


Raport z wyłożenia do publicznego wglądu koncepcji pn. „Drogi dla rowerów w Bydgoszczy - budowa infrastruktury rowerowej na ulicach: Kruszwickiej, Łochowskiej, Wiatrakowej oraz na rondzie Grunwaldzkim w Bydgoszczy”

Termin składania wniosków: od 9 do 23 czerwca 2015 r.; termin spotkania z wnioskodawcami: 16 września 2015 r.

L.p.	Wnioskujący Zadanie	Treść zgłoszenia / wniosku	Stanowisko (projektant, inwestor)	Uzasadnienie/wyjaśnienia	Stanowisko wnioskodawcy
1	Wojciech Bulanda - Stowarzyszenie Masa Krytyczna				
1.1	Zad. 2 - Kruszwicka i rondo Poznańskie	Wniosek o wyjazd z centrum handlowego Rondo w kierunku Placu Poznańskiego powinien posiadać kształt (włączanie się do ruchu oraz przecinanie drogi rowerowej z pierwszeństwem) oraz konstrukcję (np. wyniesiony przejazd oraz przejście dla pieszych) podkreślający jednoznacznie pierwszeństwo rowerzystów nad wyjeżdżającymi pojazdami z centrum handlowego.	Brak akceptacji	W niniejszym projekcie adaptuje się w całości kształt istniejącego wyjazdu z CH RONDO w kierunku Placu Poznańskiego. Jego geometria została zdeterminowana znaczną różnicą wysokości pomiędzy parkingiem Centrum a poziomem jezdni i zmiana na wyjazd prostopadły nie jest możliwa, przy zachowaniu obecnych warunków brzegowych - pochylenie na "wypostowanym" wyjeździe znacznie przekraczałoby dopuszczalne wartości. Ponadto możliwość odgięcia jezdni wyjazdowej jest ograniczona sąsiadującym tunelem. Wobec braku możliwości zmiany geometrii drogi wyjazdowej, zaprojektowano odgięcie chodnika i drogi rowerowej pod kątem, stwarzającym szansę uczestnikom ruchu wzajemnej obserwacji. Nie zmienia to zasad pierwszeństwa, tym bardziej, że przed przejściem znajduje się znak, oznaczający "koniec drogi wewnętrznej". W toku dalszych prac (projekt organizacji ruchu) zostanie rozważone wprowadzenie preostrożności na drodze dla rowerów.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
1.2	Zad. 2 - Kruszwicka i rondo Poznańskie	Poprawienie przejazdu rowerowego na skrzyżowaniu Lubelskiej, Seminaryjnej, Szubińskiej.	Brak akceptacji	Zaproponowane w koncepcji rozwiązanie jest zgodne z zasadami projektowania przejść i przejazdów. Usytuowanie przejazdu i przejścia prostopadłe do jezdni jest zgodne z obowiązującymi przepisami i zapewnia większe bezpieczeństwo (z uwagi na skomplikowany charakter skrzyżowania zaprojektowane odgięcie drogi dla rowerów ograniczenie możliwości wjazdu na przejazd dla rowerów ze zbyt dużą prędkością jest zasadne). Według wszelkich reguł, pojazdy zjeżdżające w kierunku ul. Seminaryjnej są podporządkowane w stosunku do pozostałych uczestników ruchu a dodatkowo obowiązuje ich ograniczenie prędkości do 30 km/godz.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
1.3	Zad. 3 - Łochowska	Drogi rowerowe wokół projektowanego ronda na skrzyżowaniu ulicy Łochowska / Nakielska należy zaprojektować w postaci jednokierunkowego pasa rowerowego, z którego rowerzysta mógłby swobodnie skręcać w każdym kierunku ronda.	Brak akceptacji	Zaproponowane w koncepcji rozwiązanie stwarza rowerzystom możliwość objazdu ronda w obu kierunkach a wyznaczenie drogi rowerowej poza jezdnią jest rozwiązaniem standardowym i czytelnym, które zwiększa bezpieczeństwo uczestników ruchu. Ponadto dwukierunkowa droga rowerowa wokół ronda umożliwiła skrócenie drogi (w porównaniu do jednokierunkowego pasa).	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu

1.4	Zadania wszystkie	Wszędzie gdzie jest to możliwe wskazanym jest zaprojektowanie dróg rowerowych o szerokości 2,5 metra (dla dwukierunkowych dróg rowerowych) oraz 2 metry (dla jednokierunkowych dróg rowerowych) dla obsługi zwiększającego się ruchu rowerowego.	Częściowa akceptacja	Na przeważającej części odcinków objętych dokumentacją brak jest miejsca na projektowanie szerszych dróg rowerowych. Projektanci ustalili z inwestorem, że na etapie dalszych prac zostaną zwiększone szerokości przejazdów rowerowych przez jezdnie główne, szczególnie w miejscach objętych sygnalizacją świetlną. Poszerzenie to obejmie również odcinki dojazdowe.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
2	Krzysztof Wirszy#o				
2.1	Zad. 6 – Rondo Grunwaldzkie	Po północno-wschodniej części ronda na dojeździe do niego, na odcinku od skrzyżowania do Multikina do skrzyżowania ustanowić zakaz zatrzymywania i postoju poprzez postawienie stosownego znaku. Na końcu ul. Jackowskiego po stronie wschodniej wyznaczyć miejsce postoju dla samochodu dostawczego.	Częściowa akceptacja	W przepisach ogólnych zawarte są zapisy o zakazie zatrzymywania na drodze dla rowerów. W związku z powyższym nie ma konieczności wprowadzania znaku powielającego przepisy ogólne (zatrzymywanie na drodze dla rowerów). Niemniej jednak na dalszym etapie prac zostanie rozważone wprowadzenie znaku B-36 (ze względu na zatrzymywanie na jezdni). W projekcie organizacji ruchu zostanie natomiast wprowadzone zastrzeżone miejsce parkingowe dla zaopatrzenia.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
2.2	Zad. 2 - Kruszwicka i rondo Pożnańskie	Po południowej stronie Szubińskiej, pomiędzy drogą dla rowerów a wjazdem do Castoramy, oznakować chodnik znakiem C-13/16 (droga dla pieszych i rowerów) oraz zapewnić łącznie się DDR z drogą dla pieszych i rowerów.	Przedstawiono wyjaśnienia	Według zaprezentowanej koncepcji dojazd do Castoramy jest możliwy poprzez ulicę Stromą. Zgłoszona propozycja jest możliwa do wprowadzenia. Rozwiązanie takie zostanie rozważone na dalszym etapie prac. Należy pamiętać, że konieczne byłoby poszerzenie istniejącego chodnika i ewentualne "podparcie" skarpy małym murkiem oporowym. Dzięki temu zostałaaby uzyskana szerokość pozwalająca na wyznaczenie wspólnego ciągu dla pieszych i rowerzystów aż do wjazdu do Castoramy, zgodnie ze zgłoszonym postulatem. Należy zauważyć, iż poprowadzenie wspólnego ciągu pieszo –rowerowego mógłby być mylące dla uczestników ruchu, którzy chcieliby się dostać do skrzyżowania Szubińska – Piękna – Połtyna.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
3	Jarosław Czeszewski				
3.1	Zad. 6 – Rondo Grunwaldzkie	Zmiana geometrii drogi dla rowerów i chodnika u zbiegu ul. Focha i Grunwaldzkiej.	Częściowa akceptacja	Przebieg drogi rowerowej w tym miejscu jest skoordynowany z układem geometrycznym, ujętym w kolejnym zadaniu (nr 1) obejmującym ulicę Grunwaldzką. Proponowane rozwiązanie przewiduje odsunięcie drogi rowerowej właśnie po to, aby umożliwić pieszym dojście do przystanku autobusowego pomiędzy jezdnią a drogą rowerową. W rozwiązaniu przedstawionym w koncepcji, na skrzyżowaniu ścieżek rowerowych występują mniejsze kąty zwrotu niż w zgłoszonej propozycji, co jest korzystniejsze dla rowerzystów. Biorąc jednak pod uwagę zgłoszoną sugestię zostanie wprowadzone poszerzenie odcinków chodnika po obu stronach drogi rowerowej do szerokości 3,0 m każdy (czyli na odcinku od przejścia do przystanku piesi będą mieli do dyspozycji dwa chodniki po 3,0 m każdy). Sytuację na styku obu zadań (rondo i ul. Grunwaldzka) ilustruje załączony rysunek.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu

					
3.2	Zad. 6 – Rondo Grunwaldzkie	Poszerzenie zwężonego w projekcie chodnika i przejścia dla pieszych na wschodnim wlocie skrzyżowania do szerokości min. 6 m.	Częściowa akceptacja	Drzewo stojące we wskazanym miejscu to cenny pomnik przyrody i zgodnie z zaleceniem WGKiOŚ wydzielono wokół niego "zieloną" strefę ochronną. Chodnik okracza zieleniec wokół drzewa, rozdzielając się na dwa odcinki – jeden do przejścia a drugi do przystanku. Na dalszym etapie opracowania dokumentacji zostanie uwzględniony zgłoszony wniosek (wprowadzone zostanie poszerzenie każdego z odcinków chodnika do 3,0 m).	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
3.3	Zad. 6 – Rondo Grunwaldzkie	Poszerzenie zwężonego w projekcie chodnika na południowym wlocie skrzyżowania do szerokości min. 5m.	Częściowa akceptacja	Usytuowanie przejść i przejazdów konsultowano z WGKiOŚ UM, poszukując kompromisu pomiędzy tworzeniem nawierzchni utwardzonych a zagospodarowaniem powierzchni zielonych. Dla przejścia południowego w pasie dzielącym ul. Kruszwickiej wyznaczono pas o łącznej szerokości 9,0 m (DDR=2,5 m , chodnik =4,0 , pas rozdzielający = 2,5 m). Możliwe jest poszerzenie chodnika do 4,5 m co zapewnia warunki do swobodnego mijania się w przekroju równocześnie 6 osób.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
3.4	Zad. 2 - Kruszwicka i rondo Poznańskie	Propozycja do rozważenia – połączenie DDR w kierunku tunelu pod ul. Kruszwicką oraz w kierunku ul. Dolina.	Przedstawiono wyjaśnienia	Przedmiotowy odcinek, ze względów formalnych (własność), nie jest objęty zakresem opracowania ale zgodnie ze stanowiskiem Inwestora ma pełnić funkcję wspólnego ciągu pieszo-rowerowego). Funkcjonalnie zgłoszony postulat będzie więc spełniony.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
3.5	Zad. 2 - Kruszwicka i rondo Poznańskie	Zmniejszenie odgięcia drogi dla rowerów na wlocie ul. Seminarnej w ul. Kruszwicką.	Brak akceptacji	Patrz pkt. 1.2.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
3.6	Zad. 2 - Kruszwicka i rondo Poznańskie	Ominięcie projektowanego przystanku na ul. Szubińskiej przez przedłużony odcinek drogi dla rowerów.	Brak akceptacji	Na etapie prac projektowych rozważana była możliwość wyprowadzenia drogi rowerowej na wzniesienie poza jezdnię. Obecnie chodnik jest jednak zbyt wąski, by wyznaczyć na nim ciąg wspólny dla pieszych i rowerzystów. Jego poszerzenie wymagałoby podcięcia wysokiej skarpy i ustawienia dużej ściany oporowej. Konieczne byłoby też zorganizowanie ruchu rowerowego na skrzyżowaniu ul. Szubińskiej i Połtyna. Rozwiązanie takie znacznie wykracza poza zakres niniejszego opracowania i może być rozpatrywane jedynie w odrębnej dokumentacji.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
3.7	Zad. 2 - Kruszwicka i rondo Poznańskie	Propozycja do rozważenia – połączenie DDR na kierunku Poznańska – ul. Stroma w pasie dzielącym między ul. Poznańską i Grudziądzką.	Przedstawiono wyjaśnienia	W przypadku zgody WGKiOŚ UM zostanie wprowadzone takie rozwiązanie (łącznie z poprowadzeniem chodnika) do dokumentacji wykonawczej.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu

4	Michał Sławetna				
4.1	Zad. 5 – Wiatrakowa	Na planowanym skwerze potrzebne są ławki	Akceptacja wniosku	W ramach inwestycji zostaną ustawione ławki	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
4.2	Zad. 5 – Wiatrakowa	Przejście dla pieszych musi być w poprzek ulic Lenartowicza i Wiatrakowej.	Częściowa akceptacja	Dokumentacja przewiduje rozwiązanie standardowe, w którym przejście przez jezdnię będzie możliwe na wszystkich wlotach. Zgodnie z zaleceniem ZDMiKP przejścia te nie mają być jednak oznakowane. Ich lokalizacja będzie wyznaczona wyłącznie poprzez obniżenie krawężnika, co ma ułatwić przekraczanie jezdni we wskazanych miejscach. Zwracamy uwagę, że geometria skrzyżowania ulegnie zmianie. Będzie ono bardziej zwarte i nie trzeba będzie w istotny sposób nadkładać drogi, aby przejść w miejscach, gdzie zaplanowano obniżenie krawężnika. W rejonie tym planowane jest rozszerzenie istniejącej strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h – w strefach takich co do zasady nie wyznacza się przejść dla pieszych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
4.3	Zad. 5 – Wiatrakowa	Ruch jednostronny w tym rejonie jest źle zorganizowany. Ulica Traugutta powinna być jednostronna w odwrotnym kierunku. Byłoby to logiczne odciążenie ulicy Sierociej od strony Kujawskiej. Już dzisiaj ulica Sieroca na odcinku pomiędzy Chołnowskiego a Lenartowicza jest słabo przejezdna. Samochody parkujące po jednej stronie ul. Sierociej uniemożliwiają płynny ruch.		Wspólna odpowiedź dotycząca punktów 4.3 i 4.4: Organizacja ruchu na ulicach Szwedkowa jest zagadnieniem daleko wykraczającym poza tematykę opracowania poddanego konsultacji. Należy pamiętać, że zmiana kierunku ruchu na ulicy Wiatrakowej mogłaby spowodować znaczne zwiększenie natężenia ruchu na osiedlu (kierowcy w celu omięcia ruchliwych skrzyżowań skracaliby drogę w kierunku centrum) co nie jest zjawiskiem pożądanym. Wprowadzenie zaś zmiany na ulicy Traugutta mogłoby doprowadzić do zwiększenia natężenia w rejonie szkoły. Organizację ruchu rowerowego wzdłuż ul. Wiatrakowej dostosowano do istniejącego oznakowania.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
4.4	Zad. 5 – Wiatrakowa	Jednostronny ruch przy ul. Wiatrakowej również powinien zostać zmieniony. Dzisiaj ta ulica jest wykorzystywana tylko do zaparkowania samochodów poza strefą płatnego parkowania. Mieszkańcy osiedla korzystają z ul. Podgórnej żeby dostać się na górny taras. Ul. Wiatrakowa byłaby idealnym skrótem dla kierowców jadących do centrum, jednocześnie odciążając ruch wokół ronda kujawskiego i nowobudowanego centrum handlowego Zielone Tarasy.	Wniosek wykracza poza zakres zadania		Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

4.5	Zad. 5 – Wiatrakowa	Zielony teren przy zbiegu ulic Traugutta i Wiatrakowej jest pochyły. Już dzisiaj podczas większych opadów deszczu woda wypłukuje ziemię z tego miejsca. Jest to idealne miejsce pod stacją roweru aglomeracyjnego.	Przedstawiono wyjaśnienia	Lokalizacja i budowa stacji postojowych dla rowerów jest objęta odrębnym programem. Ewentualne zlokalizowanie stacji na zbiegu ul. Traugutta i Wiatrakowej nie wymaga wprowadzania istotnych korekt w dokumentacji projektowej.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
5	Hanna Banach				
5.1	Zad.6- rondo Grunwaldzkie	<ul style="list-style-type: none"> - Czy obecny trawnik przed kamienicą Grunwaldzka 1A zostanie zlikwidowany? - Czy drzewa rosnące przed kamienicą w pasie trawnika pozostaną? 	Częściowa akceptacja przedstawiono wyjaśnienia	<p>Na odcinku ronda, pomiędzy jezdnią a posesją nr 1A, dokumentacja przewiduje budowę drogi rowerowej wraz z nowym chodnikiem. Zapis w opisie o marginesie szerokości 0,3 m dotyczy wąskiego paska, rozdzielającego funkcjonalnie te dwie nawierzchnie. Łączna szerokość takiego utwardzonego ciągu wyniesie więc 4,3 m = 2,0+0,3+2,0. Pozostała przestrzeń pomiędzy parkanem a krawężnikiem będzie stanowiła powierzchnię zieloną, której szerokość wyniesie od 2,0 do 5,2 m.</p> <p>Po konsultacjach z Wydziałem Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska do wycinki przewiduje się jedynie topolę amerykańską. Wszystkie pozostałe drzewa muszą bezwzględnie zostać zachowane. Ponadto w ramach projektu technicznego zostaną ujęte dodatkowe nasadzenia przy najmniej dwóch drzew w zamian za usuniętą topolę.</p>	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
5.2	Zad.6- rondo Grunwaldzkie	Prośba o zapewnienie płynności przejazdu rowerów i przechodzenia pieszych	Częściowa akceptacja	<p>W ramach niniejszej inwestycji uzyskany zostanie wyraźny rozdział ruchu rowerowego i pieszego, dzięki czemu zminimalizuje się zakres kolizji pomiędzy tymi dwiema grupami użytkowników drogi. Ponadto likwidacja wyspy trójkątnej u zbiegu ul. Focha i Grunwaldzkiej spowoduje, że piesi będą przechodzili na przejściu w jednym taktcie a nie jak dotąd - na raty.</p> <p>Czasy wyświetlania poszczególnych sygnałów są rzeczywiście sterowane programem, funkcjonującym w ramach ITS a zakres niniejszej dokumentacji nie obejmuje ingerencji w całościowy system. Można jedynie stwierdzić, że ze względu na przepustowość skrzyżowania priorytetem są czasy zielone przeznaczone dla tramwajów oraz samochodów.</p>	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
5.3	Zad.6- rondo Grunwaldzkie	Apel o poprawę jakości nawierzchni całego ronda, usunięcie TIR-ów i ograniczenie prędkości.	Wniosek wykracza poza zakres zadania	Dokumentacja poddana konsultacjom dotyczy budowy infrastruktury rowerowej więc zagadnienia, dotyczące rozwiązań kompleksowych w obrębie ronda wykraczają poza zakres projektu. Roboty drogowe dotyczą głównie chodników i ścieżek rowerowych. Nawierzchnia jezdni zostanie wymieniona na wlotach ulicy Grunwaldzkiej – tj. na tych odcinkach, na których przewiduje się zmiany geometryczne.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu