
Bydgoszcz, dnia 13 luty 2024r.

Protokół z LXXXVI posiedzenia Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszcz

Lista obecności:

1. Bogumił Bieliński
2. Przemysław Barański
3. Sebastian Nowak
4. Włodzimierza Wójcik
5. Adam Dziura
6. Dorota Boroń
7. Mikołaj Pawłusik
8. Patryk Konsorski
9. Tomasz Łukawski

1. W pierwszej kolejności został omówiony temat zawartości awersu i rewersu bydgoskiej mapy rowerowej.

Uzgodniono, że awersem mapy będzie plan miasta (podkład kartograficzny), na którym umieszczone zostaną następujące informacje:

- drogi rowerowe i pieszo – rowerowe (drogi rowerowe wykonane w 2024r. do momentu przekazania materiału wyjściowego wykonawcy),
- pasy dla rowerów i kontrapasy,
- ulice z dopuszczonym ruchem rowerowym („pod prąd” i odstępstwo od zakazu ruchu),
- turystyczne szlaki rowerowe do granicy Miasta Bydgoszczy,
- samoobsługowe stacje napraw rowerów,
- stacje Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego,
- utrudnienia:
- kładka nad torami wzdłuż ul. Fordońskiej,
- kładka Esperanto,
- schody na bulwarach wzdłuż ul. Stary Port,
- schody na bulwarach pod Mostami Solidarności,

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

-
- kładka nad torami na stacji Bydgoszcz Błonie,
 - kładka nad Kanałem Bydgoskim na wysokości ul. Janowieckiej,
 - grząski piach wzdłuż ul. Spacerowej od ul. Janowieckiej wzdłuż Kanału Bydgoskiego w kierunku Nakła,
 - kładka nad torami łącząca ul. Rekreacyjną i ul. Jeździecką,
 - wąska ścieżka w Parku Milenijnym,

Uzgodniono, że na rewersie mapy umieszczone zostaną następujące informacje:

- powiększony fragment planu zawierający Śródmieście Miasta z infrastrukturą rowerową (proponowany obszar ulic: Wały Jagiellońskie - Jana Karola Chodkiewicza – Zygmunta Augusta - Józefa Sułkowskiego uzależniony od wielkości miejsca na rewersie mapy),
 - schemat sieci tras rowerowych – graf z pokazaniem tras z centrum miasta (Stary Rynek) na poszczególne kierunki np. miejscowości,
 - poradnik rowerzysty – opis typów infrastruktury rowerowej (pas ruchu dla rowerów, kontrapas, kontraruch itp. – co to jest i jak poprawnie z nich korzystać),
 - informacje związane z promocją miasta: „Aktywne Miasta”, „Rowerowa Stolica Polski”, „Miasteczka Ruchu Drogowego”, „Pump Truck” , „Rower w komunikacji Miejskiej”,
 - panel informacyjny, adresy kontaktowe:
 - Bydgoskiego Centrum Informacji
 - Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy
- Przy współpracy z Zespołem do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy.

Legenda będzie w języku polskim i angielskim.

Członkowie spotkania przychyłili się do zawartości mapy.

2. Kolejnym tematem była planowana zmiana organizacji ruchu na ul. Podgórnej. Pani Dorota Boroń Naczelnik Wydziału Inżynierii Ruchu

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

poinformowała, że projekt stałej organizacji ruchu został zatwierdzony. W projekcie tym nie uwzględniono separatorów ruchu, gdyż mogłyby one stwarzać zagrożenie dla rowerzystów. Separator ogranicza pola manewru, uniemożliwia odśnieżanie, może być niewidoczny i jest możliwość przewrócenia się. Jednocześnie poinformowano, że jeżeli obserwacje środowiska rowerzystów wskażą na fakt konieczności zastosowania takiego separatoru a konieczność ich zastosowania będzie ponad w/w zagrożeniami, wtedy ZDMiKP zastosuje przedmiotowe rozwiązanie.

3. Projekt na oznakowanie ul. Jaru Czynu Społecznego, został zatwierdzony.
4. W temacie połączenia drogi rowerowej w ciągu drogi technicznej planowanej do wykonania w ramach inwestycji MWIK od ronda Fordońskiego z inwestycją miejską prowadzoną przez WIM UM odbyły się dwa spotkania. Dostępne ustalenia ze spotkania zostaną przekazane Członkom Zespołu drogą e-mail.
5. Trwają konsultacje społeczne w temacie „akcji stojak”. Pani Dorota Boroń poinformowała, że w dniu 20.02.2024r w sali konferencyjnej Bydgoskiego Centrum Organizacji Pozarządowych i Wolantariatu w godzinach od 16.30 do 18.00 odbędzie się spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami, na które zapraszamy także Członków Zespołu.
6. W sprawie dedykowanego rowerzystom oznakowania związanego z zamknięciem zachodniej nitki Mostu Pomorskiego, Pani Dorota Boroń poinformowała, że Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy przygotował projekt na wprowadzenie ruchu dwukierunkowego dla rowerzystów na wschodnią część mostu. Projekt również uzyskał opinię Komendy Miejskiej Policji. Jednocześnie poinformowano, że w połowie marca planowane jest wprowadzenie nowej organizacji ruchu podtrzymującej obecne ograniczenia tonażowe oraz przywracającej ruch rowerowy i pieszy na zachodniej stronie Mostu Pomorskiego. Z uwagi na brak zachowania dla rowerzystów ciągłości ruchu dwukierunkowego

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

w obrębie ronda Fordońskiego oraz planowane przywrócenie ruchu pieszego i kołowego, obecnie odstąpiono od wprowadzania pośrednich zmian w obowiązującej organizacji ruchu.

7. Poruszono jednocześnie temat możliwości zmiany ruchu rowerowego z jednokierunkowego na dwukierunkowy na ul. Wyszyńskiego (od ronda Fordońskiego do ul. Kamiennej), pod kątem szerokości przejazdów, ciągów rowerowych (min. 2m), lokalizacji sygnalizatorów itd. Przedmówczyni poinformowała, że w Rozporządzeniu o znakach drogowych nie ma wymogów, co do szerokości infrastruktury przy zastosowaniu znaków C-13/16 wskazujący drogę dla rowerów i drogę dla pieszych (podział w pionie i w poziomie), ale już przy projektowaniu, budowie, przebudowie lub użytkowaniu dróg publicznych (przepisy techniczno-budowlane dotyczących dróg publicznych) są wymagania dotyczące szerokości chodnika i drogi dla rowerów, i tak:

§ 29. 1. Szerokość chodnika projektuje się w zależności od funkcji trasy dla pieszych oraz miarodajnego natężenia ruchu pieszych. Szerokość chodnika powinna być nie mniejsza niż 1,80 m.

§ 42. 1. Szerokość drogi dla rowerów projektuje się w taki sposób, aby uwzględnić miarodajne natężenie ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

Szerokość jednokierunkowej drogi dla rowerów powinna być nie mniejsza niż 1,50 m. Dopuszcza się szerokość nie mniejszą niż:

- 1) 1,20 m – jeżeli różnica wysokości pomiędzy nawierzchnią drogi dla rowerów a jej wyniesionym otoczeniem jest nie większa niż 0,05 m, w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie;
- 2) 1,00 m na odcinku nie dłuższym niż 20 m – jeżeli ograniczenie ruchu do jednego kierunku wynika z konieczności zapewnienia segregacji kierunków ruchu.

Szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów powinna być nie mniejsza niż 2,50 m. Dopuszcza się szerokość nie mniejszą niż 2,00 m, jeżeli różnica wysokości pomiędzy nawierzchnią drogi dla rowerów a jej wyniesionym otoczeniem jest nie większa niż 0,05 m, w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Szerokość drogi dla pieszych i rowerów powinna być nie mniejsza niż 3,00 m. Dopuszcza się szerokość nie mniejszą niż 2,50 m w trudnych warunkach albo na moście lub wiadukcie.

