

Protokół z XCVII posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Lista obecności:

1. Mirosław Kozłowicz
2. Przemysław Barański
3. Wojciech Bulanda
4. Marek Stanek
5. Mikołaj Pawłusik
6. Bogumił Bieliński
7. Sebastian Nowak
8. Adam Dziura
9. Magdalena Minga
10. Dorota Boroń

1. Pani Dorota Boroń Naczelnik Wydziału Inżynierii Ruchu zwróciła się z prośbą o przestanie przez Stronę społeczną opinii w sprawie lokalizacji stojaków rowerowych w obrębie Starego Rynku i na ulicach przyległych.
2. Pani Joanna Radzinska przedstawicielka firmy Rowerado przedstawiła pismem ofertę innowacyjnych stacji do parkowania rowerów z prośbą o spotkanie. Poinformowano Panią, że oferta zostanie przedstawiona na posiedzeniu Zespołu d.s polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy. W swojej ofercie stacje oferują dwupunktowy zamek zabezpieczający rower, system alarmowy i monitoring, opcjonalne ładowanie rowerów elektrycznych, generowanie raportów z parkowania, możliwość parkowania własnych rowerów. Dwupunktowy zamek jest trudny do przecięcia i zamocowany w ziemi. Stojaki otwiera się kartą lub kluczem. Ponadto aplikacja ułatwia znalezienie wolnego parkingu, jest połączenie z Internetem, gdzie sygnał alarmowy jest przesyłany do ochrony. Poinformowano również, że pojedynczy stojak kosztuje od 5 tys. zł w pakiecie 20 urządzeń, do 8 tys. zł przy instalacji pięciu "stupków" (minimalna dostępna liczba). Do tego dochodzi kilkaset złotych miesięcznie za obsługę systemu przez Rowerado. Dla porównania – tradycyjny stojak U-kształtny to ([według danych władz Warszawy](#)) koszt 500 zł lub 800 zł (jeśli dochodzi potrzeba utwardzenia gruntu). Wybudowanie miejsca parkingowego dla samochodów przy drodze publicznej to z kolei (to samo źródło) wydatek 8 tys. zł. Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o przestanie prezentacji e-mail. Decyzja w sprawie ewentualnego spotkania zostanie podjęta na kolejnym posiedzeniu Zespołu.

3. Przedmówczyni poruszyła temat ul. 16 Pułku Ułanów Wielkopolskich – Jest to ulica kategorii gminna, klasy funkcjonalnej lokalna o standardowej szerokości pasa ruchu 2,75m. Zgodnie z wymaganiami dotyczącymi planowanych pasów rowerowych należy zachować odstęp pomiędzy miejscami postojowymi, a pasem ruchu dla rowerów – 0,5m, szerokość pasa ruchu dla rowerów – 1,5m, szerokość pasa ruchu ogólnego – 2,75m.

Podsumowując :

- warunki geometryczne / szerokość – na odcinkach, gdzie parkowanie występuje po obu stronach jezdni potrzebny jest do wyznaczenia pasów ruchu dla rowerów przekrój jezdni o szerokości – 9,5m (dwa odstępy, dwa pasy ruchu dla rowerów i dwa pasy ruchu ogólnego), a tymczasem szerokość w tych miejscach wynosi – ok. 8,7m (pomiar z mapy),
- warunki geometryczne / azyle dla pieszych – dwa przejścia dla pieszych (przy ul. Waryńskiego i przy ul. Koszarowej) są przejściami dwuetapowymi z azylami dla pieszych – nie ma możliwości wyznaczenia w tych miejscach pasów dla rowerów,
- bezpieczeństwo – pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego rozwiązanie z pasami ruchu dla rowerów przy parkowaniu pojazdów prostopadle jest bardzo niekorzystne ze względu na brak widoczności. W takiej sytuacji bezpieczniejsze jest rozwiązanie bez pasa ruchu dla rowerów, gdyż wówczas rowerzysta może poruszać się dalej od parkujących / manewrujących pojazdów, tj. np. środkiem pasa ruchu ogólnego.

Mając na uwadze powyższe członkowie Zespołu przyjęli możliwość wprowadzenia na ul. 16 Pułku Ułanów Wielkopolskich liniowego ograniczenia prędkości do 30 km/h.

4. Pan Mirosław Kozłowicz, Przewodniczący Zespołu d.s. Polityki Rowerowej Miasta Bydgoszczy poruszył temat planowanej budowy infrastruktury rowerowej po zachodniej stronie ul. Sułkowskiego , gdzie pojawiła się kwestia sporna odnośnie dyslokowanie kiosku „Piekarnia Siódmiak” oraz obawa mieszkańców przed poruszającymi się pojazdami rowerowymi przez poprzeczne dojście pieszych np. do przystanku autobusowego. Na Zespole podkreślono, że planowane na ul. Sułkowskiego rozwiązania ruchowo -geometryczne są typowymi dla takiej infrastruktury i nie powinny budzić wątpliwości w zakresie bezpiecznego poruszania się pieszych. W sprawie zaś obiektów „kiosków” kolidujących z planowanymi inwestycjami, powyższe działanie jest standardową procedurą. Członkowie Zespołu podtrzymują planowane zmiany w przebiegu infrastruktury rowerowej na ul. Sułkowskiego w zakresie obszarowego i sieciowego połączenia infrastruktury rowerowej w naszym Mieście . Pan Marek Stanek informacyjnie prześle do Strony społecznej info w sprawie planowanego terminu realizacji zadania oraz przyjętych rozwiązań.

5. Następnie poruszono następujące tematy:

- wykonanie łączników na Jachcicach np. z ul. Pileckiego w ul. Średnią oraz ul. Saperów – Pan Marek Stanek Naczelnik Wydziału Przygotowania Inwestycji ZDMiKP, poinformował, że obecnie jest możliwość dojazdu od strony ul. Ludwikowo i Żeglarskiej oraz od strony ul. Saperów., a przywołane połączenia mogą być potrzebne, ale obecnie nie są najważniejszymi w kwestii skomunikowania infrastruktury rowerowej.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

- poprowadzenie infrastruktury rowerowej po zachodniej stronie Opławca zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego. Pan Marek Stanek, stwierdził, że taki wariant prowadzenia drogi rowerowej, wydłużyłby trasę przejazdu oraz wykluczyłby mieszkańców ul. Opławiec, szczególnie dzieci dojeżdżających do szkoły. Dlatego też, nie rekomenduje się takiego rozwiązania, ponadto z racji funkcji jaką pełni ulica Opławiec – zbiorcza, infrastruktura rowerowa powinna zostać poprowadzona wzdłuż samej ulicy. Pan Przewodniczący oraz przedstawiciele strony społecznej poparli takie stanowisko.

- wykonanie dobrej nawierzchni na dojeździe do kładki nad Brdą na wysokości szkoły w Opławcu i ul. Bananowej w Smukale. Przedmówca poinformował, że od strony ul. Opławiec dojazd do kładki jest wykonany z płyt betonowych, i częściowo z płytek chodnikowych. Po stronie Piasków zaś jest nawierzchnia gruntowa wzmocniona kruszywem. Zgłaszający temat p. Adam Dziura nie określił precyzyjnie o co wnioskuje.

- w sprawie projektu na ul. Curie Skłodowskiej poinformowano, że przedmiotowy temat został omówiony na Zespole d.s. polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy i ma opinię Zespołu. Na podstawie tej koncepcji została zlecona dokumentacja. Obecnie jest analizowane wprowadzenie kontrapasa rowerowego na całej długości ul. Markwatra. Ponadto Projektant przeanalizuje możliwości poprowadzenia kotraruchu rowerowego na ul. Śniadeckich na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Gdańskiej

- w sprawie remontu ul. Kazimierza Wielkiego, czy jest możliwość w ramach umowy, wykonania ciągu pieszo – rowerowego. Poinformowano, że obecnie nie jest planowana przebudowa ulicy, a jedynie naprawa nawierzchni jezdni (wykonanie nowej warstwy ścieralnej jezdni). Oczywiście docelowo infrastruktura rowerowa powinna zostać spięta z infrastrukturą rowerową na ul. Wojska Polskiego.

- odnośnie zabezpieczenia barier energochłonnych na Moście Kazimierza Wielkiego poinformowano, że jest możliwość zainstalowania balustrady przy barierze mostowej (lub na niej) na zachodnim Moście Kazimierza Wielkiego pomiędzy ciągiem pieszo – rowerowym a jezdnią. ZDMiKP rozpozna możliwość jej sfinansowania i zrealizowania. Jeżeli środki finansowe nie pozwolą na ten rok, to powinno być to możliwe w przyszłym roku.

- w sprawie możliwości wykonania innej nawierzchni DDR przy pomniku przyrody na rondzie Grunwaldzkim poinformowano, że zgodnie z wymogiem WGK nawierzchnia drogi dla rowerów i chodnika przy drzewie, który jest pomnikiem przyrody, została wykonana jako przepuszczalna (nawierzchnia żwirowa). Jeśli będzie planowana przebudowa i remont, nowe rozwiązanie zostanie oddzielnie zaopiniowane przez WGK UM.

- odnośnie kawiarenki na ul. Stary Port przy skrzyżowaniu z ul. Druckiego Lubeckiego poinformowano, że pojazdy parkują na samym skrzyżowaniu uniemożliwiając przedostanie się z rowerem ze Starego Portu na Bulwary. Kawiarenka została zaopiniowana w lokalizacji umożliwiającej przemieszczenie się rowerzystów z ul. Stary Port na Bulwary. W związku z powyższym jest to głównie kwestia nieprawidłowo parkujących pojazdów w obrębie skrzyżowania. Kawiarenka pozostanie czynna do 31-10-2024

- w sprawie połączenia Nabrzeża z ul. Stary Port na wysokości klubu AVA 3.0 poinformowano, że ul. Stary Port ma zmienną szerokość jezdni, a parkowanie pojazdów odbywa się równolegle

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

do krawężnika. Na ul. Stary Port w ramach projektu Strefy Płatnego Parkowania została zmniejszona liczba miejsc parkingowych. Ponadto kwestia wykonania połączenia może się wiązać się z koniecznością uzgodnień z gestorami sieci. Najważniejszą zaś kwestią jest zachowanie widoczności obu użytkowników drogi czyli bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe może być kłopotliwe z uwagi na różną faktyczną wielkość gabarytową pojazdów parkujących oraz różnych rowerzystów drogi w tym dzieci. Dlatego też ustalono, że kwestia połączenia Nabrzeża z Starym Portem powinna zostać przeanalizowana kompleksowo pod względem kierunkowości ich celu i podróży oraz zachowania warunków brd. Członkowie Zespołu zaproponowali, aby ZDMiKP wskazał koncepcyjnie możliwe rozwiązania, które zostaną przedstawione na posiedzeniu Zespołu.

- odnośnie przebudowy układu drogowego w obrębie Dworca Bielawy – poinformowano, że obecnie trwa projektowanie Trasy WZ. Kładka na Bielawach ma być przedłużona nad jezdnię a pomiędzy jezdnią a przystankiem kolejowym, z uwagi na brak miejsca na pochylnie, zostaną wprowadzone windy. Przejście podziemne przy ul. Gajowej zostanie wyposażone w windy dostosowane do wprowadzenia rowerów.

- w sprawie ul. Kazimierza Wielkiego zwrócono się z zapytaniem, dlaczego po stronie Starego Mostu zrobiono CPR wyłożony kwadratowymi płytami chodnikowymi. Poinformowano, że po stronie starego mostu możliwości terenowe były ograniczone i pozwoliły one na wykonanie CPR a jego konstrukcja została zrealizowana w formie zbliżonej do chodnika z uwagi na fakt dostępności dojścia do peronu autobusowego (który powinien mieć konstrukcję z płyt) znajdującego się na tym odcinku i spodziewany większy udział w ruchu pieszych

- odnośnie możliwości zmiany cyklu świateł dla pieszych i rowerzystów w obrębie r. Toruńskiego od strony ul. Bełzy, poinformowano, że rowerzyści i piesi nie są w stanie pokonać skrzyżowania na jednym cyklu jadąc od strony r. Fordońskiego w kierunku Wyżyn. Zasugerowano wydłużenie cyklu zielonego światła na 2 przejściach/przejazdach przy ul. Bełzy. Poinformowano, że na rondzie Toruńskim wprowadzona jest koordynacja dla pojazdów szynowych pomiędzy wspomnianym skrzyżowaniem, a rondem Toruńskim uwzględniająca aktualnie wprowadzone ograniczenie prędkości dla tramwajów. Wydłużenie czasu wyświetlania danych grup sygnalizacyjnych negatywnie wpłynęłoby na resztę skrzyżowania.

- w sprawie możliwości zmiany cyklu świateł dla pieszych i rowerzystów w obrębie r. Kujawskiego, wyjaśniono, że pomiędzy rondem Kujawskim, a Bernardyńskim również wprowadzono koordynację dla pojazdów szynowych. Dodatkowo w celu usprawnienia ruchu tramwajów wprowadzono stałe wzbudzenie tychże grup sygnalizacyjnych. Poinformowano dodatkowo, że przyciski dla pieszych czy też pętle indukcyjne dla rowerzystów pełnią funkcję detektorów na skrzyżowaniu – pozwala to na obsługę wyłącznie zgłoszonych grup sygnalizacyjnych na skrzyżowaniu, co niweluje potencjalne straty czasu.

W obydwu przypadkach mając na uwadze nadawany priorytet dla tramwajowej komunikacji publicznej nie widzimy możliwości wprowadzenia oczekiwanych zmian.

Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o informację na których skrzyżowaniach są umiejscowione pętle indukcyjne i przyciski dla rowerzystów. Ponadto zwrócono się z następującymi zapytaniami: czy przyciski są zgodne z obowiązującymi przepisami, czy zawsze jest montowany dodatkowy przycisk, czy są skrzyżowania z samymi przyciskami;

- wprowadzenia projektu stałej organizacji ruchu przy skrzyżowaniu ul. Ogrody i Jar Czynu Społecznego. Powyższe planuje się wykonać do końca listopada br

- realizacji montażu 500 stojaków rowerowych. Poinformowano, że planuje się realizację tego zamierzenia w przyszłym roku kalendarzowym w zależności od dostępnych środków finansowych. W tym roku planuje się przeprowadzenie uzgodnień lokalizacyjnych oraz ewentualne przygotowanie materiału do przetargu.

6. Pan Marek Stanek zwrócił się z zapytaniem czy Zespół rowerowy zaopiniował temat Wydziału Inwestycji Miasta UM tj. przebudowę Bulwarów Brdy na odcinku od ul. Krakowskiej do Mostu Pomorskiego. Członkowie Zespołu, jakiś czas temu zapoznali się z przedstawioną dokumentacją i przekazali swoje uwagi. Przedmiotowy temat po zmianach miał powtórnie trafić do uzgodnień Zespołu. Projektant będzie zobowiązany uzyskać opinię Zespołu rowerowego.
7. Pan Wojciech Bulanda Z-ca Przewodniczącego Zespołu zwrócił się z zapytaniem, odnośnie realizacji infrastruktury rowerowej na ul. Focha (przejazd rowerowy na kierunku Mostowa – Gdańska). Pan Marek Stanek poinformował, że dokumentacja jest gotowa, kwestią zaś jest uzyskanie środków finansowych na realizację zadania. Strona społeczna zwróciła się do Pana Prezydenta o wykonanie tej infrastruktury jako priorytet w terminie możliwie najszybszym. Powyższe działanie zostanie omówione w ZDMiKP
8. Poruszono temat braku przejazdu rowerowego na ul. Nadrzecznej przy skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką. Koncepcja oznakowania zostanie przedstawiona na kolejnym posiedzeniu Zespołu.
9. Pani Dorota Boroń potwierdziła współpracę w zakresie kontynuowania działań w zakresie wprowadzania kontaruchu na uliczkach w Bydgoszczy. Strona Społeczna przedstawi swoje propozycje ulic do przeanalizowania pod w/w kątem zmian w organizacji ruchu.
10. Pani Dorota Boroń poinformowała, że obecnie nie ma jeszcze podjętych decyzji w sprawie w sprawie Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego
11. Zwrócono się z prośbą, aby raz na kwartał odbywało się spotkanie stacjonarne Zespołu
12. Strona społeczna zwróciła się z prośbą o przedstawienie perspektywy harmonogramu realizacyjnego planowanych inwestycji rowerowych w Bydgoszczy
13. ZDMiKP prześle do członków Zespołu ostateczne uzgodnienie w zakresie kontrapasa rowerowego na ul. Świętojańskiej