BYDGOSKIE KONSULTACJE

w sprawie projektu pn.: „Rozbudowa Trasy Wschód- Zachód na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy".

*Imię i nazwisko: Przedstawiciel Stowarzyszenia Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy
*Adres zamieszkania (siedziby): ul. Gdańska 147c/2, 85-674 Bydgoszcz
*Adres e-mail: rzecznik@piesi.bydgoszcz.pl

Lp.	Treść wniosku	Uzasadnienie
1.	Wydłużenie pasa do skrętu w prawo w ul. Nad Torem na jezdni północnej. Stworzenie jednego pasa skrętu w ul. Siedlecką oraz ul. Nad Torem. Płynne przejście pasa włączeniowego z ul. Żeglarskiej w pas skrętu w prawo z ul. Siedlecką i Nad Torem. Poszerzenie północnej jezdni kosztem pasa rozdzielającego obie jezdnie	Pas do skrętu z trasy WZ w ul. Nad Torem w kierunku Koszalina w godzinach szczytu jest często całkowicie zajęty, a samochody blokują pasy główne do jazdy prosto. Płynne przejście pasa włączeniowego w prawoskręt wydłuży ten pas, dzięki czemu unikniemy blokowania pasów do jazdy prosto (kierunek Szczecin).
2.	Pozostawienie obecnie istniejących przejść dla pieszych oraz rowerzystów przez łącznice trasy WZ na węźle Zaświat. Przejście sterowane sygnalizacją świetlną powiązaną ze skrzyżowaniem łącznic z jezdniami trasy WZ.	Likwidacja przejść wpłynie negatywnie na komfort pieszych i rowerzystów, którzy kosztem niewielkiego zwiększenia przepustowości skrzyżowania, zmuszeni będą nadkładać drogi poprzez cofnięcie się do projektowanego ronda.
3.	Budowa przejścia dla pieszych po północnej stronie przystanków tramwajowych Gdańska-Artyleryjska, jako drugiego dojścia na przystanki (czyli tam gdzie jest obecnie).	Z zaprezentowanego planu nie wynika jednoznacznie czy takie przejście jest planowana.
4.	Pozostawienie przejść dla pieszych i przejazdu dla rowerów na węźle Zaświat przez główne jezdnie trasy WZ, po zachodniej stronie skrzyżowania (przez wyspę oddzielającą prawoskręt od ronda w stronę Czyżkówka).	Sąsiednie przejścia na poziomie jezdni przez trasę WZ zlokalizowane zostały w dużej odległości od proponowanej lokalizacji. Pomiędzy skrzyżowaniami z Kmicica i Gdańską odległość bez przejścia dla pieszych wynosi aż 2 km. Skrzyżowanie będzie sterowane sygnalizacją świetlną, tak więc przepustowość drogi nie zmaleje z powodu wytyczenia przejścia dla pieszych. Likwidacja przejść wpłynie negatywnie na komfort pieszych i rowerzystów, którzy kosztem niewielkiego zwiększenia przepustowości skrzyżowania, zmuszeni będą znacząco nadkładać drogi.

5.	Zmniejszenie powierzchni węzła drogowego projektowanego na skrzyżowaniu ulic Kamiennej i Gdańskiej, rezygnacja z wyburzeń okolicznych kamienic, rezygnacja z budowy łącznic drogowych włączających się w skrzyżowanie z ul. Gdańską – budowa wyłącznie samego tunelu pod ul. Gdańską.	Ze względu na reprezentacyjny charakter ulicy Gdańskiej, niewskazane jest poszerzanie tej ulicy i „wtłaczanie" ruchu z Trasy WZ, co zwiększy ilość samochodów w śródmieściu. Plan Transportowy z 2013 roku zakłada w rejonie śródmiejskim priorytetowe traktowanie transportu zbiorowego, więc wybudowanie tak rozszerzonego węzła jest sprzeczne z założeniami Planu. Ponadto niewskazane jest zwiększanie ruchu samochodów w śródmieściu. Docelowo ruch na Gdańskiej powinien być uspakajany i ograniczany, a samochody jadące z północy do centrum miasta kierowane ulicą Armii Krajowej, która po wybudowaniu obwodnicy S5 zwiększy swoją przepustowość. Docelowo ruch na Gdańskiej powinien być uspakajany i ograniczany, a samochody jadące z północy do centrum miasta kierowane ulicą Armii Krajowej, która po wybudowaniu obwodnicy S5 zwiększy swoją przepustowość. Umożliwi to również uniknięcie konieczności zmiany przebiegu torowiska tramwajowego i budowy przeplotu z ulicą na wysokości ul. Dwernickiego, a co za tym idzie wycinki szpalerów drzew wzdłuż ul. Gdańskiej. Zmniejszenie powierzchni węzła pozwoli też na lepsze dostosowanie tego miejsca do ruchu pieszego i rowerowego, jak też dla osób niepełnosprawnych bądź seniorów poprzez uniknięcie konieczności wielokrotnego oczekiwania na przejście przez kolejne pasy ruchu. Ograniczenie możliwości korzystania z tego skrzyżowania skłoni kierowców do wybrania innych tras prowadzących do Śródmieścia i odciąży ul. Gdańską. Dla ruchu drogowego pełne skrzyżowanie z zachowanymi wszystkimi wlotami i relacjami powstanie przecież kilkaset metrów dalej na skrzyżowaniu z ul. Sułkowskiego, która jest dostosowana do takiego ruchu i pełni taką rolę w układzie komunikacyjnym miasta.
6.	Uzupełnienie opracowania o projekt przebiegu linii tramwajowej łączącej pętlę Rycerska z ul. Gdańską wzdłuż ul. Artyleryjskiej, wraz z włączeniem jej w układ komunikacyjny węzłów Rycerska i Gdańska – zgodnie ze "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy". Pozostawić do późniejszej decyzji kwestię, czy linia tramwajowa będzie realizowana razem z rozbudową tego fragmentu Trasy W-Z, czy w terminie późniejszym.	Proponowany odcinek sieci tramwajowej jest ujęty w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy". Wnioskowany odcinek sieci tramwajowej wzdłuż ul. Artyleryjskiej mierzy zaledwie ok. 1000 m, ale w znaczący sposób poszerzy możliwości trasowania linii tramwajowych. Bliskość Dworca Głównego PKP znacząco zwiększa potencjał przewozowy tego odcinka sieci. Ten krótki odcinek połączy dwa nieodległe fragmenty sieci tramwajowej, tworząc niezwykle potrzebną alternatywę dla tramwaju na ul. Gdańskiej, która jest mocno narażona na wstrzymania ruchu z powodu remontów, wypadków i awarii, bądź nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów.

		Zablokowanie możliwości realizacji tego połączenia, będzie nieodwracalną stratą dla spójności sieci komunikacji tramwajowej miasta, określanej w dokumentach strategicznych jako priorytetowa. Praktycznie cały wnioskowany odcinek sieci tramwajowej mieści się w granicach konsultowanego opracowania. Kolejność realizacji poszczególnych fragmentów inwestycji, w tym realizacja wnioskowanej linii tramwajowej pozostawienie rezerwy terenu do realizacji w późniejszym terminie może pozostać przedmiotem osobnych przyszłych decyzji.
7.	Zmniejszenie rozmiarów parkingu „Park&Ride (175+10 miejsc)" projektowanego w sąsiedztwie Ronda Trajtlera w sposób umożliwiający poprowadzenie torowiska tramwajowego relacji Rycerska-Gdańska.	Proponowany parking blokuje możliwość budowy odcinka sieci tramwajowej Rycerska-Gdańska, ponadto przyszłe wykorzystanie tak dużego parkingu „Park&Ride" budzi poważne wątpliwości – kierowca, który wjedzie tak głęboko do miasta, raczej nie będzie się już przesiadał na komunikację publiczną, lecz dotrze w miejsce docelowe autem. („Park&Ride" dla pojazdów z kierunku gm. Osielsko będzie zlokalizowany w rejonie pętli Las Gdański).
8.	Rezygnacja z budowy kładki na poziomie „+1" na wysokości Markum, łączącej Platanowy Park z przyszłym kampusem Akademii Muzycznej i przedłużoną ul. Paderewskiego. W zamian poprowadzenie jezdni głównych trasy WZ w głębszym wykopie (poziom „-1"). Budowa kładki na poziomie 0 nad głównymi jezdniami (i rezygnacja z budowy dróg łącznicowych – pkt. 5). Opcjonalnie: Oprócz kładki na poziomie „0" zwężenie południowej łącznicy do jednego pasa na odcinku od ul. Gdańskiej do końca proponowanego przejścia dla pieszych. Na północnej łącznicy instalacja sygnalizacji świetlnej wzbudzanej. Zwężenie północnej łącznicy do jednego pasa od początku przejścia dla pieszych do ul. Gdańskiej – wlot na rondo przy ul. Gdańskiej jednopasmowy.	Schowanie głównych jezdni w głębokim wykopie zniweluje negatywne oddziaływanie nowej trasy na środowisko i przestrzeń miejską. Wyznaczenie przejścia na poziomie „0" będzie zdecydowanie bardziej przyjazne dla osób pieszych i rowerzystów, co jest szczególnie ważne biorąc pod uwagę plany zagospodarowania pobliskiego terenu (duże osiedle mieszkaniowe i tereny Akademii Muzycznej). We współczesnej urbanistyce odchodzi się od konstruowania podobnych barier. Rozwiązanie w poziomie „0" i rezygnacja z wind znacząco obniży koszty, uniknie się również ryzyka dewastacji wind. W związku z dynamiczną rozbudową obszaru terenu zakładów Makrum oraz rejonu przyszłego kampusu uczelni planowa kładka powinna być dostosowana do sporego ruchu pieszych i rowerzystów. Rezygnacja z budowy łącznic (pkt. 5) ułatwi komunikację pieszych i rowerzystów, ponieważ najkrótsza droga do celów podróży nie będzie wymagała wchodzenia po schodach, ani korzystania z wind, co będzie szczególne ważne dla osób starszych, niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności.
9.	Poszerzenie planowanego tunelu dla pieszych w okolicach ul. Lelewela i wydzielenie w tunelu i na dojazdach do niego pasów rowerowych oraz rozszerzenie wlotów tunelu (wloty kielichowe). Montaż w tunelu monitoringu świetlików.	Zwiększenie dostępności tunelu dla rowerzystów - wskazaną trasą będzie biec najwygodniejsze połączenie z okolic Szpitala im. Jurasza do centrum oś. Leśnego i dworca Bydgoszcz Leśna. Doświetlenie za pomocą naturalnego światła sprawi, że tunel będzie znacznie bardziej przyjazny dla pieszych i rowerzystów.

10.	Rezygnacja z budowy tunelu dla pieszych w pobliżu ul. Gajowej. Wyznaczenie przejścia dla pieszych sterowanego sygnalizacją świetlną przy zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Gajową.	Rezygnacja z budowy bariery architektonicznej, tworzenia miejsca kryminogennego, jakim są podziemne przejścia dla pieszych.
11.	Budowa skrzyżowania z ul. Gajową z możliwością skrętu w lewo (jadąc od ul. Wyszyńskiego) w tą ulicę, sterowanego sygnalizacją świetlną, (powiązane z wyżej proponowanym przejściem dla pieszych z powyższego punktu).	Likwidacja lewoskrętu z trasy WZ w Gajową w znaczący sposób utrudni dostęp do firm zlokalizowanych pomiędzy trasą WZ a torami kolejowymi (m.in. Baza Transportowa Poczty Polskiej) oraz mieszkańcom ul. Pułaskiego. Jednocześnie umożliwienie lewoskrętu sterowanego sygnalizacją świetlną nie ograniczy w znaczącym stopniu przepustowości trasy, i umożliwi też budowę naziemnego przejścia dla pieszych.
12.	Budowa skrętu umożliwiającego wjazd w ul. Grabową z łącznicy prowadzącej od skrzyżowania z ul. Wyszyńskiego.	Ułatwienie dostępu do wschodniej części Osiedla Leśnego.
13.	Rezygnacja z budowy kolizyjnego wyjazdu z ul. Rynkowskiej na trasę WZ w kierunku Czyżkówka. Z ul. Rynkowskiej wyjazd byłby możliwy tylko na przedłużony, jednokierunkowy fragment jezdni serwisowej (powstały kosztem drogi rowerowej i chodnika) prowadzący w kierunku ul. Kmicica, skąd odbywałby się wjazd na trasę WZ. Wyposażenie drogi serwisowej w progi zwalniające. Opcjonalnie: Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 50km/h na zjeździe z wiaduktu w kierunku Czyżkówka i montaż fotoradaru.	Utworzenie wjazdu na trasę WZ bez pasa włączenia utworzy bardzo niebezpieczne miejsce, gdzie może dochodzić do groźnych wypadków spowodowanych przekraczaniem dozwolonej prędkości na dwupasmowym zjeździe z wiaduktu w stronę Czyżkówka. Na istniejącej jezdni znajdują się trzy pasy ruchu, z których jeden zamienić można właśnie na przedłużenie drogi serwisowej. Opcjonalnie: Innym wyjściem jest zdyscyplinowanie kierowców poprzez montaż fotoradaru – jest to praktycznie jedyna skuteczna możliwość „zmuszenia” kierowców do przestrzegania dozwolonej prędkości w tak niebezpiecznym miejscu.
14.	Budowa chodnika po zachodniej stronie ul. Zaświat, pod wiaduktem, pomiędzy projektowanymi windami.	Z zaprezentowanego planu nie wynika jednoznacznie czy taki chodnik jest planowany.
15.	Włączenie w obręb opracowania remontu nawierzchni oraz chodników przy ul. Kasztanowej.	Na remont ulicy przeznaczyć można środki zaoszczędzone na zaniechaniu budowy łącznic, kładek i przejść podziemnych. Podobne prace wg planu wykonane zostaną na ul. Pułaskiego. Podczas przebudowy można uwzględnić stworzenie drogi dla rowerów bądź pasa rowerowego, stanowiącego uzupełnienie infrastruktury na ul. Kamiennej czy Sułkowskiego, co ma swoje uzasadnienie ze względu na liczne cele podróży w okolicy (wydział UKW, szkoły, firmy), do których można dostać się rowerem.
16.	Budowa drogi rowerowej po południowej stronie ul. Kasztanowej.	Poprzez planowane wyburzenia otrzymamy spory fragment niezagospodarowanej przestrzeni, którą można wykorzystać do budowy drogi rowerowej.

17.	Przedłużenie kładki dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Inwalidów w głąb osiedla za planowane do rozbiórki garaże, z rampą dla wózków.	Zwiększenie dostępności kładki z pobliskiego osiedla, możliwość zaprojektowania łagodnego podjazdu dla wózków i rowerów od tej strony. Ułatwi to stworzenie łagodnego podjazdu bez konieczności budowy ramp i skomplikowanych podjazdów, utrudniających niepełnosprawnym wjazd na kładkę. Ponadto przedłużenie kładki w głąb osiedla zachęci mieszkańców do korzystania z niej, a w konsekwencji przyczyni się do promocji transportu kolejowego i projektu BiT City. Łatwy dostęp do przystanków to jedna z najważniejszych czynników skłaniających pasażera do korzystania z danego środka komunikacji.
18.	Wydłużenie linii planowanych ekranów akustycznych po północnej stronie trasy WZ aż do skrzyżowania z ul. Grabową (od planowanego tunelu).	Zwiększenie ochrony akustycznej wieżowca mieszkalnego przy ul. Kasztanowej 49, nieuwzględnionej w nowym projekcie rozbudowy (pomimo widocznych wysokich wskazań natężenia hałasu).
19.	Wyrównanie przebiegu planowanej drogi rowerowej w ciągu ul. Kamiennej, poprzez złagodzenie jej łuków: Przesunięcie na południe tunelu pod łącznicą Kamienna-Inwalidów oraz wydłużenie tunelu dla relacji przeciwnej.	Polepszenie komfortu rowerzystów poprzez wyeliminowanie wąskich łuków.
20.	Wydłużenie zatoczek autobusowych planowanych na estakadzie Kamienna-Inwalidów oraz uzupełnienie estakady o windy i resztę infrastruktury umożliwiającą bezpośrednie zejście z zatoczek na perony kolejowe. Opcjonalnie: Wyznaczenie w tym miejscu parkingów „Kiss&Ride”.	Zwiększenie dostępności stacji Bydgoszcz Wschód. Ustalenie specyfikacji wind, uwzględnionych w projekcie do realizacji na węzłach, jako wind przezroczystych, o szerokości kabiny umożliwiającej przewożenie rowerów - zamknięte kabiny zwiększają poczucie klaustrofobii, ponadto są bardzo łatwo podatne na wandalizm i zabrudzenia, zbyt mała wielkość wind (przede wszystkim zamontowanych przy zejściu z estakady na Dworcu Wschód na ul. Kamienną) uniemożliwia wprowadzenie tam roweru. Wniosek zakłada zastosowanie w projekcie szerokich wind o przezroczystym szybie i kabinie dźwigu. Ułatwi to utrzymanie dźwigu w czystości, utrudni wandalizm oraz zachęci mieszkańców do korzystania z wind, ponieważ w razie zatrzymania zwrócą oni uwagę przechodniów.
21.	Budowa chodników wzdłuż ulicy Kaplicznej: - od nowoprojektowanego ronda do połączenia z projektowanymi chodnikami pod Wiaduktami Warszawskimi (śladem obecnej drogi gruntowej lub wzdłuż projektowanej ulicy po jej północnej stronie), - na wschód od ronda do połączenia z istniejącą infrastrukturą, po północnej stronie ulicy.	Projekt nie zakładał budowy chodników we wnioskowanych miejscach, co jest niezbędne ze względu na stosunkowo istotny ruch pieszych (szkoła, cmentarz).

22.	Wykonanie dróg rowerowych o szerokości 3m (na głównych ciągach) poszerzenie DDR przed skrzyżowaniami/przejazdami rowerowymi. Wykonanie na przejazdach podpórek dla rowerzystów.	Proponowane zmiany zwiększą komfort rowerzystów oraz bezpieczeństwo innych użytkowników ruchu. Poszerzenie DDR ułatwi mijanie się rowerzystów jadących w przeciwnych kierunkach oraz umożliwi jazdę dwóch rowerów obok siebie. Taka poszerzona droga dla rowerów znajduje się przy pętli Przylesie i doskonale spełnia swoje zadanie. Podpórki ułatwią rowerzystom oczekiwanie i przyspieszą przejazd przez skrzyżowanie. Te zmiany będą realnym promowaniem codziennego korzystania z komunikacji rowerowej, a nie jednorazową akcją, którejj efekty nie są kontynuowane.
23.	Wyposażenie wszelkich schodów budowanych w ramach obiektów inżynieryjnych w pochylnie i rynny rowerowe oraz zjazd dla wózków.	Ułatwienie dostępu dla rowerzystów w ramach polityki promocji roweru jako podstawowego środka transportu w mieście. Te zmiany będą realnym promowaniem codziennego korzystania z komunikacji rowerowej, a nie jednorazową akcją, której efekty nie są kontynuowane.
24.	Usprawnienie sposobu poprowadzenia chodnika i drogi rowerowej przy zjeździe z ul. Kamiennej na wysokości pętli „Wyścigowa", rezygnacja z rampy dla wózków na rzecz rozwiązań w jednym poziomie.	Wg projektu na tym krótkim odcinku znajdują się 3 ciągi schodów oraz rampa dla wózków, nie ma zaś infrastruktury rowerowej pod zjazdem z ul. Kamiennej.

Data 28.06.2017 r. *Czytelny podpis /-/

** Dane obowiązkowe*

☐ Wyrażam zgodę na przetwarzanie danych osobowych: oświadczam, że dane, które zawarłem/zawarłam w karcie konsultacyjnej są zgodne z prawdą. Informacja: podane dane osobowe są zabezpieczone zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 922). Dane osobowe są przetwarzane wyłącznie w celach konsultacji społecznych dotyczących koncepcji programowo-przestrzennej dla zadania „Rozbudowa Trasy Wschód-Zachód na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy".