



Bydgoszcz, dnia 08 czerwca 2021r.

Protokół z LXVI posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Treść protokołu:

1. W posiedzeniu udział wzięli:
 - Mirosław Kozłowicz,
 - Wojciech Bulanda,
 - Sebastian Nowak,
 - Andrzej Kieca,
 - Paweł Górny,
 - Adam Hoffmann,
 - Adam Dziura,
 - Przemysław Barański,
 - Dorota Boroń,
 - Marek Stanek,
 - Zofia Kochańska,
 - Jacek Kwaśniewski.
2. Obradom posiedzenia przewodniczył Pan Mirosław Kozłowicz Z-ca Prezydenta Miasta Bydgoszczy. Na wstępie zostały omówione tematy poruszone na ostatnim posiedzeniu Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy:
 - rozpoczęły się prace związane z usunięciem barier na ul. Gdańskiej ustawione przy drodze rowerowej (strona zachodnia, przed skrzyżowaniem z ul. Rekreacyjną) zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu;
 - planowana realizacja projektu stałej organizacji ruchu na Al. Ossolińskich (wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów) to termin – do końca lipca br.;
 - planowane wykonanie objazdu alternatywnego dla ruchu rowerowego przy Brdzie na wysokości Trasy Uniwersyteckiej (przerwanie ciągłości ruchu pieszego i rowerowego po południowej stronie rzeki w związku z awarią mostu) – to połowa czerwca br.,
 - ZDMiKP przygotował projekt stałej organizacji ruchu na usunięcie barier na ul. Szubińskiej przy skrzyżowaniu z ul. Żwirki i Wigury, planowany termin realizacji zadania to lipiec br.;
 - ZDMiKP przygotował koncepcję na usunięcie barier przy torowisku tramwajowym na ul. Andersa (przy skrzyżowaniu z ul. Wyzwolenia) wraz z wyznaczeniem nowego przejścia dla pieszych przez ul. Andersa w obrębie tego skrzyżowania oraz wystosował trzy pisma do trzech rad osiedli tj. Rady Osiedla Tatrzańskie, Rady Osiedla Terenów Nadwiślańskich oraz Rady Osiedla Stary Fordon, celem uzyskania opinii;



- w sprawie modernizacji mostu na Wiśle w ciągu drogi krajowej Dk80 poinformowano, że na wystosowane pismo do Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, informujące o stanowisku Miasta w zakresie uwzględnienia w rozbudowie o normatywny ciąg pieszy i rowerowy, ZDMiKP w odpowiedzi otrzymał podziękowanie za zainteresowanie tematem oraz informację o współpracy w przyszłości;
- w sprawie inwestycji na terenie WSG – poinformowano, że ZDMiKP otrzymał pismo z firmy BUDLEX, która wskazała, że planowana inwestycja zarówno przy ul. Królowej Jadwigi jak i Naruszewicza nie obejmuje terenów bezpośrednio położonych wzdłuż nabrzeża rzeki Brdy. Jednakże mając na uwadze charakter terenu rekreacji miejskiej wzdłuż Brdy, firma BUDLEX zobowiązała się do wykonania na własny koszt dokumentacji projektowej zagospodarowania terenu w tym ścieżki pieszo – rowerowej wzdłuż rzeki, na odcinku od Mostu Królowej Jadwigi do zatoki przy terenach należących do WSG w Bydgoszczy. Jednocześnie poinformowano, że prace projektowe będą opierać się na podstawie koncepcji programowo – przestrzennej Miasta z 2016r (Koncepcja programowo – przestrzenna budowy ścieżki pieszej i/lub pieszo – rowerowej wraz z umocnieniem nabrzeża wzdłuż prawego brzegu rzeki Brdy w Bydgoszczy, na odcinku od mostów kolejowych do mostów Solidarności oraz skomunikowanie bulwaru przy Katedrze Św. Mikołaja i Marcina z Wyspą Św. Barbary). Termin wykonania dokumentacji projektowej nie został ustalony, aczkolwiek planuje się jej wykonanie do końca tego roku.
- ZDMiKP wykonał projekt stałej organizacji ruchu na lokalizację słupków na ul. Placu Teatralnym (w tym jednego uchylnego umożliwiającego wjazd na tereny Wydziału Gospodarki Komunalnej UM) zabezpieczających możliwość przejazdu rowerzystów z jezdni na ciąg pieszo – rowerowy. Planowany termin realizacji to lipiec br.
- poinformowano Członków Zespołu, że ZDMiKP wystosował drugie pismo z zapytaniem do Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku „Myślęcinek” w sprawie odmalowania oznakowania poziomego na drogach rowerowych w Myślęcinku;
- w sprawie koncepcji oznakowania ul. Bełzy (umożliwienie przejazdu rowerem na kierunku od ul. Spokojnej do ul. Jar Czynu Społecznego / rondo Toruńskie poprzez pas ruchu dla rowerów w kierunku przeciwnym do innych pojazdów na drodze jednokierunkowej), Członkowie Zespołu zaproponowali przeanalizowanie innych układów rozmieszczenia kontrapasa i miejsc parkingowych na ul. Bełzy, w celu wybrania najbardziej optymalnego rozwiązania dla wszystkich użytkowników drogi. Członkowie Zespołu podkreślili, że w ich opinii nie jest dobrym rozwiązaniem przeniesienie parkowania na południową stronę ulicy, z uwagi na fakt, że sporo osób korzysta z cmentarza. Podkreślono, że przyjęte rozwiązanie na ul. Bełzy powinno być funkcjonalne dla każdego. Poinformowano ponadto Członków Zespołu, że obecna szerokość jezdni na wlocie ul. Bełzy jest od 4.4m - 4.6m (odczyty z map zasadniczych) a kontrapas jest szerokości 1.5m. Ulica Bełzy jest drogą o klasie funkcjonalnej zbiorcza. Minimalna szerokość pasa ruchu wynosi

- na drodze klasy Z – 3.00m. Ponadto ul. Bełzy jest alternatywnym połączeniem komunikacyjnym dla komunikacji publicznej w przypadku awarii tramwaju w rejonie ulic Perłowa – Szarych Szeregów. Poinformowano także, że szerokość każdego pasa ruchu powinna być zwiększona na łuku kołowym w planie drogi. W związku z powyższym poprowadzenie kontrapasa rowerowego do ronda Toruńskiego wiązałaby się z odcinkową przebudową ulicy, co nie byłoby zwykłą zmianą organizacji ruchu. Ponadto z uwagi fakt, że na rondzie Toruńskim strona wschodnia skrzyżowania - wlot ul. Bełzy jest znacząco obciążony ruchem pieszym w trzech kierunkach (północnym, południowym i wschodnim), przy wąskiej wysepce na przejeździe rowerowym między jezdniami mającej około 2.5m, Zarząd Dróg nie widzi optymalnego rozwiązania podłączenia kontrapasa rowerowego z ul. Bełzy w przejazd rowerowy na relacji północ-południe. Ponadto całe skrzyżowanie jest sterowane sygnalizacją świetłą, a rowerzysta powinien otrzymać sygnał świetlny sygnalizatora (konieczna przebudowa sygnalizacji świetlnej). Reasumując powyższe, zwrócono się z prośbą do członków Zespołu o zaproponowanie koncepcyjnego rozwiązania połączenia planowanej i obecnej infrastruktury rowerowej. Społeczni Członkowie Zespołu zadeklarowali przestać koncepcję rozwiązania do końca następnego tygodnia.
- w sprawie nieprawidłowego parkowania pojazdów w obrębie skrzyżowania ul. Pomorskiej z ul. Mazowiecką, ZDMiKP przedstawił koncepcję oznakowania, która zakłada wprowadzenie barwy czerwonej nawierzchni wzdłuż ulicy Pomorskiej, ustawienie słupków elastycznych oraz wprowadzenie separatorów ruchu. Członkowie Zespołu przyjęli przedmiotowe rozwiązanie.
 - poinformowano Członków Zespołu, że zostało wystosowane pismo do Komendy Miejskiej Policji i Straży Miejskiej w Bydgoszczy, w celu przeprowadzenia kampanii społecznej w sprawie prawidłowości poruszania się kontrapasami rowerowymi. Członkowie Zespołu zaproponowali przeprowadzenie kampanii informacyjnej na stronie internetowej ZDMiKP oraz portalu społecznościowym Facebook. Podkreślono również, że w okresie zimowym śnieg z pasa ruchu był usuwany na kontrapas. Wskazano także na konieczność odświeżenia oznakowania poziomego. Powyższe informacja zostanie przekazana do wydziału merytorycznego zajmującego się znakami.
 - w sprawie likwidacji barierek na rondzie Fordońskim przy ciągu pieszo – rowerowym (wlot południowy) poinformowano, że po analizie brd, 10 barierek rurowych zostanie zlikwidowanych. W tym celu zostanie przygotowany projekt stałej organizacji ruchu.
3. W sprawie wprowadzenia kontraruchu rowerowego na ul. Emilii Plater, poinformowano Członków Zespołu, że przedmiotowy temat został poruszony na posiedzeniu Zespołu rowerowego w lutym zeszłego roku, gdzie ze względu na małą szerokość jezdni przy parkujących pojazdach Zespół zrezygnowano z jego wprowadzenia. Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o powtórne przanalizowanie możliwości zlokalizowania kontraruchu (podobnie jak jest na ul. Ogrodowej)



- z ewentualnym przeniesieniem parkowania na drugą stronę jezdni, co zostanie przeanalizowane i przedstawione na kolejnym posiedzeniu Zespołu.
4. Poinformowano Członków Zespołu, że odnowienie znaków poziomych na wlotach/wylotach ulic, gdzie obowiązuje już kontraruch rowerowy planuje się zrealizować w sierpniu b.r.
 5. W sprawie inwestycji budowy drogi 18 KD-D przy ul. Chodkiewicza 17-19 poinformowano, że inwestycja ta nie została jeszcze zakończona i odebrana. Poinformowano również, że na świeżo ułożonej nawierzchni nie należy w ciągu przynajmniej 2 tygodni dokonywać prac malarskich z uwagi na odparowywanie lotnych związków z nawierzchni i braku możliwości udzielenia gwarancji.
 6. Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o wystosowanie pisma do Polskich Kolei Państwowych i Polskich Linii Kolejowych S.A. w sprawie połączenia (budowy) ciągu pieszo – rowerowego łączącego ul. Elbląską z ul. Flisacką. Poinformowano, że PKP w tym rejonie planuje rozbudowę pasa torowego w zakresie dworca, budowę przystanków, modernizację linii kolejowych 131 i 18 oraz budowę nowej łącznicy dwukierunkowej między dwiema liniami kolejowymi. ZDMIKP przekaże Panu Pawłowi Górnemu informacje w sprawie wykorzystania trybu ZRID (zezwolenie na realizację inwestycji drogowej) dla budowy samodzielnego ciągu pieszo – rowerowego. Sprawa zostanie omówiona w ZDMIKP.
 7. Odnośnie inwestycji budowy parkingu Park & Ride w Fordonie, poinformowano Członków Zespołu, że przedmiotowy projekt przewiduje lokalizację przejazdów rowerowych po obu stronach skrzyżowania ul. Korfantego z ul. Prejsa. Ponadto z uwagi na fakt, że omawiane zadanie zostanie objęte strefą ograniczonej prędkości do 30km/h, nie projektuje się żadnej wydzielonej infrastruktury rowerowej. Członkowie Zespołu zwrócili uwagę na projektowane łuki w planie, w tym dla ruchu pieszego, zwracając się z prośbą aby wziąć pod uwagę minimalne parametry skrętów i odgięć. Powyższe zostanie sprawdzone.
 8. W sprawie braku zaprojektowanej infrastruktury rowerowej na skrzyżowaniu ul. Fordońskiej z ul. Ławską w ramach inwestycji „Budowa trasy tramwajowej łączącej ulice Fordońską z ul. Toruńską wraz z rozbudową układu drogowego i przebudową infrastruktury transportu szynowego w Bydgoszczy” – poinformowano, że korekta skrzyżowania Fordońska – Ławska wynika wyłącznie z faktu, że odcinamy ul. Ławską od ul. Kazimierza Wielkiego. O przedmiotową korektę wystąpiła Komenda Miejska Policji w Bydgoszczy, z uwagi na lokalizację bazy transportowej w tym rejonie. W związku z powyższym, z uwagi na brak możliwości dowiązania się i kontynuacji dróg rowerowych, czyli brak infrastruktury rowerowej, nie zostały wprowadzone elementy dróg rowerowych, co równocześnie nie wyklucza możliwości jej przyszłościowej budowy np. wzdłuż ulicy Fordońskiej. Członkowie Zespołu wyszli z propozycją, aby budować infrastrukturę rowerową nawet fragmentarycznie bez dowiązania, w celu przyszłościowego możliwego powiązania. Przewodniczący Zespołu wyszedł z propozycją omówienia przedmiotowego zagadnienia.





9. Odnośnie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Sierociej, poinformowano Członków Zespołu, że zostanie on wprowadzony do końca czerwca br. W sprawie zaś ewentualnego kontraruchu rowerowego, to zostanie on przeanalizowany w ramach kolejnej listy ulic do tego typu zmian. Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą, aby przyszłościowo w przypadku planów wprowadzenia ruchu jednokierunkowego od razu analizować możliwość wprowadzania kontraruchu lub kontrapasa dla rowerów.
10. W sprawie obniżenia krawężnika na ul. Dąbrowa, przy skrzyżowaniu z ul. Glinki, poinformowano, że tego typu zakres prac można zgłaszać bezpośrednio do ZDMiKP, ponieważ służą one głównie pieszym w tym osobom z dysfunkcją ruchu. Poinformowano Członków Zespołu, że przebudowa ul. Glinki została ujęta w harmonogramie, aczkolwiek w terminie odleglejszym. Członkowie Zespołu podkreślili, że obniżenie krawężnika powinno zostać wykonane po stronie stadionu oraz wcześniej, jadąc od strony parku przemysłowego, po prawej stronie ul. Glinki. Rowerzyści głównie przemieszczają się szerokimi parkingami, a później w kierunku drogi rowerowej natrafiają na wysoki krawężnik, który można byłoby obniżyć. Powyższe zostanie sprawdzone przez ZDMiKP. W sprawie planów wykonania drogi dla rowerów wzdłuż ul. Glinki poinformowano, że została ona również ujęta w harmonogramie. Członkowie Zespołu zwrócili się z zapytaniem odnośnie terenu pomiędzy parkingami a jezdnią, w tym dzierżawy terenu (pod parking). ZDMiKP sprawdzi zakres pasa drogowego i ewentualną dzierżawę.
11. Poinformowano, że w ramach rozbudowy drogi ekspresowej S10 planowane jest m.in. wykonanie infrastruktury rowerowej na węźle (przedłużenie ul. Petersona) na kierunku północ – południe. Z kolei, po stronie miejskiej nie będzie zachowanej ciągłości (droga rowerowa kończy się przed spalarnią i będzie brakowało odcinka do tego węzła). Takie same rozwiązanie planowane jest na innym węźle (przedłużenie ul. Dąbrowa). Przedmiotowe rozwiązanie należy jeszcze przeanalizować, ponieważ rekomendowanym rozwiązaniem dla ul. Dąbrowa było wykonanie drogi lokalnej z ruchem na zasadach ogólnych. Rozwiązania te w kontekście S10 będą uzgadniane z GDDKiA.
12. W sprawie aktualizacji harmonogramu inwestycyjnego infrastruktury rowerowej – ZDMiKP nie widzi obecnie takiej konieczności z uwagi na brak rozstrzygniętych jeszcze przetargów (w tym zakładanych środków finansowych jakie zostaną przeznaczone na ten cel, a jakie pozostaną). Poinformowano, że zasadnym będzie wrócić do harmonogramu, po rozstrzygnięciu dwóch przetargów w tym na przebudowę ul. Skłodowskiej-Curie (planowana infrastruktura rowerowa).
13. Odnośnie połączenia ul. Kaplicznej z ul. Wiślaną infrastrukturą rowerową poinformowano, że Zespół przychylił się do prowadzenia infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Fordońskiej, a nie objazdem. To powiązanie byłoby trudne pod względem formalnym, ponieważ nie przebiegają tamtędy drogi publiczne, co prawda grunty są gminne, ale konieczne byłoby odstąpienie Ministerstwa od zbliżenia do infrastruktury kolejowej.





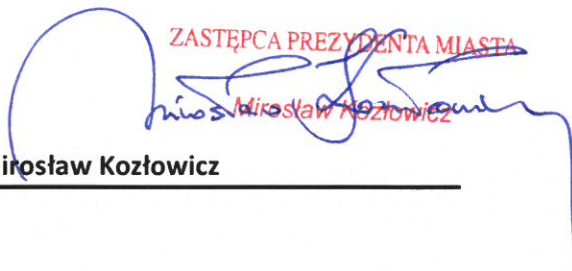
14. Na ul. Stary Port zgłoszono brak słupka oraz zwrócono uwagę w sprawie konieczności zabezpieczenia przejścia pieszym pomiędzy nabrzeżem Brdy, a ul. Stary Port (na wysokości ul. Pocztowej) poprzez lokalizację stojaków rowerowych bądź donicy. ZDMiKP sprawdzi powyższe i przekaże informację e-mailem.
15. Członkowie Zespołu zwrócili się z zapytaniem o możliwości ustawiania stojaków rowerowych w nowych miejscach. Ustalono, że ZDMiKP otworzy listę, która będzie ujmowała proponowane lokalizacje. Po zweryfikowaniu miejsc i akceptacji Zespołu stojaki będą ustawiane w terenie wg kolejności zgłoszeń. Wcześniej niezbędne będzie zarezerwowanie stosownych środków finansowych (w tym, bądź w przyszłym roku).
16. W sprawie opracowania pn. „Koncepcja przebiegu tras rowerowych EuroVelo 2 i EuroVelo 9 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego” poinformowano, że przedmiotowe jest opracowaniem jedynie koncepcyjnym. Etap koncepcji został zakończony, a obecnie jest jeszcze za wcześnie na podejmowanie działań inwestycyjnych. Jeżeli tylko pojawi się możliwość ujęcia tego przedsięwzięcia w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027, to niezwłocznie podjęte zostaną stosowne działania (ustalone zostanie wspólnie z interesariuszami zakres i model realizacji projektu oraz role zaangażowanych w nim podmiotów). Realizacja tak ambitnego projektu będzie możliwa jedynie przy pozyskaniu zewnętrznych źródeł finansowania. Członkowie Zespołu jednak zwrócili się z prośbą o wystosowanie pisma do Urzędu Marszałkowskiego z podkreśleniem, że realizacja przedmiotowego zadania jest bardzo ważna dla Miasta, z uwagi na duże zainteresowanie mieszkańców bulwami i nabrzeżem Kanału Bydgoskiego, a także wpisywanie się tego zadania w plany rozwoju infrastruktury rowerowej w Bydgoszczy.
17. W sprawie systemu Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego na przyszły rok – poinformowano, że spadła liczba wypożyczeń (w porównaniu do poprzednich lat, obecnie bardzo małe wypożyczenia: marzec 2021 – 4680 wypożyczeń, kwiecień – 7500 wypożyczeń, maj 2021 – 10137 wypożyczeń), które świadczą o zmniejszaniu popularności systemu Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego, który może wynikać z:
 - obecnego stanu epidemii wywołanego zakażeniami wirusem SARS-CoV-2,
 - zakupu własnych rowerów i korzystania z nich kosztem rowerów z BRA,
 - przypadków usterkowości obecnego systemu, tj. braku możliwości wypięcia rowerów z zamków i niesprawności rowerów,
 - konkurencyjności innych urządzeń transportu osobistego, takich jak: hulajnogi zwykłe, hulajnogi elektryczne, skutery, deskorolki, wrotki, łyżworolki, segwaye itp.Ponadto z informacji operatora wynika, że ze względu na epidemię zostały „zerwane łańcuchy dostaw rowerów” i obecnie w przetargach na obsługę rowerów publicznych powinno urealnić się dany czas wykonawcy na start systemu – ok. 12-14 miesięcy. Przewodniczący Zespołu poinformował, że sprawa systemu roweru miejskiego zostanie przedstawiona na Kolegium Prezydenta.





18. Przedstawiono koncepcję wprowadzenia kontraruchu rowerowego na ul. Kościuszki. W koncepcji założono szerokość jezdni równą 3.5m oraz przeniesienie po jednej stronie parkowania na jezdnię, a po drugiej pozostawienie częściowego parkowania na chodniku (korekta). Postanowiono, że e-mailem zostaną poinformowani Członkowie Zespołu o szerokości zajętego chodnika pod parkowanie (strona zachodnia). Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o sprawdzenie zastosowanego oznakowania poziomego. Koncepcja została przyjęta przez Zespół.
19. Ze względu na różne koszty i funkcje liczników zliczających rowerzystów, zwrócono się do Członków Zespołu z pomocą w sprawie wyszukania odpowiedniego – najbardziej optymalnego systemu automatycznego pomiaru ruchu rowerowego (pętla indukcyjna lub licznik rowerowy do zastosowania w lokalizacji wskazanej przez Zespół).
20. Członkowie Zespołu wskazali na brak możliwości swobodnego wjazdu i zjazdu na skwer osiedlowy i miasteczko ruchu rowerowego pomiędzy ul. Ogrody, a ul. Grzymały-Siedleckiego), przejazd od ul. Jar Czynu Społecznego do ul. Wojska Polskiego. Zwrócono się z prośbą o przeanalizowanie możliwości wykonania skrzyżowania wyniesionego na ul. Ogrody i obniżenia krawężnika od strony ul. Grzymały-Siedleckiego.
21. Ustalono, że kolejne spotkanie Zespołu będzie miało charakter przejazdu rowerowego i odbędzie się w dniu 13 lipca b.r. Zbiórka przy skrzyżowaniu ul. Kaplicznej z Fordońską, o godz. 16.30.

Na tym posiedzenie Zespołu zakończono.


Mirosław Kozłowicz

