



Bydgoszcz, dnia 9 wrzesień 2025 r.

Protokół z CVI posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Lista obecności:

1. Mirosław Kozłowicz
2. Przemysław Barański
3. Magdalena Minga
4. Bogumił Bieliński
5. Adam Dziura
6. Dorota Boroń
7. Tomasz Łukawski
8. Patryk Konsorski
9. Wojciech Bulanda
10. Sebastian
11. Jos Muller

1. Pan Jos Muller, Prezes Zarządu Mullerco sp. z o.o. zaprezentował alternatywę dla Roweru Miejskiego polegającą na lokalizowaniu w przestrzeni miejskiej zamykanych garaży rowerowych (tzw. bike hangars, boxy rowerowe). Takie rozwiązania mogłyby być sytuowane na miejscach parkingowych (na jednym miejscu parkingowym dla samochodu można zorganizować przestrzeń 12 rowerów) na terenach miejskich, wspólnot mieszkaniowych itd. Członkowie Zespołu przychylni się do tego typu rozwiązań, szczególnie w pobliżu budynków wielorodzinnych, bloków, firm. Oczekiwanym rozwiązaniem w tym temacie byłoby wsparcie Miasta. Przewodniczący Zespołu Pan Mirosław Kozłowicz polecił zwrócenie się z pismem do Rady d.s. Estetyki Miasta Bydgoszczy w celu wypracowania charakterystyki obiektu, który z jednej strony gwarantowałby bezpieczne parkowanie roweru a z drugiej strony byłby zabezpieczeniem przed warunkami atmosferycznymi.
2. Pani Dorota Boroń, poinformowała członków Zespołu że otrzymaliśmy pismo od Pana Prezesa Zarządu Bydgoskich Obiektów Sportowych, który poinformował, że na terenie obiektu znajdują się trzy miejsca przeznaczone do pozostawienia rowerów rozmieszczone po różnych stronach budynku. Poinformował również, że w przypadku podjęcia decyzji o rozpoczęciu kolejnego etapu rozbudowy Centrum Rekreacji Astoria, miejsca postojowe dla rowerów z odpowiednim zadaszeniem zostaną zaplanowane już na etapie projektowym.

3. Przedmówczyni przedstawiła możliwość wpisania w układ drogowy pasa rowerowego na ul. Wł. Bełzy od posesji nr 44 do pierwszego przejścia dla pieszych w kierunku ul. Wojska Polskiego. Poinformowała, że szerokość pasa rowerowego jest zmienna i od strony ul. Spokojnej, na krótkim odcinku bez wyniesionego krawężnika ma szerokość 1.5m, a następnie na łuku i wzniesieniu bez wyniesionego krawężnika 1.25m.

ZDMIKP nie rekomenduje przedmiotowego rozwiązania ponieważ jest to:

- rozwiązanie odcinkowe – bez dowiązania do infrastruktury przed ul. Wojska Polskiego.
- wyznaczenie pasa rowerowego spowoduje, że pogorszą się warunki ruchu dla rowerzystów na kierunku przeciwnym, w dół. Pas ruchu ogólnego (w tym dla rowerzystów) będzie węższy niż obecnie (z ok. 3,7m do 3,0m).
- tworzenie dedykowanej infrastruktury rowerowej (pasa rowerowego) tylko po jednej stronie dwukierunkowej
- wyznaczenie pasa rowerowego może spowodować, że samochody paradoksalnie będą poruszać się bliżej rowerzysty niż bez tego pasa.
- na wzniesieniach powinno raczej poszerzać się pasy rowerowe, a nie zwężać.



Strona społeczna zarekomendowała przedmiotowe rozwiązanie i zawnioskowała o realizację w terenie z poniższymi uwagami:

- wprowadzenie na przedmiotowym odcinku ograniczenia prędkości do 40 km/h
- wprowadzenie znaków P-27 – „kierunek i tor ruchu roweru” na pasie ogólnym w kierunku ul. Spokojnej
- przeanalizowanie możliwości zakończenia pasa rowerowego wyspą dzielącą przy pasie rowerowym
- wprowadzenie na pasie rowerowym znaków „P-23” ze strzałkami

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Ponadto Strona Społeczna zawnioskowała o wprowadzenie azylu lub doznakowanie przejścia dla pieszych przez ul. Wł. Bełzy na wysokości posesji nr 49. Przedmiotowym przejściem dla pieszych poruszają się dzieci do szkoły podstawowej. Powyższe zostanie przeanalizowane.

4. Pani Dorota Boroń przedstawiła analizę pod kątem możliwości wprowadzenia wspólnego ciągu pieszo – rowerowego na ul. Gdańskiej na odcinku od ul. M. Focha do ul. Al. Mickiewicza. Na ul. Gdańskiej od ul. Al. Mickiewicza do ul. Plac Wolności patrząc od strony jezdni pas techniczny pod elementy małej architektury i zieleń waha się od 2.5m do 3.3m, pas dla ruchu pieszych od 1.4m do 3.4m na co wpływ ma zagospodarowanie terenu pod kawiarenki oraz pas przy budynkach ze schodami i świetlikami od 0.5m do 1m. Sama nawierzchnia chodnika wraz natężeniami ruchu pieszego, wymianą pasażerską w obrębie przystanków tramwajowych oraz zmienna szerokość chodnika na pozostałych odcinkach ulicy nie są sprzyjające do wprowadzenia ruchu rowerowego na chodniki. Reasumując powyższe ZDMiKP pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego nie widzi możliwości wprowadzenia ciągów pieszo - rowerowych na omawianym odcinku ul. Gdańskiej. Strona Społeczna również nie przychyliła się do takiego rozwiązania. Podkreśla, że rozwiązaniem powinno być poprowadzenie ruchu rowerowego po jezdni z przełożeniem parkowania pojazdów częściowo na jezdni i chodniku lub całościowo na chodniku. Rozwiązaniem zaś dodatkowym może być również wyznaczenie trasy alternatywnej. Strona Społeczna przedstawi swoją propozycję takiej drogi alternatywnej. W sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego na ul. Gdańskiej, Pani Dorota Boroń poinformowała, że przedmiotowe zagadnienie zostanie przedstawione Panu Prezydentowi celem podjęcia kolejnych kroków w tym temacie.
5. Pan Adam Dziura podobnie jak Pan Patryk Konsorski poinformowali, że przestali do ZDMiKP zapytania, na które zostaną udzielone odpowiedzi e-mail.
6. Pan Wojciech Bulanda poruszył temat ul. Szubińskiej, gdzie mijając skrzyżowanie z ul. Piękną jest wjazd na drogę rowerową, ale bez oznakowania.
7. Na kolejne posiedzenie Zespołu zostanie przygotowana informacja w sprawie przeprowadzonych napraw usterek infrastruktury rowerowej.

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Mirosław Kozłowski