



Bydgoszcz, dnia 14 stycznia 2014r.

Protokół z VI posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Treść protokołu:

1. W posiedzeniu udział wzięli:

- Tomasz Joachimiak,
- Jacek Piotrowski,
- Marcin Hyła,
- Przemysław Barański,
- Włodzimierz Wójciak,
- Jacek Grela,
- Gabriela Robaszkiewicz,
- Jolanta Wasilewska,
- Jakub Mikołajczak,
- Wojciech Bulanda,
- Wojciech Nalazek,
- Łukasz Niedźwiecki,
- Marek Stanek,
- Mirosław Kozłowicz,
- Maciej Gust.

Lista obecności w załączeniu.

2. Na spotkaniu omówiono część zagadnień ujętych w „Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej miasta Bydgoszczy” autorstwa Pana Marcina Hyły. Zespół podjął następujące decyzje:

- 1) W punkcie 1. *Wprowadzenie* należy pozostawić zapis „Niniejsze standardy opisują zasady planowania i projektowania infrastruktury dostępnej lub dedykowanej dla rowerzystów. Stanowią element Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i umów zawieranych na prace planistyczne, projektowe oraz budowlane (wykonawcze) obejmujące elementy infrastruktury rowerowej i mające wpływ na ruch rowerowy w mieście Bydgoszczy.”
- 2) Stosowanie odstępstw od Standardów będzie odbywało się za zgodą zarządcy drogi po uzyskaniu opinii Zespołu ds. polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy (przeredagowanie zapisów w punkcie 1. *Wprowadzenie* przez autora).
- 3) Postanowiono, że zapisy: „Niniejsze standardy opisują zasady planowania i projektowania infrastruktury dostępnej lub dedykowanej dla rowerzystów. Stanowią element Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i umów zawieranych na prace planistyczne, projektowe oraz budowlane (wykonawcze) obejmujące elementy infrastruktury





rowerowej i mające wpływ na ruch rowerowy w mieście Bydgoszczy." oraz dotyczące odstępstw od Standardów należy powtórzyć w zarządzeniu prezydenta w sprawie przyjęcia Standardów.

- 4) W punkcie 2. *Zasady tworzenia infrastruktury rowerowej i zarządzania nią* należy pozostawić zapis „Generalnie przy prędkościach miarodajnych do 30 km/godz. (strefy uspokojonego ruchu) optymalna jest integracja ruchu rowerowego i samochodowego na jezdni, w przedziale prędkości 30 do 50 km/godz. stosuje się pasy ruchu dla rowerów w jezdni, zaś przy wyższych prędkościach miarodajnych należy stosować separację ruchu rowerów i samochodów. Szczegóły są omówione w dalszych rozdziałach niniejszych Standardów”. Podjęto decyzję o konieczności uzupełnienia (przez autora) Standardów o informację dotyczącą określania prędkości miarodajnych, a mianowicie: dla nowoprojektowanych dróg – na podstawie *ROZPORZĄDZENIA MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.1999.43.430)*, a dla modernizowanych dróg – na podstawie kwantyla 85% prędkości rzeczywistych samochodów osobowych (prędkość, której nie przekracza 85% samochodów osobowych na danym odcinku drogi) w ruchu swobodnym na czystej i mokrej jezdni.
- 5) W punkcie 3. *Hierarchizacja sieci i podział funkcjonalny* pozostawić zapisy: „wskaźnik opóźnienia nie powinien przekraczać 20 sekund na kilometr trasy” (dotyczy tras głównych) i „wskaźnik opóźnienia nie powinien przekraczać 40 sekund na kilometr trasy” (dotyczy tras pozostałych). Ponadto Pan Marcin Hyła zobowiązał się do uzupełnienia Standardów o instrukcję do obliczania wskaźnika opóźnienia.
- 6) Punkt 6.1. *Konstrukcja drogi dla rowerów* należy uzupełnić o rysunek podstawowego przekroju poprzecznego, tj. zamknięty obrzeżem na ławie z oporem oddzielony od chodnika opaską z kostki kamiennej (o szer. 20-30 cm). ZDMiKP prześle e-mailem do Pana Hyły rysunek przekroju stosowanego w Bydgoszczy.
- 7) W punkcie 5.4. *Ruch rowerów na pasach autobusowych* pozostawić zapis „Jednak w przypadku odcinków o długości do 300 m szczególnie w obszarach śródmiejskich wskazane jest dopuszczanie ruchu rowerów na pasy autobusowe o szerokości 3,0 m”. Postanowiono, że autor opracowania uściśli zapis, że 300 m to jest łączna długość bus-pasa, a nie odległość od skrzyżowania do skrzyżowania.
- 8) W punkcie 7.8. *Zasady organizacji ruchu (oznakowanie, ustalanie pierwszeństwa)* – pozostawić zasady określone przez autora.
- 9) W punkcie 11. *Oświetlenie, oznakowanie, remonty, utrzymanie, monitoring* usunąć zapis „W zimie należy utrzymywać przejezdność przynajmniej dróg dla rowerów stanowiących główne trasy rowerowe.”, a w jego miejsce zastosować zapis „Odśnieżanie tras, ciągów rowerowych będzie ustalał przed sezonem zimowym zarządca drogi w porozumieniu z Zespołem ds. polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy. Zostaną one włączone do Planu Zimowego Utrzymania Dróg.” (konieczność wprowadzenia zmiany w Standardach przez autora).
- 10) W punkcie 6.2. *Przekroje drogi dla rowerów* pozostawić zapisy „Wolna przestrzeń obok krawędzi drogi dla rowerów wynosi co najmniej po 0,5





- m z każdej strony;" i „Dopuszcza się wyjątkowo zmniejszenie wolnego miejsca obok drogi dla rowerów do 0,2 m tylko na płaskich odcinkach prostych o dobrej widoczności i na łukach po ich stronie zewnętrznej;"
- 11) W punkcie 6.2. *Przekroje drogi dla rowerów* zapis „W przypadku dróg klasy G, GP i S dopuszcza się położenie drogi dla rowerów bliżej pod warunkiem jej oddzielenia od jezdni ogrodzeniem lub innymi urządzeniami (np. ekranem akustycznym).” uzupełnić o wpis „żywopłót” (zredagowanie zapisu przez autora).
- 12) W punkcie 6.5. *Początek i koniec drogi dla rowerów* zredagować zapisy (konieczność wprowadzenia zmian przez autora Standardów) w celu uszczegółowienia zastosowania przedstawionych wariantów rozpoczęcia drogi dla rowerów i przedstawienia innych rozwiązań (początek drogi rowerowej przed skrzyżowaniem).
- 13) W punkcie 9. *Parkingi (stojaki) dla rowerów* pozostawić zapisy „Należy zakładać docelowo:
- 0,5-2 miejsc na rowery na 100 m² powierzchni handlowej (0,2-0,6 powyżej 2000 m²);
 - 0,6-1,6 miejsc na rowery na 100 m² powierzchni biurowej;
 - 2,5-5 miejsc na rowery na 100 miejsc w kinie;
 - 7,5-15 miejsc na rowery na 100 uczniów i studentów w szkołach i uczelniach”.
- Określone parametry należy skonsultować z Miejską Pracownią Urbanistyczną w Bydgoszczy.
- 14) Pozostałe uwagi do Standardów zostaną telefonicznie omówione z autorem opracowania przez Pana Tomasza Joachimiaka.
3. Ustalono termin kolejnego spotkania na dzień 21 stycznia 2014 roku, o godz. 16.30 oraz określono wstępnie tematy do omówienia:
- system rowerowy – priorytety inwestycyjne,
 - informacje na temat zaawansowania prac nad wdrożeniem roweru miejskiego.

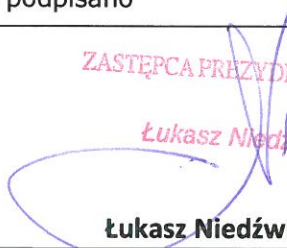
Tomasz Joachimiak

Imię i nazwisko osoby sporządzającej protokół

Na tym protokół zakończono i podpisano


Tomasz Joachimiak

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA


Łukasz Niedźwiecki

Łukasz Niedźwiecki

**Zespół do spraw polityki rowerowej
Miasta Bydgoszczy**

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy





VI posiedzenie Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy z dnia 14 stycznia 2014r.		
Imię i nazwisko	Instytucja/Stanowisko	Podpis
Tomasz Jochimiak	ZDMiKP (st. specjalista)	[Signature]
Tadeusz Prochwinski	ZDMiKP	[Signature]
MARCIN HULA	Przedstawiciel Pracowników	[Signature]
Przemysław Banyski	ZDR	[Signature]
Michał Hosiński	BKTR TURKOLE	[Signature]
Grelc Tcece	SBMU	[Signature]
Gabriel Doboszkiewicz	KTR [Signature]	[Signature]
Tomasz Waniowski	[Signature]	[Signature]
JAKUB MIKULAJCZAK	RADA MIASTA BYDGOSZCZY	[Signature]
Wojciech Rutkowski	Stowarzyszenie BMK	[Signature]
Wojciech Rutkowski	ZDMiKP Naczelnik Wydziału	[Signature]
Janusz Niedziwiało	Prezydent Miasta Bydgoszczy	[Signature]
Marek Stanczyk	ZDMiKP Wydz. Rozwoju i Inwestycji	[Signature]
MIROSŁAW KOZŁOWICZ	ZDMiKP DIREKTOR	[Signature]
Maciej Gura	ZDMiKP IP	[Signature]

