



Bydgoszcz, dnia 9 marca 2021r.

Protokół z LXIII posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Treść protokołu:

1. W posiedzeniu udział wzięli:

- Mirosław Kozłowicz
- Jacek Kwaśniewski,
- Sebastian Nowak
- Wojciech Bulanda
- Włodzimierz Wójciak
- Adam Hoffmann
- Adam Dziura
- Paweł Konsorski
- Przemysław Barański
- Dorota Boroń
- Andrzej Kurek

2. Na wstępie zostały omówione tematy poruszone na ostatnim posiedzeniu Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy ;

- znak pionowy C-13/16 na ul. Mostowej został już przestawiony zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu.
- projekt stałej organizacji ruchu na usunięcie barierki na ul. Gdańskiej został pozytywnie zaopiniowany przez Komendę Miejską Policji, zatwierdzony oraz przekazany do realizacji w terenie. Z uwagi na fakt, że planuje się przedmiotowe barierki zlokalizować w innych miejscach, a nakład pracy w ich usunięcie jest znaczny także ze względu na ich liczbę, termin realizacji zadania planuje się na pierwszą połowę roku.
- projekt stałej organizacji ruchu na Al. Ossolińskich został zaopiniowany przez Komendę Miejską Policji. Jednocześnie poinformowano, że w przedmiotowym projekcie nie ujęto wprowadzenia śluzy na ul. Wyspiańskiego, ponieważ wiązałoby się to z wprowadzeniem kontra ruchu na ulicy, co nie było uzgodnione na posiedzeniu Zespołu. W związku z powyższym zaproponowano wpisanie przedmiotowej ulicy na listę ulic do przeanalizowania, co zyskało przychyłność Zespołu.
- w sprawie otwarcia bramy na ul. Krzywca poinformowano członków Zespołu, że ZDMiKP wszczął działania w sprawie ustalenia jej właściciela.
- odnośnie wcześniejszego wyświetlania światła na ul. Nakielskiej w kierunku ronda Grunwaldzkiego, tak aby rowerzysta zdążył na przejazd na zielonym świetle przez ul. Kruszwicką w kierunku Centrum poinformowano, że przedmiotowe zmiany zostały wprowadzone w terenie.



3. Przedstawiono propozycję wprowadzenia kontra ruchu na ul. Konarskiego - członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o przestanie koncepcji celem wniesienia swoich uwag. Zaproponowano, aby miejsca parkingowe na ul. Konarskiego (po zachodniej stronie ulicy) przenieść na jezdnię. Poinformowano, że obecnie Zarząd Dróg wstępnie analizuje Strefę Płatnego Parkowania pod kątem możliwości przeniesienia lub przesunięcia miejsc parkingowych w kierunku jezdni.

Członkowie Zespołu wniesli uwagę, aby wlot w ul. Jagiellońską zaprojektować z wyspą dzielącą, co jest ułatwieniem dla rowerzystów włączających się w ul. Jagiellońską.

4. Poruszono sprawę firmy Zalando, w tym przedstawiono zakres planowanej inwestycji w obrębie ul. Hutniczej a także obecnie niezagospodarowanego rejonu przy ul. Nowotoruńskiej. Członkowie Zespołu zaopiniowali koncepcję pozytywnie z uwagami , które zostaną przesłane do ZDMIKP drogą e-mail do dnia 15.03.2021r. Na spotkaniu zostały wstępnie wskazane następujące uwagi np. brak ciągłości infrastruktury pieszej i rowerowej na zjazdach, brak przejazdów rowerowych z każdej strony skrzyżowania ulicy Hutniczej i Łęgowskiej, brak przejazdów rowerowych na terenie Zalando, brak podłączenia infrastruktury rowerowej do jezdni np. ul. Łęgowskiej, droga powinna być kontynuowana w kierunku Zachemu, dociągnięcie ciągu pieszo - rowerowego do ul. Nowotoruńskiej.

5. Następnie została omówiona sprawa możliwości wyznaczenia pasów rowerowych na ul. Toruńskiej.

- w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w § 15 określono minimalne szerokości pasów ruchu w odniesieniu do klasy dróg.

- Ulica Toruńska, na odcinku od ul. Ustronie do ul. Wyszyńskiego, zgodnie z Uchwałą Nr L/1046/17 RADY MIASTA BYDGOSZCZY z dnia 25 października 2017 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Babia Wieś-Brda-Toruńska” w Bydgoszczy oznaczona jest symbolami 15.KDG i 16.KDG – ulica klasy głównej.

- W/w Rozporządzenie dla drogi klasy G (główna) określa minimalną szerokość pasa ruchu – 3,5m.

- Biorąc pod uwagę dwa pasy ruchu każdy po 3,5m oraz dwa pasy ruchu dla rowerów o minimalnej szerokości 1,5m, konieczna jest przestrzeń o szerokości 10m (jezdni). Tymczasem szerokość jezdni ul. Toruńskiej jest mniejsza (wymiar na rysunku).

- W odniesieniu do sygnalizacji świetlnej na ul. Toruńskiej przy zachodnim wjeździe na teren HSW Łuczniczka (informacje od ITS):

- z uwagi na zbyt małą szerokość jezdni, konieczne byłoby zlikwidowanie relacji lewoskrętnej od strony Centrum w kierunku wjazdu na teren Łuczniczki,
- powyższa zmiana związana jest z przebudową sygnalizacji świetlnej – usunięciem sygnalizatora dla relacji w lewo,
- likwidacja lewoskrętu, w celu zachowania optymalnej przepustowości skrzyżowania wiązałaby się z koniecznością wymiany sygnalizatorów z kierunkowych na ogólne, co wpłynęłoby negatywnie na bezpieczeństwo dla pojazdów / rowerów jadących w lewo od strony Centrum,
- dla zachowania bezpieczeństwa rowerzystów skręcających w lewo być może konieczne byłoby wyznaczenie śluzy rowerowej oraz dostosowanie do takiego rozwiązania projektu sygnalizacji świetlnej,
- wymiana / usunięcie sygnalizatorów wiąże się z opracowaniem nowego projektu sygnalizacji świetlnej (czas realizacji takiego zadania to od momentu zlecenia do zatwierdzenia około 3 miesiące);
- koszt zmian programowych, to min. 12.000 zł brutto, koszt przebudowy sygnalizacji (w zależności od zakresu zmian) to min. 20 000 zł.

- Poza tym:

- konieczne istotne zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniach Toruńska – drogi wjazdowe do Łuczniczki (likwidacja lewoskrętów, których uzasadnienie wynika głównie z obsługi przy imprezach na halach – pogorszenie warunków wjazdu i relacji na wprost oraz być może również prawoskrętów),
- budowa / wyznaczenie wjazdu / wyjazdu do dróg rowerowych przy rondzie Toruńskim.

Reasumując i biorąc pod uwagę:

- uwarunkowania geometryczne – zbyt wąska jezdnia,
- brak możliwości wyznaczenia jakiejkolwiek infrastruktury (ograniczenia szerokością pasa drogowego) na odcinku od ul. Ustronie do ul. Babia Wieś (przy szkole drzewnej) – brak docelowo ciągłości,
- spore nakłady rzeczowe i finansowe,
- pogorszenie warunków obsługi hal sportowych w czasie imprez i płynności ruchu na ul. Toruńskiej,

- zaplanowane wraz z usunięciem awarii mostu (jesień br.) przywrócenie ruchu pieszego i rowerowego na bulwarach (być może uda się to przywrócić wcześniej)

ZDMiKP zarekomendował nie procedowania przedmiotowego tematu.

Członkowie Zespołu mając na uwadze promowanie transportu zrównoważonego nie przychyłili się do rekomendacji Zarządu Dróg, co zostało poparte przez Przewodniczącego Zespołu. Zaproponowano, aby przeanalizować wszelkie możliwości zmierzające do wyznaczenia pasów rowerowych wzdłuż ulicy Toruńskiej na odcinku pomiędzy rondem Toruńskim a rondem Bernardyńskim, np. zmianę klasy funkcjonalnej ulicy (powyższe wiązałoby się ze zmianą w/w uchwały Rady Miasta), wprowadzenie krótszych lewoskrętów w obrębie połączeń z Halą Łuczniczką, wprowadzenie na odcinku od ul. Babia Wieś do ul. Ustronie pasów rowerowych z przerywaną linią przy zachowaniu bezwarunkowego pierwszeństwa rowerzystów, powtórne przeanalizowanie możliwości prawnych wprowadzenia pasów rowerowych na całym odcinku ul. Toruńskiej.

Przewodniczący Zespołu wskazał na zasadność wypracowania kompromisu w polityce transportowej, mając na uwadze obowiązujące przepisy, ale także przeanalizowanie możliwości częściowej rezygnacji z funkcji ulicy. Na podsumowanie zagadnienia Przewodniczący Zespołu polecił Zarządowi Dróg przygotować materiał dla Prezydenta Miasta Bydgoszczy uwzględniając analizę różnych możliwości zmierzających do wyznaczenia pasów rowerowych wraz ze swoją rekomendacją.

6. Na spotkaniu poruszono także sprawę programu sygnalizacji świetlnej na ul. Toruńskiej przy Hali Łuczniczką. Członek Zespołu zwrócił uwagę, że wyjeżdżając z Hali Łuczniczką na zachód mamy znacznie mniej czasu na wyjazd niż wyjeżdżając z Hali na wschód. Dlatego też, wielu kierowców po imprezie na Hali, wyjeżdża wjazdem lewym czyli wschodnim i kieruje się na zachód, ponieważ jest krótszy czas przejazdu niż gdyby stał na swoim miejscu. Zarząd Dróg przeanalizuje przedmiotowe zgłoszenie

7. Zapytania Pana Adama Dziury

- w ciągu ulicy Pod Wiaduktem jest ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 1-1.5m, czy jesteśmy w stanie wykorzystać jezdnię i zrobić pas rowerowy. Członkowie Zespołu wyrazili zgodę na włączenie przedmiotowego tematu na listę ulic do przeanalizowania pod kątem wprowadzenia infrastruktury rowerowej.

- kiedy planowany jest przetarg na budowę infrastruktury rowerowej w ul. Curie Skłodowskiej. Przekazano, że obecnie trwa kompletowanie dokumentów formalnych do przetargu. Planujemy najpóźniej w przyszłym tygodniu złożenie wniosku do Wydziału funduszy europejskich i procedur przetargowych celem wszczęcia procedury przetargowej.

- jak ma wyglądać ruch rowerowy na skrzyżowaniu ulic Kazimierza Wielkiego – Fordońska po przebudowie (po stronie północnej i zachodniej wskazanego

skrzyżowania). W tym temacie nie są prowadzone żadne prace projektowe. Pytanie, czy część działek przy budynkach zostanie przejęta przez Miasto i czy będzie przeznaczona pod rozbudowę infrastruktury drogowej? – odpowiedź zostanie udzielona e-mail. Członkowie Zespołu zwrócili uwagę, że projekt nie zawiera infrastruktury rowerowej po północnej i zachodniej stronie skrzyżowania Fordońska-Kazimierza Wielkiego.

- kiedy planowany jest przetarg na koncepcję budowy dróg rowerowych wzdłuż ul. Fordońskiej i kładki nad torami. Poinformowano, że jest to kolejny temat oczekujący procedowania. Obecnie prowadzone są wstępne przygotowania do tematu

- w sprawie projektu organizacji ruchu na ul. Gdańską - tak jak punkcie 2

- w sprawie brakującego odcinka drogi rowerowej pomiędzy ul. Dachtery a budowaną drogą rowerową na skrzyżowaniu Chemiczna – Mokra. Poinformowano, że przedmiotowy odcinek został ujęty w harmonogramie budowy infrastruktury rowerowej na rok 2025 w zadaniu Chemiczna – Kielecka. Członkowie Zespołu zwrócili się z zapytaniem, czy istnieje możliwość dobudowy tego odcinka, chociażby w innym standardzie, tak aby zachować ciągłości przejazdu rowerem? – ZDMiKP udzielił odpowiedzi drogą e-mail.

- wskazano na usunięcie części barierek na ul. Szubińskiej w obrębie ul. Gnieźnieńskiej, gdzie występują dwa rzędy barierek. Poinformowano członków Zespołu, że w przedmiotowym miejscu występuje jeden ciąg barierek odgradzający ciąg chodnikowy z przystankiem autobusowym od ścieżki rowerowej. Z drugiej strony jest płot, którym odgrodził się zarządca bloku. Członek Zespołu poinformował, że prześle zdjęcie z terenu, gdzie są dwa pasy barierek. Jeden z członków Zespołu stwierdził, że powinniśmy zachować ostrożność w zakresie wycinania barierek i usuwać je w przypadku, gdy faktycznie przeszkadzają, ponieważ piesi w dalszym ciągu przyzwyczajają się jeszcze do ruchu rowerowego.

Poniżej zdjęcie ze zdjęć sekwencyjnych rok 2020





- temat infrastruktury rowerowej na ul. Wojska Polskiego przy kościele – członkowie Zespołu zostali poinformowani, że korekty promieni łuków zostaną wprowadzone przez Wykonawcę. Nie planuje się zmiany lokalizacji w infrastrukturze chodnik/ ścieżka , ani zmiany kąta przecięcia.

- na jakim etapie jest projektowanie infrastruktury rowerowej w ul. Jeździeckiej. Obecnie trwa etap projektowania. Według harmonogramu przekazanego przez Wykonawcę, wniosek na ZRID planuje się przygotować w III kw. tego roku. Umowa w ramach zadania „zaprojektuj i zbuduj” obowiązuje do 18.04.2022

W odniesieniu do omawianego tematu, Przewodniczący Zespołu poinformował, że odbyło się spotkanie z mieszkańcami w sprawie przebiegu ciągu rowerowego wzdłuż ul. Jeździeckiej , gdyż wg mieszkańców została ona zaprojektowana zbyt blisko ich zabudowań i ogrodzeń . Zaprojektowany przebieg ciągu rowerowego uwzględnił opinię WGKUM w zakresie zlokalizowanych w tym rejonie drzew. Mieszkańcy zasugerowali przybliżenie infrastruktury rowerowej do ul. Jeździeckiej. Jeden z Członków Zespołu zaproponował pasy jezdni na ul. Jeździeckiej, które są tańszym rozwiązaniem. Poinformowano, że ul. Jeździecką prowadzona jest komunikacja publiczna a jej nawierzchnia jest zniszczona powierzchniowo.

- Czy Zespół będzie miał możliwość zaopiniowania projektów rozbudowy torowisk tramwajowych wzdłuż ulic Ludwika Solskiego – Piękna – Szubińska – Kruszwicka, Artyleryjska, Chocimska. Poinformowano, że konsultacje społeczne już się w przedmiotowym temacie odbyły. Obecnie dysponujemy wstępną koncepcją oraz prowadzona jest analiza wielokryterialna dotycząca kolejności projektowania torowisk. Etap projektowania będzie kolejnym etapem. Powtórne konsultacje będą prowadzone najprawdopodobniej na dalszych etapach przy okazji wydania decyzji środowiskowej. Na zapytanie, czy Zespół będzie miał możliwość zaopiniowania w/w projektów pod kątem infrastruktury drogowej, Przewodniczący Zespołu poinformował, że jak najbardziej przychyła się do tego wniosku i taka możliwość będzie.

8. Członkowie Zespołu podkreślili, aby planowaną infrastrukturę rowerową wykonywać zgodnie ze standardami rowerowymi oraz w wysokiej jakości.

9. W sprawie koncepcji trasy rekreacyjnej Wielkiej Pętli Fordonu, Przewodniczący Zespołu poinformował, że ten złożony temat prowadzi Wydział Inwestycji Miasta UM. Oczywiście opiniowanie przez Zespół przedmiotowego zadania jest jak najbardziej wskazane. Jednocześnie w celu jednorodnego projektowania infrastruktury rowerowej przez projektantów realizujących zadania dla naszego Miasta, Przewodniczący polecił przesłanie „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej miasta Bydgoszczy” do Wydziałów UM celem przekazywania dokumentu projektantom.

10. Członkowie Zespołu zasugerowali zmianę Zarządzenia nr 354/2014 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 12 czerwca 2014r w sprawie wprowadzenia w Bydgoszczy „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy” w zakresie prędkości miarodajnej, aby ją usunąć oraz dodać kwestię przejazdów przez zjazdy indywidualne (w sposób podobny jak w opracowaniu GDDKiA). Przewodniczący Zespołu zwrócił się z prośbą do wszystkich Członków Zespołu, aby





sfornułowac w ostatecznej formie wnioski jakie miałyby zostać ujęte w Zarządzeniu oraz przesłać je do Zarządu Dróg celem zebrania materiału na kolejne posiedzenie Zespołu.

ZASTĘPCA PRZEDSIĘDZĄCEGO MIASTA
Miroslaw Kozłowicz

Miroslaw Kozłowicz

