
Bydgoszcz, dnia 14 listopad 2023r.

Protokół z LXXXVIII posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszcz

1. W pierwszej kolejności został omówiony temat bydgoskiej mapy rowerowej

Awers _

1. istniejąca infrastruktura rowerowa z ewentualną planowaną infrastrukturą kontynuowaną;
2. wskazanie na mapie zwyczajowych tras przejazdowych;
3. nie opisywanie na grafie dodatkowych rozwiązań rowerowych;
4. wskazanie na mapach utrudnień np. przy schodach – jak np. przy ul. Sochaczewskiej;

Rewers _

1. krótki i zwięzły poradnik rowerzysty np. ze zdjęciem, znakiem, informacją praktyczną, odnośnie np. kontra ruchu, kontrapasa rowerowego, pasa rowerowego;
2. atrakcyjne rowerowe szlaki dla Miasta Bydgoszczy, rowerowe szlaki wychodzące za Miasto w formie np. grafu;
3. powiększenie rozwiązań rowerowych w Centrum Miasta;
4. planowane prace;
5. jeżeli zostanie wolne miejsce - przedstawienie LPKiW w Myślęcinku ze wskazaniem na ZOO, parku, tras rowerowych.

Ponadto członkowie Zespołu ustalili, aby nie ujmować na bydgoskiej mapie rowerowej stref ograniczonej prędkości z uwagi na małą czytelność awersu.

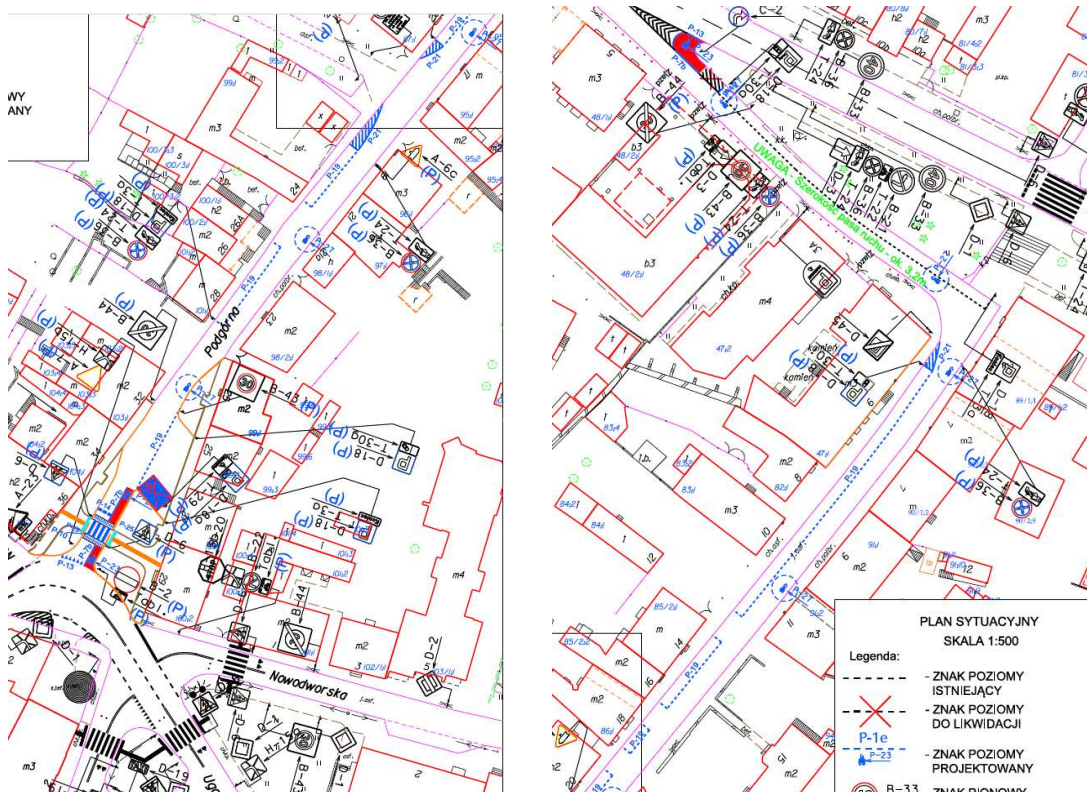
Na zakończenie, podkreślono, że z uwagi na pilność wykonywania zadania, przekazanie materiałów powinno nastąpić w okresie maksymalnie do tygodnia. ZDMiKP przekaze swoją techniczną mapę rowerową.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

-
2. Następnie omówiono temat możliwości wydłużenia kontrapasa rowerowego z ul. Świętojańskiej do Al. Mickiewicza. Poinformowano, że ul. Świętojańska jest drogą powiatową o klasie funkcjonalnej zbiorcza. Jest to układ podstawowy, którym prowadzona jest komunikacja publiczna - 3 linie autobusowe dzienne, tj. 67, 71 i 77 oraz jedna nocna 31N. Średnio w godzinach szczytu autobus na tym odcinku pojawia się co ok. 6 minut. Linie te obsługują autobusy długie (71 i 77) oraz krótkie na linii 67. Już teraz przejazd przez skrzyżowanie z ul. Mickiewicza w Świętojańską dla autobusów jest z uwagi na geometrię tego wlotu utrudniony i autobusy (oraz pojazdy ciężkie) nie są w stanie utrzymać się na jednym pasie ruchu (zachodzą na pas sąsiedni). Ponadto poinformowano, że w okresie przed rozpoczęciem prac wodociągowych tj. budowy zbiornika retencyjnego, przy działającej sygnalizacji świetlnej ulicą Mickiewicza przejeżdżało średnio 5437 pojazdów na dobę (styczeń-czerwiec 2023r.). W celu dopuszczenia ruchu rowerowego od strony ul. Świętojańskiej niezbędne byłoby nie tylko wprowadzenie zmian programowych sygnalizacji świetlnej, ale też rozbudowa obiektu o dodatkowy sygnalizator dla rowerzystów i także o odpowiednio dostosowany system detekcji. Jezdnia ul. Świętojańskiej, na odcinku od ul. Gdańskiej do ul. Kościuszki, ma szerokość ok. 6,5m (pomiar z mapy zasadniczej). Wyznaczenie kontrapasa rowerowego na odcinku od ul. Kościuszki (połączenie z wyznaczonym kontrapasem) do ul. Mickiewicza (planowany pas dla rowerów po zakończeniu prac MWiK) będzie skutkowało zmianami kierunkowymi pasów na wlocie ul. Mickiewicza, do skrzyżowania z ul. Gdańską i Świętojańską: jeden pas ruchu na wprost i drugi – prawy pas mógłby być jedynie dla relacji prawoskrętnej. Przy zmniejszeniu do jednego pasa ruchu na relacji na wprost, z ul. Mickiewicza w ul. Świętojańską, czas oczekiwania na dojazd do ul. Gdańskiej może się wydłużyć, powodując opóźnienia autobusów i kursowanie niezgodnie z założonymi rozkładami jazdy. Pan Maciej Gust – z-ca Dyrektora d.s. Inwestycji zasugerował dodatkowo wyodrębnienie natężeń dla prawoskrętów w stosunku do całego wlotu i powtórne przeanalizowanie tematu. Strona społeczna Zespołu zaproponowała również lewoskręt z ul. Świętojańskiej w ul. Gdańską.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

3. Kolejnym tematem była planowana zmiana organizacji ruchu na ul. Podgórnej. Pani Dorota Boroń Naczelnik Wydziału Inżynierii Ruchu przedstawiła do dyskusji koncepcję kontra ruchu rowerowego na ul. Podgórnej.

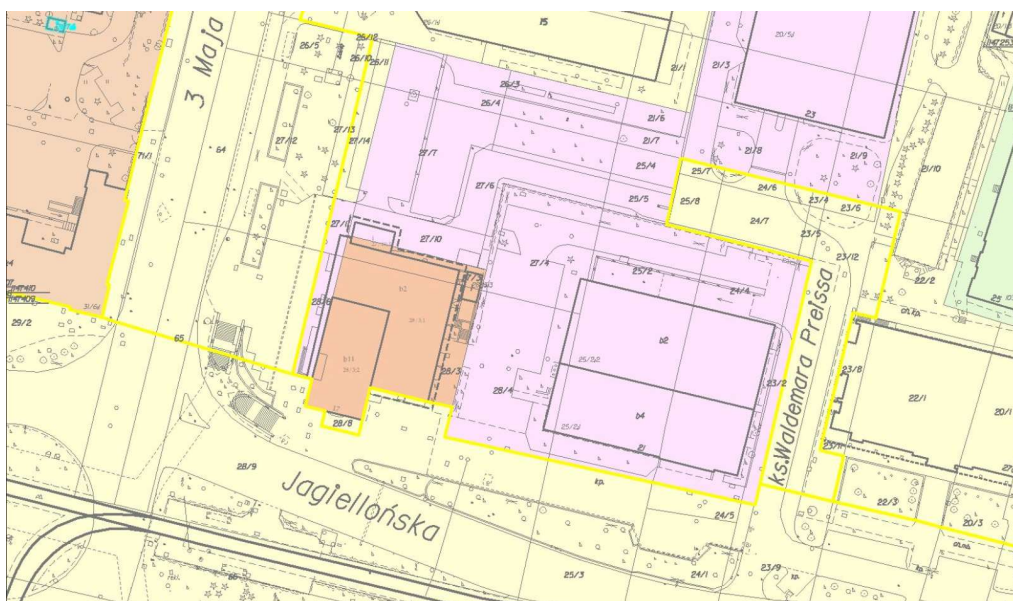


Ulica Podgórska przy skrzyżowaniu z ul. Nowodworską zostanie zawężona do szerokości 4.5m. Projektuje się pas postojowy po zachodniej stronie ulicy. W koncepcji przedstawiono podłączenie pasa rowerowego do ul. Grudziądzkiej poprzez łącznik ulicy Grudziądzkiej, gdzie wspólna przestrzeń dla obu kierunków wynosiłaby około 3.2m, czyli poniżej 3.5m. W zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego należy mieć na uwadze fakt łuku pionowego i ostrego poziomego w obrębie posesji 6 – 1 w tym słabą widoczność. Członkowie Zespołu ustalili : sprawdzenie własnościowe terenu pomiędzy schodami a Nowym Rynkiem celem możliwości wykonania dojazdu do ul. Grudziądzkiej, wykonanie „rynien na schodach” celem łatwiejszego sprowadzenia rowerów do przejścia dla pieszych przez ul. Grudziądzką.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

-
4. Odnośnie możliwości zaparkowania pojazdów przy Banku Pocztowym na rondzie Jagiellonów przedstawiono zakres pasów drogowych oraz omówiono możliwości zaparkowania pojazdu.

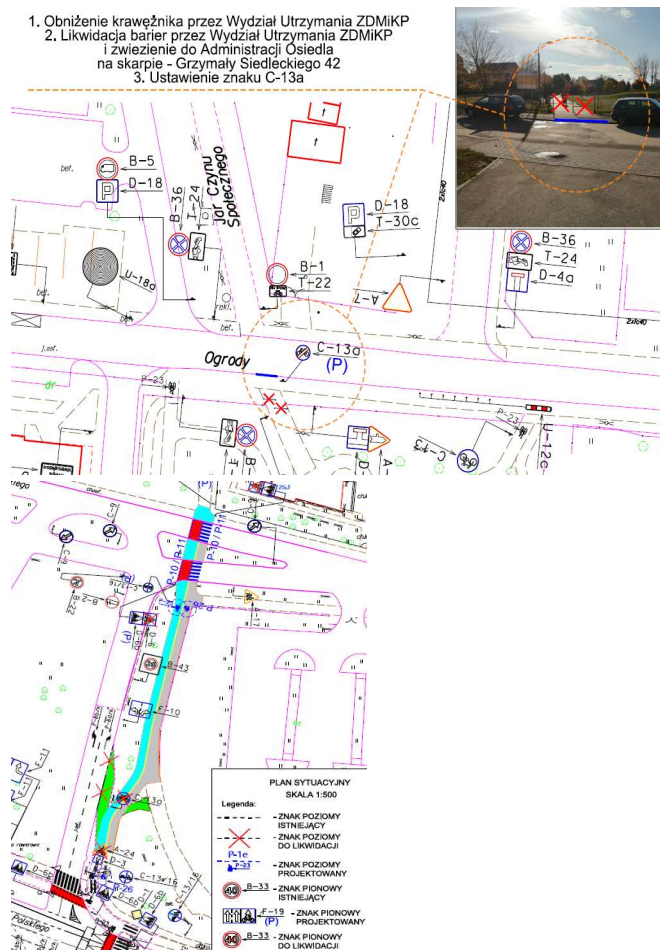


5. Poruszono temat nieprawidłowego poruszania się pojazdów na wysokości posesji ul. Szubińska 73. Zaproponowano ustawienie słupka na ciągu pieszo – rowerowym (ZDMiKP) wraz z nasadzeniem lub zlokalizowaniem kamieni w ciągu zieleni od strony posesji (WGK UM). Członkowie Zespołu przychylili się do takiego rozwiązania.
6. Następnym poruszonym tematem była koncepcja ciągu pieszo – rowerowego od ul. Wojska Polskiego, poprzez ul. Magnuszewską, teren WGK UM, teren Spółdzielni Mieszkaniowej Budowlani do ul. Ogrody. Poniżej koncepcja rozwiązania.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

1. Obniżenie krawężnika przez Wydział Utrzymywania ZDMiKP
2. Likwidacja barier przez Wydział Utrzymywania ZDMiKP
i zwiezenie do Administracji Osiedla
na skarpie - Grzymały Siedleckiego 42
3. Ustawienie znaku C-13a



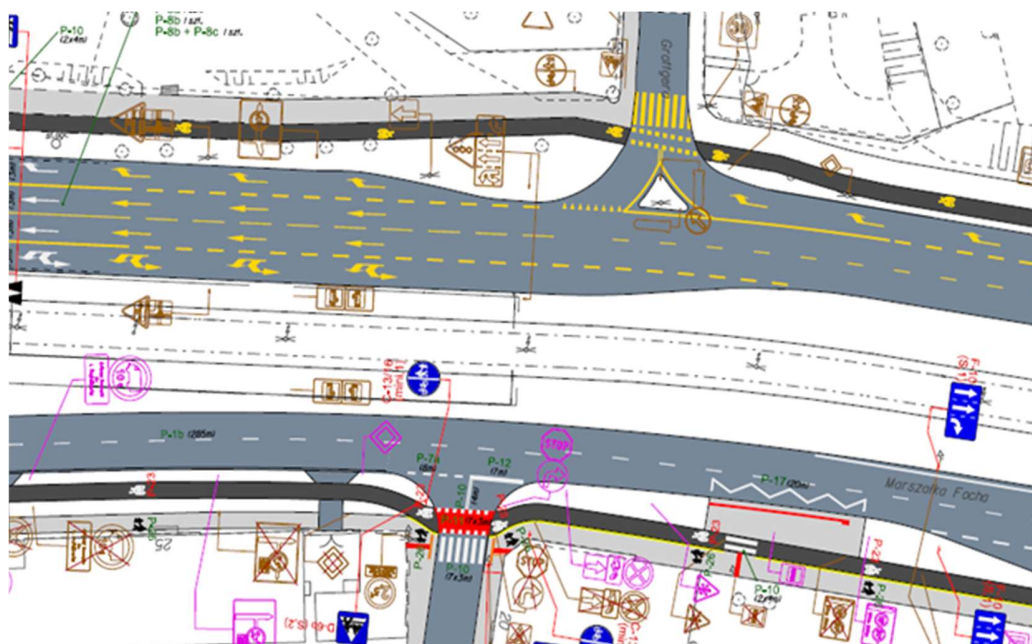
Członkowie Zespołu zalecili zweryfikowanie oznakowania na ul. Jaru Czynu Społecznego pod kątem wprowadzenia znaku C-13/16 zamiast znaku zakazu ruchu. Ostateczna koncepcja oznakowania zostanie przedstawiona na kolejnym posiedzeniu Zespołu. Po pełnej akceptacji przez Zespół docelowego rozwiązania, projekt zostanie przesłany do Administracji Osiedla na skarpie z informacją o planowanym wdrożeniu rozwiązania zgodnie ze wcześniejszymi ustaleniami.

7. W sprawie zachowania widoczności ruchu rowerowego na skrzyżowaniu Focha – Czartoryskiego, poinformowano, że przy obecnym stanie zagospodarowania bardzo trudno byłby zaprojektować idealną infrastrukturę. W

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

czasie projektowania analizowanych było kilka wariantów, wybrany ostatecznie był kompromisem – zwięźając jezdnię ul. Focha do dwóch pasów ruchu uzyskano odsunięcie krawędzi jezdni poprawiając widoczność, zyskując miejsce na infrastrukturę rowerową. Jednocześnie wprowadzono odgięcie toru rowerzystów – spowalniając ich i tym samym zwiększając możliwości wzajemnego dostrzeżenia poszczególnych uczestników ruchu drogowego. W tym miejscu bez wyburzeń budynków trudno było uzyskać lepsze rozwiązanie. Zmiana polegająca na wyprostowaniu przejazdu przez ulicę Czartoryskiego jest technicznie możliwa, aczkolwiek z uwagi na poniesione koszty obecnie nie planuje się zmian w tym zakresie



8. Odnośnie oznakowania Placu Weyssenhoffa poinformowano, że zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*, strzałki kierunkowe w odmianie mini

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

stosuje się na drodze lub jej części, przeznaczonej do ruchu rowerów, oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi i dalej dopuszcza się stosowanie znaków P-8 mini wraz ze znakiem P-23 mini na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów i w służbie dla rowerów.

9. W sprawie możliwości stosowania linii przerywanych wzdłuż pasów rowerowych poinformowano, że zgodnie z *Wytycznymi projektowania infrastruktury dla rowerów część 2 Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów rowerowych i kontrapasów ruchu dla rowerów*, zasady separacji rowerów od innych pojazdów lub pieszych stosuje się ze względów bezpieczeństwa, w celu zapewnienia płynności ruchu i wygody użytkowników drogi. Generalnie separację ciągłą stosuje się miękką (znaki poziome ciągłe, pas separujący wykonany z innego rodzaju nawierzchni lub twardą (separatory ruchu, ciągłe usytuowanie punktów elementów) oraz separację punktową np. w obszarach skrzyżowań.

10. Tematy Pana Adama Dziury;

– w nawiązaniu do inwestycji mieszkaniowej procedowanej w obrębie ul. Kazimierza Wielkiego, Pan Bogumił Bieliński kierownik SOIZ poinformował, że docelowo budując bulwary wzdłuż nabrzeża, Miasto będzie musiało wykonać podłączenie do planowanego parkingu, z uwzględnieniem różnic wysokościowych.

- w sprawie zaopiniowania projektu bulwarów na odcinku od Mostu Pomorskiego do ul. Jaka Kazimierza Wielkiego, na posiedzenie Zespołu zostanie zaproszony przedstawiciel WIM UM, którego proponuje się jako stałego członka Zespołu.

- odnośnie zlokalizowania stojaków rowerowych na bulwarach na wysokości Wojewódzkiego Szpitala Obserwacyjno - Zakaźnego, powyższe dotyczy inwestycji Wydziału Inwestycji Miasta UM.

- kwestia doboru rodzaju stojaków przy tężni i wodociągach leży w gestii WIM UM

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

-
- w temacie budowanego przez MWIK zjazdu nad Brdę w okolicy ronda Fordońskiego o nawierzchni ażurowej oraz chodnika 1.5m – zaproponowano wprowadzenie nawierzchni przyjaznej dla rowerzystów czyli z asfaltu – Zespół rowerowy wystosuje pismo do MWiK celem zmiany nawierzchni
 - w sprawie przebiegu szlaków turystycznych przez Miasto Bydgoszcz można przekazać swoje uwagi do Bydgoskiego Centrum Informacji. Wytyczaniem przebiegów szlaków turystycznych zajmują się głównie organizacje turystyczne np. PTTK
 - w sprawie petycji mieszkańców Piasków - odnośnie proponowanego przez p. Dziurę połączenia trasą rowerową osiedli Piasków i Jachcic, wskazano, że takie rozwiązanie pomija znaczną część osiedli i mogłoby funkcjonować łącznie z infrastrukturą rowerową wzdłuż układu podstawowego. Poinformowano również, że taka informacja zostanie przekazana Panu Prezydentowi
 - poruszono kwestię połączenia (utwardzenia) ul. Kaplicznej z ul. Wiślaną – Pan Marek Stanek Naczelnik Wydziału Przygotowania Inwestycji poinformował, że rozwiązanie takie nie może być traktowane jako zamienne do kładki. Prace nad budową kładki mimo zerwania umowy z wykonawcą koncepcji będą kontynuowane przez ZDMiKP.
 - w sprawie połączenia ul. Brzegowej do Strzelec Dolnych, Pan Marek Stanek poinformował, że dwukrotnie odbyło się spotkanie z przedstawicielami gminy Dobrcz. Według ostatnich ustaleń zdecydowanie lepszym rozwiązaniem jest infrastruktura wzdłuż drogi wojewódzkiej. Rozmowy są prowadzone z Gminami i Zarządem Dróg Wojewódzkich.
 - w sprawie możliwości otwarcia dla ruchu pieszego i rowerowego terenu Brdujścia, wystąpiono z pismem do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Niestety ze względu, że teren śluz jest terenem zakładu pracy oraz ze względów bezpieczeństwa Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku Zarząd Zlewni Wisły Kujawskiej w Toruniu

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

nie wyraził zgody na publiczne niekontrolowane otwarcie tego terenu dla ruchu pieszego i kołowego.

- w sprawie harmonogramu planowanych prac w zakresie infrastruktury rowerowej poinformowano, że z uwagi na wielość prowadzonych zadań nie został on jeszcze uaktualniony

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy