



Bydgoszcz, dnia 12 października 2021r.

Protokół z LXIX posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Treść protokołu:

1. W spotkaniu udział wzięli:
 - Przewodniczący Zespołu – Mirosław Kozłowicz
 - Wojciech Bulanda
 - Sebastian Nowak
 - Adam Dziura
 - Adam Hoffmann
 - Andrzej Kieca
 - Sebastian Nowak
 - Włodzimierz Wójciak
 - Marek Stanek
 - Dorota Boroń
 - Jacek Kwaśniewski

2. Na wstępie poruszono tematy z ostatnich posiedzeń Zespołu:
 - na ul. Gdańskiej przy skrzyżowaniu z ul. Rekreacyjną w dalszym ciągu trwają prace związane z usuwaniem barierek. Przedmiotowe prace są długoterminowe (z uwagi na zakres) i sposób prowadzenia prac (odzyskiwane tak, aby mogłyby być wykorzystane w innym miejscu);
 - na Al. Ossolińskich zostały wykonane prace związane z wprowadzeniem pasów rowerowych. Obecnie trwają prace wykończeniowe związane z przeniesieniem przejścia dla pieszych w obrębie Placu Weyssenhoffa;
 - na ul. Pomorskiej przy skrzyżowaniu z ul. Mazowiecką wykonane zostało oznakowanie poziome. W najbliższym czasie planuje się wprowadzić elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - w tym miesiącu planuje się rozpoczęcie prac związanych z projektem stałej organizacji ruchu na wprowadzenie nowego przejścia dla pieszych przez ul. Andersa przy skrzyżowaniu z ul. Wyzwolenia oraz usunięcie barierek na wysokości przejścia dla pieszych przez torowisko;
 - w sprawie Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego przedstawiono sytuację BRA w dobie epidemii. W obecnym roku funkcjonuje tzw. „system pomostowy”, który polega na kontynuacji poprzedniego systemu z lat 2018 -2020 (i bazuje na sprzęcie – stacje i rowery z systemu). Niestety zauważany jest spadek popularności roweru BRA, w szczególności w latach 2020 – 2021 i ogólnie wynosi on około 60 %. W innych miastach również odnotowano trend spadkowy, co może wynikać z obecnego stanu epidemii wywołanego zakażeniami wirusem SARS-CoV-2, brakiem przybliżonego czasu zakończenia pandemii, zakupem własnych



rowerów, własnych urządzeń transportu osobistego UPO takich jak hulajnogi zwykłe, elektryczne, deskorolki itp. Ponadto poinformowano, że trwająca pandemia i jej skutki w postaci przerw produkcyjnych tj. zerwania łańcucha dostaw ograniczają powstawanie nowych instalacji. Szacuje się, że problem z dostępnością części do rowerów może potrwać jeszcze przez ok. dwa lata. W obecnych realiach na zamówienie powyżej 500 rowerów w całej Europie u producentów oczekuje się ok. 10-14 miesięcy. Mając na uwadze powyższe w opinii ZDMiKP należałoby rozważyć przeczekanie trudnego okresu poprzez takie rozwiązanie jak w roku 2021r. Członkowie Zespołu przychyliłi się do przedmiotowego rozwiązania. ZDMiKP w imieniu Zespołu przygotowuje rekomendację dla Pana Prezydenta.

Członkowie Zespołu zwrócili się z zapytaniem o możliwość pozostawienia powierzchni reklamowej (na części rowerach) do wyłącznej i bezpłatnej dyspozycji Zamawiającego lub innych jednostek Urzędu Miasta Bydgoszczy. Powyższa możliwość zapisu zostanie sprawdzona.

- na ul. Kościuszki i ul. Konarskiego wprowadzono oznakowanie poziome kontraruchu rowerowego. W najbliższym czasie zostanie wprowadzone oznakowanie pionowe.

- zakończono odnawianie znaków poziomych na wlotach i wylotach ulic, gdzie obowiązuje już kontraruch rowerowy;

- w sprawie zachowania ciągłości przejazdu rowerzystów od ronda Toruńskiego do ul. Magnuszewskiej przypomniano Członkom Zespołu, że teren położony pomiędzy ul. Ogrody a ul. Grzymały Siedleckiego leży poza pasem drogowym. Przedmiotowy teren jest wygradzony barierkami oraz monitorowany. Z uwagi na pomysł poprowadzenia tym terenem stałego przejazdu rowerzystów, ZDMiKP wystąpi z zapytaniem do zarządcy terenu o możliwość udostępnienia dla ruchu publicznego rowerowego, obszaru pomiędzy drogami publicznymi. W przypadku otrzymania pozytywnej odpowiedzi od zarządcy terenu, ZDMiKP wraz z Zespołem wypracuje najbardziej optymalny wariant rozwiązania omawianego przejazdu na odcinku od ul. Jaru Czynu Społecznego do ul. Magnuszewskiej;

- Członkowie Zespołu po raz drugi zwrócili się z prośbą o przesłanie pisma, które zostało wystosowane do Marszałka Województwa w sprawie tras Euro Velo 2 i 9 w województwie kujawsko – pomorskim. ZDMiKP prześle skan pisma Członkom Zespołu

- poruszono temat wprowadzenia kontraruchu na ul. Emilii Plater. Ulica Emilii Plater jest ulicą gminną. Ma około 5-5.3m. Przy odbywającym się zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym parkowaniem t.j. szerokości 2m, pozostaje dla ruchu kołowego i pod prąd ruchu rowerowego od 3 do 3.3m (zgodnie z przedstawionymi zdjęciami) czyli mniej niż 3,5m. Jeszcze raz zwrócono uwagę na rekomendację Ministra Infrastruktury z roku 2019, w sprawie Wytucznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego, który w/w opracowanie zarekomendował do stosowania jako standard. We wspomnianym dokumencie „Kontraruch rowerowy może być stosowany na drogach klas lokalnej L i dojazdowej D.



W przypadku prowadzenia ruchu mieszanego pojazdów samochodowych i rowerów w jedną stronę i ruchu rowerowego w drugą stronę zaleca się, aby szerokość jezdni wynosiła minimum 3.5m. Z uwagi na podzielone opinie Członków Zespołu co do wprowadzenia kontraruchu na ul. Emilii Plater oraz prowadzone w obrębie przedmiotowej ulicy prace budowlane – zawieszono podjęcie decyzji do czasu zakończenia w/w prac.

- omówiono w skrócie warianty prowadzenia kontraruchu na ul. Bełzy. Pierwsza koncepcja zakładała następujący przekrój – patrząc od północy – chodnik, kontraruch rowerowy szerokości 1.5m, pas jezdny szerokości 3m (klasa Z) oraz pas postojowy szerokości 2m. Członkowie Zespołu nie zarekomendowali koncepcji 1 z uwagi na zagospodarowanie terenu omawianej ulicy tj. lokalizację cmentarza oraz nowo wybudowane osiedle mieszkaniowe, w tym zlokalizowanie miejsc parkingowych po drugiej stronie ulicy. Ponadto Członkowie Zespołu zawnieśli o podłączenie kontrapasa rowerowego do ronda Toruńskiego. Z uwagi na fakt, że ZDMiKP, mając na uwadze obecną geometrię ulicy i organizację ruchu nie znalazł możliwości podpięcia kontrapasa rowerowego do ronda Toruńskiego, zwrócono się z prośbą do Członków Zespołu o przesłanie propozycji takiego rozwiązania. W związku z faktem, że ZDMiKP nie otrzymał propozycji rozwiązania, ZDMiKP przedstawił Członkom Zespołu drugą koncepcję, która zakłada (patrząc od strony północnej) pozostawienie miejsc parkingowych przy chodniku, następnie umiejscowienie 0.5m opaski bezpieczeństwa, kontraruchu szerokości 1.5m i zmiennej szerokości pasa ruchu, która powinna wynosić 3m (ul. Bełzy klasy funkcjonalnej zbiorcza). W nawiązaniu do sugestii Członków Zespołu, że należy zmniejszyć szerokość pasa ruchu poinformowano: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dopuszcza w przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na drogach klas Z na terenie zabudowanym, szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0.25m względem wartości określonych w ust.1.

Jednocześnie w tym samym rozporządzeniu wspomina się, że na drogach klas Z szerokość pasa ruchu może zostać zwiększona do maksymalnie 3.5m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu. W tym miejscu należy podkreślić, że ul. Bełzy stanowi alternatywny ciąg komunikacyjny dla komunikacji autobusowej na górny taras w przypadku awarii linii komunikacyjnych tramwajowych. I tak np. w przyszłym roku w związku z budową mostu Kazimierza Wielkiego zostaną zawieszane linie tramwajowe na ul. Perłowej. W związku z przedmiotowymi pracami planuje się wprowadzenie na ul. Bełzy jednej lub dwóch linii autobusowych z częstotliwością przejazdu co 20 lub 10 minut. W związku z powyższym najbardziej optymalnym rozwiązaniem będzie co najmniej utrzymanie pasa ruchu o szerokości równej 3.0m. Jednocześnie poinformowano, że w pasie drogowym ulicy na wysokości Kubusia Puchatka są tereny nie uregulowane pod kątem gruntowo prawnym, które mogą uniemożliwić prowadzenie prac budowlanych w określonym zakresie.



Członkowie Zespołu zaproponowali poprowadzenie kontrapasa rowerowego pomiędzy chodnikiem a miejscami do parkowania wraz z lokalizacją separatorów ruchu. W opinii Zarządu dróg lokalizowanie miejsc parkingowych pomiędzy pasem jezdnym a kontrapasem rowerowym może stwarzać niebezpieczeństwo w przypadku wchodzenia i wychodzenia z samochodu a dodatkowo separatory ruchu powodować mogą potykanie się kierowców. Co więcej w przypadku nieprawidłowego zaparkowanego samochodu problem jest jeszcze większy. W związku z powyższym nie przychylnono się do takiego rozwiązania.

Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o przesłanie drugiej koncepcji oznakowania wraz z szerokościami ulicy Betzy.

- poruszono temat liczników rowerowych. Liczniki rowerowe to nie tylko zakup urządzeń, ale też usługa. Szczegółowe informacje z 2019 roku przedstawiono poniżej.

Koszt realizacji licznika rowerowego w jednym punkcie obejmuje:

- dostawę i montaż czujników zbudowanych w oparciu o pętle indukcyjną,
- dostawę koniecznych akcesoriów: np. dwuletni automatyczny przesył danych wraz z dostępem do dedykowanej aplikacji (wykresy, raporty, analizy, alerty mailowe),
- dostawę i montaż studzienki do zabudowy ziemnej,
- prace instalacyjne,

Powyższe na rok 2019 wynosi ok. 25 000 PLN brutto. Koszt dodatkowego wyświetlacza to około 55 000 PLN brutto .

Ponadto szacowane koszty zadania wymagają przeprowadzenia procedury przetargowej. W przypadku rozwoju opisywanego systemu automatycznego pomiaru ruchu rowerowego i zwiększenia liczby miejsc oraz wyświetlaczy konieczne będzie przeprowadzenie kolejnego przetargu, co może skutkować stworzeniem nowego systemu różniącego się wizualnie (totem i strona internetowa) i dokładnością pomiarów.

Termin usługi zapewniający transfer i przetwarzanie danych, generowanych przez punkty pomiaru tj. pętle indukcyjne zliczające rowerzystów, zapewniające przesył danych z wykorzystaniem modemu GSM. Z rozeznania rynku wynika, że zleceniodawcy zamawiają usługę na krótki okres (1 roku lub 2 lat). Niesie to zagrożenie funkcjonowania systemu oraz wzrost kosztów w kolejnych latach.

Członkowie Zespołu przychylni się do wprowadzenia liczników rowerowych w nowych zadaniach typu np. budowa infrastruktury rowerowej w ciągu ul. Markwarta, ul. Fordońska. W sprawie propozycji umieszczenia liczników rowerowych na układzie już funkcjonującym np. M. Focha, r. Grunwaldzkie, ul. Kujawska – w istniejącej infrastrukturze rowerowej, zostanie omówiona z Panem Prezydentem możliwość wyodrębnienia nowej pozycji w budżecie jako nowe zadanie.



3. Wyjaśnienie odnośnie propozycji zastosowania znaku C-16 z tabliczką "Dopuszczalny ruch rowerowy".

Zgodnie z treścią załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach w części 4.2.17. odnoszącej się do drogi dla pieszych stwierdzono, że znak C-16 "droga dla pieszych" stosuje się w celu wyeliminowania z drogi ruchu pojazdów i dopuszczenia wyłącznie ruchu pieszych. Znak ten umieszcza się na początku drogi (ciągu) przeznaczonej wyłącznie dla pieszych. Natomiast w części 4.2.19. odnoszącej się do drogi dla rowerów i pieszych, znak C-13/16 "droga dla rowerów i pieszych" stosuje się w celu oznaczenia dróg tylko dla kierujących rowerami i pieszych. Na znaku tym umieszcza się jednocześnie symbole znaków C-13 i C-16.

W tych przepisach z punktu logicznego i interpretacji prawnej, nie ma miejsca na dodatkowe znaki drogowe regulujące zakres ruchu pieszych i ruchu rowerzystów. W przypadku bowiem gdy zarządca drogi zamierza dopuścić na drodze dla pieszych dodatkowo ruch rowerowy powinien zgodnie z wyżej powołanym rozporządzeniem umieścić, znak C-13/16 "droga dla rowerów i pieszych". Tabliczka dopuszczająca rowerzystów nie może zostać umieszczona pod znakiem znak C-16 "droga dla pieszych", gdyż dla takiego rozwiązania jest jak wyżej wskazano odrębny znak C-13/16.

Przepisy prawa w tym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach dopuszczają jedynie takie oznakowanie z którego wynika, że droga jest przeznaczona dla pieszych albo dla rowerzystów albo też dla pieszych i rowerzystów. Nie może zatem być takiego oznakowania z którego wynika, że droga jest przeznaczona dla pieszych, ale na jej odcinku dopuszcza się ruch rowerów.

W celu potwierdzenia przedmiotowej interpretacji możliwości oznakowania, ZDMiKP wystąpi o interpretację prawną.

Jednocześnie podkreślono, że organ zarządzający ruchem (W Bydgoszczy – Prezydent Miasta) podejmując zadania w zakresie zarządzania ruchem winien działać zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Poinformowano również, że Wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach: wojewódzkich, powiatowych, gminnych, publicznych położonych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie oraz wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania.



4. Członkowie Zespołu zwrócili się z zapytaniem odnośnie planowanych inwestycji na osiedlu Wyszogród – tj. czy są zaplanowane trasy spacerowe/rowerowe w rejonie Wyszogrodu zgodnie z poniższą mapką?



Zgodnie z informacją od UMWAB dotyczącego zagospodarowania terenu w rejonie Wyszogrodu, poinformowano, że dla przedmiotowego terenu zostały wydane dwa pozwolenia na budowę.

Na zatwierdzonych projektach zagospodarowania terenów, są wskazane ciągi piesze, których trasa pokrywa się (w granicy działek będących własnością Inwestorów) z przebiegiem ciągów pieszo-rowerowych wskazanych na rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Fordon-Wyszogród" w Bydgoszczy.

5. Czy znane są jakieś terminy budowy DDR od Restauracji Ugotowani do Bożenkowa i Maksymilianowa? Nie mamy informacji, powyższy temat prowadzi właściwy Zarząd Dróg.

6. Mosty Kolejowe nad Brdą - planowana jest ich przebudowa, pytanie, czy w przebudowie planowane są trasy rowerowe po obu stronach (na mostach). ZDMiKP bezskutecznie podejmował rozmowy z PKP w sprawie infrastruktury pieszo -rowerowej otrzymując informację, że jest to wyłącznie ciąg techniczny i absolutnie ruch pieszy nie może być prowadzony, a co dopiero ruch rowerowy. Pan Przewodniczący poinformował, że w sprawie przejazdu ul. Żeglarską włączył się do rozmów Pan Poseł Król, gdzie na mocy rozmowy ustalono i podpisano notatkę, że KPEC przebuduje ciepłociąg ze swoich środków – a kolej poszerzy przejazd na dwukierunkowy z infrastrukturą pieszo - rowerową oraz wykona przepust technologiczny. Obecnie brak informacji z PKP w tej sprawie.

7. W sprawie koncepcji przebudowy ul. Nakielskiej, poinformowano, o trzech planowanych etapach:

Etap I - od ul. Lisiej do ul. Bronikowskiego bez przebudowy wiaduktu wraz z rozwiązaniami branżowymi (przedmiotowy etap nie przewiduje przeprawy na wysokości Plażowej – ona jest w odrębnej koncepcji);

Etap II - wiadukt + skrzyżowanie z ul. Nasypowa w zależności od działań strony kolejowej – możliwość działania wraz z przebudową pętli tramwajowej, także bez kolei – wariant minimalny bez wiaduktu kolejowego lub wariant z przebudową wiaduktu; będzie poddany pod konsultacje – obecnie są przygotowywane materiały pod wstępne konsultacje.

Etap III - od ul. Czerwonego Krzyża do r. Grunwaldzkiego – będzie poddany pod konsultacje – obecnie są przygotowywane materiały pod wstępne konsultacje

8. Czy zespół mógłby wystąpić do Rady Miasta/Prezydenta o środki na koncepcję trasy rowerowej/pieszkiej wzdłuż Brdy – powyższe działanie jest poza ustalonymi priorytetami i najprawdopodobniej w zakresie WIM UM

9. Odnośnie ronda Jagiellonów - czy znane są jakieś szczegóły techniczne koncepcji przebudowy ronda Jagiellonów? Czy firma, która wykonuje koncepcję ma jakieś pomysły na ruch rowerowy na rondzie Jagiellonów?

Obecnie ZDMiKP nie ma jeszcze koncepcji od projektantów. Projektanci badają opinię publiczną w zakresie funkcjonalności ronda Jagiellonów.

10. Promenada w Starym Fordonie - jaki jest termin wykonania tej ulicy/ciągu pieszo-rowerowego? Niestety na Promenadzie stwierdzono złe warunki gruntowe. Obecnie prace budowlane zostały wstrzymane. Termin realizacji będzie uzależniony od wykonania projektów naprawczych przez Wykonawcę prac projektowych oraz od możliwości prowadzenia prac budowlanych w miesiącach zimowych

11. Projekt BBO wzdłuż Andersa - ZDMiKP wykonał koncepcję i wystąpił do gestorów o warunki techniczne, aby ogłosić zadanie w trybie zaprojektuj i wybuduj. ZDMiKP powoli przygotowuje program funkcjonalno - użytkowy.

12. W sprawie usunięcia barierek na ul. Kujawskiej przy Jana Pawła II – ZDMiKP przygotowuje projekt na usunięcie barierek.





13. Poruszono powtórnie ustalenie szerokości kładki wzdłuż ulicy Fordońskiej. ZDMiKP rekomenduje przyjęcie szerokości 3m brutto. Zwiększenie szerokości kładki spowoduje wzrost jej kosztów o nawet 2 mln. Członkowie Zespołu zaproponowali, aby przygotować koncepcję w trzech wariantach oraz kosztami realizacji tj. dla szerokości 3.0, 3.5 i 4.0m.

14. W sprawie harmonogramu poinformowano Członków Zespołu, że na kolejne posiedzenie Zespołu, ZDMiKP zaktualizuje harmonogram planowanych prac infrastruktury rowerowej.

15. ZDMiKP planuje wykonanie infrastruktury pieszo – rowerowej na ul. Chemicznej na odcinku od ul. Wojska Polskiego do ul. Dachtery.

16. Przewodniczący Zespołu poruszył temat opiniowania zjazdów na przykładzie ul. Chodkiewicza oraz opierania się na bydgoskich standardach. Podkreślił, że Inwestor nie ma obowiązku uzgadniania z Zespołem rowerowym rozwiązań komunikacyjnych. Zadanie uzgodnień leży po stronie Zarządu dróg. W związku z powyższym ZDMiKP przekazuje projektantowi „Standardy rowerowe” oraz uzgadnia wstępne rozwiązania komunikacyjne z Zespołem.

17. Została przekazana nowa lista do przeanalizowania pod kątem kontraruchu i kontrapasów rowerowych. ZDMiKP wstępnie przeanalizuje listę pod kątem

najprostszycy moŹliwosci wykonania infrastruktury rowerowej. Ponadto z uwagi na wprowadzone pasy rowerowe na Al. Ossolińskich zaproponowano jako pierwszã analizã infrastruktury rowerowej na Al. A. Mickiewicza.

Lista ulic do pasów rowerowych/kontraruchu

Została do wykonania Belzy i chyba reszta z poprzedniego zestawienia juŹ gotowa (lub w trakcie).

Pozostały takie ulice:

Kontraruch:

- Ulica Plac Wolności (w ramach przebudowy Placu Wolności do wykonania - waŹna równa nawierzchnia a nie kocie łby). Ewentualnie wpisanie do projektu przebudowy Placu Wolności trasy rowerowej/CPR/DDR na przedluzeniu ul. Skargi do samej Gdańskiej. Jest to jeszcze moŹliwe?
- Zygmunta Augusta - odcinek od mostów kolejowych do dworca kolejowego.
- Jana Kazimierza
- Unii Lubelskiej (od Langiewicza do Warszawskiej)
- Seminaryjna
- Podgórna
- Mostowa na moście (na chodnikach jest bardzo duŹy ruch pieszy - jak moŹna część rowerzystów przerzucić na jezdnię to warto o tym podyskutować chociaŹ).
- Sieroca
- Sportowa
- Śniadeckich
- Warszawska (od Śniadeckich do Unii Lubelskiej)
- Monte Cassino (Fordon) - połączenie z planowanã Wielkã Pętlã Fordon
- Spokojna (pomiędzy Toruńskã a Belzy)
- Emilii Plater
- Cienista (pomiędzy Toruńskã a Belzy)

Pasy rowerowe:

- Aleje Mickiewicza (moŹe z podziałem na dwa etapy - połuđniowa strona a potem północna)
- Plac Weyssenhoffa
- Hetmańska - Sobieskiego (do Warszawskiej) oraz Fredry - Mazowiecka (od Warszawskiej)
- Powstańców Wielkopolskich od Ossolińskich do Ronda Wielkopolskiego.
- Powstańców Wielkopolskich od Wyszyńskiego do Gajowej.
- Ul. Pod Wiaduktem/Dźwigowa i początek Przemysłowej (tu moŹna kombinować z dwukierunkowymi pasami).
- Początek Stromej od Placu Poznańskiego w górę - pytanie co dalej w górę, jezdnia wąska, jest chodnik i to tylko po jednej stronie. Największy problem właŹnie jest na podejździe gdzie zwykły rowerzysta jedzie moŹe 10 km/h i wyprzedzić go nie moŹna.
 - MoŹe wystarczy dojazd do parku (wjazd do Castoramy) i tam juŹ sobie rowerzyści poradzą.
- Wojska Polskiego - przejazd przez Bramę Zachemu (tam jest duŹo miejsca na wykonanie pasów rowerowych (lub nawet dwukierunkowego pasa po jednej stronie)
- Toruńska (od Ronda Toruńskiego do TU lub ul. Babia Wieś).
- Poznańska od Św. Trójcy do Placu Poznańskiego (tam sã szerokie pasy jezdni - jezdnia ok. 8,5m - moŹna zweryfikować czy by siã nie zmieścił pas rowerowy)
- Łącznica Modrzewiowej (ale to moŹna wrzucić do projektu remontu wiaduktu Armii Krajowej - znany jest termin tego remontu?).

Na zielono kolory dodał Przemysław Barański (to wg niego waŹniejsze odcinki).

Heatmapy:

Stroma - widać wjazd większości osób w parku:



18. W sprawie rozwiązania przebiegu infrastruktury rowerowej na ul. Jeździeckiej poinformowano, że odbyło się spotkanie z mieszkańcami , gdzie miejscowo zaproponowano odsunięcie ciągu rowerowego od linii zabudowań. Planowany przebieg infrastruktury rowerowej zostanie przesłany do członków Zespołu.

