BYDGOSKIE KONSULTACJE

w sprawie projektu pn.: „Budowa infrastruktury rowerowej na ulicy Nakielskiej na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej wraz z rozbudową jezdni".

*Imię i nazwisko: Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy - Paweł Górny

*Adres zamieszkania / siedziby: ul. Gdańska 147c/2

*Adres e-mail: rzecznik@piesi.bydgoszcz.pl

Lp.	Treść wniosku	Uzasadnienie
1.	Wykonanie nowego przebicia da pieszych pod wiaduktem (po północnej stronie ul. Nakielskiej)	Takie przejście umożliwi najefektywniejsze wykorzystanie autobusowej pętli awaryjnej i zapewni wygodne przejście pasażerów z istniejącej pętli tramwajowej. Analogiczne przebicie, znacząco poprawiające warunki ruchu pieszych i ich bezpieczeństwo, wykonano w przeszłości po południowej stronie, nie naruszając konstrukcji wiaduktu kolejowego. W przyszłości będzie możliwe wykorzystanie pętli autobusowej i przejścia pod torami na stałe jako węzeł przesiadkowy, skrócenie do tego miejsca linii autobusowych z kierunku ul. Lisiej i skierowanie pasażerów dzięki wygodnej przesiadce na linie tramwajowe.
2.	Punktowe rozszerzenie zakresu inwestycji o budowę przystanku typu „wiedeńskiego" na przystanku autobusowo-tramwajowym Nakielska / Stawowa	Po zrealizowaniu inwestycji, wspomniany przystanek pozostanie jedynym wzdłuż ul. Nakielskiej niedostosowanym do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, co wpłynie negatywnie na odbiór i zainteresowanie komunikacją publiczną przez pasażerów. Przystanek będzie można wykonać korzystając z zamknięcia dla ruchu znacznej części ul. Nakielskiej (od wiaduktu) podczas przebudowy i skorzystać ze zmniejszonego natężenia ruchu na pozostałej części.
3.	Wyposażenie wszystkich przejść dla pieszych przez ul. Nakielską w specjalne oświetlenie doświetlające białym światłem powierzchnię przejścia (od strony najazdowej dla każdego kierunku ruchu)	Znaczące zwiększenie bezpieczeństwa, szczególnie w kontekście ostatnich wypadków śmiertelnych wśród pieszych w Bydgoszczy, szczególnie właśnie na ul. Nakielskiej, z których większość - ze skutkiem śmiertelnym - miała miejsce na przejściach dla pieszych(!)
4.	Zwężenie pasów ruchu w miejscach przejść dla pieszych na całym obszarze inwestycji w celu uzyskania uspokojenia ruchu	Prosty przebieg ul. Nakielskiej na długim odcinku powoduje, że przytłaczająca większość kierowców w znacznym stopniu przekracza prędkość, nie stosując się do oznakowania pionowego Aby realnie przeciwdziałać nadmiernej prędkości należy wprowadzić rozwiązania fizycznie utrudniające zwiększenie prędkości, zwłaszcza w otoczeniu przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów.
5.	Zastosowanie na przystankach autobusowych dedykowanych profilowanych krawężników przystankowych (np. tzw. „typu Kassel")	Dzięki przybliżeniu pojazdu do krawędzi przystanku jest to znaczne zwiększenie wygody wsiadania i wysiadania z pojazdów komunikacji publicznej (autobus może łatwiej podjechać bliżej peronu), zmniejszenie ryzyka wypadków podczas tych czynności, oraz ułatwienie dla osób z ograniczoną mobilnością.

6.	Zachowanie ciągłości chodników wzdłuż ul. Nakielskiej na zjazdach z posesji – rezygnacja z kostki betonowej czarnej na rzecz kostki betonowej w kolorze planowanych płyt chodnikowych (szary beton)	Ma to na celu czytelne ustalenie pierwszeństwa – piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami włączającymi się do ruchu, co wpływa na bezpieczeństwo przechodniów i zmniejszenie ilości potencjalnie konfliktowych i niebezpiecznych sytuacji z pojazdami. Jest to rozwiązanie analogiczne do zachowania ciągłości ścieżki rowerowej na zjazdach z posesji.
7.	Przeniesienie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego bliżej osi ul. Nakielskiej u wylotu ulic: Osada, Plażowa, Kościerska, Kartuska, Krzywa, Wiśniowa, Tczewska, Głogowska, Legnicka, Cieplicka, Młynarska, Cytrusowa, Tańskich	Stosowanie „odgięć" na chodniku i ścieżce rowerowej zdecydowanie negatywnie wpływa na jakość i komfort poruszania się pieszych i rowerzystów – równoprawnych uczestników ruchu drogowego. Należy zmniejszyć promień łuków na skrzyżowaniu ulic, co będzie realnym przeciwdziałaniem zbyt wysokiej prędkości samochodów na skręcie i umożliwi przybliżenie przejścia i przejazdu do ul. Nakielskiej i „wyprostowanie" chodnika i ścieżki rowerowej.
8.	Zachowanie ciągłości chodnika wzdłuż ul. Nakielskiej na skrzyżowaniach z ulicami ruchu lokalnego: Pszczelna, Wiosenna, Wejherowska, Ślesińska, Orzechowa, Owocowa, Radomska, Iglasta, Tarnowska, Maciaszka, Tragerów, Janowiecka, Notecka oraz innymi zjazdami (na tereny stadionu Gwiazda, parkingu naprzeciwko stadionu, Galerii Miedzyń, parkingu marketu Lidl itd.), nawet w przypadku zaprojektowania ich jako pieszojezdnie)	Należy wytyczyć ciągłość chodnika (analogicznie do zaprojektowanej ciągłości ścieżki rowerowej) aby jednoznacznie, za pomocą infrastruktury, zaznaczyć pierwszeństwo pieszych w celu zapewnienia im bezpieczeństwa. Szerokie wjazdy wymienionych ulic i innych zjazdów będą zachęcać kierowców do szybszej jazdy, a co za tym idzie mniej uważnego włączania się do ruchu. Proponowane rozwiązanie ma to na celu czytelne ustalenie pierwszeństwa – piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami włączającymi się do ruchu, co wpływa na bezpieczeństwo przechodniów i zmniejszenie ilości potencjalnie konfliktowych i niebezpiecznych sytuacji z pojazdami. Rozwiązanie takie pn. „chodnik poprzeczny" jest wskazane w Zarządzeniu nr 144/2016 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 15.03.2016 r., w załączniku „Katalog dobrych praktyk", s. 30, który wg par. 1 ust. 2 cyt. Zarządzenia „przeznaczony jest do stosowania planowaniu, projektowaniu i realizacji inwestycji na terenach (…) Miasta Bydgoszczy". Alternatywnie: należy zastosować wyraźnie wyodrębnione przejścia dla pieszych w formie wytyczenia pasów z odpowiednimi oznakowaniem poziomym i pionowym , a wloty ulic i wjazdów zwęzić skracając przebieg przejścia (nawet w przypadku zaprojektowania wskazanych miejsc jako pieszo jezdnie). Rozwiązanie takie pn. „zwężone wloty na skrzyżowaniach" jest wskazane w Zarządzeniu nr 144/2016 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 15.03.2016 r., w załączniku „Katalog dobrych praktyk", s. 28.
9.	Przed przejazdami rowerowymi należy zaprojektować poszerzoną powierzchnię ścieżki rowerowej, tak aby powstała „strefa oczekiwania" i umiejscowić tam podpórki rowerowe	Poszerzone strefy oczekiwania wraz z zamontowanymi podpórkami rowerowymi wpływają na wygodę poruszania się rowerem, ułatwiają oczekiwanie na skrzyżowaniu i zapewniają płynniejszy rozpoczęcie jazdy, są zatem realnymi zachętami do wyboru roweru jako środka komunikacji, co jest w zgodzie z polityką transportową miasta i idzie w parze z innymi metodami promowania roweru wdrażanymi przez władze miasta (np. rower aglomeracyjny i stojaki rowerowe), które bez tego nie są w pełni efektywne.
10.	Zwężenie pasów ruchu indywidualnego do 3,0 m na całym obszarze inwestycji oraz zaplanowanie buspasów o szerokości 3,25m na odcinku na zachód od ul. Plażowej	Wzdłuż ul. Nakielskiej zgodnie z przedstawioną koncepcją organizacji ruchu zaplanowano prędkość projektową 40 km/h, przy takiej prędkości pojazdy indywidualne nie potrzebują dużej szerokość pasa ruchu, co dodatkowo stworzy to realne warunki do respektowania limitów prędkości. W tym samym celu na odcinku na zachód od ul. Plażowej należy zamienić szerokości pasów ruchu ogólnego i bus pasów, tak aby to buspasy miały zwiększoną szerokość odpowiadającą potrzebom autobusów.
11.	Zachowanie przejścia dla pieszych przez ul. Nakielską przy skrzyżowaniu z ul. Trentowskiego	Jest to najkrótsze dojście na pętlę awaryjną i do terenów rekreacyjnych nad kanałem z części osiedla położonej po wschodniej stronie wiaduktu kolejowego, z wykorzystaniem istniejącego przebicia pod wiaduktem (po południowej stronie ul. Nakielskiej).
12.	Doprojektowanie brakującego fragmentu chodnika na autobusowej pętli awaryjnej	Należy uzupełnić brakujący fragment chodnika pomiędzy wschodnią a środkową jezdnią autobusowej pętli awaryjnej (rys. „1_6_Rys Konsult 1-6 Plan sytuacyjny 500").

13.	Zbliżenie zakończenia drogi rowerowej w ul. Trentowskiego do chodnika	Przez pozostawiony niezabudowany fragment nawierzchni i tak będą przechodzić piesi i/lub jeździć rowerzyści – należy „wyprostować” kielichowe zakończenie ścieżki rowerowej i poprowadzić ją bezpośrednio przy chodniku (ewent. z zachowaniem wąskiej opaski rozdzielającej).
14.	Uzupełnienie pary przystanków na wysokości posesji nr 161 o przejście dla pieszych	Zlokalizowanie przejścia dla pieszych w bezpośredniej bliskości przystanku, a tym bardziej pary przystanków, zmniejszy prawdopodobieństwo przechodzenia przez jezdnię w niedozwolonym miejscu. Alternatywnie: należy wspomnianą parę przystanków przenieść o kilka metrów w kier. wschodnim, bliżej projektowanego przejścia przy skrzyżowaniu z ul. Osada i jednocześnie unikając wyprowadzania zjazdu z posesji nr 161 na peron autobusowy
15.	Poszerzenie fragmentu chodnika w północno-wschodnim narożu skrzyżowania Nakielska / Bronikowskiego (wzdłuż skośnej linii stanowiącej granicę inwestycji)	Połączenie chodnika biegnącego wzdłuż ulicy Nakielskiej z chodnikiem w osi przejścia dla pieszych winno mieć kształt kielichowy, umożliwiający pieszym swobodne „ścięcie” narożnika. Wiara projektantów i inwestorów w to że piesi chodzą skręcając pod kątem prostym, powoduje że wiele takich źle zaprojektowanych miejsc, a właśnie szczególnie przy nowych inwestycjach, szybko zostaje wydeptanych, w takich przypadkach to infrastrukturę należy dostosować do potrzeb i zachowań pieszych, nie odwrotnie.
16.	Umiejscowienie przystanków pomiędzy ul. Widok i Plażową w jedną parę przystanków naprzeciwległych	Proponuje się przeniesienie przystanku w kierunku centrum naprzeciw przystanku w kierunku ul. Lisiej i przesunięcie o kilka metrów w kierunku zachodnim, bliżej projektowanego przejścia przy skrzyżowaniu z ul. Plażową, co zapewni właściwe i bezpieczne dojście do przystanków, a jednocześnie uniknie się wyprowadzania na peron autobusowy dwóch zjazdów z posesji nr 181 i 183.
17.	Umiejscowienie przystanków pomiędzy ul. Kościerską i Kartuską w jedną parę przystanków naprzeciwległych	Proponuje się przeniesienie przystanku w kierunku centrum naprzeciw przystanku w kierunku ul. Lisiej i przesunięcie o kilka metrów w kierunku zachodnim, bliżej projektowanego przejścia przy skrzyżowaniu z ul. Kartuską, co zapewni właściwe i bezpieczne dojście do przystanków, a jednocześnie uniknie się wyprowadzania na peron autobusowy dwóch zjazdów z posesji nr 207A i 209.
18.	Umiejscowienie przystanków pomiędzy ul. Wiśniową i Głogowską w jedną parę przystanków naprzeciwległych	Proponuje się przeniesienie przystanku w kierunku centrum naprzeciw przystanku w kierunku ul. Lisiej i przesunięcie o kilka metrów w kierunku zachodnim, bliżej projektowanego przejścia przy skrzyżowaniu z ul. Głogowską, co zapewni właściwe i bezpieczne dojście do przystanków, a jednocześnie uniknie się wyprowadzania na peron autobusowy zjazdu z posesji nr 229.
19.	Poszerzenie fragmentu chodnika w południowo-zachodnim narożu skrzyżowania Nakielska / Wierzbowa	Chodnik winien być poprowadzony wzdłuż ścieżki rowerowej, analogicznie jak południowo-wschodnim bądź północno-zachodnim narożu tego skrzyżowania, umożliwiając pieszym swobodne „ścięcie” narożnika. Wiara projektantów i inwestorów w to że piesi chodzą skręcając pod kątem prostym, powoduje że wiele takich źle zaprojektowanych miejsc, a właśnie szczególnie przy nowych inwestycjach, szybko zostaje wydeptanych, w takich przypadkach to infrastrukturę należy dostosować do potrzeb i zachowań pieszych, nie odwrotnie.
20.	Dodanie fragmentu ścieżki rowerowej na rondzie Nakielska / Lisia / Łochowska po północnej stronie, biegnącego równolegle do chodnika	Zachowanie relacji do jazdy „na wprost” wzdłuż ulicy Nakielskiej.

21.	Zaprojektowanie chodnika wzdłuż ścieżki rowerowej przy parkingu projektowanego między ulicami Orzechową i Owocową	Zaprojektowany układ chodnika zapewnia dojście jedynie do posesji, brak jest zachowania przejścia dla ruchu „na wprost" (jakie występuje np. przy projektowanym parkingu pomiędzy ulicami Miodową i Pszczelną), co spowoduje, że piesi będą chodzić po parkingu pomiędzy manewrującymi samochodami, narażając się na niebezpieczeństwo potrącenia. W przypadku braku miejsca na chodnik wzdłuż ścieżki rowerowej, można zastosować ciąg pieszo-rowerowy bądź uwzględnić chodnik w miejscu ścieżki rowerowej a ruch rowerów zaplanować po terenie parkingu na zasadach ogólnych.
22.	Pozostawienie przejścia dla pieszych w formie przejścia wzbudzanego przez ul. Nakielską na wysokości Zespołu Szkół nr 23	Obecnie jest to najbardziej naturalna droga dzieci do szkoły prowadząca najkrótszą drogą. Zlikwidowanie przejścia będzie znaczącym pogorszeniem stanu obecnego. W proponowanym projekcie odległość pomiędzy przejściami zaprojektowanymi na skrzyżowaniach z ul. Legnicką i ul. Cieplicką wynosi ponad 200 m, co niesie ryzyko przekraczania jezdni w miejscu do tego nieprzeznaczonym, a warto zwrócić uwagę że dalszym ciągu można będzie legalnie przekroczyć ulicę jednojezdniową na zasadach ogólnych. Alternatywnie: należy zaprojektować brakujące fragmenty przejść dla pieszych, umożliwiające w pełni wygodne przekraczanie skrzyżowań z ul. Nakielską, tj. po zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Legnicką i po wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Ciepicką. Dodatkowe odcinki przejść dla pieszych skrócą realnie o kilkadziesiąt metrów odległość konieczną do pokonania od wskazanych skrzyżowań w kierunku ZS 23, zapobiegając próbom przekraczania jezdni w miejscu do tego nieprzeznaczonym, szczególnie przez dzieci spieszące się do szkoły.
23.	Doprojektowanie przejść przez ulicę Nakielską przy skrzyżowaniach: na wysokości skrzyżowania z ul. Janowiecką i Tragerów, skrzyżowania z ul. Tczewską, skrzyżowania z ul. Wiosenną, skrzyżowania z ul. Krzywą, drugiego przejścia przy skrzyżowaniu z ul. Wiśniowa oraz drugiego z ul. Kartuską	Uzupełnienie o brakujące odcinki przejść zmniejszy znacząco chęć przekraczania jezdni poza pasami stwarzając bezpieczne i wygodne warunki do przechodzenia na drugą stronę. Warto zauważyć, że na prawie całej długości stworzono możliwość lewoskrętów indywidualnych gdzie nadrobienie drogi samochodem ma małe znaczenie dla wydłużenia czasu podróży w przeciwieństwie do strat czasowych związanych z nadrabianiem drogi na pieszo.
24.	Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy wyraża pełne poparcie dla zaproponowanego projektu w postaci wytyczenia buspasów jako wewnętrznych pasów ruchu i wprowadzenia przystanków wiedeńskich - wyniesione platformy przystankowe będą stanowić realną i skuteczną poprawę bezpieczeństwa na ul. Nakielskiej (przeciwdziałając przekraczaniu limitu prędkości, czyli głównej przyczynie wypadków, w tym śmiertelnych z udziałem przechodniów).	

Data: 05.10.2017 *Czytelny podpis: .....Paweł Górny.....

** 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 projektu pn.: „Budowa infrastruktury rowerowej na ulicy Nakielskiej na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej wraz z rozbudową jezdni".