



KONSULTACJE SPOŁECZNE W SPRAWIE PROPOZYCJI ZMIAN W RUCHU W REJONIE ULIC TRAUGUTTA I NARUTOWICZA

Przedmiotem konsultacji jest propozycja wprowadzenia zmian w organizacji ruchu kołowego oraz pieszego w rejonie skrzyżowania ulic Traugutta, Narutowicza i Moniuszki.

Korekty te mają na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu (w tym szczególnie pieszych i rowerzystów), ograniczenie występowania punktów kolizyjnych oraz likwidację występujących dotychczas w tym rejonie barier architektonicznych.



ZMIANY DOTYCZĄCE RUCHU KOŁOWEGO

1. Wydłużenie pasa ruchu do skrętu w lewo w ulicę Kościuszki z obecnych około 30 metrów do około 55 metrów.

Obecnie podczas oczekiwania na zmianę świateł nie wszystkie pojazdy mieszczą się obecnie na przeznaczonym dla nich pasie. Blokowany jest w ten sposób ruch na pasach do jazdy prosto. Dodatkowym zabezpieczeniem ma być stała wysepka pomiędzy pasami ruchu do skrętu w lewo i w prawo, wybudowana na wlocie ulicy Romualda Traugutta, w miejscu dotychczasowej powierzchni wyłączonej z ruchu.

2. Korekta geometrii wysepek na skrzyżowaniu ulic Traugutta i Narutowicza,

Zmiana jest konieczna aby wyeliminować niewykorzystane powierzchnie jezdni, a jednocześnie uniemożliwić kierowcom jadącym od strony wschodniej zawracanie (obowiązuje tam nakaz jazdy prosto). Z kolei przesunięcie o około metr północnej krawędzi dużej trójkątnej wyspy pozwoli na wprowadzenie usprawnień dla rowerzystów (ich opis poniżej) oraz utrudni wykonywanie zabronionego manewru wyjazdu z ulicy Moniuszki bezpośrednio w ulicę Narutowicza.

ZMIANY DOTYCZĄCE RUCHU PIESZYCH

3. Zlikwidowanie dotychczasowego przejścia dla pieszych przez ulicę Gabriela Narutowicza (na zachód od ulicy Romualda Traugutta).

Po wprowadzeniu proponowanego wydłużenia pasa ruchu do skrętu w lewo w ulicę Kościuszki, piesi nie mieliby możliwości zatrzymywania się na wyspie rozdzielającej i musieliby jednorazowo przekraczać aż pięć pasów ruchu.

Likwidacja opisywanego przejścia nie przyniesie zatem znaczącego pogorszenia komunikacji, ponieważ sąsiednie pasy dla pieszych znajdują się w odległościach około 30 i 85 metrów. Po wprowadzeniu zmian odstęp pomiędzy dwoma pozostawionymi przejściami będzie wynosił tylko około 120 metrów.

4. Obniżenie krawężników przy wszystkich przejściach dla pieszych w tym rejonie do poziomu jezdni.

Na nieprzebudowywanym od wielu lat skrzyżowaniu ulic Traugutta i Narutowicza istnieją bariery architektoniczne w postaci krawężników o wysokości nawet kilku centymetrów. Przy tej okazji możliwe będzie zatem wprowadzenie niezbędnych poprawek.

5. Uruchomienie dwóch nowych przystanków przy ulicy Traugutta.

Nowe przystanki zaplanowano na odcinku pomiędzy ulicami Mickiewicza i Moniuszki (w rejonie siedziby Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji, komisariatu policji, apteki, restauracji, banków i sklepów). Na przystankach tych zatrzymywałyby się autobusy linii 5, 7, 8, 9 i 23. Umożliwiłoby to bezpośrednie przesiadki z linii 5 do 7 lub 9 (oraz odwrotnie), które obecnie nie są możliwe. Dla kierowców pozostałych pojazdów nie powinno to stanowić dodatkowego utrudnienia w ruchu, ponieważ w każdym momencie ominięcie autobusu komunikacji miejskiej, zatrzymującego się przy krawężniku, będzie możliwe sąsiednim pasem ulicy.

6. Oddzielenie słupkami peronu przystankowego po południowej stronie ulicy Traugutta od pozostałej części trotuaru oraz od drogi dla rowerów.

W pobliżu narożnika budynku, obok którego ma zostać wyznaczony ciąg rowerowy, zostaną zamontowane bariery, zabezpieczające przed ewentualnymi kolizjami pieszych z rowerzystami, wynikającymi z braku dostatecznej widoczności. W innych miejscach na drodze rowerowej będą wyznaczone przejścia dla pieszych.

ZMIANY DOTYCZĄCE RUCHU ROWERÓW

7. Wyznaczenie ciągu rowerowego pomiędzy ulicą Jaracza a ulicą Narutowicza.

Umożliwi on legalny przejazd z Plant do Śródmieścia (obecnie wielu rowerzystów i tak jeździ tamtędy po chodniku). Wzdłuż istniejącego przejścia dla pieszych przez ulicę Narutowicza powstanie natomiast przejazd rowerowy (z obniżonymi do zera krawężnikami).

8. Rozgałęzienie dróg dla rowerów na trójkątnej wyspie pomiędzy ulicami Romualda Traugutta i Gabriela Narutowicza.

Jedna będzie prowadziła do jezdni w kierunku ulicy Piłsudskiego (gdzie dopuszczony jest przejazd na wprost z pasa ruchu przeznaczonego do skrętu w prawo), a druga pobiegnie w kierunku ulicy Moniuszki, umożliwiając nią w efekcie łatwy dojazd do ścisłego centrum miasta. Na skrzyżowaniu ulic Traugutta i Moniuszki powstanie przejazd rowerowy, dzięki któremu kierujący jednośladami będą mogli przejechać w poprzek jezdni. W tym miejscu będzie zapewniona dobra widoczność do wykonywania takich manewrów. Dodatkowo zostanie wyodrębniony osobny wjazd na powyższy ciąg dla rowerów jadących od strony ulicy Piłsudskiego (pozwoli on nie tylko na dojazd w kierunku Plant, ale również na skręt w ulicę Moniuszki).



Czy uważa Pan/ Pani planowane zmiany w ruchu za zasadne?

ZMIANY DOTYCZĄCE RUCHU KOŁOWEGO

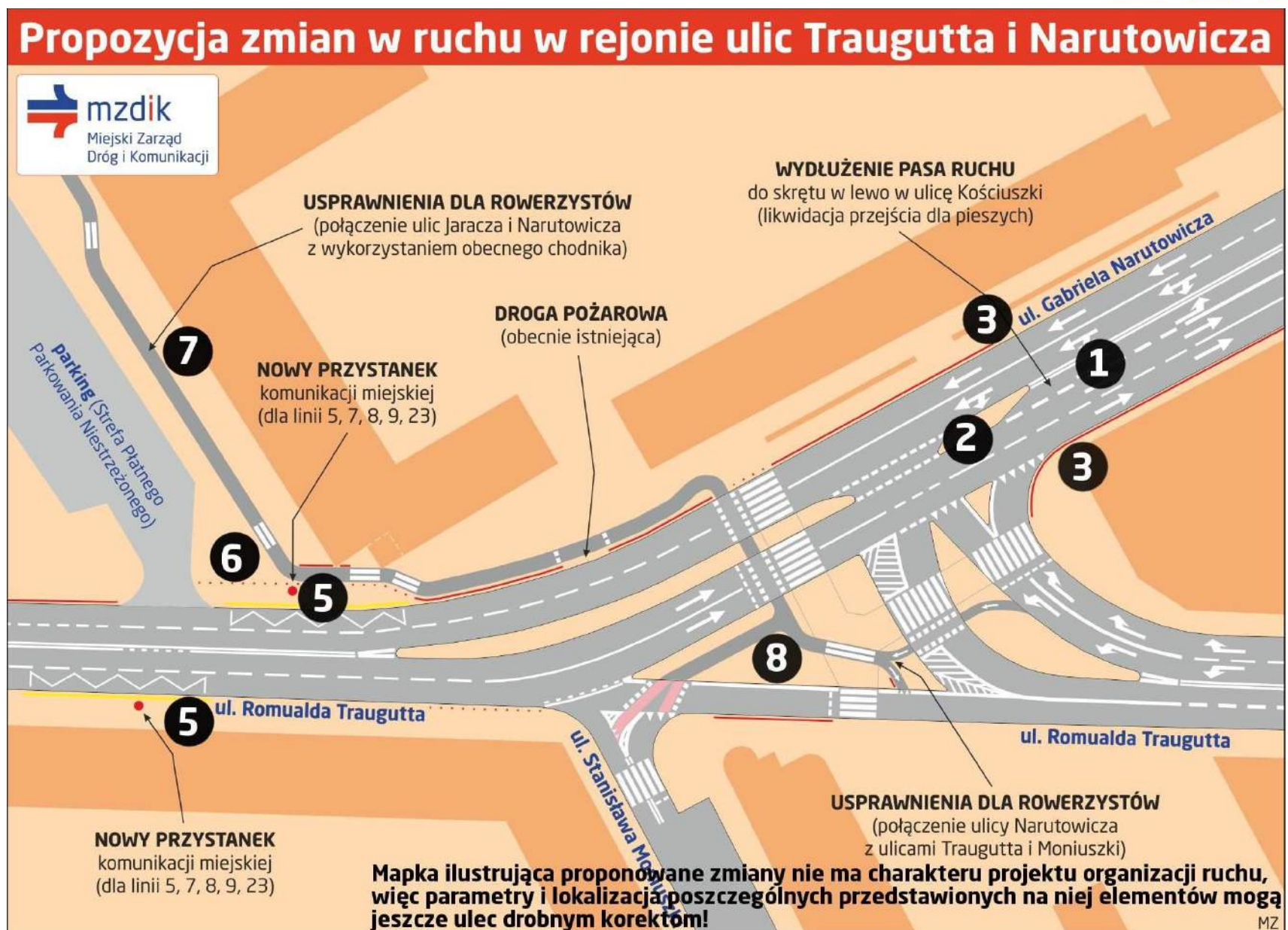
1. Wydłużenie pasa ruchu do skrętu w lewo w ulicę Tadeusza Kościuszki.
 - ☐ Zdecydowanie tak
 - ☒ Raczej tak
 - ☐ Nie mam zdania
 - ☐ Raczej nie
 - ☐ Zdecydowanie nie
2. Korekta geometrii wysepek na skrzyżowaniu ulic Romualda Traugutta i Gabriela Narutowicza.
 - ☐ Zdecydowanie tak
 - ☒ Raczej tak
 - ☐ Nie mam zdania
 - ☐ Raczej nie
 - ☐ Zdecydowanie nie

ZMIANY DOTYCZĄCE RUCHU PIESZYCH

3. Zlikwidowanie przejścia dla pieszych przez ulicę Narutowicza (na zachód od ulicy Traugutta).
 - ☐ Zdecydowanie tak
 - ☒ Raczej tak
 - ☐ Nie mam zdania
 - ☐ Raczej nie
 - ☐ Zdecydowanie nie
4. Obniżenie krawężników przy wszystkich przejściach dla pieszych w tym rejonie do poziomu jezdni.
 - ☒ Zdecydowanie tak
 - ☐ Raczej tak
 - ☐ Nie mam zdania
 - ☐ Raczej nie
 - ☐ Zdecydowanie nie
5. Uruchomienie pary nowych przystanków przy ulicy Romualda Traugutta.
 - ☒ Zdecydowanie tak
 - ☐ Raczej tak
 - ☐ Nie mam zdania
 - ☐ Raczej nie
 - ☐ Zdecydowanie nie
6. Oddzielenie słupkami peronu przystankowego od pozostałej części trotuaru oraz od drogi dla rowerów.
 - ☐ Zdecydowanie tak
 - ☐ Raczej tak
 - ☐ Nie mam zdania
 - ☐ Raczej nie
 - ☒ Zdecydowanie nie

ZMIANY DOTYCZĄCE RUCHU ROWERÓW

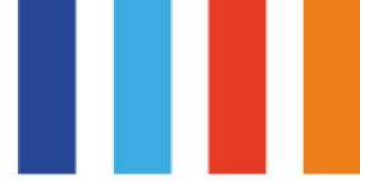
7. Wyznaczenie ciągu rowerowego pomiędzy ulicą Stefana Jaracza a ulicą Gabriela Narutowicza.
 - ☒ Zdecydowanie tak
 - ☐ Raczej tak
 - ☐ Nie mam zdania
 - ☐ Raczej nie
 - ☐ Zdecydowanie nie
8. Rozgałęzienie dróg dla rowerów - na trójkątnej wyspie pomiędzy ulicami Traugutta i Narutowicza
 - ☐ Zdecydowanie tak
 - ☐ Raczej tak
 - ☐ Nie mam zdania
 - ☐ Raczej nie
 - ☒ Zdecydowanie nie



UWAGI

1. Rozwiązania dla ruchu rowerowego można zrealizować mniejszymi nakładami i z większymi korzyściami. Z uwagi na skomplikowanie układu proponowanych przez MZDiK przejazdów projekt należy uprościć wraz ze zmniejszeniem liczby punktów kolizji o co najmniej 1 dla każdej relacji. Unikniemy przez to zbędnych konfliktów z kierowcami i pieszymi oraz skrócimy czas pokonania skrzyżowania. Ponadto moja propozycja uwzględnia istotną kwestię jazdy rowerzystów w prawo z ul. Moniuszki w ul. Narutowicza, jak również włączenie się do ruchu rowerzystów, którzy chcą skręcić z ul. Traugutta w lewo na skrzyżowaniu z ul. Narutowicza. Wpisuje się również w główną trasę łączącą Ustronie z centrum zgodnie ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom”. Ponadto jest zgodne z pierwotnymi planami przebudowy skrzyżowania Narutowicza - Traugutta - Piłsudskiego – Kościuszki. Wnoszę również o wyznaczenie krótkiego pasa rowerowego, który umożliwi rowerzystom jadącym od strony MOSiRu i skręcającym w kierunku ul. Traugutta zmianę pasa na zewnętrzny na ul. Traugutta tuż za skrzyżowaniem.

2. Lokalizacja proponowanego przystanku w kierunku śródmieścia jest optymalna, jednak w kierunku dworca kolejowego powinna ulec korekcie. Wyznaczenie go przed wjazdem na parking BGŻ oraz w sąsiedztwie drogi dla rowerów komplikuje sytuację ruchową w tym rejonie dla wszystkich uczestników ruchu – pieszych, rowerzystów, samochodów i samych autobusów linii 5, zwłaszcza w godzinach szczytu komunikacyjnego. Jednocześnie z przyczyn dostępności nie mogą zatrzymać się na nim autobusy linii jadących od katedry w kierunku dworca kolejowego - 3, 10, 14 i 19. Dlatego proszę o przesunięcie przystanku tuż za skrzyżowanie Traugutta / Mickiewicza / Waryńskiego (w miejsce obecnych kilku miejsc parkingowych). Moja propozycja jest zgodna zarówno z zasadami dotyczącymi



UWAGI

lokowania przystanków za skrzyżowaniami jak i z zasadą odległości międzyprzystankowej w śródmieściach (przystanek Sienkiewicz/katedra oddalony jest o 400 metrów od ww. skrzyżowania). W zasadniczy sposób polepszy się również dostępność ulicy Waryńskiego, jak i zwiększy liczbę linii zatrzymujących się w tym rejonie, co również wpłynie na stworzenie nowych możliwości wyboru linii dla mieszkańców. Takie umiejscowienie przystanków jest zgodne z wieloletnimi postulatami społecznymi, jest również najbardziej optymalne pod kątem ruchowym i dostępności komunikacji.

3. Jako komplementarne z projektem poprawy sytuacji wszystkich uczestników ruchu postuluję wyznaczenie przejścia dla pieszych na kierunku Planty – Śródmieście w zamian za likwidowane przejście, co znacząco skróci drogę pieszym w kierunku śródmieścia z rejonu osi komunikacyjnej Plant i w przeciwieństwie do likwidowanego przejścia, stworzy znaczące ułatwienia dla mieszkańców. Na połączeniu chodnika biegnącego wzdłuż budynku Traugutta 31/33 z ul. Jaracza/Solskiego proponuję stworzenie łagodnej pochylni zamiast schodów na całej szerokości. Już dziś, większość pieszych korzysta z istniejącej pochylni zamiast schodów. Tym samym niepotrzebne będzie odgięcie drogi rowerowej na wysokości salonu PZU.

4. W ramach tego zadania zwracam uwagę na stan schodów i podjazdu dla wózków przy przejściu dla pieszych na skrzyżowaniu Narutowicza / Kościuszki. Wnoszę o likwidację w tym miejscu schodów na rzecz łagodnego spadku. Na przejściu wzdłuż ulicy Narutowicza proszę o obniżenie krawężników do wymaganej w Radomiu wysokości równej 0 cm. Z uwagi na charakter zabudowy śródmiejskiej proponuję zastosować czarne, stylizowane słupki zamiast ocynkowanych barierek, czy słupków biało-czerwonych.

W związku z powyższym wnioskuję o przyjęcie do prac projektowych wariantu przedstawionego na rysunku poniżej. Skrzyżowanie jest dużo czytelniejsze dla wszystkich użytkowników, zwiększa się też bezpieczeństwo, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu

