

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
Sekretariat Zastępcy Prezydenta

wpływ
dnia 03. 06. 2025 (4)

nr wpływu

ilość załączników

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
KANCELARIA OGÓLNA

wpływ
dnia 02. 06. 2025

nr wpływu Bydgoszcz, dnia 13 maj 2025 r.

ilość załączników

Protokół z CIV posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Lista obecności:

1. Mirosław Kozłowicz
2. Wojciech Bulanda
3. Przemysław Barański
4. Sebastian Nowak
5. Magdalena Minga
6. Sebastian Nowak
7. Jakub Proczek
8. Marek Stanek
9. Bogumił Bieliński
10. Adam Dziura
11. Dorota Boroń
12. Maciej Gust

- I. Na wstępie Pani Dorota Boroń poruszyła temat miejskiego roweru aglomeracyjnego przekazała informacje z wybranych miast Polski w zakresie liczby stacji i liczby rowerów oraz typów rowerów. Następnie przedstawiła Członkom Zespołu wstępną propozycję w zakresie nowego Bydgoskiego Systemu Rowerowego Aglomeracyjnego.

Zaproponowano:

- **wielkość stacji** : 70 stacji i 700 rowerów. Przedmiotowy system byłby uzupełnieniem obecnych lokalizacji BRA lub/i wprowadzał nowe na kolejnych osiedlach miasta np. Osowej Górze. Optuje się za podtrzymaniem obecnych lokalizacji ze względu na wykonane miejscowe inwestycje np. utwardzenia terenu, wykonanie wjazdów do obsługi stojaków;
- **model** – typ stacjonarny, stacja pasywna – pełni funkcję pasywnego parkingu – (stojaki, totem informacyjny) na którym parkowane są rowery wyposażone w pokładowy komputer;
- **rower** – jeden standardowy typ – przekazywanie napędu siłą mięśni rowerzysty;
- **czas trwania umowy** – system na 4 lata – jest to optymalna długość ze względu na utrzymanie sprzętu we właściwym stanie technicznym;
- **długość sezonu** – jak obecnie 8 miesięcy w roku (marzec – październik) z przerwami na okresy zimowe;
- **model finansowy** – zamówienie obejmuje samą obsługę, a więc wykonawca udostępnia infrastrukturę oraz organizuje i zarządza systemem;
- **taryfy i opłaty** – do przeanalizowania z założeniem np. 20 pierwszych minut darmowych

Oszacowanie kosztów – koszt systemu na 4 sezony może wynieść ok. **12,63 mln PLN brutto**

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Jednocześnie poinformowano, że rower elektryczny jest złożonym mechanizmem z zaawansowaną technologią, który wymaga indywidualnego właściwego użytkowania i odpowiedniego zadbania.

Rower elektryczny narażony jest na potencjale uszkodzenia spowodowane intensywnym lub nieprawidłowym użytkowaniem, co może spowalniać jego działanie.

Możliwe problemy:

Bateria : rozładowana bateria, uszkodzone ogniwo, brak ładowania, ograniczone działanie baterii;

Silnik: poluzowanie, problemy z czujnikiem, spadek mocy wspomagania, awaria silnika, nierównomierne wspomaganie;

Elektronika: uszkodzony wyświetlacz, problemy z kontrolerem, uszkodzone przewody;

Problemy logistyczne: niedostępność rowerów w punktach wypożyczalni, brak równomiernego rozkładu, brak dostępnych stacji ładowania, długi czas ładowania itp.

Reasumując powyższe, w przekonaniu ZDMiKP z uwagi na konieczność fachowego użytkowania roweru elektrycznego oraz mając na uwadze czasookres planowanej umowy z Wykonawcą, optymalnym użytkownikiem roweru elektrycznego jest użytkownik prywatny.

W przedmiotowym temacie została również poruszona kwestia poszerzenia systemu rowerowego o gminy ościenne i tereny aglomeracyjne. Członkowie Zespołu zasugerowali wystąpienie z pismem i zapytaniem do starostów i wójtów w sprawie ich udziału w Bydgoskim Systemie Rowerowym. Pan Jakub Proczek stwierdził, że powyższe może być zrealizowane w formie zapisu opcji w umowie do ewentualnego uruchomienia w czasie jej trwania. Poinformował, że umowa z Wykonawcą może zakładać prawo opcji w przypadku konieczności zwiększenia liczby lokalizacji.

Pan Wojciech Bulanda zaproponował zwrócenie się z pismem i zapytaniem do Przewodniczącego Stowarzyszenia Bydgoskiej Metropolii w zakresie zainteresowania udziału w Systemie BRA.

