

UCHWAŁA NR XXV/172/2020

RADY MIEJSKIEJ W SOKÓLCIE

w ramach obywatelskiej inicjatywy uchwałodawczej

z dnia 12 czerwca 2020 r.

w sprawie podjęcia inicjatywy na rzecz wybudowania w latach 2020-2023 kładki pieszo – rowerowej nad torami kolejowymi w Sokółce, łączącej ulice Kolejową i Warszawską z ulicami Nową i Marii Skłodowskiej-Curie oraz przedłużenia ulicy Nowej do ulicy Roski Małe i dalej do ulicy Zabrodzie i Białostockiej.

Na podstawie art. 41a ust. 1 oraz art. 7 ust. 2 i 14 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 506) oraz Uchwały nr LXXXII/469/18 Rady Miejskiej w Sokółce z dnia 14 listopada 2018 r. w sprawie zasad i trybu zgłaszania projektów uchwał Rady Gminy w ramach obywatelskiej inicjatywy uchwałodawczej uchwala się co następuje:

§ 1. Rada Miejska w Sokółce uznaje pilną potrzebę budowy kładki pieszo – rowerowej nad torami kolejowymi w Sokółce łączące ulicę Kolejową i Warszawską z ulicami Nową i Marii Curie – Skłodowskiej oraz przedłużenia ulicy Nowej do ulicy Roski Małe i dalej do ulicy Zabrodzie i Białostockiej.

§ 2. W celu realizacji inwestycji, o których mowa w §1 zostaną podjęte skuteczne działania, w wyniku których do 2023 roku przedmiotowe zadania zostaną de facto rozpoczęte.

§ 3. Uzasadnienie do Uchwały jest jej integralną częścią.

§ 4. Wykonanie Uchwały powierza się Burmistrzowi Sokółki.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY
RADY MIEJSKIEJ W SOKÓLCIE

Piotr Karol Bujwicki

UZASADNIENIE

a) Powody, dla których powinna być podjęta Uchwała.

Osiedle Nr 2, zwane dzielnicą Zabrodzie, jest najstarszą dzielnicą miasta, od wielu lat zapomnianą inwestycyjnie. W ostatnich latach coraz więcej ludzi młodych osiedla się w tej dzielnicy. Obecnie kilkaset dzieci uczęszcza do położonej po drugiej stronie torów pobliskiej Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi Nr 2, młodzież podąża do szkół średnich na terenie miasta Sokółka, część z nich dojeżdża do białostockich szkół średnich. Za każdym razem muszą oni przekroczyć tory kolejowe. Często, by znacznie skrócić sobie drogę, dzieci, młodzież i dorośli przechodzą przez tory w miejscach niedozwolonych.

Na terenie Osiedla funkcjonuje kilka prywatnych zakładów oraz przedszkole Akademia Malucha. Nie ma tu żadnego sklepu – w 2018 r. został zlikwidowany jedyny sklep spożywczy, który istniał tu od przeszło 50 lat. Podobnie jak w innych dzielnicach miasta, tak i na Osiedlu Nr 2 wzrasta liczba starszych mieszkańców – emerytów i rencistów. Mieszkańcy Osiedla wszędzie mają daleko. Dodatkowo trudną do pokonania barierą są tory kolejowe, które od zawsze skutecznie izolowały południową stronę miasta od północnej, w której znajduje się centrum Sokółki, a więc: sklepy, urzędy, przychodnie lekarskie, apteki, przystanki autobusowe, dworzec kolejowy, szpital, poczta, banki, szkoły, przedszkola publiczne, kościół, cerkiew, kino, kawiarnie, restauracje, zakłady usługowe. Aby np. z ulicy Dolnej, Górnej, czy M. C. Skłodowskiej dotrzeć do najbliższego sklepu, przychodni lekarskiej, banku czy apteki, trzeba pokonać ul. Roski Małe – najpierw wspiąć się pod górkę, by następnie zejść z górki. Dla starszych ludzi stanowi to nie lada wyzwanie, szczególnie zimą. Istniejący mały przejazd kolejowy łączący ulicę Roski Małe z ul. Sienną nie jest bezpieczny dla ruchu pieszo-rowerowego. Gdy otwierają się roгатki przejazdu, samochody jadące w przeciwnych kierunkach nie mieszczą się w pasie kolejowo-drogowy i często wjeżdżają na chodnik, czy prowizorycznie wyznaczony pas dla pieszych, stanowiąc ogromne zagrożenie dla pieszych i rowerzystów, a więc m.in. dla dzieci podążających lub wracających ze szkoły pieszo czy rowerem. Poza tym nikt nie daje mieszkańcom gwarancji, że po oddaniu do użytku budowanego obecnie wiaduktu w okolicach ul. Kryńskiej, przejazd kolejowy Roski Małe-Sienna nie będzie zlikwidowany. Trzeba się z tym liczyć, że po oddaniu do użytku wiaduktu w okolicach ul. Kryńskiej, przejazdy kolejowo – drogowe na ul. Kryńskiej i Roski Małe zostaną zlikwidowane, ponieważ z założenia ma to usprawnić komunikację w regionie i województwie, a efektem budowanego wiaduktu ma być „likwidacja tzw. wąskiego gardła na mapie transportowej miasta” [na podstawie: <http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/nowy-wiadukt-w-sokolce-zwiekszy-bezpieczenstwo-i-usprawni-transport--87193.html> z dn. 31.03.2019r. godz. 18:06].

Budowany wiadukt oraz przejazd na ul. Białostockiej mogłyby stanowić wystarczające połączenie stron miasta po obu stronach torów w ruchu kołowym, pod warunkiem, że ul. Nowa będzie przedłużona wzdłuż torów aż do ulicy Białostockiej. Natomiast dla mieszkańców Osiedla Nr 2, ich rodzin i znajomych poruszających się pieszo, którzy mieszkają po obu stronach torów, niezbędna jest kładka pieszo-rowerowa, która połączy ulicę Warszawską z ulicą M. Skłodowskiej. Po wybudowaniu kładki nad torami oraz przedłużeniu ulicy Nowej do Białostockiej zostałyby połączone obie strony miasta dla ruchu pieszo-rowerowego, usprawniony ruch kołowy, pieszy i rowerowy z dzielnicy Zabrodzie do centrum miasta oraz z Osiedla Zielonego w kierunku Białegostoku i dalej. W tym ostatnim przypadku po południowej stronie miasta stworzona zostałaby mała

obwodnica Sokółki prowadząca z Osiedla Zielonego na ul. Białostocką i dalej, bez konieczności wjeżdżania do centrum miasta. Obecnie wiele samochodów jadących z Osiedla Zielonego w stronę Białegostoku, by ominąć zakorkowane centrum miasta, podąża ul. Nową, następnie lokalną (wąską, wyłożoną polbrukiem) ul. M. Skłodowskiej-Curie, dalej przez będący w złym stanie technicznym stary most oraz ul. Zabrodzie w stronę Białegostoku. Wśród tych pojazdów są autobusy, samochody dostawcze, czasem i ciężarowe, które niszczą lokalne osiedlowe ulice.

Stworzenie nowego ciągu komunikacyjnego ul. Nowej, skorelowanego z kładką pieszo-rowerową w ciągu: ul. Warszawska – ul. M. Skłodowskiej-Curie, w znaczący sposób zwiększyłyby bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów (dzieci i dorosłych), nie tylko mieszkańców Osiedla Nr 2, ale również innych mieszkańców Sokółki – wskutek odciążania ruchu samochodów w centrum miasta.

- b) Dotychczasowy stan faktyczny i prawny w sprawach objętych przedmiotem Uchwały
- Istnieje dokumentacja techniczna przedmiotowej kładki.
 - Projekt kładki był konsultowany z mieszkańcami Sokółki.
 - Kładka miała powstać w 2019 r. w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)” i miała być zbudowana przez PLK, jednak wszelkie postępowania przetargowe spółki kolejowej dotyczące wyłonienia wykonawcy tej inwestycji zostały unieważnione. W najbliższych perspektywach finansowych spółki nie ma planów budowy przedmiotowej kładki.
 - Istnieje dokumentacja techniczna budowy przedłużenia ul. Nowej do ul. Zabrodzie, choć nie został jeszcze w całości wykupiony grunt pod tę inwestycję.
- c) Zmiany, które w sprawach objętych przedmiotem Uchwały ma wprowadzić Uchwała
- I. Poprawa warunków bytowych mieszkańców i wzrost ich bezpieczeństwa poprzez:
1. stworzenie dodatkowych ciągów komunikacyjnych łączących południową i północną stronę miasta oraz ulice ze sobą:
w ruchu pieszo-rowerowym – nowy ciąg komunikacyjny łączący ulice Kolejową i Warszawską z ulicami Nową, M. Skłodowskiej, Roski Małe oraz
w ruchu kołowym i pieszym – nowy ciąg komunikacyjny Nowa – Zabrodzie – Białostocka;
 2. znaczne skrócenie odległości oraz zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców w ruchu pomiędzy terenami miasta zlokalizowanymi po przeciwnych stronach torów kolejowych, w tym dzieci uczęszczających do Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi Nr 2 przy ul. Szkolnej, do przedszkola „Akademia Malucha” przy ul. M.C. Skłodowskiej oraz młodzieży podążającej z Osiedla Nr 2 (z ulic: Dolnej, Górnej, Roski Małe, Królowej Bony, Króla Zygmunta Starego, Zabrodzie, Nowej) do kościoła pw. Św. Antoniego, cerkwi pw. A. Newskiego, na dworzec kolejowy, do szkół średnich w Sokółce;
 3. umożliwienie mieszkańcom Osiedla Nr 2 w sposób bezpieczniejszy i szybki dotarcia do urzędów, sklepów oraz, poprzez znaczne skrócenia dystansu w ruchu pieszym (szczególnie starszym mieszkańcom), łatwiejszego dostępu do przychodni lekarskiej,

aptek oraz spacerów do parku, kina, kawiarni, czy udziału w lokalnych imprezach gminnych czy powiatowych;

II. Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej południowej strony miasta poprzez łatwiejszy dostęp do najstarszej dzielnicy miasta – „odżyją” prywatne firmy, być może powstaną sklepy.

III. Poprawa płynności w ruchu samochodowym, pieszym i rowerowym poprzez stworzenie po południowej stronie miasta mini obwodnicy, która częściowo odciąży ruch w centrum miasta.

d) Prognoza skutków finansowych Uchwały

Koszt budowy kładki pieszo-rowerowej został oszacowany na max. 4,5 mln zł. Koszt przedłużenia ul. Nowej do ul. Białostockiej szacuje się na około 3 – 4 mln. zł.

~~PRZEWODNICZĄCY~~ –
RĄDY MIEJSKIEJ W SOKÓLCE

Piotr Karol Bujwicki