

## Karta Konsultacyjna

### w sprawie projektu pn.: „Przebudowa torowiska tramwajowego i sieci trakcyjnej w ciągu ul. Toruńskiej w Bydgoszczy”

Imię i Nazwisko\* Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

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

L.p.	Treść wniosku	Uzasadnienie
1.	Budowa podwójnego dojścia na przystanki tramwajowe R.Toruńskie	Budowa podwójnego dojścia na przystanki tramwajowe R.Toruńskie jest zasadna z uwagi na znaczną odległość (850 m trasy pieszej po chodniku) pomiędzy kolejnymi przystankami R.Toruńskie i Perłowa, wiele celów podróży w okolicy (wschodnie wejście do CH Tesco, znaczna ilość instytucji publicznych: ZDMiKP, MWiK, szkoła, kościół) a także zabudowę mieszkaniową: osiedle 6 Planet i na ul. Spokojnej oraz na wygodę i dostępność podróży komunikacją miejską (długość peronów wynosi aż ok. 60 m). Rozwiązanie w postaci podwójnego dojścia na naprzeciwległe przystanki tramwajowe jest zawarte w obowiązującym w Bydgoszczy „Katalogu dobrych praktyk w projektowaniu infrastruktury pieszej” wdrożonym Zarządzeniem Nr 144 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 15.03.2016 r.
2.	Budowa pary peronów dla przystanku tramwajowego na wysokości siedziby ZDMiKP (ewentualnie bez wyznaczenia obecnie stałego przystanku tramwajowego)	Tereny ogródków działkowych vis-a-vis ZDMiKP są, wg MPZP dla tego obszaru, przeznaczone na zabudowę wielorodzinną. Są to działki o łącznej powierzchni przekraczającej np. tereny Makrum (na których jest realizowana jedna z największych inwestycji mieszkaniowych w Bydgoszczy Platanowy Park - blisko 10ha, prawie 2 tys. mieszkań i biura). Tak rozległy obszar mieszkaniowy będzie wymagać obsługi własnym przystankiem. Do czasu realizacji tej inwestycji przewidzianej przez MPZP przystanek tramwajowy może nie funkcjonować. W najlepszym interesie władz miasta jest zadbać o jak największą atrakcyjność działek po ogródkach działkowych, ponieważ (pomijając fantastyczną lokalizację) stwarza ona duże problemy w inwestycji (m.in. konieczność drogiego skablowania linii 100kV czy rozmów z działkowcami). Koszt niewielki w skali inwestycji, a zwiększy szansę na pojawienie się inwestora chętnego zainwestować w zaniedbany obszar Bydgoszczy. Sąsiednie przystanki są wystarczające dla obsługi obecnego ruchu pasażerów, ale z uwagi na dużą odległość (850m trasy pieszej po chodniku między przystankami) będą niewystarczające do obsługi potencjalnego osiedla mieszkaniowego na terenach po ogródkach działkowych.

3.	Dobudowanie chodnika wzdłuż projektowanej drogi rowerowej (po jej południowej stronie) na odcinku między ul. Nastrojowa i Filmowa	Konieczność zapewnienia wygodnego i czytelnego dojścia od strony zachodniej na przystanek Filmowa w kier. centrum. Obecnie trzeba skręcić od ul. Toruńskiej znacznie wcześniej, na wysokości ul. Nastrojowej i iść wąskim przesmykiem wzdłuż Zespołu Szkół Ogrodniczych.
4.	Budowa wszystkich projektowanych chodników z płyt betonowych o wymiarach min. 25 x 25 cm (nawet do 50 x 50)	Budowa chodników z większych niż dotychczas stosowane kostki typu polbruk znacznie zwiększa wygodę pieszych korzystania z chodnika, np. rodziców z wózkami, pań w obcasach, osób z bagażem na kółkach itp. zatem jednocześnie zmniejsza prawdopodobieństwo wchodzenia pieszych na równoległe asfaltowe drogi rowerowe szukając wygodniejszej nawierzchni.
5.	Budowa wszystkich peronów tramwajowych o wysokości ok. 30 cm	Zakładana wysokość peronów ok. 20 cm nie ułatwia wystarczająco wsiadania do tramwaju, w szczególności osobom z dysfunkcjami ruchu. Dotyczy to również taboru niskopodłogowego, co zaprzecza jego <u>podstawowej</u> funkcjonalności.
6.	Budowa wszystkich zjazdów z posesji na jezdnię bez wyróżnienia innym kolorem niż chodnik, np. odcinki Planu 6-letniego-Zajezdnia, Równa-Rolna, Kielecka-Sporna, Wypaleniska-Przytubska (przynajmniej na szerokości chodnika)	Inny kolor zjazdu powoduje, iż jest on traktowany przez użytkowników jak jezdnia, a nie jako ciągłość chodnika z pierwszeństwem pieszych, co powoduje nieczytelną sytuację pomiędzy pieszymi a kierowcami oraz potencjalne konflikty i kolizje (należy zastosować rozwiązanie podobne jak w przypadku zachowania na zjazdach ciągłości drogi rowerowej).
7.	Utrzymanie istniejącej pary przystanków tramwajowych przed Urzędem Pracy; Zlokalizowanie pary przystanków autobusowych na wysokości tramwajowych (przesiadki „drzwi w drzwi”), wraz z podwójnymi dojściami  Alternatywnie: Budowa przez torowisko dojścia od strony zachodniej na przystanek autobusowy w kier. centrum (w lokalizacji przedstawionej w projekcie); zlokalizowanie naprzeciw tego przystanku drugiego w odwrotnym kierunku; budowa przejścia dla pieszych przez ul. Toruńską z zaprojektowanego przystanku tramwajowego „Sporna”	Urząd Pracy jest <u>najważniejszym celem podróży</u> w okolicy, szczególnie dla pasażerów komunikacji miejskiej (w tym mających udogodnienia taryfowe z uwagi na status osoby bezrobotnej) i konieczne jest zachowanie jak najbardziej dogodnego dojazdu i wręcz jego dalsze usprawnienie (w postaci podwójnych dojść na naprzeciwległe przystanki tramwajowe, wg „Katalogu dobrych praktyk w projektowaniu infrastruktury pieszej” wdrożonym Zarządzeniem Nr 144 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 15.03.2016 r.).
8.	Rozszerzenie zakresu inwestycji o włączenie drogi rowerowej w ul. Kielecką (przynajmniej jednostronnie) w celu powiązania z infrastrukturą ul. Nowotoruńskiej	Przedstawiony projekt nie zakłada żadnego wyprowadzenia infrastruktury rowerowej w ul. Kielecką. Wniosek pokrywa się z propozycjami z 26 posiedzenia Zespołu ds. polityki rowerowej m. Bydgoszczy.

9.	<p>Utrzymanie przejścia dla pieszych i budowa przejazdu rowerowego przez ul. Toruńską i torowisko, po zachodniej stronie skrzyżowania Toruńska - Sporna</p>	<p>Projektując nową infrastrukturę pieszą i rowerową w całym obszarze inwestycji zapomniano o połączeniu jej w spójną, wygodną i czytelną (<i>przez użytkownika, a nie przez projektanta</i>) całość, co zmusza użytkowników do nakładania drogi (zatem zniechęcając) lub powodowania potencjalnych konfliktów i kolizji (czyli prób skracania sobie drogi w miejscu do tego niedostosowanym). Niedopełnienie wszystkich wlotów skrzyżowania odpowiednią infrastrukturą dla pieszych i rowerzystów jest właśnie takim zaniedbaniem, szczególnie że zakłada likwidację dotychczas dobrze funkcjonujących rozwiązań (jak przejście dla pieszych po zachodniej stronie wymienionego skrzyżowania).</p>
10.	<p>Budowa dodatkowego przejścia dla pieszych przez ul. Toruńską do przystanku autobusowego w kier. centrum i przystanków tramwajowych „Stomil-Brama”</p> <p>Alternatywnie: Przejście dla pieszych należy zlokalizować w połowie długości łączonego peronu tramwajowo-autobusowego, lecz nie na jego skraju</p>	<p>Rozwiązanie w postaci podwójnego dojścia na naprzeciwległe przystanki tramwajowe jest zawarte w obowiązującym w Bydgoszczy „Katalogu dobrych praktyk w projektowaniu infrastruktury pieszej” wdrożonym Zarządzeniem Nr 144 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 15.03.2016 r. W tym przypadku nowe przejście służyłoby także do poprawienia obsługi przystanku autobusowego (w kier. centrum).</p>
11.	<p>Zwiększenie ilości miejsc parkingowych na projektowanym parkingu P+R; Budowa przedłużenia przejścia dla pieszych między przystankami a parkingiem i zastosowanie np. przechodniej wiaty (<i>nikt nie będzie chodził naokoło trawnika i natychmiast pojawią się przedepty – patrz: skrzyżowanie Chodkiewicza - Cicha, gdzie zaraz po realizacji inwestycji jest potrzebne dobudowanie chodnika</i>)</p>	<p>Zaprojektowana liczba miejsc parkingowych P+R nie jest odpowiednia dla uzyskania rzeczywistego efektu zachęcenia kierowców do kontynuowania podróży komunikacją miejską (<i>20 miejsc to nawet nie jest wypełnienie jednego wagonu tramwajowego</i>). W projektowanym rozwiązaniu niewielka ilość kierowców, którzy będą mogli tu zaparkować, nie będzie miała żadnego wpływu na zmniejszenie ruchu samochodowego w mieście, a nawet będzie go potęgować gdy kierowca nie będzie mógł wygodnie zaparkować (<i>kierowca chcący tam zaparkować przyjeżdża do tego miejsca samochodem, ale jeśli nie może zaparkować to jedzie samochodem dalej do centrum, bądź wręcz nie mając pewności wolnego miejsca wybierze inną trasę, w całości samochodem, z pominięciem P+R</i>).</p> <p>Dla rzeczywistego efektu P+R <u>konieczną</u> jest budowa znacznie (przynajmniej dwukrotnie) większego parkingu, mogącego pomieścić dużo większą liczbę chętnych.</p>
12.	<p>Utrzymanie przejścia dla pieszych przez ul. Toruńską na skrzyżowaniu z ul. Spadzistą</p>	<p>Utrzymanie tego przejścia zapewni dojście z ulicy Spadzistej na pętlę autobusową, która może być wykorzystywana w sytuacjach awaryjnych lub zmianie tras, co ma szczególne znaczenie w pobliżu projektowanego parkingu P+R (projekt nie przewiduje likwidacji czy przebudowy tej pętli).</p>

13.	Zaprojektowanie większych łuków na skrócie chodnika i drogi rowerowej na skrzyżowaniu z ul. Łęgnowską	Zaprojektowanie większych łuków odpowiadających rzeczywistemu korzystaniu z infrastruktury przez pieszych i rowerzystów i uniknięcie zbyt ostrych skrętów ( <i>analogicznie tak jak zastosowano wyłagodzenie łuku dla pojazdów na tym samym skrzyżowaniu</i> ).
14.	Rozszerzenie zakresu inwestycji o chodnik i drogę rowerową (przynajmniej jednostronnie) do stacji kolejowej Bydgoszcz Łęgnowo (ok. 350 m)	Dalszy ciąg ul. Łęgnowskiej w kierunku stacji kolejowej nie ma ani chodnika, ani jakiegokolwiek pobocza (pobocze po obu stronach pokrywa gęsta roślinność), co znacznie utrudnia dotarcie do dworca. Ponadto pobliski przystanek komunikacji miejskiej nazywający się „Dworzec Łęgnowo”, sugeruje że można z niego w dogodny sposób dotrzeć do wymienionej stacji. Wniosek pokrywa się z propozycjami z 26 posiedzenia Zespołu ds. polityki rowerowej m. Bydgoszczy.
15.	Należy zapewnić ciągłość chodnika na brakującym odcinku od zjazdu na posesje nr 215-233 do posesji nr 237  Alternatywnie: Należy zaprojektować przejście dla pieszych przed zjazdem na posesje nr 215-233 (np. na wysokości przystanku autobusowego przy ul. Przyłubskiej w kier. granicy miasta)	Przy zjeździe na posesje nr 215-233 chodnik się kończy i nie ma możliwości kontynuowania podróży, należy zapewnić możliwość jej kontynuacji po tej samej stronie jezdni (bądź ewentualnie możliwość dogodnego przejścia na drugą stronę i kontynuowanie podróży odcinkiem pieszo-rowerowym po drugiej stronie).
16.	Należy zaprojektować poszerzenie ciągu pieszo-rowerowego na wysokości posesji nr 406 oraz ewentualnie postawienie ławki i stojaka	Posesja Toruńska 406 to zabytkowy dom mennonicki, przy którym zatrzymują się turyści piesi oraz rowerowi i należy zapewnić odpowiednio zwiększoną ilość miejsca do zatrzymania się (o powierzchni jak np. po drugiej stronie skrzyżowania z ul. Otorowską). Wniosek pokrywa się z propozycjami z 26 posiedzenia Zespołu ds. polityki rowerowej m. Bydgoszczy.
17.	Na skrzyżowaniu z ul. Płątnowską należy zachować istniejący bruk	Zależy zachować istniejący bruk, ewentualnie wykorzystać go na budowę chodnika wzdłuż tej ulicy, zachowując przynajmniej częściowo jej dotychczasowy wygląd, unikalny już w skali Bydgoszczy.

Data 07.02.2017, Czytelny Podpis /-/

\* Dane obowiązkowe



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