



ROWEREM DO NOWOCZESNOŚCI / CYCLING TO MODERNITY

Adres: ul. Zakopiańska 25, 62 800 Kalisz, Poland

rowerem.do.nowoczesnosci@gmail.com

Sygn. AP/08/2017

Kalisz, 2. 10. 2017

Sz. P. Grzegorz Sapiński
Prezydent Miasta Kalisza

Szanowny Panie Prezydencie,

jesteśmy zmuszeni stanowczo zaprotestować przeciw realizacji projektu przebudowy ulicy Nowy Świat na całym przebiegu jej długości według projektu przygotowanego przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji. Projekt ten jest całkiem niezgodny ze *Standardami infrastruktury rowerowej*, *Koncepcją tras rowerowych*, *Standardami infrastruktury dla pieszych* oraz z zapisami *Gminnego Programu Rewitalizacji*. Proponujemy sporządzenie nowego projektu, którego szczegóły przedstawiliśmy Panu ustnie na spotkaniu w dniu ... września, a tutaj wyłożymy je ponownie na piśmie.

WADY PROJEKTU MZDiK:

1. Na jednokierunkowym odcinku od Legionów/Ułańskiej do Rogatki projekt MZDiK przewiduje poprowadzenie ruchu rowerowego ciągiem pieszo-rowerowym utworzonym na miejsce chodnika po stronie Wyższej Szkoły Zawodowej.

a. Ciąg pieszo-rowerowy – mówią *Standardy infrastruktury rowerowej* w rozdziale 6.4 – „**jest rozwiązaniem o niskim standardzie ze względu na fakt, że rowerzysta poruszający się nim musi zawsze ustępować pierwszeństwa pieszym i niemożliwe jest w związku z tym określenie jego prędkości projektowej. Stąd takie rozwiązania należy stosować jedynie wyjątkowo, jeśli nie istnieje alternatywa dla ruchu dla rowerowego (np. na istniejących obiektach inżynierskich)**” i

„przy natężeniach ruchu pieszego nie przekraczającego łącznie 50 rowerzystów i pieszych na godzinę”. Także *Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie Miasta Kalisza*, wprowadzona zarządzeniem Prezydenta Miasta Kalisza nr145/2017 z dnia 6 marca 2017 zaznacza w rozdziale 3.1: „**Droga dla pieszych i rowerzystów jest rozwiązaniem niezalecanym ze względu na kreowanie konfliktów pomiędzy pieszymi i rowerzystami.**” Co ważniejsze zgodnie z *Koncepcją Nowym Światem* przebiega trasa rowerowa nr 2 mająca status trasy głównej. Trasa taka służy do przenoszenia dużego i szybkiego ruchu rowerowego, a to oznacza, że nie może być jej częścią ciąg pieszo-rowerowy.

Przypominamy, że rowerzyści poruszający się po mieście nie urządzają sobie rowerowych spacerów, ale jeżdżą do pracy, szkoły, na uczelnię. Spieszą się i chcą jechać szybko – i mają prawo do szybkiej i komfortowej jazdy. Zmuszanie ich do korzystania w ruchliwym centrum miasta z ciągu pieszo-rowerowego całkowicie im to uniemożliwi.

b. Z chodnika, który MZDiK chce zamienić w ciąg pieszo-rowerowy, korzystają piesi, w tym studenci PWSZ, co powoduje, że zwłaszcza podczas porannego szczytu natężenie ruchu pieszych jest na wspomnianym chodniku bardzo duże, a i w późniejszych godzinach liczba samych pieszych znacznie przekracza 50 osób na godzinę. Zamiana chodnika w ciąg pieszo-rowerowy znacznie pogorszy zatem nie tylko komfort rowerzystów, ale i komfort i bezpieczeństwo pieszych, pośród których wraz z postępującym starzeniem się naszej społeczności rośnie liczba osób niepełnosprawnych ruchowo. Tymczasem piesi jako tak zwana najsłabsza grupa uczestników ruchu drogowego mają szczególne prawo do własnego, wygodnego i bezpiecznego pasa ruchu. Podkreślają to *Standardy infrastruktury dla pieszych*, wprowadzone przez Prezydenta Miasta Kalisza zarządzeniem nr 132/2017 w dniu 24. 02. 2017. Mówią one w rozdziale 2.7.1: „**Wspólne korzystanie z ciągu przez pieszych i rowerzystów powinno mieć charakter wyjątkowy.**” Te same *Standardy* w rozdziale 1.2 mówią, że „**infrastruktura i organizacja ruchu muszą minimalizować punkty kolizji między pieszym a pojazdami**” – a rower przecież jest pojazdem.

2. Projekt MZDiK nie przewiduje utworzenia przejścia dla pieszych na odcinku między ulicą Rzemieślniczą a Czaszkowską, choć wiele razy z takim wnioskiem występowała dyrekcja Zespołu Szkół Zawodowych. Uczniowie tychże szkół stale zaopatrują się w pawilonach położonych między Czaszkowską a Ułańską i aby się do nich dostać, przekraczają ulicę w okolicach wysepki na zbiegu ulicy Rzemieślniczej i Nowego Świata, ryzykując potrącenie przez samochody, które jeżdżą tu bardzo szybko i często znacznie przekraczają dopuszczalną prędkość.

3. Na skrzyżowaniu ulic Legionów, Nowego Światu i Ułańskiej projekt MZDiK przewiduje utworzenie ronda turbinowego w celu ułatwienia autom płynniejszego przejazdu przez skrzyżowanie. Ponadto zachowane mają być dwa obecnie istniejące rękawy oddzielone od ronda wysepkami dla pieszych – jeden do prawoskrętu z Nowego Światu w Legionów, drugi do prawoskrętu z Nowego Światu w Ułańską. Droga rowerowa wokół ronda poprowadzona jest w sposób całkowicie nieprzejrysty, a punkty kolizyjne między ruchem samochodowym i pieszym a rowerowym ulegają pomnożeniu.

a. Rondo turbinowe wymyślono w Holandii w roku 1998 w celu upłynnienia szybkiego ruchu na autostradach i obwodnicach. Sytuowanie go w samym centrum miasta o gęstej zabudowie pierzejowej, wysokim natężeniu ruchu samochodowego i pieszego oraz stale rosnącym natężeniu ruchu rowerowego, jak to robi się od pewnego czasu w Polsce, wynika z bezrefleksyjnego kopiowania rozwiązań bez zrozumienia ich celu i istoty.

Planowane rondo turbinowe zwiększy znacznie szybkość, z jaką samochody pokonywać będą skrzyżowanie. Wzrośnie znacznie zagrożenie pieszych na pasach i rowerzystów na przejazdach rowerowych. Narażone zostanie życie i zdrowie setek studentów Wydziału Pedagogiczno-Artystycznego oraz uczniów Liceum Ekonomicznego i Zespołu Szkół Zawodowych przekraczających skrzyżowanie we wszystkich kierunkach. Trajektoria obu pasów ruchu dla samochodów jadących od strony Rzemieślniczej, pasa do prawoskrętu od Legionów w Nowy Świat oraz pasa do prawoskrętu od Ułańskiej w Nowy Świat prawie nie wymaga od kierowcy kręcenia kierownicą. Ułatwi to i będzie prowokować do przejazdu z wielką szybkością nie tylko przez samą tarczę ronda, ale również przez przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów. Niesie to śmiertelne zagrożenie dla pieszych i rowerzystów i jest sprzeczne ze *Standardami infrastruktury rowerowej*, które w rozdziale 7 mówią: **„Przy projektowaniu skrzyżowań z uwzględnieniem ruchu rowerowego należy wziąć pod uwagę następujące wytyczne: minimalizację liczby punktów kolizji; zmniejszenie i ujednolicenie prędkości wszystkich pojazdów.”**

b. Poziom bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na planowanym rondzie turbinowym jeszcze bardziej obniża fakt, że rondo na wszystkich kierunkach posiada po dwa wloty, a także – co gorsza – od strony Szlaku Bursztynowego posiada dwa wyloty. Te dwa wyloty będą niewątpliwie prowokować użytkowników aut do wyprzedzania się na przejeździe rowerowym i przejściu dla pieszych, co jeszcze bardziej pogorszy bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Tymczasem *Standardy infrastruktury rowerowej* doradzają, by duże ronda wyposażać w jeden wylot, albowiem **„skraca to drogę pieszym i uniemożliwia wyprzedzanie się samochodów opuszczających skrzyżowanie”**. Takie też rondo widnieją na rysunkach 22A i 22B.

c. Jakby tego było mało, projekt przewiduje zachowanie obu obecnie istniejących rękawów dla ruchu samochodowego oddzielonych od tarczy ronda wysepkami dla pieszych – jednego do prawoskrętu z Nowego Światu w Legionów, drugiego do prawoskrętu z Nowego Światu w Ułańską. Jest to niezgodne ze *Standardami infrastruktury rowerowej*, które w rozdziale 7.4 jednoznacznie tego zabraniają: **„Na skrzyżowaniu nie wolno tworzyć wysp między jezdniami do ruchu ogólnego na wprost a jezdniami obsługującymi relacje skątne, przez które przebiega poprzecznie droga dla rowerów. Takie rozwiązanie mnoży punkty kolizji, opóźnia ruch rowerów, powoduje kolizje rowerzysty – pieszy i tworzy sytuacje nieczytelne dla uczestników ruchu.”**

4. Na odcinku Nowego Światu od Legionów/Ułańskiej do Szlaku Bursztynowego projekt MZDiK przewiduje poprowadzenie dróg dla rowerów i – na jednym fragmencie – ciągu pieszo-rowerowego, usytuowanych poza obecną jezdnią, której przekrój ma pozostać niezmienny.

a. Na odcinku od Ułańskiej/Legionów do auli WPA UAM droga rowerowa biegnie wyłącznie po stronie budynków WPA UAM i trzykrotnie krzyżuje się z chodnikiem, mnożąc punkty kolizji z ruchem pieszych. Z kolei po drugiej stronie na tej samej wysokości projekt przewiduje ciąg pieszo-rowerowy aż do przejazdu rowerowego na wysokości auli WPA UAM. Z powodów, o których pisaliśmy wyżej, ciąg pieszo-rowerowy w tym miejscu jest niedopuszczalny.

b. Na odcinku od auli WPA UAM do ulicy Skalmierzyckiej projekt przewiduje jednokierunkowe drogi dla rowerów po obu stronach Nowego Światu. Drogi te znów trzy razy krzyżują się i przeplatają z chodnikiem, co znów mnoży punkty kolizyjne i niezwykle utrudni zarówno ruch rowerzystom jak i pieszym.

c. Na odcinku od ulicy Skalmierzyckiej do Szlaku Bursztynowego projekt przewiduje tylko jedną dwukierunkową drogę dla rowerów po jednej, południowej stronie Nowego Światu. Oznacza to, że rowerzysta jadący od strony Legionów/Ułańskiej po stronie WPA UAM w kierunku ciągu pieszo-rowerowego nad Prosną będzie musiał na wysokości Skalmierzyckiej przejechać po przejeździe rowerowym na drugą stronę ulicy, a następnie na rondzie powrócić na „swoją” część ulicy. Jako że jest niewygodne i łączy się z dwukrotnym krzyżowaniem toru jazdy z torem jazdy samochodów (jadących tu czterema pasami ruchu i przekraczającymi nawet dwukrotnie dopuszczalną prędkość 50 km/h), jest absolutnie pewne, nie będzie tego robił, lecz wybierze jazdę chodnikiem.

d. Przewidywane rozwiązanie jest sprzeczne z *Koncepcją przebiegu tras rowerowych*, która w rozdziale 4.2.1. zaleca pozostawienie chodnika w nienaruszonym stanie pieszym i wyznaczenie pasów rowerowych o szerokości 2 m każdy w jezdni.

5. Projekt MZDiK jest również całkowicie niezgodny z duchem prawdziwej, a nie pozorowanej rewitalizacji oraz z zapisami Gminnego Programu Rewitalizacji. W zadaniu nr 31 mówi on o „budowie spójnego systemu tras rowerowych na podstawie *Koncepcji przebiegu tras rowerowych dla Miasta Kalisza*, zgodnie z przyjętymi *Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Kalisza*. Z kolei w zadaniu nr 30 czytamy: „W ramach projektu nastąpi modernizacja nawierzchni chodników, ulic i placów w obszarze rewitalizacji zgodnie ze *Standardami dla projektantów, wykonawców i zarządców infrastruktury dla pieszych*, które poprawią bezpieczeństwo i komfort pieszych.”

Skoro mowa o *Standardach infrastruktury dla pieszych*, zwracamy uwagę, że projekt MZDiK przewiduje budowę chodników z kostki betonowej, czyli łamie najważniejszy przepis tychże *Standardów*, zakazujący budowy chodników z jakiegokolwiek kostki i nakazujący budowanie ich wyłącznie z wygodnych płyt chodnikowych o wymiarach 50 x 50 cm.

ULICA DLA SAMOCHODÓW

Jak udało się nam ustalić, przyczyną zignorowania w projekcie MZDiK licznych zapisów *Standardów infrastruktury rowerowej*, *Koncepcji przebiegu tras rowerowych*, *Standardów infrastruktury dla pieszych* i *Gminnego Programu Rewitalizacji*, a przez to uniemożliwienie bezpiecznego i komfortowego korzystania z ulicy przez pieszych i rowerzystów i w efekcie nie dopuszczenie do prawdziwej rewitalizacji Nowego Świata jest chęć dalszego faworyzowania na tejże ulicy ruchu samochodowego poprzez zachowania czterech pasów ruchu na odcinku od Trasy do Bursztynowej do Legionów i dwóch pasów ruchu na odcinku od Legionów do Górnośląskiej.

Obserwacja dowodzi bezsprzecznie, że te dwa i cztery pasy są niepotrzebne do pomieszczenia ruchu samochodowego przepływającego Nowym Światem. Zwraca na to uwagę *Koncepcja przebiegu tras rowerowych*, w której w rozdziale 4.2.1. czytamy, że ulica Nowy Świat „**jest przewymiarowana pod kątem ruchu samochodowego**”. Jako że ruch ten nawet w godzinach szczytu nie jest bardzo duży, rezultatem tak znacznego przeskalowania ulicy na obu odcinkach jest ułatwienie samochodom niezwykle szybkiej i ryzykownej jazdy.

Jak wygląda ten ruch? Na odcinku Legionów/Ułańska – Rogatka co jakiś czas w Nowy Świat wpada kilka aut, do których dołącza auto lub dwa wjeżdżające z ulicy Rzemieślniczej – i ścigają się za sobą, nie zważając na pieszych przekraczających przejście dla pieszych na osi

Czaszkowska – Łączna. Z wielką szybkością wpadają w zakręt przed PWSZ, za którym jeźdźnię notorycznie przekraczają studenci idący w kierunku Lipowej. Jeśli kierowcy widzą na Rogatce w oddali zielone światło, natychmiast jeszcze bardziej przyspieszają. W efekcie dopuszczalna obecnie maksymalna prędkość jest notorycznie przekraczana i osiąga 60, 70, a nawet 80 km/h. Motocykliści jeżdżą tam nawet setką.

Podobnie wygląda ruch motorowy na czteropasmowym odcinku Nowego Światu od Szlaku Bursztynowego do Ułańskiej. Grupki trzech, czterech samochodów wjeżdżających od strony Szlaku Bursztynowego, korzystając z dwóch pasów ruchu, natychmiast zaczynają się wyprzedzać – także na przejściach dla pieszych. Szeroki jak na autostradzie przekrój jezdni oraz brak ulic podporządkowanych po tej stronie Nowego Światu zachęca do znacznego przekraczania maksymalnej prędkości, wynoszącej 50 km/h (a zatem jak na centrum miasta i tak niezwykle wysokiej). W rezultacie auta mkną z prędkością nawet 100km/h, co czyni bardzo niebezpiecznym przejścia dla pieszych na wysokości Skalmierzyckiej i auli WPA. Potem auta gwałtownie hamują przed światłami. Motocykliści śmiało przekraczają tam setkę i często robią tak zwaną stójkę, czyli jazdę na jednym kole.

Ruch samochodowy na obu odcinkach Nowego Światu cechuje nie tylko znaczne przekraczanie prędkości, ale i jego „szarpany” charakter. Po przejechaniu z wielką szybkością grupki samochodów jezdni na kilkanaście, a poza szczytem nawet na kilkadziesiąt sekund robi się pusta – aż do chwili, gdy wpadnie w nią kolejna grupka aut lub samotny samochód. I tak w kółko: grupka aut, wyścigi, potem pustka.

Ulica jest zatem wykorzystana nieefektywnie, a na dodatek korzystanie z niej w taki sposób nie tylko pogarsza bezpieczeństwo i komfort pieszych, ale i generuje bardzo wysoki hałas, przekraczający dopuszczalne normy. Na hałas ten skarżą się władze WPSZ i zwłaszcza władze WPA UAM. Jest on również niezwykle dokuczliwy dla mieszkańców domów stojących wzdłuż Nowego Światu.

NASZ POMYSŁ NA NOWY ŚWIAT

Proponujemy, aby:

a. na odcinku od Szlaku Bursztynowego do Legionów/Ułańskiej poprowadzić po obu stronach ulicy w przekroju obecnej jezdni jednokierunkowe drogi dla rowerów o szerokości 2 m, oddzielone od pasa ruchu ogólnego opaską o szerokości 1,5, na której zostaną posadzone duże drzewa. Jedynie po stronie bazy Państwowej Straży Pożarnej droga dla rowerów zmieni się w pas rowerowy nie oddzielony od jezdni opaską, aby wozy strażackie mogły łatwo włączać się do ruchu. Ruch samochodowy będzie się odbywał po jednym pasie ruchu o obecnej szerokości 3,5 m w każdą stronę.

Takie rozwiązanie będzie zgodne z wszystkimi wymienionymi powyżej dokumentami i doprowadzi do prawdziwej rewitalizacji ulicy. Pieszym pozostanie obecny chodnik. Rowerzyści otrzymają wygodną i bezpieczną drogę rowerową. Drzewa na opasce pochłoną część spalin oraz stłumią hałas, a jednocześnie nadadzą pustej i brzydkiej dziś ulicy nowe estetyczne oblicze. Jezdnia zostanie odsunięta od budynków, co da większy komfort studentom WPA UAM i mieszkańcom. Zmniejszenie liczby pasów ruchu ogólnego z dwu do jednego w każdą stronę nie ograniczy przepływu aut, za to zmusi je do jazdy z wyznaczoną znakami prędkością. Piractwo drogowe, wyprzedzanie na przejściach dla pieszych, jazda 100 km/h stanie się niemożliwa. Zwiększy to komfort i bezpieczeństwo pieszych przekraczających ulicę na przejściach dla pieszych, ale również kierowców stosujących się do przepisów, którzy nie będą więcej narażeni na nieodpowiedzialne zachowanie piratów drogowych. Ruch motorowy stanie płynny, auta będą mogły zachowywać mniejsze odległości między sobą, dzięki czemu marnotrawiony obecnie potencjał ulicy zostanie w pełni wykorzystany.

b. na odcinku od Legionów/Ułańskiej do Rogatki poprowadzić po obu stronach ulicy w przekroju obecnej jezdni jednokierunkową drogą dla rowerów o szerokości 2 m, oddzieloną od pasa ruchu ogólnego opaską o szerokości 0,5. Ruch samochodowy będzie odbywać się jednym pasem o szerokości 4,5 m. Obecnie istniejące chodniki pozostaną do dyspozycji pieszych. Między Rzemieślniczą a Czaszkowską zostanie wyznaczone przejście dla pieszych.

Rozwiązanie to znów ma same zalety dla wszystkich użytkowników ruchu. Piesi do swojej dyspozycji zachowają dzisiejsze chodniki. Rowerzyści otrzymają wygodną i bezpieczną drogę rowerową. I tutaj zmniejszenie liczby pasów ruchu ogólnego z dwu do jednego nie ograniczy przepływu aut, za to zmusi je do jazdy z wyznaczoną znakami prędkością. Kierowcy stosujący się do przepisów nie będą narażeni na nieodpowiedzialne zachowanie piratów drogowych. Ruch aut stanie się płynny, samochody będą mogły zachowywać mniejsze odległości między sobą, dzięki czemu marnotrawiony obecnie potencjał ulicy zostanie w pełni wykorzystany. Wzrośnie bezpieczeństwo pieszych, w tym studentów PWSZ oraz uczniów Zespołu Szkół Zawodowych i Liceum Plastycznego.

c. na skrzyżowaniu Legionów/Ułańskiej i Nowego Świata zbudować małe rondo (czyli z jednym pasem ruchu), a jeśli duże (czyli z dwoma pasami do ruchu ogólnego), to wyłącznie z jednym wylotem na każdym kierunku. W przypadku małego ronda ruch rowerowy będzie się odbywać się po tarczy ronda, w przypadku dużego ronda konieczna jest droga rowerowa wokół ronda.

Takie rozwiązanie uniemożliwi autom przejeżdżanie przez rondo z dużą szybkością i wjeżdżanie z taką szybkością w przejazdy dla rowerów i przejścia dla pieszych. Komfort i

bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych, w tym studentów WPA UAM oraz uczniów Liceum Ekonomicznego zostaną zapewnione. Ruch wszystkich grup uczestników ruchu drogowego będzie płynny i spokojny.

Dopiero takie rozwiązanie to jest w całkowitej zgodzie z duchem i zapisami *Standardów infrastruktury rowerowej, Koncepcji tras rowerowych, Standardów infrastruktury dla pieszych oraz Gminnego Programu Rewitalizacji*. Ten ostatni w rozdziale Cele szczegółowe 4.3 stanowi, nawiasem mówiąc: „**w strefie dookoła ścisłego centrum miasta powinny być dopuszczalne lokalne trudności w korzystaniu z samochodów osobowych, przy preferencji ruchu pieszego i rowerowego**” – a zatem jest za zdecydowanym ograniczeniem dotychczasowego monopolu aut na takie ulice jak Nowy Świat. Nasz pomysł, podkreślamy jeszcze raz, żadnych takowych „lokalnych trudności nie przewiduje” – auta będą mogły jeździć z taką samą dopuszczalną prędkością jak obecnie.

Mamy nadzieję, że zgodzi się Pan Prezydent z przedstawionymi powyżej argumentami. Nadmieniamy, że inny sposób poprowadzenia ruchu rowerowego, pieszego i samochodowego ulicą Nowy Świat (o jakim mówiliśmy z Panem w Miasteczku Organizacji Pozarządowych w sobotę 16 września), według opinii dyrekcji MZDiK jest niezgodny z przepisami i niemożliwy do zrealizowania. A zatem pozostaje wybór między projektem MZDiK a naszym. Pierwszy jest archaiczny, niebezpieczny, nieracjonalny nieekologiczny, utrwała obecny skrajnie niewydolny model transportu nie zrównoważonego, a na dodatek pozostaje w rażącej niezgodzie ze strategicznymi dokumentami, które Pan osobiście oraz Rada Miejska uchwaliliście po to przecież, by zmieniać nasze miasto na lepsze, czynić je nowocześniejszym, piękniejszym wygodniejszym do życia. Drugi jest nowoczesny, racjonalny, ekologiczny, bezpieczny, zgodny ze strategicznymi dokumentami i duchem epoki. Dlatego mamy nadzieję, że odeśle Pan projekt MZDiK do archiwum i poleci przygotowanie nowego.

Niechaj mieszkańcy Kalisza jadą Nowym Światem do faktycznie nowego – i nowoczesnego – świata, a nie do przeszłości, z którą najwyższy czas się rozstać.

Z poważaniem

Piotr Bocianowski, prezes

Tadeusz Wiekiera, wiceprezes

Łukasz Jaskóła, wiceprezes

Arkadiusz Pacholski, członek