

## Karta Konsultacyjna

w sprawie projektu pn.: „Budowa bus-pasów w ramach „Bydgosko-Toruńskiego Partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu”.

Imię i Nazwisko:\* Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

Adres Zamieszkania:\* ul. Gdańska 147c/2, 85-674 Bydgoszcz

ULICA GDAŃSKA		
L.p.	Treść wniosku	Uzasadnienie
1.	Szerokość chodnika minimum 2m w każdym przypadku, bez rozróżnienia czy jest prowadzony samodzielnie czy przylega do jezdni/ścieżki rowerowej	Rozporządzenie określa minimalną szerokość. Zgodnie z dobrą praktyką nie jest to szerokość zalecana. Taki chodnik jest zdecydowanie zbyt wąski, aby wygodnie poruszali się po nim piesi, w szczególności z ograniczoną mobilnością (wg zaleceń zachodnioeuropejskich przy obliczaniu szerokości chodnika należy przyjąć wartości 1,5m dla pary pieszych i 0,75m dla jednego pieszego, zatem chodnik 1,5m uniemożliwia wygodne wyminięcie się 3 osób i wymusza spacer „gęsiego” co jest wątpliwą wygodą dla pieszych).
2.	Szerokość peronów przystankowych minimum 3m	Przystanki to miejsce kumulacji ruchu pieszego. Zaprojektowanie przystanku o szerokości 2m jest błędem (szczególnie po stronie planowanego parkingu P+R). Taki przystanek będzie niewygodny i nieprzyjazny dla pasażerów, w szczególności z ograniczoną mobilnością.
3.	Rezygnacja z kostki betonowej na rzecz płyt betonowych 30-50cm x 30-50cm	Zgodnie z praktyką w wielu dużych polskich miastach odchodzi się od stosowania kostki betonowej typu polbruk na rzecz płyt betonowych. Kostka betonowa w porównaniu do płyt betonowych jest nieestetyczna i niefunkcjonalna, zwłaszcza dla osób na wózkach, z wózkami dziecięcymi, prowadzących walizki itp.
4.	Zastosowanie na peronach przystankowych dedykowanych krawężników przystankowych typu Kassel o maksymalnej dopuszczalnej wysokości nad poziomem jezdni	Zwiększenie wygody wsiadania i wysiadania z pojazdów komunikacji publicznej (autobus może łatwiej podjechać bliżej peronu) oraz zmniejszenie ryzyka nieszczęśliwych wypadków podczas tych czynności. Realne wykorzystanie zalet taboru niskopodłogowego. Znaczące ułatwienie dla osób z ograniczoną mobilnością.
5.	W pld.-zach. fragmencie skrzyżowania Gdańska x Rekreacyjna „ścięcie” i zabrukowanie narożników chodników (prowadzącego na wiadukt oraz prowadzącego na przystanek autobusowy)	Każde niepotrzebne przedłużenie trasy pieszej jest znaczącym utrudnieniem. Piesi i tak wybiorą najkrótszą drogę, projektowanie na jej przebiegu trawnika mija się z celem. Poprawnie zaprojektowany chodnik ze „ścięciem” odpowiadającym kierunkom tras pieszych został zaprojektowany w pld.-zach. fragmencie tegoż skrzyżowania.
6.	Zaprojektowanie przejść dla pieszych z przejazdami rowerowymi na skrzyżowaniu Gdańskiej z ulicą Sądecką (np. z wykorzystaniem wyspy	Dla pieszych idących z ul. Sądeckiej dalej w kierunku Myślęcinka skorzystanie z przejścia dla pieszych przy pętli oznacza nadłożenie około 300m drogi. Większość nie będzie tego robić więc i tak będzie przechodzić w tym miejscu. Wyznaczenie oznakowanego przejścia dla

	wyłączenia z ruchu)	pieszych pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, a także przyczyni się do nowego połączenia tras rowerowych i pieszych, co podniesie ich atrakcyjność.
7.	Wyznaczenie przejścia dla pieszych pomiędzy pętlą „Myślęcinek” a przystankiem autobusowym w kierunku Niemcza (np. z wykorzystaniem wyspy wyłączenia z ruchu)	Piesi chcący dojść z przystanku w kierunku Niemcza bądź wysiadający na nim nie będą w większości iść dookoła, tylko będą skracać sobie drogę przechodząc w miejscu, gdzie powinno być wyznaczone przejście. Wyznaczenie przejścia dla pieszych w tym miejscu pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych.
8.	Na pętli „Myślęcinek” przeniesienie najbardziej na północ umieszczonego ekranu informacji pasażerskiej po drugiej stronie chodnika	Zlokalizowanie ekranu informacji pasażerskiej po stronie, w którą idą pasażerowie na pętlę autobusową.
9.	Wyposażenie wszystkich przejść dla pieszych przez ul. Gdańską w specjalne oświetlenie doświetlające białym światłem powierzchnię przejścia	Znaczące zwiększenie bezpieczeństwa, szczególnie w kontekście ostatnich wypadków śmiertelnych wśród pieszych w Bydgoszczy.
10.	Zwężenie pasów ruchu w miejscach przejść dla pieszych na całym obszarze inwestycji w celu uzyskania uspokojenia ruchu (bądź zastosowanie wyspowych progów zwalniających lub innych fizycznych szykan uniemożliwiających przekraczanie prędkości przed przejściami dla pieszych)	Ulica Gdańska na tym odcinku nie jest drogą klasy G, GP. Jest drogą zbiorczą na obszarze zabudowanym. Co za tym idzie – dopuszczalna prędkość to maks. 50km/h. Jednak jej prosty przebieg na długim odcinku oraz, w stronę centrum, zjazd z Zbocza Fordońskiego powoduje, że przytłaczająca większość kierowców w znacznym stopniu przekracza prędkość, często jadąc znacznie ponad 100km/h. Jeśli ZDMiKP i projektant chcą temu przeciwdziałać, powinni wprowadzić rozwiązania fizycznie uniemożliwiające łamanie prędkości, zwłaszcza w otoczeniu przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Mogą to być zwężenia pasów do minimum przed przejściami, progi wyspowe czy inne fizyczne szykany uniemożliwiające łamanie ograniczenia prędkości. Cel jest jeden – <b>fizyczne</b> uniemożliwienie przekroczenia prędkości i wymuszenie na kierowcy obserwacji otoczenia przejścia dla pieszych. Obszar przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów to nie jest miejsce, gdzie wystarczą znaki pionowe i zaufanie kierowcom, że się do nich zastosują. Tutaj na szali jest zdrowie i życie niechronionych uczestników ruchu. W przeciwnym wypadku jest to zachęcanie kierowców do łamania prędkości i ułatwianie tego przeskalowaną infrastrukturą.

Data: 27.02.2017, Czytelny Podpis: /-/

\* Dane obowiązkowe



Wyrażam zgodę na przetwarzanie danych osobowych na potrzeby przeprowadzenia procedury  
 złożenia projektu do wiadomości publicznej.