

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 KOLBEGO		
L.p.	Treść wniosku	Uzasadnienie
1.	Poszerzenie chodników wzdłuż jezdni do 3m	W projekcie chodnik przebiega wzdłuż ruchliwej jezdni. 2m to szerokość minimalna wg odpowiedniego rozporządzenia, nie szerokość zalecana. Chodzenie po wąskim, 2-metrowym chodniku wzdłuż ruchliwej jezdni w żaden sposób nie jest wygodne ani komfortowe dla pieszych. Proponujemy zwężenie pasów ruchu ogólnego o 0,25m, tak jak jest to dopuszczone w stosownym Rozporządzeniu. W dodatku główny ruch pieszych będzie przepływać właśnie po tej stronie jezdni, po której projektowany jest ww. zbyt wąski chodnik. Dodatkowo chodnik jest de facto zwężony przez skrajnię drogi.
2.	Poszerzenie chodników nie biegnących wzdłuż jezdni ani DDR z 1,5m do 2m	Szerokość 1,5m jest szerokością minimalną, ale wg dobrych praktyk w najmniejszym stopniu nie jest szerokością zalecaną. Poszerzenie do 2m zlikwiduje konieczność chodzenia „gęsiego” i zwiększy komfort pieszych.
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.	Zaprojektowanie ciągłości chodnika na zjazdach z posesji (w szczególności po stronie zachodniej ul. Kolbego)	Czytelne ustalenie pierwszeństwa (tak jak po stronie wschodniej ul. Kolbego) – piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami włączającymi się do ruchu, co wpływa na bezpieczeństwo zmniejszenie ilości potencjalnie konfliktowych sytuacji.
5.	Wyznaczenie drugiego przejścia dla pieszych po drugiej stronie skrzyżowania z ul. Kolibrową	Wyznaczenie drugiego przejścia dla pieszych w miejscu istniejącego obecnie przejścia w obrębie skrzyżowania z ul. Kolibrową, w miejscu zaprojektowanych 2 miejsc parkingowych, w celu zapewnienia dogodnego dojścia do pawilonów handlowo-usługowych po wschodniej stronie ulicy i przeciwdziałania niebezpiecznemu przechodzeniu w miejsc do tego niedostosowanym.
6.	Wyznaczenie przejścia dla pieszych przez ul. Kolbego w obrębie skrzyżowania z ul. Sępią/odc. południowy (np. pomiędzy posesjami nr 30 i 36, w miejscu	Piesi idący w kierunku pawilonów usługowych przy tym skrzyżowaniu bądź w stronę ul. Sępiej w praktyce nigdy nie korzystają z przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Dzieciotową, ponieważ jest ono położone zbyt daleko. Już przy okazji apeli

	obecnego zjazdu z posesji po wschodniej stronie ulicy, która ma być obsługiwana od strony ul. Sępią bądź na wysokości posesji nr 38 w bezpośredniej bliskości przystanku autobusowego w kier. centrum)	mieszkańców o utworzenie pary przystanków w obrębie skrzyżowania z ul. Dzieciotową pojawiał się apel o utworzenie przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Sępią. Wyznaczenie przejścia dla pieszych w postulowanym miejscu zwiększy bezpieczeństwo ruchu pieszego, który występuje tam w stosunkowo dużym natężeniu, a także umożliwi bardziej dogodny i bezpieczny dostęp do przystanki autobusowe.
7.	Wyznaczenie brakującego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Sępią/odc. północny (np. pomiędzy ul. Sępią a ul. Sarnią)	Uzasadnienie jak wyżej.
8.	Wyznaczenie brakującego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Perkozową	W tym miejscu po obu stronach ulicy znajdują się pawilony handlowo-usługowe, a najbliższe przejście dla pieszych jest dopiero na skrzyżowaniu z ul. Dolną Waleniową. Skorzystanie z tego przejścia dla pieszych oznacza wydłużenie drogi o kilometr. Od lat piesi są zmuszeni tłumnie przekraczać jezdnię w tym miejscu. Wyznaczenie przejścia dla pieszych zwiększy bezpieczeństwo pieszych w tym miejscu.
9.	Wyznaczenie brakującego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Kogucią	W tym miejscu po obu stronach ulicy znajdują się pawilony handlowo-usługowe, a najbliższe przejście dla pieszych jest dopiero na skrzyżowaniu z ul. Dolną Waleniową. Skorzystanie z tego przejścia dla pieszych wydłuży drogę o pół kilometra. Od lat piesi są zmuszeni tłumnie przekraczać jezdnię w tym miejscu. Wyznaczenie przejścia dla pieszych zwiększy bezpieczeństwo pieszych w tym miejscu.
10.	Wyznaczenie brakującego przejazdu rowerowego przez ul. Kormoranów na skrzyżowaniu z ul. Dolną Waleniową	Skoro są wytyczone drogi rowerowe po obu stronach ul. Kormoranów, należy wyznaczyć także przejazd przez ulicę między nimi, z wykorzystaniem fragmentów zaplanowanych w tym miejscu terenów zieleni.
11.	W półd.-wsch. fragmencie skrzyżowania Kolbego x Dolna Waleniowa należy zaprojektować „ścięcie” i zabrukowanie narożników chodnika. Ewentualnie wytyczyć dodatkowy chodnik wzdłuż miejsc parkingowych	Każde niepotrzebne przedłużenie trasy pieszej jest znaczącym utrudnieniem. Piesi i tak wybiorą najkrótszą drogę, projektowanie na jej przebiegu trawnika mija się z celem. Zabrukowanie tego fragmentu ułatwi też dostęp do zaplanowanych w tym miejscu terenów miejsc parkingowych. Ewentualnie należy wytyczyć dodatkowy chodnik wzdłuż miejsc parkingowych, a na pozostałym fragmencie terenu zielonego zaplanować wyższą zielenie np. krzewy aby uniemożliwić jej wydeptanie, wyjeżdżenie przez nielegalne parkowanie lub zniszczenie przez stawianie stoisk handlowych.
12.	W półn.-wsch. fragmencie skrzyżowania Kolbego x Dolna Waleniowa należy wyznaczyć dodatkowe chodniki do przystanku autobusowego	Należy zapewnić dogodny dostęp do przystanku autobusowego poprzez zaprojektowanie dodatkowego chodnika po zachodniej stronie drogi rowerowej, od przejścia dla pieszych przez ul. Kolbego do zatoczki autobusowej, oraz od zatoczki w stronę przejścia ze

		<p>schodami. Każde niepotrzebne przedłużenie trasy pieszej jest znaczącym utrudnieniem. Piesi i tak wybiorą najkrótszą drogę, projektowanie na jej przebiegu trawnika mija się z celem. Zabrukowanie tego fragmentu ułatwi dostęp do przystanku komunikacji publicznej bez zbędnego nakładania drogi przez pasażerów.</p>
13.	<p>Wyznaczenie przejazdów rowerowych przy wszystkich istniejących, projektowanych i wyżej postulowanych przejściach dla pieszych bądź zaprojektowanie drogi rowerowej po stronie zachodniej ul. Kolbego</p>	<p>Droga dla rowerów została zaprojektowana po tej stronie ul. Kolbego, po której praktycznie nie ma zabudowy mieszkaniowej - w porównaniu do drugiej strony, gdzie znajduje się duże osiedle. Odcina to drogę rowerową od większości celów podróży na tym obszarze. Dlatego bezdyskusyjnym postulatem jest konieczność wyznaczenia przejazdów rowerowych przy wszystkich istniejących, projektowanych i postulowanych przez nas przejściach dla pieszych. Inaczej rowerzyści i tak będą przejeżdżać po tych pasach, bo inaczej nie dostaną się do swoich celów podróży.</p>
14.	<p>Wyposażenie wszystkich przejść dla pieszych przez ul. Kolbego w specjalne oświetlenie doświetlające białym światłem powierzchnię przejścia</p>	<p>Znaczące zwiększenie bezpieczeństwa, szczególnie w kontekście ostatnich wypadków śmiertelnych wśród pieszych w Bydgoszczy.</p>
15.	<p>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 przejściem dla pieszych)</p>	<p>Ulica Kolbego 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 powoduje, że przytłaczająca większość kierowców w znacznym stopniu przekracza prędkość. 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 w miejscach przejść dla pieszych, progi wyspowe czy inne fizyczne szykany uniemożliwiające łamanie ograniczenia prędkości. Cel jest jeden – fizyczne 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.</p>
16.	<p>Zastosowanie na peronach przystankowych dedykowanych krawężników przystankowych typu Kassel o maksymalnej dopuszczalnej</p>	<p>Zwiększenie wygody wsiadania i wysiadania z pojazdów komunikacji publicznej (autobus może łatwiej podjechać bliżej peronu) oraz zmniejszenie ryzyka nieszczęśliwych wypadków podczas tych</p>

	wysokości nad poziomem jezdni	czynności. Realne wykorzystanie zalet taboru niskopodłogowego. Znaczące ułatwienie dla osób z ograniczoną mobilnością.
--	-------------------------------	--

Data: 27.02.2017, Czytelny Podpis: /-/

* Dane obowiązkowe



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