

Protokół z C posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Lista obecności:

1. Mirosław Kozłowicz
2. Wojciech Bulanda
3. Maciej Gust
4. Jakub Proczek
5. Marek Stanek
6. Dorota Boroń
7. Bogumił Bieliński
8. Włodzimierz Wójciak
9. Przemysław Barański
10. Magdalena Minga
11. Bogna Rybacka
12. Agnieszka Łabędzka – Grabowska
13. Jolanta Drostek
14. Adam Dziura
15. Patryk Konsorski
16. Sebastian Nowak
17. Projektant bulwarów
18. Projektanci węzła wschodniego
19. Przedstawiciel firmy STRABAG

1. Przewodniczący Zespołu Pan Mirosław Kozłowicz i Z-ca Przewodniczącego Zespołu Pan Wojciech Bulanda przywitali przybyłych gości.
2. Pani Dorota Boroń Naczelnik Wydziału Inżynierii ZDMiKP poruszyła temat pisma Wydziału Inwestycji Miasta Bydgoszczy, które wpłynęło do Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy w sprawie możliwości odstąpienia od „Standardów rowerowych” w zakresie nowej formy stojaka rowerowego tj. trzeciego typu , który byłoby lokalizowany na Bulwarach. Przedmiotowa forma słupka została wskazana przez Plastyka Miejskiego. Zgodnie z deklaracją WIM, zostanie zachowany wymóg tj. możliwość przypięcia do tego stojaka, ramy i przedniego koła roweru przy pomocy standardowego zapięcia sztywnego. Członkowie Zespołu zaopiniowali pozytywnie ten typ stojaka rowerowego do stosowania na nabrzeżu Brdy.

3. Następnie przedmówczyni poruszyła temat pisma Wydziału Inwestycji Miasta skierowanego do Zespołu spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy, w sprawie możliwości zastosowania zmiany nawierzchni na ścieżce rowerowej - w Parku Centralnym na odcinku od Hali sportowej SISU do Hali TORBYD - z nawierzchni kostki betonowej na mineralną. Stowarzyszenie Bydgoska Masa Krytyczna oraz Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy nie przychylił się do przedmiotowego rozwiązania z uwagi na fakt, że jest to ważny odcinek drogi rowerowej na kierunku wschód – zachód – a z doświadczenia Członków Zespołu wynika, że nawierzchnia mineralna, przy znacznym obciążeniu ruchu rowerowego, nie zapewni odpowiedniego standardu i jakości przejazdu. Reasumując powyższe, Członkowie Zespołu nie zaakceptowali zmiany nawierzchni drogi rowerowej. Rodzaj oczekiwanej nawierzchni, Zarząd Dróg wskazał WIM w piśmie nr IP.2106.158.2024.BK.1 .
4. Pani Dorota Boroń poruszyła temat możliwości połączenia infrastruktury rowerowej od ul. Jagiellońskiej do Nabrzeża Brdy w rejonie dworca PKS. Taka inwestycja wymaga wykonania stosownej dokumentacji, ale ze względu na brak porozumienia z PKS nie może być obecnie uruchomiona. Ponadto poinformowano, że obecnie oczekujemy na stanowisko „PKS” w zakresie możliwości połączenia dróg publicznych Miasta. Powyższe będzie determinowało planowanie rozwiązań pieszo – rowerowych.
5. Poinformowano, że temat połączenia Nabrzeża z ul. Stary Port na wysokości posesji 19-21 jest w trakcie analizowania.
6. W sprawie zastawiania pojazdów po południowej stronie Placu Kościeleckich przy kontrapasie rowerowym, poinformowano, że obecnie obowiązuje odcinkowy kontrapas rowerowy oraz odcinkowy znak zakazu zatrzymywania. ZDMIKP planuje wprowadzenie znaku zakazu zatrzymywania na całym południowym odcinku Placu Kościeleckich . Ponadto poinformowano, że na wiosnę Zarząd Dróg planuje wprowadzenie w docelowej organizacji ruchu kontrapas rowerowy na całym odcinku ulicy tj. od ul. Bernardyńskiej do ul. Przy Zamczysku.
7. W kolejnym punkcie posiedzenia Zespołu, Pan Projektant omówił planowaną geometrię „Odcinka VI” Nabrzeża Brdy, która jest kontynuacją istniejącego zagospodarowania, zabudowy i użytkowania Bulwarów. Przedstawiono różne typy nabrzeża. Poinformowano, że przedmiotowy odcinek charakteryzuje się odcinkami infrastruktury wydzielonej pieszej i rowerowej, ale także infrastruktury wspólnej dla ruchu rowerowego i pieszego. Członkowie Zespołu podkreślili, że Nabrzeże po wybudowaniu infrastruktury pieszo - rowerowej znacznie generować znaczny ruch pieszy i rowerowy, dlatego też tak istotnym jest rozdzielenie drogi rowerowej od chodnika. Przedmiotowa infrastruktura powinna zostać wykonana zgodnie z wysokimi standardami, z uwagi na zachowanie znacznej prędkości przejazdu, uchronienie rowerzystów przed wejściami dzieci pod koła rowerów. Dlatego też, powinna zostać zachowana odpowiednia szerokość infrastruktury pieszo – rowerowej, poprzez maksymalne wykorzystanie dostępnego terenu oraz możliwości techniczne (chociażby budowę pomostów dla ruchu pieszego. W czasie spotkania przekazano różne uwagi, takie jak niewystarczająca obsługa Mostku Esperanto pod kątem ruchu rowerowego, brak zjazdu w ul. Krakowską. Podkreślono, jak bardzo ważną kwestią jest zabezpieczanie ruchu pieszego, w tym odpowiednie jego skierowanie i poprowadzenie z ul. Krakowskiej na nabrzeże Brdy, z uwagi na brak widoczności pieszych. Ponadto wskazano na konieczność wprowadzenia na tym odcinku rozwiązań spowalniających ruch rowerowy, celem zabezpieczenia ruchu pieszego. Przedstawicielka WIM

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

poinformowała, że problemem oczywiście może być zachowanie odpowiednich szerokości pasa rowerowego i ciągu pieszego. Wskazano również na fakt, że przed schodami, pochylniami należy stosować elementy informacyjne dla osób z dysfunkcją wzroku w tym np. płytki informacyjne, płytki ostrzegawcze, kierunkowe.

Reasumując, Członkowie Zespołu stoją na stanowisku powtórnego przeanalizowania zagospodarowania Bulwarów pod kątem zachowania maksymalnej szerokości dróg rowerowej i pieszej np. poprzez poszerzenie ich w kierunku skarpy. Dopuszczalne są punktowe ograniczenia szerokości infrastruktury dla ruchu pieszych i rowerzystów. Zwrócono również uwagę na konieczność przeanalizowania zaprojektowanej zieleni w tym drzew, aby nie były w kolizji z istniejącą infrastrukturą drogową. Zaproponowano, również, aby przy konieczności zmniejszonej szerokości dostępnego terenu, wprowadzać wspólne bitumiczne ciągi pieszo – rowerowe do szerokości 4m.

Na spotkaniu został również przedstawiony przez Projektanta, wstępny projekt zagospodarowania Nabrzeża dla „Odcinka III”. Zwrócono się z prośbą o przesłanie do ZDMiKP koncepcji jego zagospodarowania. Należy wziąć pod uwagę infrastrukturę drogową prostopadłą do Nabrzeża w tym np. ulicę Żabią oraz zaprojektowanie podłączenia i zieleni. W tym rejonie Miasto prowadzi obecnie również rozmowy z Deweloperem, na którego zostanie nałożony obowiązek budowy infrastruktury drogowej połączonej funkcjonalnie z bulwarami. Oba te projekty muszą być skoordynowane.

8. Pan Jakub Proczek, z-ca Dyrektora d.s. Utrzymania ZDMiKP poinformował, że w budżecie Miasta zostały zagwarantowane środki finansowe na remont dróg rowerowych, dlatego też zwrócono się do Strony Społecznej z prośbą o listę takich miejsc w Bydgoszczy
9. Kolejnym omówionym tematem była planowana infrastruktura pieszo – rowerowa na Węzle Wschód w Bydgoszczy. Członkowie Zespołu ustalili, że w ciągu tygodnia, przedstawią swoje ewentualne dodatkowe uwagi do projektu w tym np. dopracowanie podłączenia drogi rowerowej do starodroża ul. Fordońskiej, przeanalizowanie projektu pod kątem prowadzenia ruchu pieszo – rowerowego w obrębie ul. Dźwigowej- Pod Wiaduktem – Przemysłowa. Powyższe uwagi zostaną przesłane do Projektanta. W razie konieczności proponuje się spotkanie on-line.
10. Forma kolejnego posiedzenia Zespołu zostanie ustalona z Przewodniczącym Zespołu.