

## SPRAWOZDANIE

**z przeprowadzonych konsultacji społecznych w celu zebrania opinii i uwag mieszkańców Radomia dotyczących opracowania dokumentacji projektowej dla zadania „Przebudowa drogi powiatowej - ulicy G. Narutowicza na odcinku od ronda Kisielewskiego do ul. R. Traugutta w Radomiu”.**

---

**W okresie od 12 października 2017r. do 26 października 2017r. mieszkańcy miasta Radomia mieli możliwość zapoznania się z dwoma koncepcjami oraz składania swoich uwag co do projektu.**

Zasięg konsultacji miał charakter ogólnomiejski, a uczestniczyć w nim mogli wszyscy mieszkańcy Radomia.

Formy zgłaszania uwag:

- a) w formie elektronicznej:
  - nadsyłanie uwag na adres: [konsultacje@umradom.pl](mailto:konsultacje@umradom.pl),
- b) w formie papierowej poprzez wypełnienie ankiety i przekazanie jej podczas otwartych spotkań z mieszkańcami miasta Radomia w punkcie konsultacyjnym oraz w czterech stałych punktach obsługujących konsultacje:
  - Biuro Rady Miejskiej ul. Moniuszki 9;
  - Biuro Obsługi Mieszkańca ul. Kilińskiego 30;
  - Referat Komunikacji Społecznej i Promocji Miasta w Radomiu (pok. 103) ul. Żeromskiego 53;
  - Centrum Organizacji Pozarządowych ul. Struga 1;
  - oraz podczas spotkań z mieszkańcami (namiot konsultacyjny).

W dniu **14 października 2017 roku** (skrzyżowanie ul. Narutowicza i ul. Sedlaka) oraz **20 października 2017 roku** (ul. Narutowicza/ul. Traugutta) zostały zorganizowane przez Referat Komunikacji Społecznej i Promocji Miasta Kancelarii Prezydenta Urzędu Miejskiego w Radomiu dwa otwarte spotkania (namiot konsultacyjny). Uczestniczyli w nich mieszkańcy Radomia zainteresowani tematyką związaną z projektem przebudowy drogi powiatowej - ulicy G. Narutowicza na odcinku od ronda Kisielewskiego do ul. R. Traugutta w Radomiu.

Wpłynęło **43 ankiety w wersji papierowej w tym jedna wraz z załączonymi opiniami instytucji (załącznik nr 1 do sprawozdania), 15 opinii** przesłanych drogą e-mail na adres [konsultacje@umradom.pl](mailto:konsultacje@umradom.pl).

Na postawione w ankiecie pytanie mieszkańcy odpowiedzieli:

**1. Czy jest Pani/Pan za przebudową ulicy bez pasa dzielącego jezdnię - koncepcja nr 1;**

**Wypowiedziało się za 8 osób, w tym 4 osoby dodało uwagi do wybranej koncepcji:**

- a. Krawężniki wtopione w ścieżkę rowerową jak i chodniku;
- b. Nie dla koncepcji z pasem zieleni - w przypadku awarii autobusu lub zdarzeń drogowych - brak możliwości tymczasowej organizacji ruchu wahadłowego;
- c. Niepotrzebne mieszanie ruchu rowerowego z samochodowym, zwłaszcza w sytuacji zjazdu do zatok parkingowych oraz wjazdu z tych zatok;
- d. Ruch rowerowy powinien być odseparowany;
- e. Brak przewidzianych pasów do lewoskrętów w ulice: Chałubińskiego i Sedlaka - ryzyko blokowania ruchu oraz ewentualnych kolizji;
- f. Zadowolenie z powstających profesjonalnie miejsc parkingowych;
- g. Konieczne jest uspokojenie ruchu samochodowego w miastach. Samochodów jest coraz więcej co znacznie utrudnia pieszym przemieszczanie się po nim. Powinniśmy zmienić politykę transportową w mieście wzorem Holandii (od lat 60, XX w.). Na proponowanym odcinku ul. Narutowicza powinna zostać zwężona;
- h. Połączyć projektowaną wg koncepcji nr 1 drogę dla rowerów przy skrzyżowaniu ulic Kościuszki/Narutowicza z istniejącą drogą dla rowerów w kierunku ulicy Jaracza;
- i. Wnioskuje o zaprojektowanie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ulicy Narutowicza (po południowej stronie jezdni) na odcinku od skrzyżowania ulic Kościuszki/Narutowicza do drogi dla rowerów na skrzyżowaniu ulic Traugutta/Moniuszki biegnącej w kierunku ulicy Jaracza;
- j. Wnioskuje o zaprojektowanie dróg dla rowerów dookoła ronda Kisielewskiego ze zjazdami dla rowerów w jezdni ulic Limanowskiego i Mariackiej;

**2. Czy jest Pani/Pan za przebudową ulicy z pasem dzielącym jezdnię - koncepcja nr 2;**

**Wypowiedziało się za 24 osoby, w tym 8 osoby dodało uwagi do wybranej koncepcji:**

- a. Połączyć ul. Narutowicza z ul. Traugutta (ścieżki rowerowe);
- b. Umożliwić lewoskręt dla rowerów z ul. Podwalnej w ul. Narutowicza w kierunku ul. Traugutta;
- c. Umożliwić rowerzystom bezpieczną jazdę między ul. Podwalną, a rondem Kisielewskiego - kontynuacja wydzielonej drogi dla rowerów;
- d. Połączyć infrastrukturę rowerową planowaną wzdłuż ul. Narutowicza z istniejącą już infrastrukturą na ul. Traugutta;
- e. Przesunąć przystanek autobusowy przed budynku mieszkalnego;
- f. Poszerzenie możliwości komunikacji dla rowerzystów;
- g. Większe bezpieczeństwo pieszych;
- h. Estetyka;
- i. Ruch zmotoryzowanych z uwzględnieniem większego bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;

- j. Brak trzeciego pasa do skrętu w prawo w ul. Kościuszki;
- k. Zmiana geometrii ścieżki rowerowej na odcinku od ronda Kisielewskiego do ul. Podwalnej. Ścieżki należy odsunąć od ogrodzeń by poprawić widoczność i bezpieczeństwo ruchu. Ścieżki powinna iść przy ulicy.
- l. Rozważyć budowę pasa lewoskrętnego w ul. Chałubińskiego;
- m. Należy sporządzić projekt zieleni do projektów;
- n. Uprzywilejować autobusy ruszające z zatoki autobusowej;
- o. Pas dzielący daje lepszą perspektywę;
- p. W przyszłości połączyć rondem ul. Sedlaka z ul. Mariacką. W tej chwili ruch na ul. Mariackiej jest za szybki, brak lewoskrętu z ul. Sedlaka w ul. Mariacką w stronę os. Ustronie.
- q. Propozycja przystanku - zatoki autobusowej po południowej stronie, przesunąć bliżej ronda;
- r. Autobusy powinny zatrzymywać się na prawym pasie ruchu - budowa zatok dla autobusów;

**3. Czy jest Pani/Pan przeciwko wprowadzaniu jakichkolwiek zmian w obecnej organizacji ruchu;**

**Wypowiedziało się za 11 osób, w tym 10 osób dodało uwagi:**

- a. Ścieżka rowerowa poza pasami ulicy z uwagi na drogę wylotową z dzielnicy Śródmieście;
- b. Należy utrzymać dotychczasowy stan czyli jezdnię z czterema pasami od ul. Kościuszki do ronda;
- c. Rondo do likwidacji, wprowadzić skrzyżowanie;
- d. Powinny zostać po dwa pasy ruchu w obu kierunkach - ta droga jest arterią miejską;
- e. Jeżeli któraś z koncepcji uwzględni po dwa pasy w obu kierunkach wtedy przebudowa może mieć znaczenie;
- f. Obecna organizacja nie potrzebuje przebudowy - ruch jest dość płynny na ulicy;
- g. Organizacja do jednego pasa utrudni wyjazd z posesji;
- h. Zmiana układu drogowego spowoduje zwiększenie korków przy ul. Podwalnej;
- i. Jest to droga, która powinna odciążać sąsiednią ul. Traugutta - obecnie wielu kierowców ze względu na przebieg pierwszeństwa na skrzyżowaniu ul. Wałowej/ul. Lekarskiej kierując się w stronę ul. Malczewskiego/ul. Reja wybiera przejazd ul. Traugutta. Zwiększa to ruch także w okolicach szpitala. Ulica Narutowicza powinna zostać drogą główną, a ul. Traugutta obsługiwać ruch lokalny (tempo 30);
- j. Jestem przeciwny wycinaniu drzew w tym miejscu;
- k. Nie tworzymy korków tam gdzie ich nie ma;
- l. Jeśli konieczna byłaby przebudowa to zdecydowanie rozsądniej jest koncepcja nr 1 bez pasa zieleni;
- m. Bractwo Rowerowe nie jest jedynym ruchem społecznym w mieście, więcej osób jeździ samochodami niż rowerami;
- n. Warto przyjrzeć się ruchowi w godzinach szczytu, a nie po godzinie 16, gdzie liczba samochodów zdecydowanie maleje na ul. Narutowicza;
- o. Gdzie będą parkingi dla kibiców przy hali i stadionie?;

- p. Po zwężeniu ulicy Narutowicza do jednego pasa ta część miasta zostanie poważnie zakorkowana;
- q. Wybudowanie nowej hali jeszcze potrwa i w związku z tym obiekt MOSiRu będzie w dalszym ciągu oblegany, powstaną utrudnienia i korki;
- r. Na innych radomskich ulicach tj. ul. 11-Listopada, czy ul. Szarych Szeregów samochody przekraczają dozwoloną prędkość, więc to nie powinno być argumentem zmiany organizacji ruchu;
- s. Rowerzyści pomimo ścieżek rowerowych i tak jeżdżą jak chcą bez zachowania przepisów bezpieczeństwa;
- t. Pieniądze na tą inwestycję można przeznaczyć na poprawę stanu ulicy;

### **Opinie i uwagi przesłane w ramach konsultacji społecznych.**

Wpłynęło w sumie 16 opinii z uwagami zarówno od mieszkańców miasta Radomia jak i od stowarzyszeń. Jak wynika z n/w treści wiadomości opinie są bardzo zróżnicowane. Zarówno koncepcja nr 2 z pasem zieleni dzielącym jezdnię, jak i koncepcja nr 1 bez pasa dzielącego jezdnię ma poparcie wśród Radomian. Wpłynęły także głosy sprzeciwu za jakąkolwiek zmianą - ulica miałyby zostać w dotychczasowym kształcie z dwoma pasami ruchu w obydwu kierunkach. Padły także sugestie dotyczące innych rozwiązań niż te zaproponowane przez projektantów Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Radomiu sugerując inne zmiany jakie należałoby dokonać podczas remontu ulicy Narutowicza.

Wpłynęło także 8 pism do Biura Obsługi Mieszkańca w Radomiu od stowarzyszeń i jednostek miejskich zainteresowanych daną tematyką (treść pism stanowi załącznik nr 1 do sprawozdania), którzy w swym stanowisku odnoszą się negatywnie do zaproponowanych zmian.

1. W obydwu koncepcjach widać dyskryminację pieszych oraz utrudnienia płynnej jazdy autobusom poprzez niezaplanowaną budowę zatok - obecnie autobusy zatrzymują się na prawych pasach ruchu;  
Z racji tego, iż ulica ta stanie ulicą bulwarową o uspokojonym ruchu i maks. prędkości 30 km/h proszę o zarzucenie koncepcji budowy zatok autobusowych na przebudowanej drodze. Zamiast tego, powinny powstać tam obniżone perony, podobnie jak na przystanku Sienkiewicza/Moniuszki.
2. Ulica Narutowicza jest jedną z ładniejszych ulic w Radomiu. Za to chodniki radomskie to przekleństwo i wstyd dla radomian. Nie ma drugiego porównywalnej wielkości miasta w Polsce z chodnikami w tak skandalicznym stanie.
3. **Lepszy wydaje mi się projekt nr 2** (jedna 7-metrowa jezdnia i wydzielona droga rowerowa).
  - Brawo, że pomyślano o miejscach parkingowych, jednak mam wątpliwości, czy potrzeba ich aż tyle po obu stronach. Po południowej stronie chodnik mógłby też być oddzielony od nich żywoplotem - poprawiłoby to komfort pieszych i ograniczyłoby najeżdżanie parkujących na chodnik.
  - Bardzo przydałoby się wejście do elektrowni od ul. Narutowicza i w miarę możliwości przejście dla pieszych bezpośrednio na jego wysokości.

- Chodnik z asfaltu/betonu/kostki.
- Zachowanie obecnej i zasadzenie jak największej ilości zieleni.

- 4. Jestem przeciwny likwidacji ul. Narutowicza jako jezdni dwupasmowej.** Może udałoby się znaleźć taką koncepcję, w której dwie jezdnie będą zachowane. Wykorzystać duży obszar istniejącego obecnie „parkingu” przy szpitalu, który jest w strasznym stanie. Może podziemny, może piętrowy - to ułatwiłoby parkowanie przed szpitalem.
- 5. Optuję za modernizacją ul. Narutowicza wg wariantu nr 1.**
- 6. Z przewymiarowanej ulicy, na której często przekraczana jest dozwolona prędkość, po przebudowie uzyskamy ulicę przyjazną, zwłaszcza dla niechronionych uczestników ruchu, tak jak jest to standardem w krajach z wysoką kulturą planowania przestrzennego. Ze względu na bezpieczniejsze rozwiązania dla pieszych i rowerzystów (krótsze przejścia dla pieszych, separacja ruchu rowerowego przez budowę drogi dla rowerów) **opowiadam się za realizacją wariantu 2.** Ponadto kwestia zieleni moim zdaniem jest lepiej rozwiązana również w wariacie 2 - graniczy z ciągiem pieszym i rowerowym, więc mogą z niej „korzystać” ludzie, a w wariacie 1 jest odseparowana jezdniami. Niestety poważnym mankamentem obu wariantów jest brak ciągłości drogi dla rowerów. Zatem wnoszę dla obu wariantów o zaprojektowanie i wybudowanie przedłużenia drogi dla rowerów do ulicy Krakowskiej z jednej strony i do skrzyżowania Narutowicza/Traugutta/Moniuszki z drugiej.**
- 7. Zmiany zaproponowane przez urząd miejski **oceniamy pozytywnie.**** Dzięki realizacji, któregoś z projektów ulica Narutowicza może stać się wzorcową dla przyszłych rozwiązań wprowadzanych w Radomiu. Oba projekty stawiają na bezpieczeństwo pieszych co warto podkreślić szczególnie w kontekście raportu Bractwa Rowerowego pt.: „Zdarzenia z udziałem pieszych w Radomiu” w którym ulica Narutowicza zajęła 1 miejsce w rankingu najbardziej niebezpiecznych ulic. Niestety poprawa bezpieczeństwa pieszych nie idzie w parze z poprawą bezpieczeństwa rowerzystów i z tego tytułu oba projekty wymagają poprawek. Jednak jako stowarzyszenie optujemy **za realizacją projektu „w\_2”** z wydzieloną drogą dla rowerów jako bezpieczniejszego oraz w lepszy sposób integrującego sieć infrastruktury dla rowerów.
- Projekt „w\_1” z pasami dla rowerów.**
- Z przykrością zauważamy brak rozwiązań dla rowerów na rondzie Kisielewskiego i skrzyżowaniu z ul. Kościuszki. Tym samym projekt nie poprawia kwestii bezpieczeństwa rowerzystów w punktach, gdzie najczęściej dochodzi do kolizji czyli w węzłach. Tworzy za to przerwy w istniejącej sieci dróg dla rowerów i jako taki jest nie do przyjęcia.
- Uwagi:**
- Wnosimy o wyznaczenie wydzielonej drogi dla rowerów od wjazdu na teren Zespół Szkół Budowlanych im. Kazimierza Wielkiego w Radomiu, wzdłuż istniejącego przejścia dla pieszych, budynków Narutowicza 1A i 1B do łącznika dla rowerów Jaracza - Moniuszki (zgodnie z załączonym rysunkiem). Połączenie drogi dla rowerów na ul. Narutowicza z niedawno

wybudowanym łącznikiem Jaracza - Moniuszki. Wiąże się to co prawda ze zniesieniem 4 miejsc parkingowych wzdłuż bloku Narutowicza 1A jednak z uwagi na niedawną realizację przebudowy dziedzińca wewnętrznego i powstaniem kilkudziesięciu miejsc postojowych nie stanowi to problemu. Brak drogi dla rowerów spowoduje przerwę w infrastrukturze dla rowerów przez stworzenie tzw. punktów teleportacyjnych oraz zmusi rowerzystów poruszających się w kierunku skrzyżowania z ul. Kościuszki do jazdy po chodniku;

- Wnosimy o wyznaczenie drogi dla rowerów wokół ronda Kisielewskiego w celu zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystom;
- Wnosimy o wyznaczenie połączeń drogi dla rowerów wzdłuż ul. Narutowicza ze ślepych ulicami: Krakowską i Przyborowskiego;
- Wnosimy o cofnięcie zatoki przystankowej Narutowicza / Sedlaka kierunku wschodni za skrzyżowanie z ulicą Sedlaka w pobliże obecnej lokalizacji, tj. pomiędzy ulicę Sedlaka i Podwalną. Zmiana lokalizacji względem obecnej pogarsza dostępność komunikacyjną, która obecnie jest optymalna;
- Wnosimy o uwzględnienie w projekcie schodów i pochylni do CSW "Elektrownia" od strony ul. Narutowicza;
- Wnosimy o uwzględnienie w projekcie nasadzeń wysokiej jakości zieleni. Szczególnie w pasie pomiędzy jezdniami;
- Wnosimy o uwzględnienie w projekcie wysokiej jakości małej architektury;
- Wnosimy o zastosowanie nawierzchni dla pieszych w formie płyt chodnikowych o wymiarach min. 40x40 cm.

### **Projekt „w\_2” z wydzieloną drogą dla rowerów - rekomendowany przez Bractwo Rowerowe.**

Z przykrością zauważamy brak rozwiązań dla rowerów na rondzie Kisielewskiego i skrzyżowaniu z ul. Kościuszki. Tym samym projekt nie poprawia kwestii bezpieczeństwa rowerzystów w punktach, gdzie najczęściej dochodzi do kolizji czyli w węzłach. Tworzy za to przerwy w istniejącej sieci dróg dla rowerów.

Uwagi:

- Wnosimy o wyznaczenie połączenia drogi dla rowerów na ul. Narutowicza z niedawno wybudowanym łącznikiem Jaracza - Moniuszki. Wiąże się to co prawda ze zniesieniem 4 miejsc parkingowych wzdłuż bloku Narutowicza 1A jednak z uwagi na niedawną realizację przebudowy dziedzińca wewnętrznego i powstaniem kilkudziesięciu miejsc postojowych nie stanowi to problemu. Brak drogi dla rowerów spowoduje przerwę w infrastrukturze dla rowerów przez stworzenie tzw. punktów teleportacyjnych oraz zmusi rowerzystów poruszających się w kierunku skrzyżowania z ul. Kościuszki do jazdy po chodniku.
- Wnosimy o wyznaczenie drogi dla rowerów wokół ronda Kisielewskiego w celu zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystom;
- Wnosimy o wyznaczenie połączeń drogi dla rowerów wzdłuż ul. Narutowicza ze ślepych ulicami: Krakowską i Przyborowskiego;
- Wnosimy o zamianę miejscami chodnika z drogą dla rowerów na odcinku rondo Kisiela - skrzyżowania z ul. Podwalną oraz odsunięcie drogi dla rowerów od ogrodzeń na pozostałym odcinku. W przeciwnym przypadku wyjeżdżający z posesji nie będą mogli zauważyć jadących rowerzystów. Przypominamy w tym miejscu głośną sprawę związaną

z przebudową ul. 1905 Roku i protestami mieszkańców oraz potrąceniami, które mają miejsce przy wyjeździe z posesji 1905 Roku 13;

- Wnosimy o wyznaczenie 4 wlotu skrzyżowania dla rowerzystów, jadących z / do szpitala od strony ul. Narutowicza;
- Wnosimy o cofnięcie zatoki przystankowej Narutowicza / Sedlaka kierunku wschodni za skrzyżowanie z ulicą Sedlaka w pobliże obecnej lokalizacji, tj. pomiędzy ulice Sedlaka i Podwalną. Zmiana lokalizacji względem obecnej pogarsza dostępność komunikacyjną, która obecnie jest optymalna;
- Wnosimy o uwzględnienie w projekcie schodów i pochylni do CSW "Elektrownia" od strony ul. Narutowicza;
- Wnosimy o uwzględnienie w projekcie nasadzeń wysokiej jakości zieleni;
- Wnosimy o uwzględnienie w projekcie wysokiej jakości małej architektury;
- Wnosimy o zastosowanie nawierzchni dla pieszych w formie płyt chodnikowych o wymiarach min. 40x40 cm.

8. Stowarzyszenie Droga Mleczna uważa, że **decyzja o zmniejszeniu ilości pasów ruchu jest słuszna** i pozwoli zmniejszyć ilość samochodów w centrum "wypychając" je m.in. na międzydzielnicowe ul. Mariacką i Młodzianowską. Jednocześnie aby uniknąć nieporozumień warto przeprowadzić tutaj pomiary natężenia ruchu oraz informować jasno o powodach i celach zwężenia ulicy. Uznaliśmy również, że trafny jest pomysł stworzenia miejsc parkingowych wzdłuż całej jezdni. Pozwoli to częściowo rozwiązać problem małej ilości parkingów na obrzeżach centrum. Ważny jest także fakt, że przewidziano budowę ścieżki rowerowej oraz zwiększenia ilości zieleni.

Po analizie wariantów przebudowy ulicy Narutowicza uznaliśmy, że bezpieczniejsza dla wszystkich użytkowników jest koncepcja nr 2. Uważamy jednak, że każda taka inwestycja powinna wносить nową jakość do radomskiej przestrzeni publicznej, dlatego prosimy o uwzględnienie następujących poprawek:

- Nadanie ulicy "parkowego" charakteru poprzez ustawienie ławek i parkletów;
- Zastosowanie latarni o nowoczesnym designie;
- Zastosowanie elementów małej architektury (np. 1-2 elementy zwycięskiego w B0 projektu pt. "Piękniejsze śródmieście - symbole naszego miasta w formie małej architektury");
- Ułatwienie wejścia na teren Radomskiego Szpitala Specjalistycznego od strony Narutowicza poprzez otworzenie na stałe furtki znajdującej się przy dawnym wjeździe na parking strzeżony, na przeciwko ul. Sedlaka;
- Pozostawienie przystanku Narutowicza/Podwalna w kierunku Lotniska, Idalina i Malczewa w obecnym miejscu;

Ciekawa w kontekście przebudowy jest również koncepcja strony społecznej zakładająca stworzenie "bulwaru" pomiędzy jezdniami. W takim wypadku należałoby pozostawić chodniki i zatoki po zewnętrznych stronach drogi, a dodatkowo na pasie rozdzielającym (o szerokości około 5 metrów) wybudować drogę dla rowerów, chodnik i zielen.

Równocześnie przy okazji remontu można poruszyć dodatkowe tematy:

- Zaprojektowania przejścia między ul. Narutowicza a Parkiem Planty wzdłuż Zespołu Szkół Budowlanych i delegatury Urzędu Marszałkowskiego. W połączeniu z planowaną

bramą do MCSW Elektrownia i przejściem dla pieszych w ciągu drogi byłby to ciekawy skrót między parkiem a centrum;

- Problemu nieestetycznego skwerku, tzw. Placu Małgorzatki.

Niezależnie od wybranej koncepcji warto wybrać rozwiązania przestrzenne, które uczynią ulicę nowoczesną i atrakcyjną. Zachęcamy do zapoznania się z artykułem na stronie <http://www.furgaleria.pl/blog/64/Horror+w+mie%C5%9Bcie+ogrod%C3%B3w+O+projekt+owaniu+zieleni+w+przestrzeni+publicznej.html> , w którym zaprezentowano złe i dobre praktyki w projektowaniu przestrzeni publicznej. Liczymy, że podobne konsultacje zostaną ogłoszone przy planach remontu ul. 25 Czerwca, która, która po budowie trasy N-S będzie pełniła podobne funkcje do Narutowicza.

9. Władze miasta w trosce o miasto i mieszkańców powinny tak ustalać ruch w mieście aby zwiększyć przepustowość ulic i skrzyżowań. Uważam, że plany zmniejszania ulic w Radomiu (tyczy się to obecnie ulicy Narutowicza, a w przyszłości ulicy 25 Czerwca) są wybitnie niepoważne. Przed laty ulice mogły być mniejsze ponieważ było o wiele mniej aut. W czasach rosnącej ilości aut w Polsce nie można zmniejszać ulic ponieważ będzie to generować jeszcze większe korki i jeszcze większe zanieczyszczenie miasta.

Ideologia która mówi że "zmniejszenie ulic spowoduje większe bezpieczeństwo, a szerokie ulice prowokują do szybkiej jazdy" jest nie adekwatna do tego co dzieje się w Polsce, w Radomiu. I wreszcie Policja i monitoring miejski, jak na razie i jedni i drudzy (w porównaniu z zachodem) nie spełniają swoich funkcji.

Rozumiem że należy sprostać wymaganiom innych czyli np. rowerzystów i pieszych i budować zachodnim wzorem więcej ścieżek rowerowych i deptaków ale:

A- w Polsce sezon jazdy na rowerze to max 6 miesięcy przez następne 6 miesięcy te ścieżki są niewykorzystane i nie potrzebnie zabierają część jezdni.

B- jeśli już chcemy się wzorować na zachodzie to odciągajmy ścieżki rowerowe z dala od głównych arterii do np. parków, deptaków lub ulic o mniejszym natężeniu ruchu (to zwiększy bezpieczeństwo rowerzystów, kierujących pojazdami i wpłynie na zdrowie rowerzystów. Osobiście zrobiłem doświadczenie gdzie jeździłem po Radomiu na rowerze po głównych ulicach w białej maseczce, po dwóch tygodniach jazdy maska była czarna).

Jeżeli już ulica Narutowicza ma zostać przebudowana, aby być bezpieczną to moje propozycje są następujące:

- zrobić na niej "progi zwalniające" ,a na nich przejścia tak jak przed Katedrom Radomską na ulicy Sienkiewicza (bo nic skuteczniej nie zwalnia kierowców jak przeszkoda na drodze).

- pas zieleni przy MOSiR obsadzić drzewami (tylko tak jak robią to w Warszawie, kilkumetrowymi drzewami , a nie małymi sadzonkami) i to tyczy się całego Radomia (potrzeba nam więcej oczyszczających powietrze i wygłuszających miasto drzew).

- ścieżkę rowerową puścić (z dala od ul. Narutowicza) od Parku Kościuszki, ulicą Prusa, przez Waryńskiego, dalej prosto deptakiem (wzdłuż dawnej Hali Kongresowej) do i przez ul. Traugutta, Parkiem na Plantach przez ul. Kościuszki do ul. Sedlaka. (dalej pomiędzy blokami przez Mariacką do Limanowskiego, tam połączy się z trasą na Borki).

Podobne pomysły powinny być zrealizowane w przyszłości na ul. 25 Czerwca (i stworzyć trasę rowerową łączącą Park Leśniczówkę z Parkiem Kościuszki i innymi).

Tras rowerowych nie trzeba na siłę budować wzdłuż głównych miejskich arterii.

**10.** Grupa Zarządzania Nieruchomościami Radom w imieniu mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej przy ulicy Narutowicza 24/26 w nawiązaniu do planowanej przebudowy ul. Narutowicza chce zgłosić sprzeciw co do realizacji tego projektu. Chcemy zwrócić uwagę, iż w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy w styczności z linią chodnika są umiejscowione balkony naszego budynku począwszy od parteru do 2 piętra wwyż. Ponadto chcemy wskazać na "element zakorkowania" i natężenia emisji spalin ze stojących w korku aut, co niechybnie ulegnie zawyżeniu w przypadku przyjęcia koncepcji nr 2 po jednej nitce jezdni po obu stronach ulicy (teraz jest dwupasmówka).

Jeżeli już przebudowa to **wg. koncepcji nr 1** z zastrzeżeniem, a nawet stanowczym sprzeciwem odnośnie utworzenia miejsc parkingowych pod oknami i balkonami mieszkańców naszej kamienicy, co defacto:

- zabiera teren zielony ( 2 pasy trawnika: przylegający do kamienicy, drugi w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni oraz drzewa) wyłapujące elementy pyłów i spalin samochodowych;

- generuje dodatkowe natężenie hałasu w bezpośrednim i bliskim sąsiedztwie balkonów i okien mieszkańców szczególnie parter.

Ponadto skoro miasto potrzebuje miejsc parkingowych dla odwiedzających szpital, czemu parking szpitalny po sąsiedzku z przylegającą posesją przy ul. Narutowicza 24/26 jest nieużywany. Brama wjazdowa do niego od ul. Narutowicza od kilku lat jest zamknięta. Czy nie wypadałoby, by miasto rozważyło prawidłowe wykorzystanie tego terenu na taki cel. ?

**11.** Podczas przebudowy proszę o wytyczenie ścieżek rowerowych.

**12.** Po przeanalizowaniu przedłożonych do konsultacji społecznych planów przebudowy ulicy Narutowicza za najbardziej korzystny uważam **wariant nr 2 (z pasem zieleni rozdzielającym jezdnie)**. Za konieczne uznałem uzupełnienie zaproponowanego projektu przynajmniej o następujące elementy natury funkcjonalno-estetycznej:

1. Za niekorzystne rozwiązanie należy uznać zachowanie skrajnie nefunkcjonalnego układu drogowego w którym utrzymano dotychczasowy kształt dwóch ulic, Przyborowskiego oraz Krakowskiej, którym przed 1989 nadano formę sięgaczy (tzw. ulic ślepych). Stan ten bardzo niekorzystnie wpływa na cały obszar położony pomiędzy ulicami Limanowskiego, Wałową, Podwalną oraz Narutowicza. Podstawowym rozwiązaniem pozwalającym na ożywienie tego rejonu jest oczywiście przebudowa skrzyżowania ulic Limanowskiego i Wałowej, którego przebudowa sprzed kilku lat i faktyczne zamknięcie ulicy Wałowej dla ruchu z północy i zachodu doprowadziła do upadku zarówno samą ulicę Wałową, jak i cały wspomniany wyżej obszar, a także część Miasta Kazimierzowskiego, jednak w odniesieniu do dyskutowanego planu niezbędne wydają się dwa rozwiązania - umożliwienie skrętu z ulicy Narutowicza w ulicę Przyborowskiego oraz z Przyborowskiego w Narutowicza w kierunku ronda, a także, co nie mniej ważne włączenie ulicy Krakowskiej do ronda Kisielewskiego. Te rozwiązania

zapewniłyby alternatywny i znacznie skrócony dojazd do ulic Krakowskiej, Przyborowskiego, Kanałowej, Bóźniczej oraz przede wszystkim Wałowej, a także powinny stanowić wstęp do całkowitej przebudowy skrzyżowania ulic Wałowej i Limanowskiego, którego niefortunna przebudowa w latach ubiegłych doprowadziła do stagnacji i upadku nie tylko ulicę Wałową, ale cały określony wyżej obszar oraz południową część Miasta Kazimierzowskiego. Zdaję sobie sprawę, że obszar ronda Kisielewskiego sytuuje się poza konsultowanym planem, jednak bardzo proszę władze naszego miasta o rozszerzenie planu właśnie o łącznik ul. Krakowskiej z rondem - inwestycja ta jest niezwykle potrzebna i świetnie wpisuje się w ideę rewitalizacji Miasta Kazimierzowskiego.

2. Pas zieleni rozdzielający jezdnie powinien być ozdobiony szpalerem drzew, co przynajmniej częściowo nawiązywałoby do oryginalnego wystroju ulicy z okresu międzywojennego, kiedy to jej środkiem biegła alejka spacerowa obsadzona dwoma rzędami drzew. Szpalery drzew należy zasadzić również na trawnikach na południowej i północnej stronie ulicy. Uzasadnione wydaje się też rozdzielenie niezwykle długich ciągów parkingów krótkimi wyspami zieleni z kilkoma drzewami, na co można bez większego uszczerbku dla pojemności projektowanych parkingów przeznaczyć jedno na kilka miejsc parkingowych;

3. Z uwagi na położenie ulicy (jedna z głównych dróg wjazdowych do Śródmieścia) oraz postać jej patrona konieczne jest podkreślenie jej rangi poprzez odpowiednią oprawę architektoniczną - mam tu na myśli zastosowanie określonego modelu płyt chodnikowych (jasne, ziarniste, kwadratowe płyty, stosowane do tej pory na innych śródmiejskich ulicach), sposobu ich ułożenia (identycznego jak na innych ulicach remontowanych przy użyciu tego rodzaju płyt, czyli ukośnie), określonego modelu latarni (stylizowane pastorały, takie jak ustawiane na śródmiejskich ulicach remontowanych w poprzednich latach) oraz mebli miejskich/małej architektury zgodnych z wytycznymi Systemu Informacji Miejskiej (ławki, kosze, tablice z nazwami ulic itp.);

4. Jednym z najważniejszych obiektów usytuowanych w pobliżu ulicy Narutowicza jest Mazowieckie Centrum Sztuki Współczesnej „Elektrownia”, którego gmach swoim reprezentacyjnym wejściem, będącym jednocześnie najbardziej atrakcyjnym elementem jego architektury, skierowany jest właśnie w stronę ulicy Narutowicza, z którą dotychczas nie jest (co niezrozumiałe) w żaden sposób skomunikowany. Bardzo pożądane wydaje się więc, aby zaprojektowano i wykonano reprezentacyjne wejście do MCSW, w postaci schodów z rampą, właśnie od strony ul. Narutowicza. Rozwiązanie to pozwoliłoby stworzyć na skwerze przed MCSW atrakcyjną przestrzeń, która przejęłaby funkcję od skrajnie nieestetycznej przestrzeni komunikującej obecnie MCSW z ul. Traugutta. Schodom, zaprojektowanym np. na kształt wchodzącego w plac przed MCSW amfiteatru oraz rampie mógłby towarzyszyć atrakcyjny element architektoniczny, np. fontanna.

5. Dopracować należy koniecznie zaproponowany kształt dróg rowerowych. Kontrapasy kończą się niespodziewanie przy ulicy Kościuszki, co stwarza zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu. Tymczasem przestrzeń po południowej stronie ul. Kościuszki (po stronie szkoły) pozwala na zaplanowanie właśnie na tym obszarze bezkolizyjnego węzła rowerowego, obsługującego zarówno ulicę Narutowicza, jak i Kościuszki oraz Traugutta (na tej ulicy ścieżka rowerowa mogłaby być przedłużona aż do

niedawno wytyczonego węzła rowerowego na przebudowywanym przed kilkoma miesiącami skrzyżowaniu).

**13.** Stowarzyszenie Klub Refleksji Politycznej zgłosiło 5 uwag dotyczących przebudowy ulicy Narutowicza:

1. Szerokość pasów ruchu na ulicy Narutowicza i możliwość szybkiego poruszania się tą ulicą są dużym ułatwieniem dla kierowców, którzy dzięki temu mogą płynnie poruszać się po obrzeżach centrum miasta, nawet w szczycie komunikacyjnym. Obietnice utrzymania płynności ruchu pojawiły się już przy bardzo złej decyzji o wprowadzeniu w centrum skrzyżowań równorzędnych. Praktyka pokazała jednak, że ruch w godzinach szczytu został prawie sparaliżowany.

2. Brak groźnych wypadków na tej ulicy, przy częstym przekraczaniu prędkości przez kierowców, sugeruje raczej możliwość podniesienia limitu prędkości po to, by kierowcy mogli poruszać się zgodnie z przepisami, a nie zwężeniu pasów ruchu (obiecano strefę TEMPO 70 w zamian za TEMPO 30).

3. Zlokalizowany w pobliżu szpital potrzebuje swobodnego i szybkiego dojazdu karetek pogotowia. Zwężenie pasów spowoduje, że w godzinach szczytu kierowcy nie będą w stanie utworzyć korytarza do przejazdu pojazdów uprzywilejowanych. Przy dzisiejszym rozwiązaniu problem nie istnieje.

4. Budowa stadionu i hali sportowej przy ul. Struga odciąży w dużej mierze obiekty MOSiR, a co za tym idzie liczba miejsc parkingowych potrzebnych dla kibiców przy obecnych rozwiązaniach będzie wystarczająca. Dwa pasy ruchu umożliwiają również szybkie i bezpieczne opuszczenie terenu MOSiR.

5. Inwestowanie środków w ulicę, na której ruch jest płynny, a jej nawierzchnia wymaga jedynie poprawy jest marnotrawieniem pieniędzy publicznych, które można spożytkować na pilniejsze cele (choćby budowę parkingów na terenach gminnych w osiedlach).

**14.** Radomski Samorząd Obywatelski w ramach zgłaszanych opinii przesłał stanowisko w postaci ankiety załączając opinie (załącznik nr 1).

**15.** Jako mieszkaniec Radomia nie wyrażam zgody na zwężenie ulicy Narutowicza. Będą korki. Wszędzie się poszerza ulice.

**16.** Zdecydowanie złym pomysłem jest zwężenie ulicy do dwóch pasów.

Za przeprowadzenie konsultacji odpowiedzialni byli:

- a) Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji (zakres merytoryczny)
- b) Kancelaria Prezydenta - Referat Komunikacji Społecznej i Promocji Miasta Urzędu Miejskiego w Radomiu (zakres organizacyjny).

Niniejsze sprawozdanie publikuje się w:

- a) Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Radomiu,
- b) na tablicy ogłoszeń Kancelarii Prezydenta - Referat Komunikacji Społecznej i Promocji Miasta w Radomiu,
- c) na stronie internetowej miasta Radomia.

DYREKTOR  
KANCELARII PREZYDENTA  
Mateusz Tyczyński