

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.	Wyposażenie wszystkich przejść dla pieszych przez ul. Kolbego w specjalne oświetlenie doświetlające białym światłem powierzchnię przejścia	Znaczące zwiększenie bezpieczeństwa, szczególnie w kontekście ostatnich wypadków śmiertelnych wśród pieszych w Bydgoszczy.
5.	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)	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

		<p>jest jeden – <u>fizyczne uniemożliwienie przekroczenia prędkości</u> 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.</p> <p>W przeciwnym wypadku jest to zachęcanie kierowców do łamania prędkości i ułatwianie tego przeskalowaną infrastrukturą.</p>
6.	Zastosowanie na peronach przystankowych dedykowanych krawężników przystankowych tzw. „typu Kassel” o maksymalnej dopuszczalnej wysokości nad poziomem jezdni	Zwiększenie wygody wsiadania i wysiadania z pojazdów komunikacji publicznej (autobus może łatwiej podejść bliżej peronu) oraz zmniejszenie ryzyka nieszczęśliwych wypadków podczas tych czynności. Realne wykorzystanie zalet taboru niskopodłogowego. Znaczące ułatwienie dla osób z ograniczoną mobilnością.
7.	Powiązanie z infrastrukturą rowerową projektowaną przy ul. Grunwaldzkiej	W nowym projekcie brak powiązania infrastruktury rowerowej projektowanej przy ul. Grunwaldzkiej z jezdnią serwisową przy ul. Kolbego mającą obsługiwać ruch rowerowy.
8.	Zaprojektowanie ciągłości chodnika przynajmniej kolorystycznej na zjazdach z posesji, po stronie zachodniej ul. Kolbego oraz po stronie wschodniej – przy zjazdach na drogę serwisową, oraz na ulicach bocznych	Czytelne ustalenie pierwszeństwa – piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami włączającymi się do ruchu, co wpływa na bezpieczeństwo zmniejszenie ilości potencjalnie konfliktowych sytuacji. Poprzedni projekt zawierał zachowanie ciągłości chodnika i drogi rowerowej na zjazdach z posesji po stronie wschodniej ul. Kolbego – <u>obecny jest krokiem wstecz w tym zakresie.</u>
9.	Wyznaczenie przejścia dla pieszych przez ul. Kolbego w obrębie skrzyżowania z ul. Sępią/odc. południowy (np. na wysokości posesji nr 38) – w bezpośredniej bliskości przystanku autobusowego w kier. centrum	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. Dzieciołową, ponieważ jest ono położone zbyt daleko. Już przy okazji apeli mieszkańców o utworzenie pary przystanków w obrębie skrzyżowania z ul. Dzieciołową 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 dogodne i bezpieczne dostanie się na przystanki autobusowe.
10.	Rezygnacja z umieszczenia miejsc parkingowych bezpośrednio przed i za przystankiem autobusowym przy skrzyżowaniu z ul. Dzieciołową; Wyznaczenie brakującego przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z ul. Sępią/odc. północny	Wprowadzanie miejsc parkingowych bezpośrednio przy przystanku autobusowym powoduje potencjalne konflikty, niebezpieczeństwo i brak widoczności w miejscu zwiększonego natężenia ruchu wielu uczestników – pasażerów wysiadających na przystanku, manewrujących autobusów, pieszych, rowerzystów i dodatkowo właśnie parkujących

		<p>kierowców. Należy ponadto zrezygnować z nawierzchni z kostki kamiennej przy wjeździe na drogę serwisową i zastąpić ją standardową nawierzchnią chodnika.</p> <p>W miejsce miejsc parkingowych po stronie północnej należy wprowadzić przejście dla pieszych – dla pasażerów korzystających z tego przystanku oraz dla mieszkańców ul. Sępiej (wraz z pozostawieniem nowoprojektowanego przejścia przy ul. Sarniej, obsługującego również ul. Perkozową).</p> <p>Nowy projekt znacząco zwiększa ilość miejsc parkingowych w tej okolicy i rezygnacja z kilku miejsc (2-3 po stronie południowej i 3-6 po stronie północnej przystanku) na rzecz wygody i bezpieczeństwa pasażerów komunikacji publicznej nie powinna budzić żadnych wątpliwości. To będzie służyć realnemu uprzywilejowaniu korzystania z autobusów, a nie ruchu samochodowego przez wstawianie po kilka miejsc parkingowych wszędzie gdzie się da, a już szczególnie bezpośrednio przy przystanku autobusowym.</p> <p>Poprzedni projekt zawierał wygodny szeroki chodnik wokół przystanku – <u>obecny jest poważnym krokiem wstecz w tym zakresie.</u></p>
11.	Wyznaczenie brakującego przejazdu rowerowego przez ul. Kormoranów na skrzyżowaniu ul. Kolbego 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.
12.	W płn.-wsch. fragmencie skrzyżowania Kolbego x Dolna Waleniowa należy wyznaczyć dodatkowe chodniki do przystanku autobusowego	Należy zapewnić dogodne dojście 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 schodami. Każde niepotrzebne przedłużenie trasy pieszej jest znaczącym utrudnieniem. Piesi i tak wybiorą najkrótszą drogę, <u>projektowanie na jej przebiegu trawnika mija się z celem.</u> Zabrukowanie tego fragmentu ułatwi dostęp do przystanku komunikacji publicznej bez zbędnego nakładania drogi przez pasażerów.
13.	Przywrócenie pro-rowerowych i pro-piesznych rozwiązań poprzedniego projektu	Nowy projekt dyskryminuje rowerzystów i pieszych względem pojazdów indywidualnych: spycha ich na drogę serwisową, wspólne ciągi pieszo-rowerowe, jednocześnie zapewniając ogromną liczbę miejsc parkingowych – i to w projekcie poświęconym buspasom! <u>Z takim podejściem trudno mówić że miasto promuje rozwiązania dla alternatywnych względem samochodowego sposobów transportu.</u>

Data: 11.04.2017 r. Czytelny Podpis: /-/

* Dane obowiązkowe



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