



---

Bydgoszcz, dnia 14 wrzesień 2021r.

## **Tabela 1. Protokół z LXVIII posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy**

### **1.1. Treść protokołu:**

1. W objeździe w terenie udział wzięli:
  - Wojciech Bulanda
  - Sebastian Nowak
  - Paweł Piątkowski
  - Jacek Kwaśniewski
  - Adam Dziura
  - Magdalena Minga
  - Paweł Górny
  - Patryk Konsorski
  - Przemysław Barański
  - Dorota Boroń
  
2. Na wstępie poruszono tematy z ostatnich posiedzeń Zespołu:
  - na ul. Gdańskiej przed skrzyżowaniem z ul. Rekreacyjną w dalszym ciągu usuwane są barierki;
  - na Al. Ossolińskich trwają prace związane z wprowadzeniem pasów rowerowych. Planuje się zakończenie prac do końca tygodnia przy sprzyjających warunkach atmosferycznych;
  - na ul. Pomorskiej przy skrzyżowaniu z ul. Mazowiecką planuje się wprowadzenie nowej organizacji ruchu w dwóch etapach tj. w przyszłym tygodniu oznakowanie poziome, a za dwa tygodnie elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
  - na ul. Mostowej przy Palcu Teatralnym w celu udroźnienia przejazdu rowerzystom, zostały ustawione trzy słupki tj. dwa stałe typu bydgoskiego oraz jeden uchylny;
  - na ul. Szubińskiej przy skrzyżowaniu z ul. Żwirki i Wigury zostały usunięte barierki;
  - ZDMiKP przygotował projekt stałej organizacji ruchu na wprowadzenie nowego przejścia dla pieszych przez ul. Andersa przy skrzyżowaniu z ul. Wyzwolenia oraz usunięcie barierki na wysokości przejścia dla pieszych przez torowisko. Realizację zadania planuje się w tym roku.
  - na ul. Stary Port został dostawiony słupek – wygradzający obszar pieszy od części parkingowo – spacerowej. Poinformowano Członków Zespołu, że na zamkniętym odcinku ulicy zostały ustawione donice wraz z ławeczkami;
  - na ul. Stary Port przy skrzyżowaniu z ul. Pocztową zostało usunięte oznakowanie poziome miejsca parkingowego, celem ustawienia donic oraz zachowania ciągu

---

pieszego z nabrzeża na Stary Port. Kwestię nieprawidłowo zaparkowanego samochodu utrudniającego realizację zadania należy zgłosić do SM (WGK, ZDMiKP).

- ZDMiKP wystosował kolejne pismo do Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w sprawie odmalowania oznakowania poziomego na drogach rowerowych w Mielęcinku. LPKiW udzielił zwrotnej informacji, że 31 marca br. zakończono prace przy odświeżaniu oznakowania poziomego na alejce prowadzącej od polany Różopole wzdłuż Wakeparku i ogrodzenia Ogrodu Zoologicznego do punktów gastronomicznych znajdujących się przy głównych parkingach parku. Niestety z powodu pandemii i zamknięcia branż turystycznych, kulturalnych i rekreacyjnych LPKiW nie mógł sfinansować odnowienia oznakowania na ul. Jeździeckiej i Hipicznej. Zarząd dróg również nie mógł wspomóc Leśnego Parku z uwagi na realizowany i planowany jeszcze w tym roku zakres prac malarskich.
- w sprawie kampanii społecznej dotyczącej prawidłowości poruszania się kontrapasami rowerowymi, poinformowano, że ZDMiKP przygotował taką informację oraz umieścił ją na stronie internetowej;
- na rondzie Fordońskim usunięto barierki przy ciągu pieszo – rowerowym;
- poinformowano Członków Zespołu, że w przyszłym tygodniu (przy sprzyjających warunkach atmosferycznych) planuje się odnowienie znaków poziomych na wlotach/wylotach ulic gdzie obowiązuje już kontraruch rowerowy;
- ZDMiKP stworzył listę zawierającą proponowane lokalizacje stojaków rowerowych;
- brak informacji w sprawie kontynuacji systemu rowerowego miejskiego BRA;
- ZDMiKP przygotował projekt stałej organizacji ruchu na wprowadzenie kontraruchu na ul. Kościuszki, który planuje się wykonać w terenie za dwa tygodnie przy sprzyjających warunkach atmosferycznych;
- w sprawie wprowadzenia kontrapasa na ul. Bełzy, poinformowano, że ul. Bełzy ma zmienną szerokość jezdni: od strony ronda Toruńskiego do około posesji nr Bełzy 14 jest zachowana szerokość ulicy 7m umożliwiającą wprowadzenie pasa postojowego szerokości 2m, opaski bezpieczeństwa pomiędzy miejscami postojowymi a pasem kontraruchu rowerowego 0.5m oraz 3m pasu ruchu na ul. Bełzy (ulica zbiorcza). Następnie szerokość jezdni się zawęża i oscyluje pomiędzy wartościami (4.5m) 6.5 – 6.9m. Członkowie Zespołu bardziej przychylni się do prowadzenia pasa po stronie północnej ulicy wraz z pozostawieniem miejsc do parkowania przy chodniku z uwagi na obecne zagospodarowanie terenu tj. przylegający cmentarz oraz rozbudowane osiedle mieszkaniowe. Członkowie Zespołu nie przedstawili koncepcji połączenia drogi rowerowej z rondem Toruńskim. Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o przeanalizowanie propozycji rozwiązań przesłanych e-mailem (także w zakresie wprowadzenia ograniczenia prędkości i elementów brd – w celu zmniejszenia wymaganej szerokości pasa ruchu wynikających z warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz przygotowanie drugiej koncepcji na ul. Bełzy wraz ze wskazaniem miejsc niezbędnych do zmiany w zakresie geometrii ulicy. ZDMiKP przygotowuje drugą koncepcję na kolejne posiedzenie

---



---

Zespołu;

- w sprawie zachowania ciągłości przejazdu rowerzystów od ronda Toruńskiego do ul. Magnuszewskiej, członkowie Zespołu poruszyli temat poruszania się pojazdów pomiędzy ul. Ogrody a ul. Grzymały Siedleckiego. Ulica Ogrody jak i ul. Grzymały Siedleckiego są ulicami objętymi strefą ograniczonej prędkości 30 km/h. Na ul. Ogrody po obu stronach na dojeździe do ul. Jaru Czynu Społecznego są progi zwalniające. Od ul. Grzymały Siedleckiego nie ma drogi rowerowej a jedynie piesze alejki na skwerze. Jednocześnie poinformowano, że skwer z alejkami jest położony na terenie spółdzielni mieszkaniowej a całość jest poza pasem drogowym, w związku z powyższym ewentualne działania wymagałyby przede wszystkim uzgodnień ze stosownymi zarządcami. Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o przeanalizowanie możliwości wykonania skrzyżowania wyniesionego ul. Ogrody – Jaru Czynu Społecznego oraz zachowania ciągłości rowerzystów z Magnuszewskiej, poprzez ul. Grzymały Siedleckiego do ul. Ogrody;

- ZDMiKP wystosował pismo do Marszałka Województwa z informacją jak istotne dla mieszkańców Bydgoszczy są inwestycje związane z budową infrastruktury rowerowej w ramach koncepcji przebiegu tras rowerowych Eurovelo 2 i 9 . ZDMiKP nie uzyskał żadnej informacji zwrotnej;

3. W sprawie projektu obejmującego infrastrukturę rowerową na ul. Jeździecką poinformowano członków Zespołu, że obecnie trwa projektowanie w zakresie wprowadzania uwag mieszkańców w koordynacji z WGK;
4. Odnośnie ogłoszenia przetargu na koncepcję infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Fordońskiej, Glinki, Sułkowskiego, Wojska Polskiego poinformowano, że planuje się ogłoszenie przetargu w tym roku, zgodnie z kolejnością w harmonogramie, chyba że przewodniczący zmieniłby decyzje w tym zakresie;
5. Poinformowano Członków Zespołu, że Zarząd dróg obecnie zbiera informacje dla Pana Prezydenta w zakresie kosztów wykupów terenu pod budowę infrastruktury rowerowej oraz, że budowa inwestycji rowerowej w ul. Sudeckiej będzie realizowana zgodnie z harmonogramem. Zmiana harmonogramu wymaga decyzji Przewodniczącego Zespołu;
6. ZDMiKP rozważy możliwość zaproszenia Wykonawcy koncepcji budowy infrastruktury rowerowej na ul. Curie Skłodowskiej na posiedzenie Zespołu;
7. W sprawie przebudowy ulicy Krasieńskiego, poinformowano, że planuje się realizację inwestycji jak najmniejszym kosztem przestrzeni pieszej, która po stronie południowej i tak jest zdecydowanie większa niż minimum normatywne (szerokość istniejącego chodnika na zdecydowanej długości wynosi ok. 3m) – np. poprzez zwężenie pasów ruchu do szerokości dopuszczonej przez przepisy przy zachowaniu dwóch pasów ruchu. Członkowie Zespołu zasugerowali jednak wprowadzenie pasa rowerowego, jednego pasa ruchu oraz kontrapasa rowerowego pomiędzy skrzyżowaniami. ZDMiKP rozważy wprowadzenie zmian i przekaże stosowne informacje do Przewodniczącego Zespołu-



- 
8. Członkowie Zespołu poruszyli temat kontraruchu na ul. Emilii Plater. Ulica Emilii Plater jest ulicą gminną – klasy D - dojazdowa. Ma około 5-5.3m. Przy odbywającym się zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym parkowaniu t.j. szerokości 2m, pozostaje dla ruchu kołowego i rowerowego pod prąd od 3 – 3.3m, czyli mniej niż 3,5m. Poinformowano Zespół, że zgodnie z „Wytycznymi organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego” wydaną przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Katalog przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów” warunkiem zastosowania kontra ruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych jest ograniczenie prędkości do 30 km/h oraz w przypadku dróg klasy lokalnej i dojazdowej szerokość min. 3.5m. Ponadto poinformowano, że na ul. Ogrodowej wprowadzono kontraruch rowerowy poniżej szerokości 3.5m, gdzie użytkownicy drogi zgłaszali niedogodności w poruszaniu się samochodami z kontraruchem rowerowym. Z uwagi na rozbieżne zdania w sprawie możliwości przeprowadzenia kontraruchu na ul. Emilii Plater, ustalono, że ZDMiKP przygotuje koncepcję oznakowania ul. Emilii Plater na kontraruch rowerowy wraz ze zdjęciami z terenu i rzeczywistymi wymiarami pasa ruchu. Ostateczna decyzja zostanie podjęta na kolejnym posiedzeniu Zespołu;
  9. W sprawie kolejnej listy do analizowania pod kątem wprowadzania kontraruchu lub kontrapasów rowerowych, ZDMiKP na kolejne posiedzenie Zespołu zbierze od Członków Zespołu propozycje ulic do przeanalizowania, które zostaną spisane wg kolejności rozpatrywania;
  10. Ze względu na różne koszty i funkcje liczników zliczających rowerzystów, zwrócono się z prośbą do Członków Zespołu o pomoc w sprawie wyszukania odpowiedniego, najbardziej optymalnego systemu automatycznego pomiaru ruchu rowerowego (pętla indukcyjna lub licznik rowerowy) do zastosowania w lokalizacji wskazanej przez Zespół;
  11. W sprawie poruszonego na Zespole rowerowym z dnia 13 lipca tematu w sprawie przejazdu rowerzystów wzdłuż ul. Glinki, zwrócono się z prośbą do członków Zespołu o wskazanie na mapce miejsc, w których miałyby być obniżony krawężnik.
  12. Na posiedzeniu Zespołu zasygnalizowano, aby w ramach prowadzonego zewnętrznego projektu rozbudowy drogi ekspresowej nr 10 przez GDDKiA, mieć na uwadze założenia w infrastrukturze rowerowej dla naszego Miasta.
  13. W sprawie przebudowy, remontu mostów kolejowych nad Brdą przez PKP PLK, poinformowano, że ZDMiKP mając na uwadze potrzebę budowy infrastruktury rowerowej uczestniczył w rozmowach w sprawie budowy pełnoprawnego ciągu pieszo – rowerowego, jednakże Inwestor (strona PKP) stoi na stanowisku, że istniejący obecnie ciąg jest wyłącznie technologiczny i informuje, że po przebudowie nie ma możliwości pozostawienia go. Rozmowy w sprawie zachowania ciągu nadal trwają.

