



462.8.

Sylwia Kasiorek

Od: Joannathomas <kontakt@joannathomas.pl>
Wysłano: wtorek, 23 maja 2023 14:39
Do: Biuro Rady Miasta Urząd Miasta Bydgoszczy
Temat: Re: Bielwaki organizacja ruchu - prośba o dalszą interwencję

Przekazałam Pana pismo jako kontynuację interpelacji w tym temacie.

Panie Macieju - napiszę wprost - Nie jest Pan jedynym mieszkańcem Bydgoszczy który zgłasza się do mnie z problemami w realizacji rozszerzenia strefy i nie chodzi o samo rozszerzenie ale o sposób w jaki jest to przeprowadzone.

Przygotowuje dość obszerne pismo do prezydenta Kozłowicza - nie wiem czy ono przyniesie jakikolwiek skutek ale nie ma mojej zgody na takie zarządzanie projektem jakie ma teraz miejsce (a raczej jego brak).

Joanna Czerska - Thomas,
Agencja M4Bizz
Tel. 501 925 206

Wiadomość napisana przez Joannathomas <kontakt@joannathomas.pl> w dniu 23.05.2023, o godz. 14:06:

Joanna Czerska - Thomas,
Agencja M4Bizz
Tel. 501 925 206

Początek przekazywanej wiadomości:

Od: Maciej Kozłowski <m.kozłowski@magra.com.pl>
Data: 18 maja 2023 o 09:08:49 CEST
Do: KONTAKT@joannathomas.pl
Temat: Bielwaki organizacja ruchu - prośba o dalszą interwencję

Teraz z załącznikiem.
MK

_____.

<image001.jpg>

MAGRA Przedsiębiorstwo Wielobranżowe
Maciej Kozłowski

ul. Jana Kozińskiego 1
85-657 Bydgoszcz
tel. kom. 601 614 531

tel. biuro: 52 322 55 12
www: magra.com.pl

<Bydgoszc2.docx>

Bydgoszcz, 18 05 2023

Mieszkańcy ul. Kilińskiego

Bydgoszcz

Pani

Joanna Czerska –Thomas

Rada Miasta Bydgoszczy

W związku z tym , że odpowiedź na Pani Interpelację dotyczącą zmiany organizacji ruchu na Osiedlu Bielawy zupełnie nas nie satysfakcjonują prosimy o dalszą eskalację tego problemu.

Poniżej problemy na które oczekujemy odpowiedzi i wyjaśnień.

1. Przypominamy ,że problem z parkowaniem na naszym osiedlu wywołało Miasto poprzez nie do końca udany remont ulicy Chodkiewicza –na zasadzie ma być ładnie, ale nie koniecznie funkcjonalnie oraz wyrażenie zgody na rozbudowę szpitala dziecięcego ze 120 do 700 łóżek , bez zapewnienia miejsc parkingowych. Korki i zatory w niektórych godzinach są przyczyną odcinania kolejnych ulic od możliwości wyjazdu z rejonu. Do momentu zakończenia tych inwestycji wyżej wymienione problemy nie występowały.
Przypominamy również o obietnicy remontu zniszczonych uliczek osiedlowych po zakończonych pracach budowlanych na ul. Chodkiewicza i budowie szpitala. Najstarsi mieszkańcy nie pamiętają , kiedy ostatni raz coś robiono w tej sprawie.
2. W związku z wielokrotnym powoływaniem się na bezpieczeństwo prosimy o podanie statystyk dotyczących wypadków i kolizji w naszym rejonie wraz z ich przyczynami .
Czy wcześniejsze wprowadzenie strefy zamieszkania ,tempo 30 nie pomogło w zachowaniu bezpieczeństwa ruchu ? Czy jeszcze bardziej chcą Państwo spowolnić ruch? Przypominamy że w rejonie gdzie dokonano zmian jest osiedle mieszkaniowe , a nie centrum biznesowe lub handlowe.
3. Prosimy o podanie opracowań , na podstawie których twierdzicie Państwo ,że ulice jednokierunkowe są lepsze i bezpieczniejsze , zwłaszcza w strefie zamieszkania ,o ograniczonej prędkości w całym rejonie. Wprowadzone rozwiązania już teraz powodują z powodu innego przepływu pojazdów korki i zatory przy wyjazdach ze strefy oraz wzmożony ruch na niektórych ulicach. Stare Bielawki to nie jest śródmieście – rejon dworca kolejowego , gdzie tego typu rozwiązania mogą się sprawdzać – tu tylko mieszkają ludzie.
4. Dlaczego nie zwracacie Państwo uwagi na czynnik ekologiczny? Ulice jednokierunkowe generują większy ruch czyli więcej spalin. Zamiast wyjechać z rejonu pokonując kilka metrów musimy jechać kilkaset.
5. Likwidacja ulic jednokierunkowych zlikwiduje konieczność kolejnego diabelskiego pomysłu- kontra pasów dla rowerzystów , kolejnego rozwiązanie zmniejszające bezpieczeństwo ruchu, zwłaszcza z powodu nieudolnego ich malowania. Ordynarne czerwone plamy na wjeździe , a dalej? Dalej nic – nie ma wyznaczonych pasów. Jest to bardzo niebezpieczne rozwiązanie. Poza tym proszę wskazać w statystyce wypadków zdarzenia z udziałem rowerzystów.

6. Problemem zgłaszanym pierwotnie przez mieszkańców było nieprawidłowe parkowanie w strefie przez pracowników szpitala, policji , UKW. W odpowiedzi na interpelację jest mowa o konieczności zwiększenia miejsc parkingowych – czyli chcecie państwo wykonać kolejny ruch przeciwko mieszkańcom . To Wasze zwiększenie polega jednak na zmniejszeniu co już teraz zwiększyło problemu z wyjazdem z posesji. Czekanie na Straż Miejską minimum godzinę + procedury nie należy do przyjemności. Zamiast uporządkować sytuację wprowadziliście jeszcze większy bałagan.
7. Dlaczego stawki dla mieszkańców strefy są tak wysokie . Proszę porównać je ze stawkami w Warszawie , miście znacznie bogatszym.
8. Odpowiedź na naszą petycję jest najlepszym dowodem , na to ,że decyzje były wprowadzone z za biurka , bez jakiegokolwiek wizji w terenie , a tym bardziej konsultacji z mieszkańcami.
9. Od władz Naszej Bydgoszczy oczekujemy znacznie więcej.



PREZYDENT BYDGOSZCZY

Rafał BRUSKI

Bydgoszcz, 12. 06.2023r.

UI-4003/ 114 /23

Nr wpływu: 10126

Pani

Joanna Czerska – Thomas

Radna Rady Miasta

Dotyczy: interpelacji w związku z pismem nr RM.003.462.8.2023

W nawiązaniu do Pani interpelacji w sprawie organizacji ruchu na osiedlu Bielawy informuję, jak poniżej,

1. W zakresie remontu zniszczonych uliczek na Osiedlu Bielawy informuję, że w okresie letnim Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy planuje wykonać cząstkowe remonty miejsc najbardziej pilnych na omawianym osiedlu. Naprawy będą prowadzone w ciągu chodników i jezdni.
2. Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM sp. zo.o. opracowało na zlecenie Ministra Infrastruktury „Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych”. Generalnie im wyższa jest prędkość jazdy, tym poważniejsze są obrażenia u ofiar wypadków. Przy potrąceniu pieszego z prędkością 50 km/h prawdopodobieństwo, że poniesie on śmierć jest dziewięć razy większe niż przy prędkości 30 km/h. W obszarze zabudowanym ofiarami wypadków są głównie piesi i rowerzyści. Na podstawie modelu wykładniczego opracowanego przez Nilssona, szacuje się, że zmniejszenie średniej prędkości pojazdów o 5% powoduje spadek ogólnej liczby wypadków o 10%, a wypadków ze skutkiem śmiertelnym o 20%. Nawet niewielkie zmiany prędkości mają decydujący wpływ na prawdopodobieństwo odniesienia obrażeń w wyniku zderzenia. Tak więc najważniejszym celem uspokojenia ruchu jest zapewnienie bezpiecznej prędkości pojazdów i egzekwowanie ograniczeń prędkości za pomocą odpowiedniego kształtowanej geometrii jezdni i elementów organizacji ruchu, które fizycznie uniemożliwiają rozwijanie nadmiernych prędkości oraz zapobiegają innym niebezpiecznym zachowaniom jak np. wyprzedzanie. Co więcej, to sami kierowcy dobierają prędkość jazdy przede wszystkim w zależności od ukształtowania drogi, którą widzą przed sobą i sposobu organizacji ruchu. Dlatego też za pomocą



odpowiedniego kształtowania geometrii, przekroju jezdni i organizacji ruchu oraz rozmieszczenia środków uspokojenia ruchu można skutecznie zarządzać prędkością jazdy: utrzymywać prędkość pojazdów na bezpiecznym poziomie i zapobiegać poruszaniu się pojazdów z nadmierną prędkością. Uspokojenie ruchu powinno się odbywać kompleksowo i obejmować jak największy obszar terenu.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach Dz.U. 2022 poz. 2377 - W strefie ograniczonej prędkości powinny być stosowane rozwiązania lub urządzenia wymuszające jazdę z prędkością podaną na znaku. W strefie ograniczonej prędkości nie powinno się stosować znaków określających pierwszeństwo na skrzyżowaniach. Zaleca się stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego takich jak progi zwalniające oraz stosowanie organizacji ruchu wymuszającej powolną jazdę (zmiana kierunku jazdy, miejscowe przewężenie..).

Reasumując powyższe, strefy ograniczonej prędkości wraz z rozwiązaniami wpływającymi na skuteczne spowolnienie ruchu, mają w połączeniu charakter prewencyjny. Poprzez między innymi oznakowywanie skrzyżowań równorzędnych, wprowadzanie na ulicach parkowania mijankowego, dąży się do redukcji prędkości jazdy, tak istotnej w zagadnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego (ruchu kołowego, rowerowego i pieszego). Ponadto rozwiązania parkowania mijankowego na ulicach osiedlowych pozwalają, na zwiększenie liczby miejsc parkingowych, co jest zadaniem wskazanym z uwagi na widoczny deficyt miejsc parkingowych a z drugiej strony obowiązującą geometrię drogi (szerokości chodników, jezdni, lokalizacja bram wjazdowych), która determinuje możliwości postoju pojazdu.

Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, wprowadzając podobne rozwiązania również na innych osiedlach objętych strefami ograniczonej prędkości (i dodatkowo Strefą Płatnego Parkowania), ujednolica oznakowanie dążąc do naturalnego odbioru przez użytkowników drogi zachowania kierowcy w różnych miejscach w SPP.

Jednocześnie w nawiązaniu do Pani zapytania w sprawie statystyk zdarzeń drogowych, uprzejmie informuję, że w marcu br Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji wystosował do ZDMiKP pismo dotyczące statystyk zdarzeń drogowych na terenie Bydgoszczy w 2022r. Dane zostały wygenerowane przez system KSIP Statystyki. Dane dotyczą liczby wypadków, liczby zabitych, liczby rannych, liczby zdarzeń Suma. I tak np. ul. Cicha 5 zdarzeń, ul. Kozińskiego 3 zdarzenia, ul. Lelewela 4 zdarzenia, ul. Jastrzębia 6 zdarzeń, ul. Płocka 2 zdarzenia.

3. W odniesieniu do zapytania w sprawie zaprojektowanej zmiany organizacji ruchu w obrębie Osiedla Bielawy, w odniesieniu do czynnika ekologicznego, informuję,

że jednym z działań zaradczych związanych z ograniczaniem i eliminowaniem zagrożeń ingerencji transportu w środowisko przyrodnicze jest uspokajanie ruchu w obrębie ścisłego centrum oraz osiedli mieszkalnych. Powyższe realizuje się poprzez dostosowywanie geometrii drogi, organizacji ruchu i otoczenie drogi wpływające na zapobieganie poruszaniu się z większymi prędkościami. Kolejnym działaniem jest zwiększenie dostępności miejsc parkingowych. Niestety główną przyczyną utrudniającą dostęp do miejsc parkingowych jest wykorzystanie ich przez pojazdy pozostawiane na wiele godzin. Rozwiązaniem zwiększenia rotacji na miejscu parkingowym jest np. wprowadzane strefy płatnego parkowania.

Reasumując powyższe, wprowadzając drogi jednokierunkowe zwiększamy zazwyczaj liczbę miejsc parkingowych, przez co ograniczamy bezproduktywne przejazdy po osiedlu w celu znalezienia miejsca parkingowego, co jest jeszcze łatwiejsze na obszarze obowiązującej strefy płatnego parkowania.

4. Ruch jednokierunkowy został opisany w publikacji pt. „Inżynieria Ruchu” pod autorstwem S. Datka, W. Suchorzewski, M. Tracz.
5. Zgodnie z Wytycznymi organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego „Katalog przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów” rekomendowane przez Ministerstwo Infrastruktury Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na drogach jednokierunkowych z ruchem rowerowym w kierunku przeciwnym do ruchu innych pojazdów z ograniczeniem prędkości do 30 km/h stosuje się oznakowanie barwy czerwonej wskazującej na kontraruch rowerowy. Powyższe oznakowanie z jednej strony zabezpiecza niechronionego użytkownika drogi jakim jest rowerzysta a z drugiej strony kanalizuje ruch kołowy w obrębie skrzyżowania, podkreślając tory jazdy każdego z kierowców.

Ruch rowerów w kierunku przeciwnym do innych pojazdów poprawia ciągłość i spójność sieci tras rowerowych, pozwala użytkownikom rowerów na korzystanie z krótszych tras przejazdu, sprzyja poprawie bezpieczeństwa, bo zarówno kierujący rowerami, jak i kierujący innymi pojazdami, przy ograniczonej przestrzeni są bardziej ostrożni, a ruch odbywa się z ograniczoną prędkością. Ponadto taka organizacja ruchu dodatkowo premiuje ruch rowerowy, ponieważ rower jest najbardziej proekologicznym środkiem transportu

6. „Ustawa Prawo o ruchu drogowym” w sposób jednoznaczny reguluje możliwości parkowania pojazdów. Na przykład artykuł 47 ust1 pkt 2 informuje, że „Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nierozkraczającej 2.5t pod warunkiem, że szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1.5m. Zgodnie z art.49 zabrania się zatrzymania pojazdu na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10m od przejazdu lub skrzyżowania.

Niestety w/w przepisy (i inne dotyczące parkowania) nagminnie łamane przez użytkowników drogi (i nie dotyczy to tylko Osiedla Bielawy), mogą tylko sugerować większą dostępność, w tym liczbę miejsc parkingowych na danej ulicy. Wyznaczone zaś miejsca parkingowe mają za zadanie parkowanie pojazdów zgodnie z obowiązującymi przepisami, a liczby tych miejsc nie można porównywać z nieprawidłowo zaparkowanymi pojazdami, których kierowcy łamią Kodeks drogowy. Dlatego też, dodatkowo w celu zwiększenia liczby miejsc parkingowych a co najważniejsze zwiększenia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy zaproponował na niektórych ulicach nowe rozwiązanie tj wprowadził parkowanie mijankowe.

7. Od ponad 10 lat wysokość opłat abonamentowych dla mieszkańców SPP nie ulegała zmianie. Nie ma też ograniczeń, jakie są w Warszawie co do maksymalnej liczby abonamentów dla jednego mieszkańca. W roku 2022 nastąpiła również korzystna zmiana dla mieszkańców SPP. Został rozszerzony zakres obowiązywania abonamentu z jednej ulicy na ulicę zameldowania oraz jedną dodatkową, przylegającą ulicę. Aktualnie nie planuje się zmiany wysokości opłat abonamentowych.

Podsumowując odpowiedź na Pani interpelację, chciałbym podkreślić, że podstawowym założeniem projektu na rozszerzenie i modernizację istniejącej SPP w Bydgoszczy było przeanalizowanie możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. uspokojenia ruchu poprzez wprowadzenie strefowych ograniczeń prędkości wraz z działaniami powodującymi jego fizyczne spowolnienie, w tym wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych czy też odwracanie kierunków ruchu wraz kontra ruchem dla rowerów. Ponadto zadaniem Projektanta było zaprojektowanie dodatkowej liczby miejsc parkingowych z uwagi na obserwowany deficyt miejsc parkingowych właściwie już w całej Bydgoszczy. Przedmiotowe bardzo złożone działania, (optymalizowane na bieżąco), mają w rezultacie ochronić niechronionych użytkowników drogi tj. ruch pieszny poprzez udrożnienie chodników i rowerowy propagujący ekologię, zwiększyć szeroko rozumiane bezpieczeństwo ruchu drogowego wszystkich mieszkańców naszego Miasta oraz zwiększyć liczbę miejsc parkingowych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, tak aby ulice na naszych osiedlach były przyjazne i otwarte dla nas samych, jak i odwiedzających rodziny i turystów.

z powiadomieniem
Prezydent