§ 45. 1. Do przekraczania drogi przez rowery, hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego lub osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch projektuje się przejazd dla rowerów, tunel lub wiadukt dla rowerów albo pieszych i rowerów.

Szerokość przejazdu dla rowerów powinna być nie mniejsza niż szerokość drogi dla rowerów przed przejazdem i nie mniejsza niż:

- 1) 1,80 m – w przypadku przejazdu jednokierunkowego;
- 2) 3,00 m – w przypadku przejazdu dwukierunkowego.

W Rozporządzeniu o znakach drogowych wymagania, co do szerokości przejazdów rowerowych – powierzchni jezdni (znak P-11) są takie same, jak w/w przepisach, tj. nie mniejsza niż: 1,8m (przejazd jednokierunkowy) i 3,0m (przejazd dwukierunkowy).

W Wytocznych ministerialnych zwrócono również mocno uwagę na względy funkcjonalne, gdyż jest zapis, że „Szerokość drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów powinna zapewniać jej użytkownikom możliwość bezpiecznego wymijania, wyprzedzania i omijania”.

Dane :

Przejazdy rowerowe – z wyjątkiem 2 przejazdów rowerowych przez ul. Wyszyńskiego, wszystkie pozostałe (tj. przez ulice: Skłodowska-Curie, Powstańców Wlkp. i Głowackiego) nie spełnia norm i wymagań dla przejazdu dwukierunkowego – ich szerokość wynosi w większości przypadków 2,5m.

Ciągi rowerowe – część ciągów rowerowych nie spełnia norm i wymagań dla ruchu dwukierunkowego, są zbyt wąskie, tj.:

- ☐ po stronie zachodniej: odcinek Skłodowskiej – rondo Fordońskie – szerokość 1,5m, fragment na odcinku Skłodowskiej – Powstańców Wlkp. – szerokość 1,45m i fragment na odcinku Chodkiewicza – Kamienna – szerokość 1,5m.
- ☐ po stronie wschodniej – fragment na odcinku od ronda Fordońskiego – szerokość 1,61m.
- ☐ punktowo / odcinkowo – szerokość wynosi od 1,85 do 1,9m.

Wnioski – w celu umożliwienia wprowadzenia dwukierunkowego ruchu rowerowego na obecnie jednokierunkowych drogach rowerowych na rozpatrywanym odcinku ul. Wyszyńskiego powinny być działania inwestycyjne w celu dostosowania do wymaganych szerokości przejazdów rowerowych

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

(poszerzenia drogi rowerowej do przejazdów o szerokości 3m i wymalowanie przejazdów o takich szerokościach) oraz dróg rowerowych.

W załączeniu mapki.

Po omówieniu przedmiotowego tematu Członkowie Zespołu podkreślali fakt, że Rozporządzenie o znakach drogowych nie określa wymogów, co do szerokości infrastruktury przy zastosowaniu znaków C-13/16 wskazujących drogę dla rowerów i drogę dla pieszych (podział w pionie i w poziomie). Z drugiej zaś strony w Rozporządzeniu z znakach drogowych są wymagania, co do szerokości przejazdów rowerowych – powierzchni jezdni (znak P-11) są takie same, jak w/w przepisach, tj. nie mniejsza niż: 1,8m (przejazd jednokierunkowy) i 3,0m (przejazd dwukierunkowy). Ponadto przywołane powyżej przy projektowaniu, budowie, przebudowie lub użytkowaniu dróg publicznych (przepisy techniczno-budowlane dotyczących dróg publicznych) zostały określone między innymi pod względem bezpiecznego prowadzenia ruchu rowerowego. Szerokości dróg rowerowych 1.45m – 1.6m znacząco odbiegają od zakładanych wymiarów. Co więcej należy mieć również na uwadze fakt, że ruch rowerowy oraz przylegający pieszy odbywają się w różnych warunkach atmosferycznych, w różnych porach dnia i nocy, a ruch rowerowy odbywa się z różnymi prędkościami niejednokrotnie po ciągach pieszych, co może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Reasumując powyższe, Członkowie Zespołu w pierwszej kolejności zwrócili się z prośbą o :

- przeanalizowanie możliwości wprowadzenia normatywnych przejazdów na skrzyżowaniach przy obecnej geometrii i lokalizacji sygnalizatorów wraz z normatywnymi obszarami akumulacji przed skrzyżowaniami
- dokładne wskazanie długości odcinków dróg rowerowych dla poszczególnych jej szerokości z podaniem procentowym do całego układu

Z uwagi na wielość prowadzonych zadań w Wydziale Inżynierii Ruchu, powyższy temat zostanie przedstawiony na jednym z kolejnych posiedzeń Zespołu.

Członkowie Zespołu podkreślili także konieczność wprowadzenia dwukierunkowego ruchu rowerowego na nowym Moście Pomorskim po stronie wschodniej i zachodniej obiektu. Ponadto zgodnie ustalono, że temat dwukierunkowości dróg rowerowych po obu stronach Al. Wyszyńskiego powinien być realizowany w kolejnych działaniach inwestycyjnych jak przebudowa ronda Fordońskiego, skrzyżowania ul. Curie Skłodowskiej z Wyszyńskiego, budowa linii tramwajowej w ul. Wyszyńskiego itd.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy

-
8. Następnie Pani Dorota Boroń przedstawiła analizę przedłużenia kontrapasa rowerowego z ul. Świętojańskiej przez ul. Gdańską w kierunku Al. Mickiewicza. Poinformowała, że Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy na podstawie Inżynierii Ruchu Drogowego autorów trzech profesorów, określił, stopień wykorzystania przepustowości X – natężenie ruchu do przepustowości, (gdzie $X > 1$ oznacza przeciążenie, tzn. że na wlocie może pozostać kolejka pojazdów, a straty czasu mogą obciążyć następny okres) dla obu pasów w stanie istniejącym oraz proponowanym. Obecnie dla pasa ruchu na wprost wynosi on 0.81 a dla pasa prawego na wprost jest 0.82. Dla stanu proponowanego pas prawy na wprost charakteryzowałby się stopniem wykorzystania przepustowości 1.29 a pas prawy 0.28. Z powyższego wynika, że obecnie równomiernie rozkłada się obciążenie pasów ruchu na wlocie skrzyżowania, zaś przy wprowadzeniu zmian jest widoczna znaczna dysproporcja wykorzystania przepustowości na pasach ruchu w tym przeciążenie pasa lewego i niewielkie wykorzystanie pasa prawego. Ponadto poinformowano, że wprowadzenie proponowanych zmian w organizacji ruchu wpłynęłoby na znaczne różnice w kolejce pojazdów pomiędzy stanem istniejącym około 130m a proponowanym rozwiązaniem z wartością maksymalną nawet osiem razy większą. Powyższe dane niestety nie sprzyjają wprowadzeniu zaproponowanych zmian przez Członków Zespołu, tym bardziej że w najbliższym czasie po uruchomieniu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Gdańska Al. Mickiewicza planuje się dodatkowo wprowadzenie priorytetu dla tramwajów, co jeszcze bardziej wpłynie na rozkład ruchu na omawianym skrzyżowaniu.

Członkowie Zespołu zaproponowali wprowadzenie pojazdów autobusowych na prawy pas ruchu. Poinformowano, że udział pojazdów ciężkich w tym autobusów na wlocie jest to tylko około 0.05%. Poinformowano również, że zmiana w organizacji ruchu przy niewielkim obciążeniu pasa ruchu w prawo mogłaby stwarzać niebezpieczne sytuacje polegające na przejeździe pojazdów na wprost.

Członkowie Zespołu przekazali, że obecnie nie ma znacznych kolejek na wlocie i zaproponowali skracanie lewego pasa na ul. Świętojańskiej np. poprzez wprowadzanie miejsc parkingowych, celem obserwacji ruchu na wlocie. Poinformowano, że miejsca parkingowe w całościowo na jezdni generalnie się wprowadza na układzie dróg lokalnych, szczególnie w strefach ograniczonej prędkości 30 km/h. Ponadto ul. Świętojańska jest quasi wewnętrzną obwodnicą wyprowadzającą ruch ze Śródmieścia, gdzie optymalność organizacji ruchu jest priorytetem. Poinformowano dodatkowo, że po przeprowadzonych pracach w obrębie skrzyżowania z Al. Mickiewicza, zostanie w pierwszej kolejności przywrócona sygnalizacja świetlna i nadany wysoki priorytet dla komunikacji publicznej, gdzie zmienia

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

się warunki ruchu w obrębie omawianego skrzyżowania. Zaproponowane zaś kwestie prób tymczasowego skracania lewego pasa na ul. Świętojańskiej pod obserwację ruchu, powinny być uzgodnione z Dyrekcją ZDMiKP oraz Prezydentem Miasta. Tutaj należy mieć na uwadze głównie funkcje komunikacyjne ciągu ulic Al. Mickiewicza i ul. Świętojańskiej oraz doświadczenie ze zmiany organizacji ruchu na Moście Pomorskim, gdzie wykorzystanie przez użytkowników drogi objazdu nasypu krótkim odcinkiem dwoma pasami ruchu dopiero zoptymalizowało warunki ruchu na wlotach skrzyżowania.

Członkowie Zespołu zwrócili się z prośbą o przygotowanie danych wyjściowych o obecnych warunkach ruchu na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza - Świętojańska

9. W sprawie rozwiązań rowerowych na skrzyżowaniu ulic Gdańska – M.F. Focha – Mostowa, Członkowie Zespołu otrzymają informację drogą e-mail.
10. Członkowie Zespołu zwrócili się prośbą o przesłanie e-mail projektu stałej organizacji ruchu na Stary Rynek i ulice przyległe po przebudowie uliczek a także odpowiedzi na zapytania Pana Adama Dziury. Powyższe zostanie przesłane pocztą elektroniczną.
11. Pan Bogumił Bieliński omówił temat nowej inwestycji i przebudowy skrzyżowania ul. Gryfa Pomorskiego z ul. Orła Białego. Zaproponowano likwidację dodatkowych łączników ścieżek rowerowych z projektowanym i istniejącym układem drogowym. Analizie poddana została również propozycja likwidacji przejścia dla pieszych prowadzącego obecnie przez południowy wlot ul. Andersa. Ustalono, że rozejście to powinno pozostać. B. Bieliński wyjaśnił, że uwagi zostaną przekazane projektantowi, zaś finalna wersja koncepcji udostępniona Członkom Zespołu.
12. Temat dotyczący nowych lokalizacji stojaków rowerowych oraz poszerzenia strefy ograniczonej prędkości w obrębie ul. Stawowej zostanie poruszony na jednym z kolejnych posiedzeń Zespołu rowerowego.
13. Członkowie Zespołu w sprawie tematu przebudowy zajezdni tramwajowej na Toruńskiej oraz przebudowy ul. Łęczyckiej zwrócili się z prośbą o wysłanie ostatecznych uzgodnień, podsumowanie uwag.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

-
14. Pan Adam Dziura zwrócił się z zapytaniem czy na części dróg na której zaplanowana jest Wielka Pętla Fordonu są obecnie ażury. Przedmówca zwrócił się z prośbą o informację e-mail.

Zespół do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy