



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Miroslaw KOZŁOWICZ

Bydgoszcz, dnia 07.05.2024r.

IP.2106.66.2024

Szanowna Pani
Jolanta Grądzka
Przewodnicząca Rady Osiedla
Smukała-Oplawiec-Janowo
jgradzka@vp.pl

Dotyczy: planów rozbudowy ul. Oplawiec w Bydgoszczy.

Szanowna Pani Przewodnicząca.

W związku z e-mailem z dnia 5 kwietnia 2024 r. informującym o przebiegu spotkania Zarządu Rady Osiedla Smukała-Oplawiec-Janowo z mieszkańcami dzielnicy w sprawie dotyczącej rozbudowy ul. Oplawiec, uprzejmie wyjaśniam.

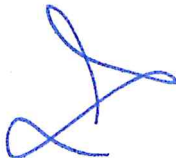
Planowanie infrastruktury rowerowej powinno być realizowane zgodnie z polityką transportową i przestrzenną danego miasta. Powinno obejmować wszystkie elementy związane z infrastrukturą rowerową zawarte w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, jak również w innych opracowaniach planistycznych, w których znajdują się istotne postanowienia dotyczące transportu rowerowego (np. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego). Podstawowym założeniem przy planowaniu poprawnej infrastruktury powinno być takie rozmieszczenie i poprowadzenie tras rowerowych, które pozwoliłyby rowerzyście na bezpieczne i wygodne dotarcie do celu. W sytuacji, do której należy dążyć planując docelową sieć dróg dla rowerów, rowerzysta powinien mieć świadomość, że jest w stanie dotrzeć do każdego celu szybciej niż innymi środkami transportu. Jeżeli odpowiednie zaplanowanie i późniejsze wykonanie tras rowerowych dałoby taką możliwość, zdecydowanie zwiększyłoby to atrakcyjność poruszania się rowerem po mieście. Należy zwrócić przy tym uwagę, że infrastruktura rowerowa nie służy wyłącznie społecznościom lokalnym, zamieszkującym obszar w bezpośrednim sąsiedztwie dróg dla rowerów.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, podmioty odpowiedzialne za kształtowanie sieci dróg rowerowych w Bydgoszczy (w tym zwłaszcza Zespół ds. Polityki Rowerowej Miasta Bydgoszczy) stoją na stanowisku, że ul. Oplawiec jako droga zbiorcza na odcinku od ul. Koronowskiej do ul. Biwakowej, powinna zostać wyposażona w infrastrukturę rowerową, analogicznie jak zmodernizowana w ostatnich latach ul. Smukała na odcinku od ul. Błędzkiej do ul. Rajskiej. Rozbudowa ul. Oplawiec z pominięciem dróg dla rowerów (czy to w postaci ścieżek rowerowych, czy też pasów dla

rowerów w obszarze jezdni) jest rozwiązaniem trudnym do zaakceptowania. Natomiast dostosowanie budowy chodników do warunków terenowo-prawnych poprzez dopuszczenie chodnika jednostronnego w przypadku niedostatecznej szerokości pasa drogowego, jest zagadnieniem skomplikowanym, wymagającym głębokiej analizy na etapie projektowania.

Należy ponadto zwrócić uwagę, że w przypadku rezygnacji z budowy infrastruktury dla rowerzystów w ciągu ul. Opławiec, zgodnie z obowiązującymi standardami należałoby wprowadzić strefę ograniczonej prędkości do 30 km/h. Rozwiązanie takie wpłynęłoby niekorzystnie na funkcjonowanie transportu publicznego, spowalniając ruch autobusów w obrębie strefy.

Wyjaśniam również, że to zarząd drogi, jako podmiot odpowiedzialny za bezpieczeństwo jej eksploatacji decyduje o sposobie i zakresie działań zmierzających do poprawy stanu technicznego w przypadku dekapitalizacji nawierzchni, a powstrzymanie się od czynności remontowych w oczekiwaniu na okoliczności sprzyjające modernizacji drogi jest sprzeczne z obowiązującymi w tym zakresie zasadami i zagrażać może bezpieczeństwu jej użytkowników.


powołanej
