lokalizacji dla stojaków rowerowych i parkingów w mieście wraz z szacunkowym wskazaniem liczby stojaków w nich (patrz dział 4.3). Należy jednak podkreślić, że lista ta nie jest ani rozstrzygająca, ani ostateczna, ani tym bardziej wiążąca dla gminy Nowy Dwór Mazowiecki. Mimo wszystko autorzy dokumentu mają nadzieję, że zostanie zrealizowana.

5. W Modlinie Twierdzy brakuje oznakowania szlaków pieszo-rowerowych. Obecne są jedynie oznakowania na drzewach, co powoduje, że poruszanie się po tym terenie jest trudne.

Zaprojektowanie oznakowania szlaków, czy systemu informacji przestrzennej w rodzaju warszawskiego Miejskiego Systemu Informacji wykracza poza ramy niniejszego opracowania. Postulat lepszego oznakowania tras i atrakcji turystycznych na terenie Twierdzy Modlin został

przekazany ustnie władzom gminy Nowy Dwór Mazowiecki na spotkaniu w dniu 21 czerwca 2010 roku.

6. Koncepcja jest dokumentem zbyt obszernym, wskazane jest odchudzenie pracy.

Autorzy dołożyli wszelkich starań by koncepcja niniejsza była dokumentem możliwie zwartym, co pozwoliłoby ograniczyć koszty związane z jej powstawaniem i drukiem, co leżało w interesie autorów. Wydaje się jednak, że próby odchudzania zawartości niniejszej koncepcji spowodowałyby zmniejszenie jej wartości merytorycznej, a tym samym także użyteczności dokumentu.

Zachęcamy do korzystania z koncepcji w wersji elektronicznej, co pozwoli łatwiej dostać się do interesującej wnioskodawcę części, pomijając fragmenty dlań nieistotne.

7. Czy można stosować ciągi pieszo-rowerowe w centrum?

Nie jest to zabronione prawem, ale tam gdzie ruch zarówno rowerów jak i pieszych jest duży, jest to rozwiązanie nie wskazane, gdyż tworzy niepotrzebne konflikty w relacji pieszy-rowerzysta. Wspólne ciągi pieszo-rowerowe wykorzystuje się najczęściej tam, gdzie ruch pieszy i rowerowy są nieduże, co nie uzasadnia budowy oddzielnych ciągów dla rowerzystów i pieszych. Najczęściej są to drogi poza miastem lub przez tereny zielone.

8. Należy poszerzyć chodniki i stworzyć ciągi pieszo-rowerowe.

W wielu miejscach w mieście szerokość pasa drogowego jest tak mała, że zwyczajnie nie pozwala na poszerzenie chodników i zamianę ich we wspólne ciągi pieszo-rowerowe. Patrz też - odpowiedź na pytanie wyżej.

9. Na wiadukcie kolejowym przy drodze nr85, można (należy) łatwo wytyczyć ciąg pieszo-rowerowy.

Niestety obecna szerokość ciągu pieszego wynosząca zaledwie po 1,8-1,9m szerokości (zależnie od strony ulicy) i nie pozwala na wytyczenie takiego ciągu. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, ciąg taki musi mieć minimum 2,5m szerokości, by mógł zostać oznakowany jako ciąg pieszo-rowerowy.