Członkowie Zespołu poddali pod dyskusję liczbę stacji i liczbą rowerów (np. w obrębie rond w tym Ronda Toruńskiego), kwestię typu roweru czwartej generacji (jaki to ma być typ) oraz kwestię opłat za wypożyczenie, powiązanie z biletem komunikacji publicznej i kwestię darmowych minut powiązanych z niższą ceną w przetargu. Powyższe zostanie przeanalizowane po pozytywnej rekomendacji Zespołu.

Jednocześnie poinformowano, że w przypadku negatywnej rekomendacji Zespołu w zakresie kontynuowania systemu BRA na rzecz przeznaczenia środków finansowych na nową infrastrukturę rowerową, poinformowano, że powyższe zostanie przedstawione Panu Prezydentowi. Natomiast Pan Marek Stanek podkreślił, że w przypadku pełnego finansowego zabezpieczenia obecnie prowadzonych inwestycji, nie jest kadrowo w stanie poprowadzić nowych tematów z dodatkowo przeznaczonymi środkami.

Pan Wojciech Bulanda zwrócił się z prośbą o informację w kwestii wypożyczeń rowerów w ostatnim czasie

Procedując dalej temat, Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy zwróci się pisemnie do Członków Strony Społecznej Zespołu z prośbą o opinię:

- opinia w sprawie kontynuacji Systemu Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego;

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

- opinia w sprawie zarezerwowania środków finansowych w wieloletniej prognozie finansowej oraz możliwości przystąpienia do opracowywania dokumentów do ewentualnego postępowania przetargu i ogłoszenia samego przetargu

Ponadto ZDMiKP przekaze materiał : z informacją dotyczącą wielkości systemów rowerowych w innych miastach, z informacją dotyczącą możliwości współpracy z Gminami ościennymi, z informacją dotyczącą liczby wypożyczeń z ostatniego czasu oraz naszymi założeniami do planowanego systemu.

Ustalono, że Strona Społeczna przekaze opinię w okresie dwóch tygodni od dnia otrzymania pisma.

II. Następnie poruszono temat infrastruktury rowerowej na ul. Gdańskiej.

Gdańska na odcinku od ul. Krasińskiego do ul. Mickiewicza

ulica / droga wewnętrzna	kategoria ulicy	klasa ulicy	numer drogi	Rodzaj nawierzchni
Gdańska	powiatowa	lokalna	3006C	bitumiczna

ulica / droga wewnętrzna	ograniczenie prędkości	ograniczenie tonażowe	komunikacja publiczna	ruch rowerowy
Gdańska	50 km/h, jak dla obszaru zabudowanego	brak	tramwajowa	w kierunku północnym – w jezdni na zasadach ogólnych; w kierunku południowym – po pasie dla rowerów

1. Ulica Gdańska, na przedmiotowym odcinku, jest drogą lokalną (L). Szerokość pasa ruchu w przypadku klasy L wynosi – standardowo 2,75 m, dopuszcza się 3,00, 3,25 lub 3,50 m, w trudnych warunkach 2,50 m. W przypadkach zawieszenia ruchu tramwajowego uruchamiana jest autobusowa komunikacja zastępcza. Z kolei minimalna szerokość pasa ruchu dla rowerów – 1,5m, dopuszcza się 1,25m jeżeli pas ruchu dla rowerów nie jest ograniczony krawężnikiem.
2. Minimalne szerokości jezdni w danych przekrojach są w przedziale od 11,07 do 11,4m (pomiar z mapy, nie z terenu). **Co ważne mamy tutaj wbudowaną w jezdnię centralnie parę torów tramwajowych, a więc szerokość podziału jezdni na kierunki (dalej kierunków na pasy ruchu) jest tym uwarunkowana.**

Przykładowy przekrój (podział na wysokości nr 58 wynosi – pomiar z terenu):

- 1) W kierunku centrum miasta wyznaczony jest pas dla rowerów o szerokości 2,4m i torowisko tramwajowe (pas ruchu dla tramwajów i autobusów o szerokości 3,3m), a ruch samochodowy jest wyeliminowany poprzez znaki B-2 „zakaz wjazdu”.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

- 2) W kierunku północnym wyznaczony jest pas postojowy o szerokości 2m, a pozostała przestrzeń ma 3,8m – pas ruchu dla samochodów i tramwajów.
3. Mając na względzie lokalizację torów tramwajowych i co za tym idzie podział jezdni na kierunki ruchu nie ma możliwości wyznaczenia w kierunku północnym dwóch pasów ruchu (po 2,75m każdy) i pasa ruchu dla rowerów (1,5m) – łącznie 7m.
4. Możliwości rozwiązania pod kątem poprawy warunków ruchu dla rowerzystów:
 - 1) Likwidacja parkowania z powierzchni jezdni (całkowita likwidacja z pozostawieniem miejsc jedynie dla zaopatrzenia i niepełnosprawnych lub przesunięcie na chodnik).
 - 2) Zmiana zagospodarowania oraz organizacji ruchu – przeznaczenie całego odcinka od ul. Focha do ul. Mickiewicza jedynie dla transportu publicznego (tramwaje), ruchu rowerowego i pieszego. Wówczas ruch tramwajowy powinien zostać wydzielony, a pozostała przestrzeń zagospodarowana dla ruchu rowerowego i pieszego.

Główne utrudnienia w trakcie przemieszczania się rowerzystów ul. Gdańską występują na odcinku od skrzyżowania Focha – Gdańska – Jagiellońska do skrzyżowania Artyleryjska – Gdańska – Kamienna. Na dalszym odcinku w kierunku Myśliczyna rowerzyści przemieszczają się po wyznaczonych drogach dla rowerów.

Na w/w odcinku można określić następujące problemy:

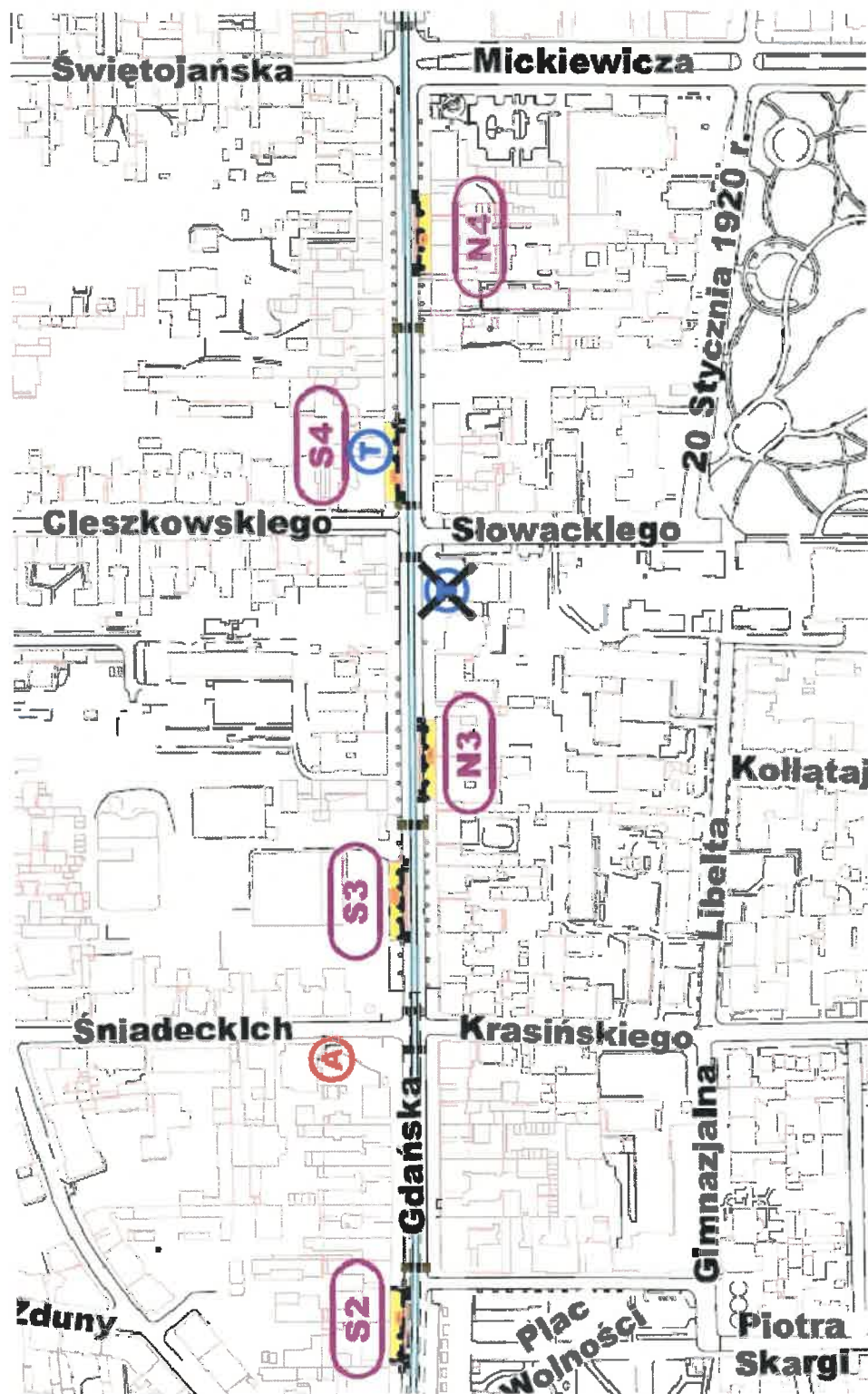
1. Przystanki wiedeńskie przy Placu Praw Kobiet i przy Placu Wolności – zawężenie jezdni – konieczność przejazdu rowerem po torowisku; zły stan techniczny nawierzchni.



Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy



2. Odcinek od Krasńskiego do Mickiewicza – docelowo wszystkie przystanki na Gdańskiej mają być jako wiedeńskie powstaną. Obecnie nie ma jeszcze opracowanych stosownych dokumentacji projektowych – niemniej zmieniają się warunki drogowe i organizacja ruchu na tym odcinku.

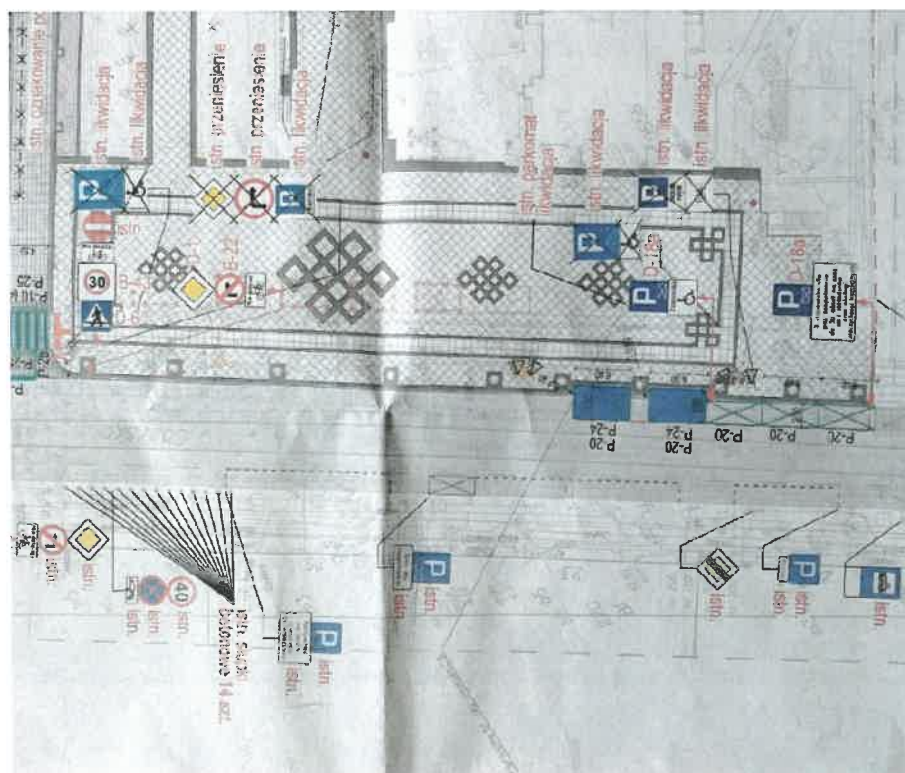


Obecnie na tym odcinku oraz na poprzedzającym parkowanie zorganizowane jest na jezdni – konieczność przejazdu rowerem po torowisku.





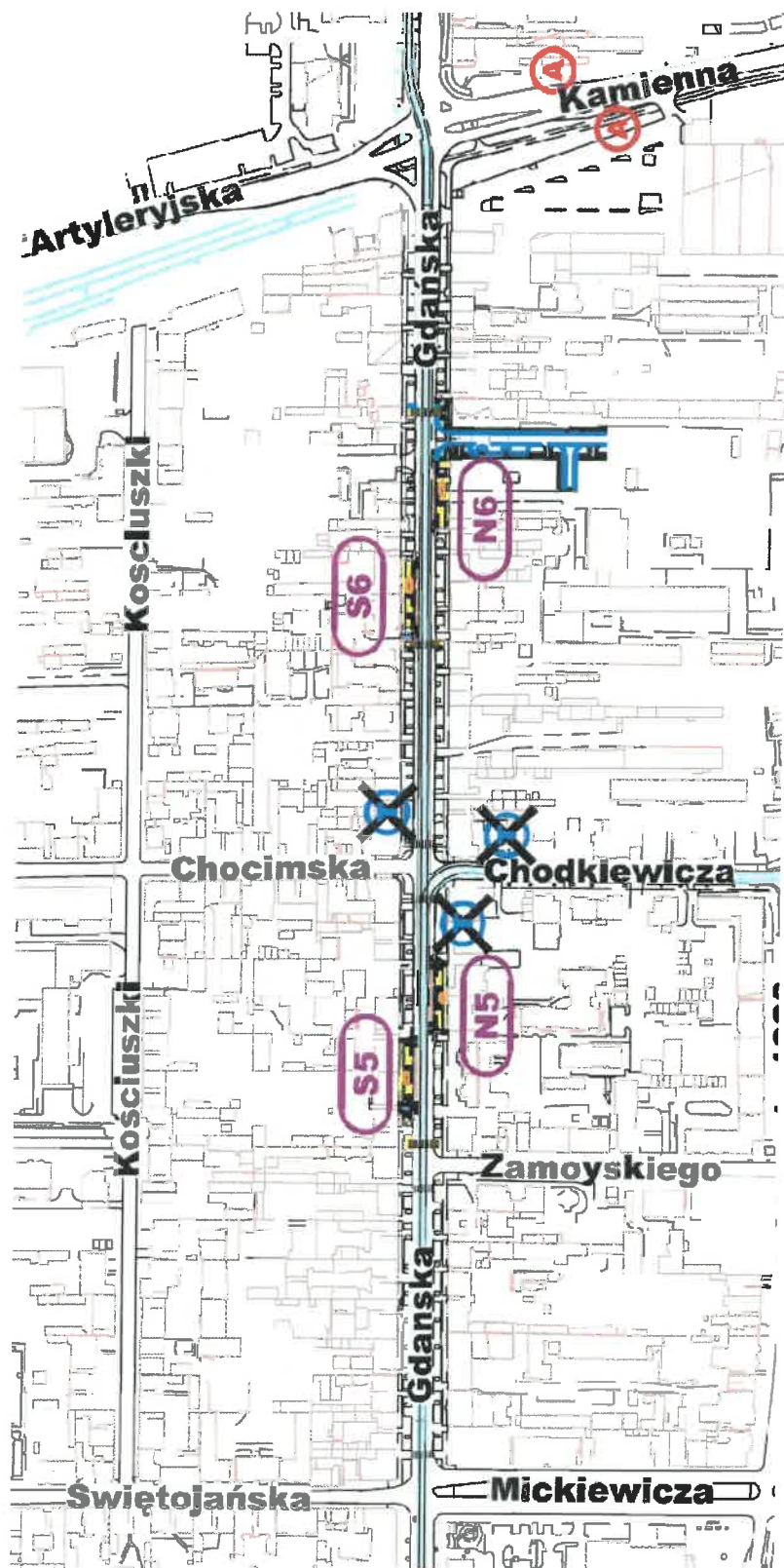
Plac Wolności – po przebudowie i wprowadzeniu nowej organizacji ruchu – na fragmencie rowerzyści będą przejeżdżali torowiskiem („koperty” dla zaopatrzenia i niepełnosprawnych).



Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

3. Odcinek od Mickiewicza do Kamiennej – zaplanowano budowę kolejnych przystanków wiedeńskich: S6 i N6. Obecnie nie ma jeszcze opracowanych stosownych dokumentacji projektowych – niemniej zmieniają się warunki drogowe i organizacja ruchu na tym odcinku.



Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Obecnie na tym odcinku parkowanie zorganizowane jest w zbudowanych zatokach postojowych – prostopadle do jezdni. Brak infrastruktury rowerowej.

Pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego rozwiązanie z ewentualnymi 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.

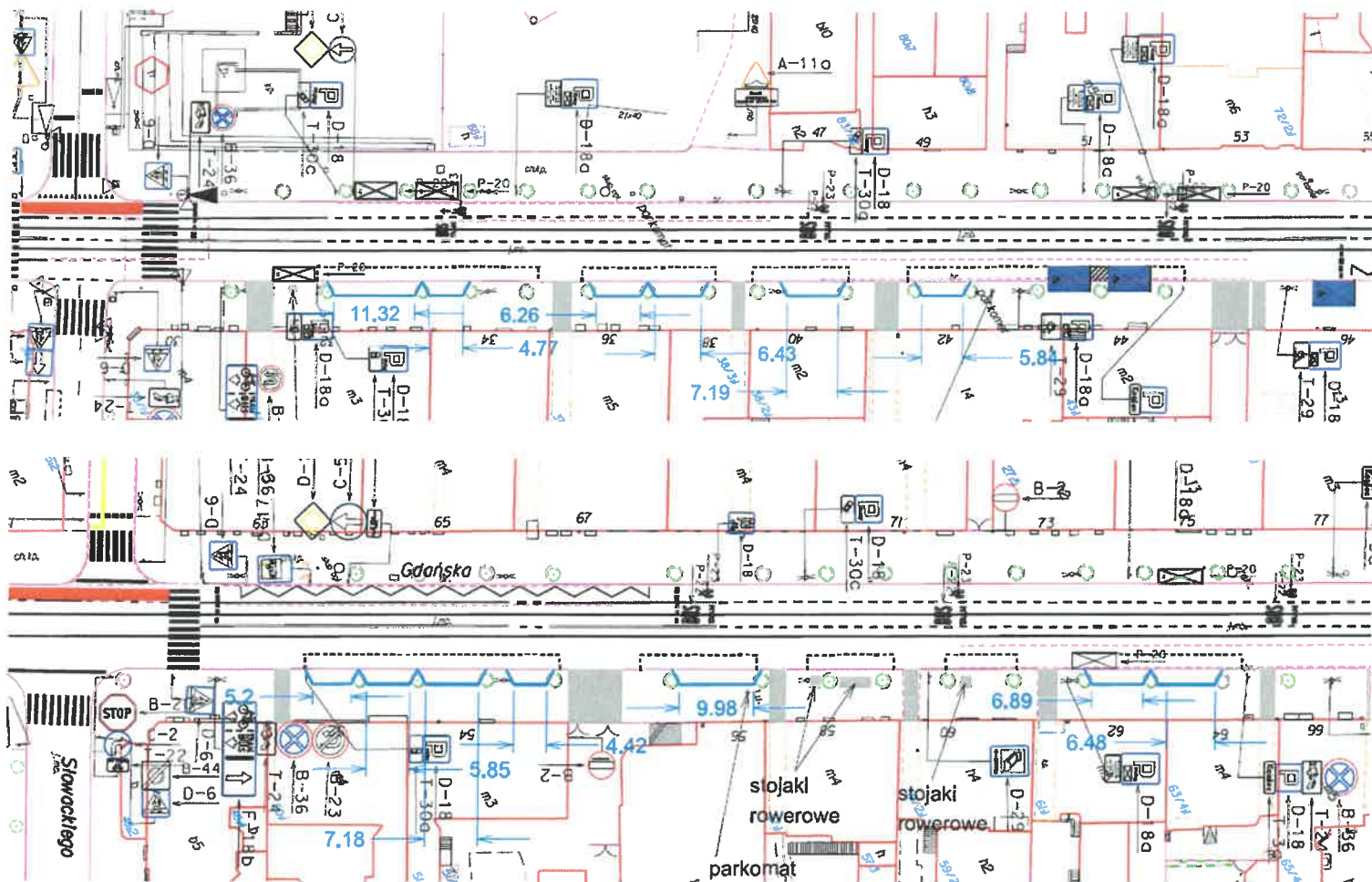


Zarząd Dróg poniżej przedstawił możliwość przeniesienia miejsc parkingowych z ulicy na chodnik. Powyższe jednak zadziałanie zmniejszy o połowę możliwą dostępną liczbę miejsc parkingowych.

W tym miejscu również poinformowano, że Pan Maciej Bakalarczyk Menedżer Śródmieścia i Starego Rynku, telefonicznie poinformował ZDMiKP, że przyjmuje zgłoszenia odnośnie zbyt małej liczby miejsc parkingowych na ul. Gdańskiej i zwrócił się z prośbą o jego informowanie o planowanych zmianach w organizacji ruchu w Śródmieściu i obrębie Starego Rynku.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy



Poinformowano również, że mieszkańcy ul. Gdańskiej złożyli protest w zakresie likwidowania miejsc parkingowych na omawianej ulicy, informując, że nie wszyscy posiadają wjazd na posesję, że powyższe zabija lokalne interesy, zmusza kierowców do poświęcania dodatkowego czasu na objeżdżanie kwartału ulic celem znalezienia miejsc parkingowych, a kierowcy zaopatrzenia zmuszeni są blokować drogę rowerową by wyładować towar na ulicy, tym samym powodując konieczność przejazdu rowerem po torowisku.

Członkowie Zespołu podkreślili zaś konieczność zwiększenia bezpieczeństwa przejazdu rowerzystów ul. Gdańską z uwagi na zagrożenie poruszającego się tramwaju i rowerzysty obok.

Pan Prezydent zaproponował rozeznanie tematu w zakresie różnych możliwości poprowadzenia ruchu rowerowego również z wprowadzeniem ruchu rowerowego na chodnik (wydzielona infrastruktura, wspólny ciąg pieszo – rowerowy)

ZDMiKP sprawdzi możliwość wyznaczenia dodatkowych miejsc parkingowych po zachodniej stronie ulicy Gdańskiej szczególnie na wysokości posesji 69 -73, 77 itd.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

III. Poruszono temat pasa rowerowego na ul. Wł. Bełzy od ul. Spokojnej do Al. Wojska Polskiego.

Bełzy

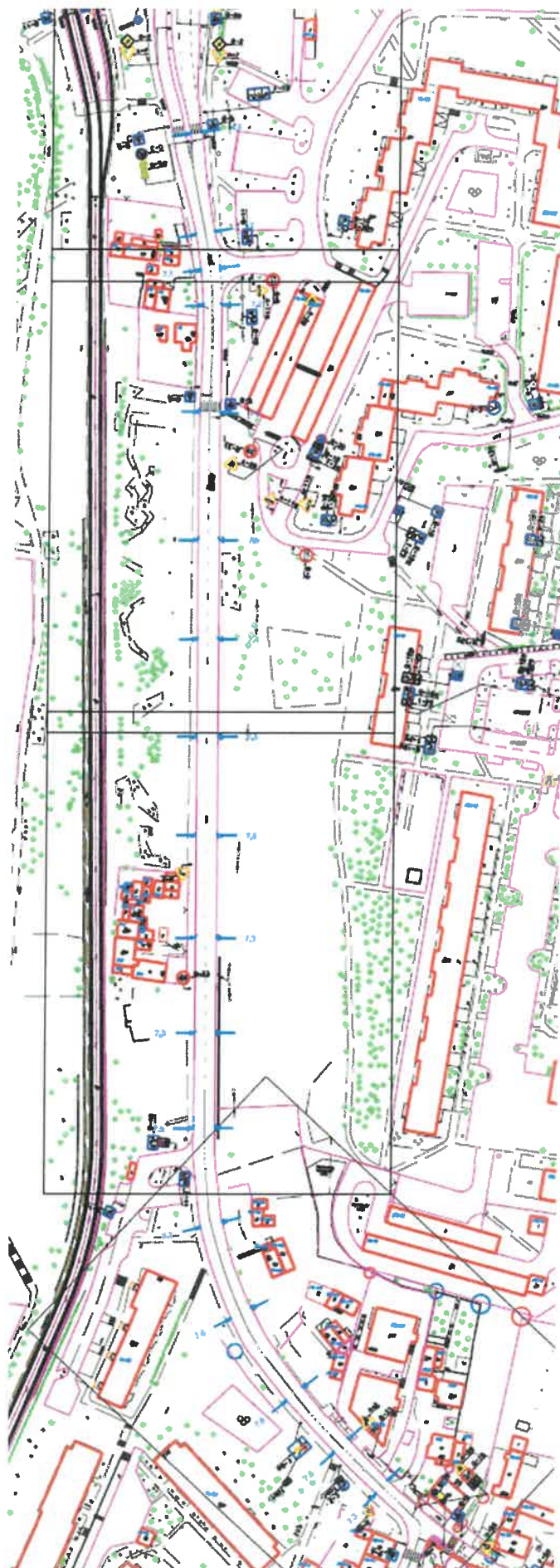
ulica / droga wewnętrzna	kategoria ulicy	klasa ulicy	numer drogi	Rodzaj nawierzchni
Bełzy	gminna	zbiorcza	200038C	bitumiczna

1. W załączeniu rysunek z szerokościami drogi w danych przekrojach. Pomiary z terenu.
2. Ulica Bełzy jest drogą zbiorczą, a więc można przyjąć minimalną szerokość pasa ruchu – 3,0m. Poza tym w przypadkach zawieszenia ruchu tramwajowego na Perłowej uruchamiana jest autobusowa komunikacja zastępcza na ul. Bełzy. Z kolei minimalna szerokość pasa ruchu dla rowerów – 1,5m, dopuszcza się 1,25m jeżeli pas ruchu dla rowerów nie jest ograniczony krawężnikiem. W kierunku ul. Wojska Polskiego na części jest krawężnik, a na części brak (po prawej stronie).

Możliwość wyznaczenia pasa rowerowego / komentarz:

1. Ze względu na dostępną szerokość jezdni oraz odcinkowe ograniczenie krawężnikiem raczej nie będzie możliwe wyznaczenie pasa rowerowego w obrębie skrzyżowania Bełzy – Spokojna oraz doprowadzenie do początku drogi rowerowej przed ul. Wojska Polskiego (wyspa azylowa rozdzielająca kierunki ruchu).
2. Wyznaczenie pasa rowerowego spowoduje, że pogorszą się warunki ruchu dla rowerzystów na kierunku przeciwnym, w dół. Pas ruchu ogólnego (w tym dla rowerzystów) będzie węższy niż obecnie (z ok. 3,7m do 3,0m).
3. Tworzenie dedykowanej infrastruktury rowerowej (pasa rowerowego) tylko po jednej stronie dwukierunkowej ulicy może budzić wątpliwości, czy służy ona do jednego czy do dwóch kierunków ruchu i jak z niej korzystać, co może stwarzać zagrożenie poruszania się tym pasem niektórych rowerzystów również w dół. Będzie to generowało niebezpieczne sytuacje, zwłaszcza mając na uwadze łuk w planie (brak widoczności) i większe prędkości przy poruszaniu się „z górki”. Jak widać po odcinku Jar Czynu Społecznego – Spokojna niektórzy rowerzyści poruszają się kontarpasem również w kierunku ul. Spokojnej.
4. Wyznaczenie pasa rowerowego może spowodować, że samochody paradoksalnie będą poruszać się bliżej rowerzysty niż bez tego pasa. Zachowania kierowców samochodów są zwykle takie, że „trzymają” się linii. Jak jest tylko linia osiowa, to poruszają się bliżej środka, a jak będzie linia z prawej strony (wydzielająca pas rowerowy), to będą „trzymać” się tej linii (oprócz tego zwężą się pasy ruchu ogólnego). Poza tym zwężanie wówczas pasa dla rowerów (do 1,3m – odcinkowo) pogarsza jeszcze warunki dla rowerzystów – bardzo niekorzystana sytuacja ze względów brd.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy



Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o przedstawienie koncepcji możliwego odcinkowego pasa rowerowego na ul. W. Bełzy, nawet skróconego, z uwagi na istniejącą geometrię w obrębie skrzyżowania z ul. Spokojną i przy wyspie azylowej w kierunku Al. Wojska Polskiego

- IV. Pani Dorota Boroń poruszyła temat zamontowanego słupka w drodze rowerowej na ul. Glinki 51. Przedmiotowy słupek uniemożliwia nieprawidłowe manewry na chodniku, drodze rowerowej i przy sklepie. Członkowie Zespołu ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego zaakceptowali przedmiotowe rozwiązanie, które również jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach



- V. Skrzyżowanie Gdańska – Focha – od 2 czerwca rozpoczną się prace w związku z wyłączeniem ruchu tramwajowego.
- VI. W kwestii ul. Smukalskiej i Saperów, ZDMiKP jest w trakcie przygotowywania materiału. Wstępnie powyższe zadanie należałoby podzielić na dwa odcinki tj. na realizację w ramach remontu i odcinek inwestycyjny czyli wykupy, dokumentacja itd. Kwestia remontu jest to również zagwarantowanie środków finansowych na kolejny rok.
- VII. Pan Maciej Gust poruszył temat planowanej infrastruktury rowerowej na rondzie Jagiellonów. Powyższa koncepcja zostanie przesłana e-mailem i rozwiązanie to uznajemy jako zamykające. Dodatkowo jest to powiązane z planowaną przebudową mostu Bernardyńskiego. ZDMiKP zwrócił się o pilną opinię w przedmiotowym temacie.
- VIII. Pan Wojciech Bulanda poinformował, że został wycięty las wzdłuż Alei Ofiar Hitleryzmu by poszerzyć pas drogowy. Pojawiła się przestrzeń na drogę rowerową. Ponadto mieszkańcy także zgłaszali brak spinającej infrastruktury rowerowej z Białymi Błotami. Pan Wojciech zaproponował przygotowanie pisma do Białych Błot w tej sprawie.
- IX. W sprawie remontów dróg dla rowerów, zestawienie informacyjne ZDMiKP przedstawi po wakacjach
- X. Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o odświeżenie oznakowania poziomego dla rowerzystów na ul. Podgórznej.

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA