



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Mirosław KOZŁOWICZ

Bydgoszcz, dnia .08.2021r.

IP-2101/DR2/40/2021

Patryk Konsorski
Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy
Ul. Gdańska 5 / skr. 2
85-005 Bydgoszcz

Dotyczy: budowy infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Krasińskiego w Bydgoszczy.

w odpowiedzi na Pana pismo dotyczące budowy infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Krasińskiego w Bydgoszczy uprzejmie informuję, że ostateczne rozwiązania przebudowy tej ulicy zostaną przyjęte na etapie prac nad aktualizacją koncepcji. Szerokość istniejącego pasa drogowego narzuca pewne ograniczenia – trudno jest zmieścić nową infrastrukturę nie powodując zwężenia tej już istniejącej.

Należy zauważyć, że liczba pasów ruchu na ulicy Krasińskiego jest uzależniona od dwóch skrzyżowań ograniczających tę ulicę. Z jednej strony mamy wlot ul. Śniadeckich na skrzyżowaniu z ul. Gdańską, na którym są wyznaczone dwa pasy ruchu, z drugiej strony mamy wlot ul. Krasińskiego przed skrzyżowaniem z ulicami 3 Maja – Staszica – Markwarta, na którym również wyznaczone są dwa pasy ruchu. Zmiana liczby pasów tylko na odcinku łączącym nie jest zatem wskazana. Nie jest również prawdą, iż na ul. Krasińskiego natężenie ruchu jest mniejsze niż na Al. Ossolińskich. Jest dokładnie odwrotnie – na Al. Ossolińskich w obu kierunkach sumaryczne natężenie ruchu wynosi ok. 6 tys. pojazdów na dobę (na cztery pasy ruchu przed zmianą organizacji), a na Kasińskiego natężenie wynosi ok. 10 tys. pojazdów na dobę (na dwóch pasach ruchu).

Trudno mi jest również się zgodzić ze stwierdzeniem, że sama koncepcja budowy kontrpasa rowerowego, przy ruchu rowerowym w drugim kierunku na zasadach ogólnych jest niekorzystna dla rowerzystów. Koncepcja ta była tematem rozmów ze środowiskiem rowerowym, które nie zgłaszało zastrzeżeń. Rozwiązanie takie w sposób logiczny łączy się z ul. Gdańską, na której jest zastosowane od lat identyczne rozwiązanie.

Na zakończenie chciałbym zapewnić, iż zmiany na ulicy Krasińskiego zostaną wprowadzone w taki sposób, aby odbyły się jak najmniejszym kosztem przestrzeni pieszej, która po stronie południowej i tak jest zdecydowanie większa niż minimum normatywne (szerokość istniejącego chodnika na zdecydowanej większości odcinka wynosi około 3 m).

z poważaniem

BYDGOSZCZ'81