

Raport z wyłożenia do publicznego wglądu koncepcji pn. „Budowa infrastruktury rowerowej na ul. Nakielskiej na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej wraz z rozbudową jezdni”

Termin składania wniosków: od 14 września do 12 października 2017r.;

Termin spotkania z wnioskodawcami: 4, 5, 7 i 11 grudnia 2017 r.

<i>Nr wniosku / ankiety</i>	<i>Wnioskujący</i>	<i>Treść zgłoszenia/ wniosku</i>	<i>Stanowisko (projektant, inwestor)</i>	<i>Uzasadnienie/wyjaśnienia</i>	<i>Stanowisko wnioskodawcy</i>
Wnioski zgłoszone na kartach konsultacyjnych					
1.		<p>Wnosimy o zmianę lokalizacji parkingu przewidzianego na działkach ewidencyjnych oznaczonych numerami 40/9 i 40/10 w obrębie 42 przy ul. Iglastej w Bydgoszczy na lokalizację na części działki nr 2/13 położonej przy ul Cieplickiej w Bydgoszczy oraz na lokalizację części miejsc parkingowych w pasie drogowym na działce nr 40/2 i przed szkołą, zgodnie z obowiązującym prawem miejscowym, tj. z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwalonego uchwałą Nr IV/25/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Miedzyń-Żyzna".</p>	<p>Częściowa akceptacja wniosku</p>	<p>Propozycja wybudowania parkingu na przedmiotowych działkach wynikała ze zgłaszanego zapotrzebowania na miejsca postojowe. Parking oddzielony od jezdni, zlokalizowany na "niezagospodarowanym" terenie w pobliżu szkoły wydawał się rozwiązaniem atrakcyjnym i zdecydowanie bardziej funkcjonalnym niż zatoki przylegające do jezdni. Budowa wydzielonego parkingu byłaby inwestycją towarzyszącą głównemu przedsięwzięciu. Na etapie sporządzania koncepcji projektanci jednak nie znali zamierzeń inwestycyjnych nowych właścicieli działek - wobec zgłoszonego przez nich sprzeciwu, pomysł na wykonanie parkingu jest bezprzedmiotowy.</p> <p>W pobliżu szkoły, w miejscu dotychczasowego przystanku autobusowego zaproponowano wykonanie równoległej zatoki "wysiadkowej" wykonanie nowego przystanku wiedeńskiego, a na wlocie Cieplickiej (działka 2/13) - większego parkingu.</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymał wniosek odnośnie lokalizacji miejsc parkingowych na terenie szkoły</p>

2.		2.1. Prośba o zmianę lokalizacji przystanku (powrót do starego usytuowania - za skrzyżowaniem)	Częściowa akceptacja wniosku	Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było w miarę możliwości równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków. Przystanek zaplanowany przy posesji nr 229 zostanie przesunięty w stosunku do materiałów poddanych konsultacjom, ale tylko o kilka metrów (zejście ze zjazdu)	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		2.2. Prośba o wyjaśnienie, która wersja chodnika jest prawidłowa, bo w materiałach funkcjonują dwie różne wersje.	Przedstawiono wyjaśnienia	Różnica w usytuowaniu chodnika wynika ze zmiany, wprowadzonej po Kolegium Prezydenckim, na którym zaproponowano zainstalowanie sygnalizacji na skrzyżowaniu z Wiśniową. Spowodowało to poszerzenie przekroju jezdni o kolejny pas ruchu, a w konsekwencji - przesunięcie krawędzi jedni i ścieżki rowerowej do obrzeżnej zabudowy. W materiałach konsultacyjnych omyłkowo zamieszczono rozwiązanie wcześniejsze. Pomiędzy granicą działki na wysokości zjazdu z posesji a ścieżką rowerową jest odległość 1.55 m. W przypadku zajęcia części działki 5/1 pod pas drogowy jest możliwość wykonania dodatkowego chodnika pomiędzy ogrodzeniem a ścieżką rowerową.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
3		3.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

				W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
		3.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony	W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że: 1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		3.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		3.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

				tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.	
		3.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.	Wniosek przyjęty	Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
4		4.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

		tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
4.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
4.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
4.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

				<p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>4.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
5		<p>5.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą</p>	

		autobusową.	
5.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
5.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	
5.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.	

				<p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>5.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	
6		<p>6.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą</p>	

				autobusową.	
		6.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		6.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	
		6.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.	

				<p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>6.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuje o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	
7		<p>7.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji,</p>	

				konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
		7.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		7.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	
		7.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.	

				<p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>7.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuje o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	
8		<p>8.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji,</p>	

				konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
		8.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		8.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	
		8.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.	

				<p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>8.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuje o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	
9		<p>9.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji,</p>	

				konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
		9.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		9.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	
		9.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.	

				<p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>9.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	
		<p>10.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
		10.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony	W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że: 1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		10.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		10.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

				<p>tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>10.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planując rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
11		<p>11.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>11.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>
		<p>11.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>11.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>

				<p>lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>11.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
12		<p>12.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>12.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>12.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>12.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>12.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
13		<p>13.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>13.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>13.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>13.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>13.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
14		<p>14.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>14.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>14.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>14.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>14.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuje o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
15		<p>15.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p>	

				W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
	15.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony		W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że: 1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.	
	15.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia		Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	
	15.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony		Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje	

				<p>tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>15.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	
16		<p>16.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

			W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
	16.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	16.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	16.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

				<p>tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>16.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne. W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
17		<p>17.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy</p>	

				<p>wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>17.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		<p>17.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	
		<p>17.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w</p>	

				<p>lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>17.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	
18		<p>18.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>18.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>
		<p>18.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>18.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>

				<p>umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>18.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>
19		<p>19.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>19.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>19.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>19.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>19.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
20		<p>20.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>20.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>20.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>20.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>20.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuję o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
21		<p>21.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>21.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji. 	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>21.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>21.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>21.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuje o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
22		<p>22.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwyższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>22.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji. 	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>22.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>22.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>22.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuje o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
23		<p>23.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwyższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>23.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji. 	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>23.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>23.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>23.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuje o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
24		<p>24.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwyższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>24.2. Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery pasy powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji. 	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>24.3. Oczekiwane jest przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>24.4. Propozycja rozbudowy jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

				<p>części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		<p>24.5. Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planując rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne.</p> <p>W związku z tym wnioskuje o wykup w całości budynku mieszkalnego, który jest usytuowany na granicy planowanej drogi.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Jednym z warunków wyjściowych do projektowania było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Według interpretacji prawników, ograniczenia co do odległości art. 43 ustawy o drogach publicznych działają w jedną stronę - tzn. w celu ochrony drogi, ustalają odległości obiektów od jej krawędzi. Nie obowiązują „w drugą stronę”. Natomiast art. 13 specustawy drogowej stosuje się w przypadku wykupu części nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej w sposób dotychczasowy</p> <p>Projektanci przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach: Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu w rejonie ulicy Tańskich</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
25		<p>25.1. Zakład prowadzi działalność usługową (salon fryzjerski). Brak miejsc na poboczu z możliwością parkowania samochodów [zatonczek] przyczyni się do upadku biznesu..</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Jednakże w miejscach, budzących zastrzeżenia Wnioskodawcy, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>

		25.2. Niepotrzebna jest ścieżka rowerowa w obydwu kierunkach - zamiast ścieżki w kierunku do centrum miasta można wykonać zatoki postojowe..	Wniosek odrzucony	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie zarówno ścieżek jak i chodników po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i pieszego. Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy są jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu. Ścieżka wzdłuż kanału spełni doskonale funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Równoległy pas postojowy koliduje ze zjazdami (widoczność).	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
26		26.1. Zmiana lokalizacji przystanku autobusowego w rejonie ulicy Widok (kierunek Belma) w okolice przystanku Nakielska/Widok (kierunek GLINKI BFM).	Wniosek przyjęty	Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa. W zaktualizowanej wersji oba przystanki w rejonie ulicy Widok zostały zlokalizowane bezpośrednio przed wlotem ulicy podporządkowanej.	
		26.2. Powrót przystanków komunikacji miejskiej jak najbliższej ul. Pijarów	Wniosek przyjęty	Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa. W zaktualizowanej wersji oba przystanki w rejonie ulicy Pijarów zostały zlokalizowane bezpośrednio przed wlotem ulicy podporządkowanej.	
		26.3. Powrót przystanków komunikacji miejskiej (w obu kierunkach) jak najbliższej projektowanego przejścia zlokalizowanego przy skrzyżowaniu ulic Nakielska - Wiśniowa.	Wniosek przyjęty	Cała koncepcja jest oparta na założeniu, że zostaną wybudowane wewnętrzne "buspasy" oraz przystanki wiedeńskie. Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było mniej więcej równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok,	

				Pijarów, Wiśniowa. W zaktualizowanej wersji oba przystanki w rejonie ulicy Wiśniowej zostały zlokalizowane bezpośrednio przed wlotem ulicy podporządkowanej.	
27		27.1. Brak zjazdu na posesję Bronikowskiego 47 oraz miejsc parkingowych	Częściowa akceptacja wniosku	Istotnym celem planowanej przebudowy jest poprawa warunków ruchu, a pod budowę nowego ronda potrzebna jest większa przestrzeń niż dla obecnego, niewydolnego skrzyżowania. Większość nowego układu komunikacyjnego na rondzie wpisuje się w istniejące granice i zmieści się w pasie drogowym, stanowiącym własność Miasta (wyjątek stanowi fragment prywatnego terenu przy posesji nr 169 oraz fragment miejskiego terenu Gwiazdy). Jeśli do tej pory w rejonie skrzyżowania parkowano, to nie było to w żaden sposób zorganizowane ani usankcjonowane. Obecny zjazd w nowym układzie nie będzie mógł funkcjonować - przewiduje się jego przebudowę i zorganizowanie dojazdu od strony działki nr 4/3. Będzie to wymagało zabrukowania północno-zachodniego narożnika działki.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		27.2. Co się stanie ze stacją rowerową, z której tak chętnie korzystają mieszkańcy ?	Przedstawiono wyjaśnienia	Lokalizacja stacji roweru miejskiego przewidziana jest równoległe do północnego chodnika ul. Nakielskiej po wschodniej stronie ronda.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		27.3. Dlaczego nie zostanie w pierwszej kolejności poszerzony wiadukt kolejowy. Przebudowa nic nie da bez poszerzenia wiaduktu i ulicy Nakielskiej do wys. ul. Stawowej.	Przedstawiono wyjaśnienia	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

				W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
		27.4. W odniesieniu do posesji ul. Nakielska 169 nie przewidziano zjazdu ani dostępu do zaplecza budynku, pomimo że jest to jeden a największych budynków przy tej ulicy. Linia pasa drogowego jest tam poprowadzona zbyt blisko naruszając konstrukcję domu.	Akceptacja wniosku	Projekt rzeczywiście narusza granice działki przy nr 169. Nawet, gdyby nie wykonywać południowego wlotu do Pszczelnej, to nie byłoby możliwe zachowanie obecnego zjazdu na posesję. Obsługa komunikacyjna działki musi być jednak zapewniona i zjazd zostanie zbudowany od strony zachodniej. Autorzy dokumentacji opracowali już skorygowaną geometrię ronda tak, aby możliwie jak najdalej odsunąć krawężnik od budynku, chociaż i tak konieczne będzie wykupienie fragmentu działki.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
28		28.1. Wybudowanie buspasów może usprawnić niewielki ruch komunikacji miejskiej , ale utrudni ruch pojazdów - wysiadający piesi będą blokować samochody. Czy takie niespotykane rozwiązanie nie jest niebezpieczne? Korki są spowodowane zatorami na skrzyżowaniu z Bronikowskiego i Nasypową - na odcinku "miedzyńskim" ruch jest wolny ale płynny. Należy więc przebudować te skrzyżowania, a nie wykonywać kosztowny remont kapitalny całego odcinka, który zniszczy dotychczasową strukturę mieszkalną i handlową. Dla ruchu rowerowego cenna i atrakcyjna jest droga wzdłuż kanału. Należy więc ją wydłużyć, (a fundusze przeznaczyć na inne potrzeby utwardzić drogi i wybudować basen dla mieszkańców)	Wniosek odrzucony	Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią. Autorzy projektu zgadzają się, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z ulicami: Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

				<p>bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>28.2. Działalność handlowa prowadzona w budynkach nr 104a i 106 z 2 stanowiskami parkingowymi - prośba o zachowanie tych miejsc.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obciążona jest wadami: 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. W tym konkretnym przypadku będą rozważane możliwości zajęcia działek sąsiadujących z pasem drogowym w celu ewentualnego wygospodarowania miejsca na parkingi.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
		<p>28.3. Długotrwały remont ul. Nakielskiej będzie bardzo uciążliwy . Wiele osób będzie korzystało z drogi "przez las" od Pijarów do Szubińskiej. Znacznie wzrośnie znaczenie tego odcinka, więc przed rozpoczęciem przebudowy Nakielskiej należy go wyremontować i rozważyć przebudowę jego skrzyżowania z ul. Szubińską.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Proponowane działania pozostają w gestii innych podmiotów (droga przez las – Urząd Gminy Białe Błota, skrzyżowanie z ul. Szubińską – Zarząd Dróg Wojewódzkich). Logistyka przedsięwzięcia, w tym trasy objazdów ustalane będą na dalszych etapach przygotowania do realizacji inwestycji. W sensie projektowym, wskazany obszar nie jest objęty zakresem inwestycji.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>
29		<p>29.1. Jako 38 letnia mieszkanka Miedzynia bardzo często korzystam z komunikacji miejskiej, samochodowej i rowerowej, uważam przedstawioną propozycję przebudowy ulicy Nakielskiej jako całkowicie nie przemyślaną i niepraktyczną gdyż nie usprawni ruchu, wręcz przeciwnie w znacznym stopniu go utrudni.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji).</p>	

				<p>Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Autorzy projektu zgadzają się, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z ulicami: Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji.</p> <p>Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>29.2. Ścieżka rowerowa wzdłuż hałaśliwej i zanieczyszczonej ul. Nakielskiej jest zupełnie niepotrzebna. Każdy mieszkaniec Miedzynia bez wątplenia będzie nadal korzystać z pięknego traktu nad kanałem.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z</p>	

				dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
		29.3. Mieszkańcom Miedzynia zależy na usprawnieniu ruchu a nie na jego komplikowaniu i utrudnianiu.	Przedstawiono wyjaśnienia	Pomimo, iż pojazdy będą się zatrzymywały wraz z zatrzymaniem autobusu na przystankach (przy obecnej częstotliwości kursowania autobusów – co kilkanaście minut), to nastąpi poprawa warunków ruchu związana z : - przebudową skrzyżowań i sygnalizacji, - uwolnieniem głównych potoków od pojazdów skręcających w lewo do posesji, - ułatwieniem wyjazdów z posesji w lewo, dzięki "azyłowi " utworzonemu przez dwa środkowe pasy Wobec planowanego rozszerzenia inwestycji o przebudowę skrzyżowania z Nasypową poprawa przepustowości na całym odcinku powinna być widoczna. Tezę tę potwierdzają przeprowadzone obliczenia przepustowości. W opinii ZDMiKP oraz projektantów nastąpi usprawnienie ruchu.	
30		Wnioskuje o zmianę lokalizacji planowanego przystanku autobusowego przy posesji Nakielska 289	Akceptacja wniosku	Przystanek przeniesiony zostanie w rejon szkoły	
31		Wnioskuje o zmianę lokalizacji planowanego przystanku autobusowego przy posesji Nakielska 289	Akceptacja wniosku	Przystanek przeniesiony zostanie w rejon szkoły	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
32		32.1. Brak logicznego uzasadnienia dla budowy pasa rowerowego - to chory pomysł, gdyż Nakielska jest zbyt wąska. Zdrowi na umyśle mieszkańcy korzystają ze Spacerowej	Przedstawiono wyjaśnienia	Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

			przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Wybór ul. Spacerowej przez rowerzystów podyktowany jest w opinii ZDMiKP oraz projektantów brakiem infrastruktury rowerowej w ul. Nakielskiej. Inwestycja ma za zadanie zmienić tą sytuację.		
		32.2. Wydłużenie linii tramwajowej z pętli Plażowa na górny taras Miedzynia zgodnie z prośbą mieszkańców górnego tarasu Miedzynia wzdłuż ulic Widok - Maciaszka -do Parafii Kozala i ul. Lisiej przy jednoczesnej likwidacji linii.	Przedstawiono wyjaśnienia	Plany rozwoju sieci tramwajowej nie przewidują prowadzenia takiej linii tramwajowej. Z analiz ekonomicznych prowadzonych w przeszłości wynika, że budowa tramwaju jest opłacalna dopiero przy odpowiednio dużych spodziewanych potokach pasażerskich - dużo większych, niż w przypadku uzasadnionej obsługi autobusowej.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		32.3. Poprawa bezpieczeństwa pasażerów korzystających z linii 56/62 przystanek Nakielska / Wiśniowa kierunek Rondo Grunwaldzkie. Instalacja przejścia dla pieszych we wskazanej przeze mnie lokalizacji - załącznik 1 lub 2 do złożonej przeze mnie petycji	Wniosek przyjęty	Ruchem na skrzyżowaniu z Wiśniową sterować będzie sygnalizacja świetlna. W obrębie skrzyżowania zostało wyznaczone przejście dla pieszych. Lokalizacja przystanku jest teraz zbieżna z propozycją Wnioskodawcy.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		32.4. Poprawa bezpieczeństwa pasażerów korzystających z lini 56/62 przystanek Nakielska / Wiśniowa kierunek Belma. Przeniesienie obecnego przystanku (patrz załącznik I do złożonej petycji) w miejsce wskazane w załączniku 2 do złożonej petycji za przejścia dla pieszych.	Wniosek częściowo przyjęty	Ruchem na skrzyżowaniu z ul. Wiśniową sterować będzie sygnalizacja świetlna. W obrębie skrzyżowania zostało wyznaczone przejście dla pieszych. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa. W zaktualizowanej wersji oba przystanki w rejonie ulicy Wiśniowej zostały zlokalizowane bezpośrednio przed wlotem ulicy podporządkowanej.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		32.5. Poprawa bezpieczeństwa na ul. Nakielskiej. Usprawnienie ruchu pojazdów osobowych na ul. Nakielskiej. Połączenie Miedzynia z dzielnicą Błonie poprzez budowę tzw. małej obwodnicy Miedzynia wg proponowanej koncepcji - załącznik 1 do złożonej petycji, równoległe do następujących ulic: Łochowska, Łochowska (PKS SA), Szmaragdowa, Malachitowa, za cmentarzem, Tańskich, za gościńcem	Wniosek odrzucony	Propozycja wykraczająca poza zakres zadania.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

	„Nad Strugą” Augustyna i Romana Tragerów, Maciaszka, Olszówka, prostopadle do: Kurkowej, Muchomorowej, Rydzikowej, równolegle do Porzeczkowej, Borowikowej, Sosnowej, Wiśniowej, Makowej, Paprociej, Szczytowej, Pagórek, Zapłotek, Przyleśnej, Leszczyna, Widok, Kokosowej, Generała Antoniego Madalińskiego, Szulca do pętli autobusowej Błonie.			
	32.6. Wydłużenie linii tramwajowej do ul. Rekinowej przez ulicę Plażową wraz z budową bliźniaczego wiaduktu zastępczego dla wiaduktu przy ul. Bronikowskiego (do likwidacji). Budowa tunelu w miejsce obecnego wiaduktu na ul. Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	Plany rozwoju sieci tramwajowej nie przewidują takiej dłuższej linii (aż do Rekinowej). Wg planów tory tramwajowe w ul. Nakielskiej mają kończyć się na pętli przy Plażowej. Oczywiście doprowadzenie linii tramwajowej do Plażowej wymaga budowy nowego wiaduktu kolejowego, ale ten element nie mieści się w programie przedmiotowej inwestycji. Zespół projektowy w ramach koncepcji opracował propozycję docelowej geometrii układu drogowego z wpisanym torowiskiem. Propozycja wykracza poza zakres zadania.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	32.7. Poszerzenie pętli tramwajowej przy ul. Plażowej o funkcjonalność pętli autobusowej.	Wniosek odrzucony	W układzie docelowym przy ul. Plażowej przewiduje się pętlę zintegrowaną.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	32.8. Budowa wiaduktu (kładki) dla pieszych wraz z nawierzchnią chodnikową na ulicy Janowieckiej.	Wniosek odrzucony	Budowa przepraw przez Kanał Bydgoski nie wchodzi w zakres prezentowanej koncepcji.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	32.9. Przebudowa nawierzchni w systemie 3x1	Wniosek odrzucony	We wstępnej fazie prac projektowych rozważano takie rozwiązanie, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	32.10. Budowa buspasa po zewnętrznej stronie ulicy Nakielskiej	Wniosek odrzucony	Budowa buspasów po stronie zewnętrznej w sytuacji bardzo dużej ilości zjazdów jest wyjściem gorszym od proponowanego, gdyż nie rozwiązuje problemu blokowania głównych pasów ruchu przez pojazdy skręcające w lewo do zjazdów.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

		32.11. Budowa parkingu lub wjazdu bądź poszerzenie istniejącej infrastruktury przed pawilonem handlowo-usługowym na ul. Nakielska 126	Przedstawiono wyjaśnienia	Wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami: 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. W tym konkretnym przypadku projektanci rozważą możliwość zajęcia części nr 87/11 (posesja 124) i przeznaczenie jej na dwa miejsca postojowe.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		32.12. Budowa, w zależności od potrzeb, wjazdu lub podjęcie technicznych działań usprawniających infrastrukturę przy pawilonie handlowo-usługowym. Budowa parkingu lub jego rozbudowa podobnie jak ma to miejsce przy Nakielska 159/241	Przedstawiono wyjaśnienia	Wyjaśnienie j.w.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		32.13. Petycja dotycząca "zainstalowania" parkingu przy pasażu handlowo-usługowym przy ul. Nakielskiej nr 126	Przedstawiono wyjaśnienia	Wyjaśnienie j.w.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		32.14. Petycja dotycząca zapobiegnięcia katastrofie budowlanej nieruchomości Nakielska 126	Przedstawiono wyjaśnienia	Ta petycja wymaga bardziej szczegółowych wyjaśnień i ewentualnych badań - niespecjalnie współgra z petycją nr 1. W trakcie prowadzenia robót budowlanych, budynki w złym stanie technicznym będą monitorowane przez Wykonawcę.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
33		Proszę o uwzględnienie dwóch wjazdów do posesji.	Wniosek przyjęty	W koncepcji przewidziano dwa zjazdy	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
34		Nie wyrażamy zgody aby z naszej działki nr 4/6 położonej przy ul. Nakielskiej w Bydgoszczy zabrano pas ziemi na ścieżkę rowerową	Przedstawiono wyjaśnienia	Po ponownej analizie wprowadzono w dokumentacji korektę przebiegu drogi, odstąpiono od budowy zatoki postojowej, wobec czego chodnik będzie bardziej oddalony od budynku, niż to było na planie poddanym konsultacjom. Nadal jednak konieczne będzie przejęcie części działki.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

35	35.1. Wnoszę o uwzględnienie ciągu pieszego oznaczonego symbolem 06.KPX zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwalonego uchwałą Nr IV/25/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30.12.2014 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Miedzyń- Żyzna” w Bydgoszczy.	Wniosek odrzucony	W planach zagospodarowania przewidziane są rzeczywiście dodatkowe dojścia prostopadłe z tarasu górnego: przedłużenie ul. Krzywej do Czereśniowej, przedłużenie ul. Orzechowej oraz na przedłużeniu ul. Żyznej. Połączenia te nie są jednak przedmiotem niniejszej koncepcji.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	35.2. Wnoszę o zmianę lokalizacji parkingu przewidzianego na działkach ewidencyjnych oznaczonych numerami 40/9 i 40/10 w obrębie 42 przy ul. Iglastej w Bydgoszczy na lokalizację na części działki nr 2/13 położonej przy ul. Cieplickiej w Bydgoszczy oraz na lokalizację części miejsc parkingowych w pasie drogowym na działce nr 40/2 i przed szkołą, zgodnie z obowiązującym prawem miejscowym, tj. z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwalonego uchwałą Nr IV/25/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30.12.2014 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania_ przestrzennego "Miedzyń-Żyzna".	Wniosek częściowo przyjęty	Propozycja wybudowania parkingu na przedmiotowych działkach wynikała ze zgłaszanego zapotrzebowania na miejsca postojowe. Parking oddzielony od jezdni, zlokalizowany na "niezagospodarowanym" terenie w pobliżu szkoły wydawał się rozwiązaniem atrakcyjnym i zdecydowanie bardziej funkcjonalnym niż zatoki przylegające do jezdni. Budowa wydzielonego parkingu byłaby inwestycją towarzyszącą głównemu przedsięwzięciu. Na etapie sporządzania koncepcji projektanci jednak nie znali zamierzeń inwestycyjnych nowych właścicieli działek - wobec zgłoszonego przez nich sprzeciwu, pomysł na wykonanie parkingu jest bezprzedmiotowy. W pobliżu szkoły, w miejscu dotychczasowego przystanku autobusowego zaproponowano wykonanie nowego przystanku wiedeńskiego, a na wlocie Cieplickiej (działka 2/13) - większego parkingu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
36	36.1. Wnioskuje o zmianę i wyrażam sprzeciw z powodu zlikwidowania w projekcie przebudowy ul. Nakielskiej wjazdu z ul. Nakielskiej na teren firmowy	Wniosek odrzucony	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Jednakże w miejscu, budzącym zastrzeżenia Wnioskodawcy, nie likwiduje się miejsc parkingowych leżących na gruntach prywatnych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy. Rozwiązaniem może być urządzenie parkingu na terenie działki lub znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe miejsce na parking.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

			W przedmiotowym przypadku można rozważyć jeszcze dodatkowe zajęcie części działki oraz przeznaczenie jej na dwa miejsca postojowe.	
	36.2. Wnioskuje o zmianę i wyrażam sprzeciw z powodu wejścia w planach przebudowy ul. Nakielskiej na teren mojej działki	Wniosek odrzucony	Zajęcie działki jest mniejsze niż przewidywana od lat linia podziału, wynikająca z granic sąsiednich działek. Zajęcie działki będzie niezbędne.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	36.3. Wnioskuje o zmianę i wyrażam sprzeciw z powodu umiejscowienia na przeciw mojej działki wysepkii	Wniosek przyjęty	Autorzy projektu wprowadzili korektę, przesuwając nieco wysepkę w kierunku centrum.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	36.4. Wnioskuje o nieuwzględnianie przy tak małej szerokości istniejącego pasa drogowego w projekcie rozbudowy ul. Nakielskiej projektowania ścieżek rowerowych	Wniosek odrzucony	Celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Inwestor traktuje wykonanie ścieżek jako jeden z priorytetów inwestycyjnych.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	36.5. Wnioskuje o niewprowadzanie w projekcie buspasów i przystanków typu wiedeńskiego	Wniosek odrzucony	Celem inwestycji jest m.in. zapewnienie priorytetu dla komunikacji masowej, oraz dodatkowych buspasów. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne buspasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się w kraju coraz częściej. Wprowadzenie buspasa wpłynie na zwiększenie	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

				atrakcyjności komunikacji publicznej, co może wpłynąć na zmniejszenie natężenia ruchu indywidualnego i doprowadzić do akceptowalnej równowagi wyboru środków transportu.	
37		37.1. Jeśli przedstawione w projekcie rondo przy ul. Bronikowskiego miałyby powstać to należy przesunąć wjazd z ul. Pszczelnej o ok. 5 m w kierunku zachodnim	Częściowa akceptacja wniosku	Autorzy dokumentacji opracowali już skorygowaną geometrię ronda tak, aby możliwie jak najdalej odsunąć krawężnik od budynku, chociaż i tak konieczne będzie wykupienie fragmentu działki.	
		37.2. Budowanie obecnie ronda z dwoma pasami ruchu do centrum nie udroźni ul. Nakielskiej	Przedstawiono wyjaśnienia	Z przeprowadzonych obliczeń przepustowości wynika, że poprawa warunków ruchu na skrzyżowaniu z ul. Bronikowskiego po wybudowaniu ronda będzie skokowa - z obserwowanego obecnie zatoru do warunków bardzo dobrych. Problemem może być natomiast negatywne oddziaływanie sąsiedniego skrzyżowania z ul. Nasypową - pojazdy stojące w kolejce na zachodnim wlocie mogą uniemożliwiać opuszczanie ronda w kierunku do centrum.	
		37.3. Budowa samego ronda nie wyeliminuje korków i jest zwykłym błędem	Przedstawiono wyjaśnienia	Budowa ronda poprawi zdecydowanie przepustowość skrzyżowania z ul. Bronikowskiego. Planowane jest również rozszerzenie zakresu inwestycji o przebudowę skrzyżowania z ul. Nasypową, która udroźni kolejny odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Równoczesna przebudowa skrzyżowań z ul. Bronikowskiego oraz z ul. Nasypową, udroźni odcinek, który generuje największe utrudnienia w ruchu.	
38		38.1. Wniosuję o przywrócenie w projekcie przebudowy ul. Nakielskiej przed moją posesją chodnika dla pieszych	Wniosek przyjęty	Będzie przewidziany chodnik o szerokości od 2-3 m.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		38.2. Wniosuję o udostępnienie wjazdu z ulicy Nakielskiej do mojej posesji	Wniosek przyjęty	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Jednakże w miejscu, o którym pisze Wnioskodawczyni, nie likwiduje się regularnych czy	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

				<p>prywatnych miejsc parkingowych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy.</p> <p>W projekcie sankcjonuje się istniejący zjazd. Obsługa posesji od sięgacza jest dość naturalna i wygodna. Jednak w tym konkretnym wypadku możliwe jest wykonanie dodatkowego zjazdu od strony schodów - konieczne byłoby tylko cofnięcie w tym miejscu linii parkanu do wewnątrz działki tak, aby samochód dostawczy nie blokował ruchu na chodniku i ścieżce rowerowej.</p>	
39		39.1. Wniosuję o wykonanie nowych schodów zabezpieczających wejście do budynku przy ul. Nakielskiej 203 dz.nr 121 obręb 047 wraz z podjazdem dla niepełnosprawnych	Wniosek przyjęty	<p>Schody wraz z podjazdem dla niepełnosprawnych będą przewidziane do przebudowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - od jednej strony schody - od drugiej strony podjazd <p>wiąta przystankowa zostanie nieznacznie przesunięta w kierunku Centrum</p>	
		39.2. Wniosuję o pokrycie kosztów związanych z przebudową wjazdu na teren działki nr 121 oraz prac związanych z utwardzeniem podłoża	Wniosek przyjęty	Przebudowa zjazdu wraz z utwardzeniem w granicach pasa drogowego odbędzie się na koszt inwestora.	
40		40.1. Nie zgadzam się na budowę infrastruktury rowerowej na ul. Nakielskiej na odcinku od Bronikowskiego do Łochowskiej wraz z rozbudową jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Autorzy projektu zgadzają się, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji i ma tam powstać rondo.</p> <p>Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową,</p> <p>Jednocześnie jednak, jednymi z podstawowych założeń, określonych przez Inwestora, są budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne buspasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów przy minimalizacji dalszego poszerzania pasa drogowego. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić</p>	

		<p>warunki ruchu , chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja , przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda . Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo.</p>	
40.2. Wniosek o niebudowanie 2 ścieżek rowerowych.	Wniosek odrzucony	<p>Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych . W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.</p>	
40.3. Nie zgadzam się na wykup gruntów.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obciążona jest wadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. 	

				ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.	
		40.4. Infrastruktura mostowa	Wniosek odrzucony	To propozycja inwestycyjna, wykraczająca poza zakres opracowywanej koncepcji.	
41		Wnoszę o zmianę do projektu koncepcji modernizacji ul. Nakielskiej na wysokości skrzyżowania Nakielska - Kartuska. Nie wyrażam zgody na proponowany kształt frontu mojej posesji przy ul. Nakielskiej 217A i wnioskuję o przeniesienie wysepki i przejścia dla pieszych na wysokość marketu Mila (ul. Nakielska 213).	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa oraz przejść dla pieszych. W efekcie skorygowano rozwiązanie projektowe w stosunku do materiałów poddanych opinii i linia rozgraniczenia pasa drogowego będzie pokrywała się z granicą pomiędzy działkami 118/5 i 118/4.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
42		Wnosimy o zmianę do projektu koncepcji modernizacji ul. Nakielskiej na wysokości skrzyżowania Nakielska - Kartuska. Nie wyrażamy zgody na proponowany kształt frontu posesji przy ul. Nakielskiej 217A i wnioskujemy o przeniesienie wysepki i przejścia dla pieszych na wysokość marketu Mila (ul. Nakielska 213).	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków oraz przejść dla pieszych. W efekcie skorygowano rozwiązanie projektowe w stosunku do materiałów poddanych opinii i linia rozgraniczenia pasa drogowego będzie pokrywała się z granicą pomiędzy działkami 118/5 i 118/4.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
43		43.1. Zmniejszenie ilości ścieżek rowerowych do 1 ścieżki po przeciwnej stronie naszej nieruchomości	Wniosek odrzucony	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

				Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych .	
		43.2. W projekcie granice chodnika będą bezpośrednio przylegać do naszych schodów wejściowych do budynku, co spowoduje brak miejsca na ogrodzenie posesji	Wniosek częściowo przyjęty	W skorygowanej wersji odległość pomiędzy obrzeżem chodnika a schodami (wg naniesień geodezyjnych) wynosi ok.. 70 cm. Należy jednak wskazać, że część terenu posesji 231a fizycznie znajduje się na działce nr 137, stanowiącej własność gminy (i na tej działce stoi ogrodzenie). Proponowana nowa granica jest zgodna z podziałem własnościowym a więc część schodów znajduje się na działce gminnej.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
44		Projekt przewiduje likwidację istniejącej zatoki parkingowej na całej długości zabudowy od nr 156 do nr 158 przy ul. Nakielskiej w Bydgoszczy tj. od skrzyżowania z ul. Radomską do przesmyku zlokalizowanego na dz.nr 54. Prosimy o wykonanie projektu przebudowy ulicy Nakielskiej w taki sposób, aby istniejąca zatoka parkingowa mogła służyć dla obsługi istniejącej tam zabudowy handlowo - usługowej. Prosimy o zmianę - lokalizacji przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Radomską.	Wniosek odrzucony	Wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obciążona jest wadami: 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. W tym konkretnym przypadku projektanci rozważą dodatkowo zajęcie części działki nr 63/5 (posesja 160) i przeznaczenie jej na lokalny parking.	
45		45.1. Uwzględnienie w koncepcji przyszłościowej przebudowy wiaduktu kolejowego w sąsiedztwie ujścia ul. Trentowskiego w ul. Nakielską	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych	

		<p>gabarytów nie stanowi najwyższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
45.2. Zmiana lokalizacji buspasów z wnętrza jezdni na skrajne pasy	Wniosek odrzucony	<p>Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie.</p>	
45.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	<p>W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten</p>	

				<p>model , eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego). Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.</p>	
		<p>45.4. Zmiana lokalizacji miejsc parkingowych przy ul. Iglastej na poczet większej ilości miejsc na wysokości Szkoły Podstawowej nr 35.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Propozycja wybudowania parkingu na przedmiotowych działkach wynikała ze zgłaszanego zapotrzebowania na miejsca postojowe. Parking oddzielony od jezdni, zlokalizowany na "niezagospodarowanym" terenie w pobliżu szkoły wydawał się rozwiązaniem atrakcyjnym i zdecydowanie bardziej funkcjonalnym niż zatoki przylegające do jezdni. Budowa wydzielonego parkingu byłaby inwestycją towarzyszącą głównemu przedsięwzięciu. Na etapie sporządzania koncepcji projektanci jednak nie znali zamierzeń inwestycyjnych nowych właścicieli działek - wobec zgłoszonego przez nich sprzeciwu, pomysł na wykonanie parkingu jest bezprzedmiotowy. W pobliżu szkoły, w miejscu dotychczasowego przystanku autobusowego zaproponowano wykonanie równoległej zatoki "wysiadkowej" wykonanie nowego przystanku wiedeńskiego, a na wlocie Cieplickiej (działka 2/13) - większego parkingu.</p>	
		<p>45.5. Zaplanowanie większej ilości miejsc do parkowania, zwłaszcza w pobliżu obiektów handlowych.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami: 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	

		45.6. Uwzględnienie planowanej koncepcji ul. Nowopijarów	Wniosek odrzucony	Wlot Nowopijarów i przeprawę przez kanał uwzględnia się dopiero w układzie docelowym przebiegu ul. Nakielskiej. Na obecnym etapie, przy planowanym charakterze przebudowy, żadne elementy rozwiązania docelowego nie występują.	
		45.7. Ograniczenie ścieżek rowerowych do zlokalizowanej po jednej stronie drogi	Wniosek odrzucony	Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
46		46.1. Uwzględnienie w koncepcji przyszłościowej przebudowy wiaduktu kolejowego w sąsiedztwie ujścia ul. Trentowskiego w ul. Nakielską	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o	

		<p>odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
	46.2. Zmiana lokalizacji buspasów z wnętrza jezdni na skrajne pasy	Wniosek odrzucony	<p>Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie.</p>
	46.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	<p>W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model , eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego).</p> <p>Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.</p>

		<p>46.4. Zmiana lokalizacji miejsc parkingowych przy ul. Iglastej na poczet większej ilości miejsc na wysokości Szkoły Podstawowej nr 35.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Propozycja wybudowania parkingu na przedmiotowych działkach wynikała ze zgłaszanego zapotrzebowania na miejsca postojowe. Parking oddzielony od jezdni, zlokalizowany na "niezagospodarowanym" terenie w pobliżu szkoły wydawał się rozwiązaniem atrakcyjnym i zdecydowanie bardziej funkcjonalnym niż zatoki przylegające do jezdni. Budowa wydzielonego parkingu byłaby inwestycją towarzyszącą głównemu przedsięwzięciu. Na etapie sporządzania koncepcji projektanci jednak nie znali zamierzeń inwestycyjnych nowych właścicieli działek - wobec zgłoszonego przez nich sprzeciwu, pomysł na wykonanie parkingu jest bezprzedmiotowy.</p> <p>W pobliżu szkoły, w miejscu dotychczasowego przystanku autobusowego zaproponowano wykonanie równoległej zatoki "wysiadkowej" wykonanie nowego przystanku wiedeńskiego, a na wlocie Cieplickiej (działka 2/13) - większego parkingu.</p>	
		<p>46.5. Zaplanowanie większej ilości miejsc do parkowania, zwłaszcza w pobliżu obiektów handlowych.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. <p>ZDMIKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek..</p> <p>Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	

		46.6. Uwzględnienie planowanej koncepcji ul. Nowopijarów	Wniosek odrzucony	Wlot Nowopijarów i przeprawę przez kanał uwzględnia się dopiero w układzie docelowym przebiegu ul. Nakielskiej. Na obecnym etapie, przy planowanym charakterze przebudowy, żadne elementy rozwiązania docelowego nie występują.	
		46.7. Ograniczenie ścieżek rowerowych do zlokalizowanej po jednej stronie drogi	Wniosek odrzucony	Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych . W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
47		47.1. Mam chodnik przy samym wejściu do domu, nie jest to funkcjonalne uniemożliwia mi to funkcjonowanie zarówno w domu jak i w firmie.	Przedstawiono wyjaśnienia	Rozumiemy, że Wnioskodawcy chodzi o zbliżenie granicy urządzeń drogowych do posesji , ale poszerzenie pasa ulicznego jest nieuniknioną konsekwencją rozbudowy planowanej od wielu dziesięcioleci - przekrój drogowy kształtuje się tak, aby od strony wejścia był chodnik a nie ścieżka rowerowa.	
		47.2. Brak miejsc postojowych nawet na posesji i przed posesją	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami:	

				<p>1) kolizja ze zjazdami (widoczność), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego - ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. W tym konkretnym przypadku rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowy, wydzielony parking w rejonie wlotu ul. Cieplickiej</p>	
48		<p>Nie wyobrażam sobie budowy ścieżek rowerowych po obu stronach ulicy w przypadku jej poszerzenia. Ścieżki rowerowe należy wybudować przy ul. Spacerowej.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych . W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.</p>	

49		<p>Nie zgadzam się na ścieżkę rowerową przy ul. Nakielskiej 351 ponieważ jedna ścieżka po przeciwnej stronie to chyba wystarczająco. Z moich obserwacji chętnych na jazdę rowerem jest bardzo mało. Zbudowanie ścieżki rowerowej będzie miało wpływ na zabranie z mojej działki części gruntu</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. (Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową). Osoby postulujące wykonanie jednej ścieżki, wskazują zwykle właśnie "przeciwą stroną" pasa ulicznego. Trzeba podkreślić , że na dalszym odcinku tj. ulicy Łochowskiej, ścieżka jest zaprojektowana po stronie południowej. W konkretnym przypadku posesji 351/1 trzeba dodać, że po ponownej analizie wprowadzono w dokumentacji korektę przebiegu drogi, odstąpiono od budowy zatoki postojowej wobec czego chodnik i ścieżka będą bardziej oddalone od budynku niż to było na planie poddanym konsultacjom. Nadal jednak konieczne będzie przejście części działki.</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>
50		<p>Myślę, że wybudowanie mostu nad torami przedłużającego ul. Syrokomli lub Czerwonego Krzyża w kierunku na Miedzyń górny znakomicie wpisałoby się w odciążenie ul. Nakielskiej i pozwoliło upłynnić tam ruch</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Uwaga dotyczy przyszłościowych działań planistycznych. Wykracza poza zakres opracowywanej koncepcji. Sugeruje dodatkowe skomunikowanie Miedzynia, które miałyby odciążyć ulicę Nakielską. Nie zmienia to jednak faktu, że Nakielska pozostanie ciągiem zbiorczym, który wymaga rozbudowy.</p>	

<p>51.1. Wnoszę o zabezpieczenie mojego interesu, przez nie zajmowanie mojej nieruchomości gruntowej znajdującej się przed kamienicą; Na zajęcie tej powierzchni nie wyrażam zgody.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Poszerzenie pasa ulicznego jest niezbędne dla zapewnienia planowanych funkcji komunikacyjnych. Zajęcia terenu są niestety konieczne, jednak zaproponowana granica pasa drogowego ingeruje w posesję w stopniu zgodnym z przebiegiem ustalenia komunikacyjnego w obowiązującym planie</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>
<p>51.2. Wnoszę o zabezpieczenie miejsc parkingowych dla lokalnych przedsiębiorców.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Wykonanie ścieżek rowerowych, chodników oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem może być organizowanie miejsc postojowych na terenie działki albo znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. . Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi:</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>
<p>51.3. Wnoszę o usunięcie drogi dla rowerów po stronie mojej nieruchomości</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. Równoległy pas postojowy koliduje ze zjazdami (widoczność) - ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.</p>	<p>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</p>

	51.4. Wnoszę o uwzględnienie oddziaływania na budynki przy ulicy Nakiełskiej	Przedstawiono wyjaśnienia	W trakcie prowadzenia robót budowlanych, budynki w złym stanie technicznym będą monitorowane przez Wykonawcę.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	51.5. Wnoszę o uwzględnienie utrudnienia włączania się do ruchu	Przedstawiono wyjaśnienia	Skręcający ze zjazdu w lewo przecina dwa pasy ruchu przy czym tylko pierwszy jest obciążony ruchem, a drugi pas wewnętrzny jest używany sporadycznie przez autobusy i pojazdy oczekujące na skręt w lewo, po tym manewrze zajmuje trzeci wewnętrzny pas ruchu i tam oczekuje na włączenie się do ruchu na czwarty zewnętrzny pas. Spodziewać się zatem należy wręcz ułatwienia w stosunku do obecnej sytuacji .	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	51.6. Proponuję rozwiązanie. Utworzenie jezdni maksymalnie 3- pasmowej, gdzie 3-ci pas pełniłby funkcję zjazdów i tzw. „lewoskrętów” przy poprzecznych ulicach, tak by łatwiejsze było opuszczanie ulicy i skręcanie w lewo. Utworzenie dodatkowej ulicy w lesie położonym na górnym tarasie Miedzynia łączącym dzielnicę z Białymi Błotami, wzdłuż sieci elektrycznej linii średniego napięcia, gdzie jest na to miejsce. Połączenie tą ulica krajowej drogi 55 z ul. Ostroroga, Ks. Józefa Schulza, Madalińskiego, a następnie z ul. Szubińską.	Przedstawiono wyjaśnienia	We wstępnej fazie prac projektowych rozważano takie rozwiązanie, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	51.7. Przedłużenie linii tramwajowej do stacji Orlen i Stadionu Gwiazdy, zwiększenie częstotliwości autobusów i tramwajów i zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej.	Przedstawiono wyjaśnienia	Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową, a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
52	52.1. Rezygnacja z budowy dwóch ścieżek rowerowych i pozostawienie jednej.	Wniosek odrzucony	Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakiełskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

			<p>stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.</p>	
	52.2. Rezygnacja z dwóch bus-pasów na środku jezdni.	Wniosek odrzucony	<p>Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	52.3. Zdecydowane zmniejszenie pasa zajmowanego przez projektowaną drogę do rozmiarów najmniej kolidujących z granicami istniejących działek (pkt. 1 i 2).	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Inne warianty były rozpatrywane na etapie wstępnym, takie jak trzypasowy układ, bądź ścieżka rowerowa po jednej ze stron lub ścieżki jednokierunkowe. Wszystkie one zostały zaniechane z powodu niespełniania wyjściowych założeń i braku zapewnienia oczekiwanych funkcji. Zajęcie terenu będzie mniejsze niż w przypadku koncepcji sporządzonej w roku 2011.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	52.4. Budowa bezpieczniejszych niż dotychczasowe miejsc do zatrzymywania się pojazdów i zagęszczonego ruchu pieszych.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

				<p>kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>Jednakże w miejscach, budzących zastrzeżenia Wnioskodawcy, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy.</p> <p>Zgłaszana w innym wniosku propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. <p>ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek..</p> <p>Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. W tym konkretnym wypadku - chyba tylko wydzielenie miejsc postojowych na terenie działki.</p>	
		52.5. Uwzględnienie i zaprojektowanie zieleni wzdłuż ulicy zgodnie z nowoczesnymi założeniami.	Przedstawiono wyjaśnienia	Zieleń jest przewidziana w pasie drogowym na terenach nieutwardzonych.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		52.6. Ograniczenie inwestycji do modernizacji istniejącej ulicy z dwoma pasami ruchu i trzecim dla lewoskrętów.	Wniosek odrzucony	We wstępnej fazie prac projektowych rozważano takie rozwiązanie, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		52.7. Propozycja ekstremalna: wybudowanie estakady nad całą ulicą Nakielską (patrz Nowy York) np. dla tramwajów.	Wniosek odrzucony	Budowa estakady ma uzasadnienie dla wielkich potoków ruchu tranzytowego, bez dostępności dla przyległego terenu."	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
53		Wnoszę o zachowanie parkingu przed budynkiem położonym przy ul. Nakielskiej 88	Wniosek odrzucony	Wykonanie ścieżek rowerowych, chodników oraz buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Przed sklepem w posesji nr 88 samochody parkują	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

				częściowo na gruncie prywatnym a częściowo na gminnym. W tym przypadku rozwiązaniem może być zorganizowanie miejsc postojowych na terenie działki 32/2.	
54		Nie zgadzam się z budową przystanku autobusowego przy ul. Nakielskiej 146	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków. Prawie zawsze jednak przystanek wypada przed jakimś budynkiem. W zaktualizowanej wersji przystanek usunięto sprzed posesji nr 146, lokalizując go przed wlotem ulicy Wiśniowej.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
55		55.1. Brak parkingów przed punktami handlowymi	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>Jednakże w miejscu, budzącym zastrzeżenia Wnioskodawcy, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych.</p> <p>Zgłaszana gdzie indziej propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. <p>ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek..</p> <p>Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi - w najbliższej okolicy</p> <p>W tym konkretnym przypadku pomocne może być wyznaczenie parkingu - w rejonie wlotu ulicy Cieplickiej, korzystanie z pasa ul. Legnickiej (albo wydzielenie miejsc postojowych na działce właściciela sklepu)</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		55.2. Brak miejsca na reklamę sklepu i typ. Bilbord	Przedstawiono wyjaśnienia	Zakłada się, że tablice reklamowe mogą się znajdować poza pasem drogowym	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

	55.3. Bezpośrednie sąsiedztwo ścieżki rowerowej pod oknami i wejściem do sklepu	Przedstawiono wyjaśnienia	Poszerzenie pasa ulicznego jest nieuniknioną konsekwencją rozbudowy planowanej od wielu dziesięcioleci - przekrój drogowy kształtuje się tak, aby od strony wejścia był chodnik a nie ścieżka rowerowa.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	55.4. Niepotrzebne dwa buspasy. Jeden pas rozjazdowy wystarczy.	Przedstawiono wyjaśnienia	We wstępnej fazie prac projektowych rozważano takie rozwiązanie, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	55.5. Ścieżki rowerowe powinny być na ul. Spacerowej.	Przedstawiono wyjaśnienia	Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z obu lub jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	55.6. Zdecydowanie takie rozwiązanie budowy ul. Nakielskiej jest szkodliwe dla mieszkańców, którzy pracują i utrzymują rodzinę i którzy prowadzą działalność	Przedstawiono wyjaśnienia	Plany rozbudowy ulicy Nakielskiej funkcjonują od kilkadziesiąt lat. Poszerzenie pasa drogowego wiąże się ze wzbogaceniem funkcji komunikacyjnych ulicy. Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy. Wykonanie nowych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

				<p>wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi:</p> <p>Niekiedy konieczne może być wyznaczenie miejsc postojowych na terenie własnej działki.</p>	
56		56.1. Nie budować przystanku autobusowego bezpośrednio pod oknami budynku mieszkalnego	Wniosek przyjęty	<p>Cała koncepcja jest oparta na założeniu, że zostaną wybudowane wewnętrzne "buspasy" oraz przystanki wiedeńskie. W przyjętym modelu przystanki są ściśle powiązane z wysepkami dla pieszych, tworząc funkcjonalny zestaw (przystanek na wlocie skrzyżowania + przejście) i muszą być usytuowane przed skrzyżowaniami, a nie - jak dotąd - za. Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było mniej więcej równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Prawie zawsze jednak przystanek wypada przed jakimś budynkiem.</p> <p>Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków W zaktualizowanej wersji przedmiotowy przystanek został przesunięty w stronę skrzyżowania.</p>	
		56.2. Nie zabierać gruntów prywatnych	Wniosek odrzucony	Niestety, nie uda się modernizacja ul. Nakielskiej i osiągnięcie zamierzonych celów bez zajęcia gruntów prywatnych. Pozyskiwanie gruntów pod pas drogowy odbywa się sukcesywnie od wielu dziesiątków lat.	
		56.3. Nie potrzebne dwa buspasy	Wniosek odrzucony	We wstępnej fazie prac projektowych rozważano takie rozwiązanie, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów.	
57		57.1. Proponowane przystanki wiedeńskie nie są trafionym pomysłem, gdyż będą stwarzały duże i istotne zagrożenie dla pasażerów, którzy będą musieli pokonać pas ruchu.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Ze względu na przystanki wiedeńskie zaproponowano ograniczenie prędkość do 40 km/h - co wpłynie na uspokojenie ruchu na trasie oraz na rozpoznawalność zagrożeń komunikacyjnych. ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalna i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie. Dodatkowo przed każdym przystankiem wiedeńskim</p>	

		<p>zastosowano sygnalizację ostrzegawczą. Wewnętrzne buspasy to sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzenia pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się na ulicach miast coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p>	
<p>57.2. Jednocześnie uważam, że celowa jest przebudowa wiaduktu na Nakielskiej, gdyż największe utrudnienia w ruchu są na odcinku Rondo Grunwaldzkie - Bronikowskiego. Do czasu rozwiązania tego problemu przebudowa Nakielskiej nie ma sensu. Za Bronikowskiego ruch jest powolny ale ciągły.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p>	
<p>57.3. Należy również zastanowić się nad koniecznością budowy ścieżki rowerowej wzdłuż Nakielskiej, gdyż obok jest Spacerowa, która idealnie nadaje się do tego celu</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu</p>	

				widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z obu lub jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
58		58.1. Ograniczenie miejsc parkingowych na potrzeby szkoły	Przedstawiono wyjaśnienia	Na wysokości posesji wskazanej we wniosku nie jest planowany parking	
		58.2. Nieuzasadniona budowa dwóch ścieżek rowerowych	Przedstawiono wyjaśnienia	Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z obu lub jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
		58.3. Zbędne dwa buspasy	Przedstawiono wyjaśnienia	We wstępnej fazie prac projektowych rozważano takie rozwiązanie, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod	

				względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów.	
59		59.1. Wnioskuje o przeniesienie przystanku autobusowego sprzed terenu mojej posesji w inne miejsce	Wniosek odrzucony	Generalnie ta lokalizacja pozostanie utrzymana - nieznacznie przesunięto przystanek w kierunku wschodnim tak, aby "zejść" ze zjazdu.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		59.2. Wnioskuje o budowę ronda również z ul. Widok	Wniosek odrzucony	Rozważano takie rozwiązanie. Autorzy proponują jednak wykonanie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Na tężenie ruchu w lewo w ul. Widok nie wystarczy, aby pojazdy wlotu ul. Widok mogły skorzystać z luki w strumieniu pojazdów na ul. Nakielskiej i tworzyłyby się zatory na wlocie podporządkowanym.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
60		60.1. Jestem mieszkanką Miedzynia od urodzenia. Na tym osiedlu znajduje się moja praca i szkoła mojej córki. Uważam, że zarówno ja, jak i moja córka czujemy się bezpiecznie używając ul. Nakielskiej do przemieszczania się. Nie są potrzebne przebudowy. Moja córka w wolnych chwilach wraz ze swoimi koleżankami często wybierają się na przejażdżki rowerowe i korzystają z trasy nad kanałem bydgoskim. Nie podoba mi się, że wraz z rozbudową ścieżek rowerowych Weronika przeniesie się na przejażdżki przy ruchliwej ulicy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Proponowany system ścieżek rowerowych jest tworzony zgodnie z wymogami bezpieczeństwa ruchu.	
		60.2. Warto dodać, że przebudowa pochłonie bardzo dużo pieniędzy, które można by przeznaczyć lepiej, na przykład utwardzając te ulice, które do teraz posiadają piaszczystą nawierzchnię.	Przedstawiono wyjaśnienia	Przebudowa trasy kluczowej dla ruchu międzydzielnicowego jest zagadnieniem o zupełnie innej randze niż utwardzanie ulic lokalnych. Zatory na ul. Nakielskiej generują duże starty społeczne - większe niż niewygodne, ale jednak przejezdne ulice nieutwardzone. Trudno te zadania porównywać - jedno i drugie jest potrzebne.	

		<p>61.1. Jestem przedsiębiorcą prowadzącym działalność handlową przy ul. Nakielskiej od marca 2009. Przy sklepie znajduje się parking samochodowy dla klientów. Remont ul. Nakielskiej, budowa ścieżek rowerowych oraz buspasów spowoduje, że klienci nie będą mogli swobodnie parkować, co za tym idzie dochody sklepu zapewne spadną.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Plany rozbudowy ulicy Nakielskiej funkcjonują od kilkadziesiąt lat. Poszerzenie pasa drogowego wiąże się ze wzbogaceniem funkcji komunikacyjnych ulicy. Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy. Wykonanie nowych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi: Niekiedy konieczne może być wyznaczenie miejsc postojowych na terenie własnej działki. Wobec braku informacji we wniosku na temat lokalizacji sklepu nie ma możliwości odniesienia się do konkretnej sytuacji.</p>	
61		<p>61.2. Uważam, że budowa ścieżek rowerowych przy ulicy nie jest dobrym pomysłem. Rowerzyści mając do wyboru przejazd wzdłuż Nakielskiej, a przejazd uroczą trasą nad kanałem według mnie wybiorą drugą opcję już funkcjonującą.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.</p>	

		61.3. Ponadto prawdą jest, że ul. Nakielska bywa zatłoczona, jednakże największy ruchu kończy się wraz ze skrzyżowaniem z ul. Bronikowskiego w okolicy sklepu natężenie ruchu jest akceptowalne zmiany i przebudowy zbędne.	Przedstawiono wyjaśnienia	Autorzy koncepcji zgadzają się, że w największym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu.	
62		62.1. Jestem mieszkanką Miedzynia od 7 lat . Na tym osiedlu pracuje z trójką moich dzieci uczęszczam do szkoły. Uważam, że ulica Nakielska w aktualnym stanie jest bezpieczna i niepotrzebne są przebudowy. W wolne dni całą rodziną wybieramy się na wycieczki rowerowej bardzo chwalimy sobie trasę nad kanałem. Jazda po ładnej ścieżce, lecz przy hałasie samochodowym na ul. Nakielskiej na pewno nie będzie dla nas tak atrakcyjna.	Przedstawiono wyjaśnienia	Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in.wykonanie ścieżek rowerowych . W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
		62.2. Ponadto przebudowa pochłonie dużo pieniędzy, które można przeznaczyć inaczej, np przy szkole budowa basenu. Takie miejsce na pewno przysłuży się nam o wiele bardziej niż remont głównej ulicy.		Przebudowa trasy kluczowej dla ruchu międzydzielnicowego jest zagadnieniem o zupełnie innej randze niż utwardzanie ulic lokalnych. Zatory na ul. Nakielskiej generują duże starty społeczne - większe niż niewygodne, ale jednak przejezdne ulice nieutwardzone. Trudno te zadania porównywać - jedno i drugie jest potrzebne	
63		63.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ul.	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy	

	Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ul. Nakielskiej		<p>możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
	63.2. Wykonanie analizy porównawczej natężenia ruchu pojazdów na całej ul. Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota i budowy węzła Lisi Ogon na S-10 przed przyjęciem ostatecznej wersji koncepcji	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe.</p>	
	63.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących ul. Plażowej, Park&Ride, pętli tramwajowej	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej</p>	

				<p>odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model , eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego).</p> <p>Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.</p>	
		63.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul. Noteckiej do ronda przy ul. Lisiej	Wniosek odrzucony	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		63.5. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. <p>ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek..</p> <p>Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	
64		64.1. Wnioskuje o odrzucenie przedłożonego projektu, stworzenie nowego uwzględniającego poniższe	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

		<p>wnioski. Celem nadrzędnym Projektu powinno być poprawienie przepustowości ulicy Nakielskiej, a nie tworzenie ścieżek rowerowych i chodników po obu stronach jezdni. W mojej ocenie zrealizowanie proponowanego projektu nie poprawi wydolności ulicy Nakielskiej, która jest częścią infrastruktury miasta Bydgoszczy, a nie odosobnioną enklawą. Zaproponowana koncepcja powinna być w mojej opinii rozwiązaniem uzupełniającym dopiero w kolejnych etapach inwestycyjnych. Ta koncepcja pochłonie duże nakłady finansowe, długie blokowanie ruchu podczas przebudowy bez oczekiwanych efektów. I tak skrzyżowania z ulicami Bronikowskiego i Nasypową wszystko zweryfikują. Była wizja/koncepcja wydłużenia linii tramwajowej poza wiadukt kolejowy. Czy za kilka lat znowu nie zaczniemy niszczyć tego co zostanie uchwalone i zrealizowane? Czas jeszcze na refleksję. Niewydolność odbioru ruchu kołowego ul. Nakielskiej zlokalizowana jest w obszarach:</p> <p>A/ Skrzyżowanie dwóch ciągów: Nakielska - Bronikowskiego i Nakielska - Nasypowa B/ Zjazd z ul Nakielskiej w Rondo Grunwaldzkie</p>		<p>opracowana koncepcja , przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda . Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu . Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo., a jednak poprawiającego warunki ruchu. Autorzy projektu zgadzają się, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji.</p> <p>Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udroźni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model , eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego).</p>	
		<p>64.2. Poszerzenie Wiaduktu kolejowego do 4 pasów ruchu kołowego. Należy przewidzieć również ruch tramwajowy. Obecna linia tramwajowa może zostać przesunięta na obecny skwer lub po eliminacji mijanek tramwajowych na</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>

	przystankach już jako dwie nitki torów poprowadzona w jezdni jak na ul.Focha, Gdańskiej czy Jagiellońskiej.		stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Wraz z budową wiaduktu byłaby możliwa budowa linii tramwajowej w kierunku zachodnim. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie przy niej pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Plany rozwoju Bydgoszczy nie przewidują rozbudowy sieci tramwajowej dalej niż do Plażowej - byłaby to decyzja strategiczna i winna być rozważana na innym poziomie (organy planistyczne władz Miasta).	
	64.3. Alternatywną koncepcją jest dwupoziomowe skrzyżowanie Nakielskiej z Bronikowskiego z poprowadzeniem nitki nad torami do osiedla Błonie od strony lasu. W obecnym planie jest tylko ślepa odnoga do ulicy Pszczelnej.	Wniosek odrzucony	Propozycja inwestycyjna, wykraczająca skalą poza zakres zadania.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	64.4. Wybudowanie mostu ponad kanałem bydgoskim na przedłużeniu ulicy Żywieckiej celem odciążenia ruchu z ulicy Bronikowskiego skręcających w prawo w Nakielską celem dojazdu do końca Nakielskiej, Lisiego Ogona czy Łochowa..	Wniosek odrzucony	Propozycja inwestycyjna, wykraczająca skalą poza zakres zadania.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	64.5. Wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu drogi leśnej łączącej ul. Maciaszka z szosą łączącą Błonie z Białymi Błotami z rozbudową pasów do skrzyżowania w kierunku Błonia, Białych Błot i z Błonia w drogę leśną. Idealne byłoby bezkolizyjne skrzyżowanie dwupoziomowe.	Wniosek odrzucony	Propozycja inwestycyjna, wykraczająca skalą poza zakres zadania	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	64.6. Uwzględnić ciąg ulicy Spacerowej do ruchu rowerowego.	Wniosek odrzucony	Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych . W	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

			<p>przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego, obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z obu lub jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.</p>	
	64.7. Rozbudowa linii tramwajowej poza wiadukt kolejowy celem poprowadzenia linii do końca ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	<p>Plany rozwoju sieci tramwajowej nie przewidują takiej linii tramwajowej. Z ocen ekonomiczności prowadzonych w przeszłości wynika, że budowa i eksploatacja tramwaju jest opłacalna dopiero przy bardzo dużych spodziewanych potokach pasażerskich - dużo większych, niż przewiduje się dla ekonomicznie uzasadnionej obsługi autobusowej.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	64.8. Wnioskuje przywrócić lokalizację do obecnych miejsc przystanków autobusowych w sektorze Cieplicka/Młynarska blisko skrzyżowań z ulicą Młynarską i ulicą Iglastą.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków. Przystanki zlokalizowano po wschodniej stronie wlotu Cieplickiej, w rejonie szkoły.</p>	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	64.9. Wnioskuje przystanki autobusowe zlokalizować na zewnętrznych pasach bez zatok i wyeliminować koncepcję buspasów i przystanków wiedeńskich	Wniosek odrzucony	<p>Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

		64.10. Wnioskuje uwzględnić w Projekcie instalację ekranów dźwiękochłonnych i osłaniających przed spalinami posesje zlokalizowane po obu stronach przystanków autobusowych.	Wniosek odrzucony	Samochody ulicą Nakielską będą poruszały się stosunkowo wolno, a udział w potoku pojazdów ciężarowych (generujących większy hałas) jest niewielki. Przy bardzo gęsto występujących zjazdach budowa ekranów byłaby nieefektywna. Koncepcja ma zakończyć się uzyskaniem decyzji środowiskowej, dla uzyskania której konieczne jest obliczenie hałasu jednak jego poziom nie będzie większy niż obecnie.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		64.11. Wnioskuje redukcję dwóch dróg rowerowych do lokalizacji po jednej stronie jezdni.	Wniosek odrzucony	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego, obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z obu lub jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
65		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej- np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Wniosek przyjęty	Po ponownej analizie planuje się wykonanie większego parkingu w rejonie ul. Tańskich	
66		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej- np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Wniosek przyjęty	Po ponownej analizie planuje się wykonanie większego parkingu w rejonie ul. Tańskich	

67	67.1. Proszę o zainstalowanie sygnalizacji świetlnej przy skrzyżowaniu ulicy Nakielskiej i ul Widok	Wniosek przyjęty	Sygnalizacja na tym skrzyżowaniu jest przewidziana	
	67.2. Nie ograniczanie (zmniejszenie ilości) miejsc parkingowych przy Nakielskiej 241	Wniosek przyjęty	Przed posesją zachowuje się 19 miejsc postojowych. Dodatkowo rozważa się możliwość zorganizowania nowego parkingu na działce 94/6 pomiędzy budynkami nr 243 i 245.	
68	Budowa kładek dla pieszych ponad jezdnią przy szkołach podstawowych	Wniosek odrzucony	Kładki dla pieszych są niechętnie używane ze względu na konieczność pokonania wysokości ok.. 6m. W związku z tym stosuje się je zwykle jako przeprawy przez dłuższe przeszkody, przez które przejście w poziomie łączyłoby się z dużym ryzykiem.	
69	69.1. Proponuję rezygnację z przystanków wiedeńskich	Wniosek odrzucony	Przystanki wiedeńskie są konsekwencją wyznaczenia buspasów w środku jezdni. Zasadność tworzenia takich buspasów polega na tym, że wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Samochody rzeczywiście będą zatrzymywały się podczas postoju autobusu, ale korzyści związane z preferencją komunikacji masowej i upłynnieniem ruchu publicznego w pozostałych okresach zdają się przeważać. Natomiast dojście pasażerów do przystanków odbywać się z obu stron ulicy na dotychczasowych zasadach, a ułatwione będzie dzięki wysepkom azylowym.	
	69.2. Postuluję czteropasmową ulicę na całej długości	Wniosek odrzucony	W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że: 1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, przy założeniu dostępności wszystkich pasów dla wszystkich pojazdów, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo), co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby	

				<p>dopuszczyć zakłóceń w postaci zjazdów na posesje, odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		69.3. Wnioskuje o podjęcie rozmów z PKP na temat przebudowy wiaduktu kolejowego	Wniosek odrzucony	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p>	
		69.4. Postuluję dokładniejszą analizę obecnie wykorzystywanych miejsc do parkowania samochodów	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p>	

				<p>Jednakże w miejscach, budzących zastrzeżenia Wnioskodawcy, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy.</p> <p>Zgłaszana gdzie indziej propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla pojazdów włączających się do ruchu zza parkujących samochodów), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego - <p>ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek..</p> <p>Rozwiązaniem może być organizowanie miejsc postojowych na terenie działki albo znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. .</p> <p>W materiałach przygotowanych po złożeniu koncepcji do konsultacji zaproponowano usytuowanie ewentualnych parkingów. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	
		<p>69.5. Cała proponowana koncepcja ogranicza ruch samochodowy na korzyść komunikacji miejskiej. Nie rozumiem, dlaczego tak ważna i potrzebna przebudowa ul. Nakielskiej ma się odbywać pod hasłem „budowa infrastruktury rowerowej”. Czy to jest główny problem tej ulicy? Czy dlatego zaprojektowano ścieżki po obu stronach? Według mnie wystarczy po stronie południowej.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Planowana inwestycja ma na celu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uzyskanie priorytetu dla komunikacji masowej, - poprawę przepustowości dla wszystkich pojazdów, - kompleksową budowę infrastruktury rowerowej. <p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. ,</p>	

				<p>ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.</p> <p>Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych .</p>	
70		<p>70.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		<p>70.2. Wykonanie analizy porównawczej należenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota r budowy węzła lisi Ogon na 510, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe.</p>	
		<p>70.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i</p>	

				<p>wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model, eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego).</p> <p>Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.</p>	
		70.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
		70.5. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu 	

				<p>rowerowego. ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	
71		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej- np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Wniosek przyjęty	Po ponownej analizie planuje się wykonanie większego parkingu w rejonie ul. Tańskich	
72		72.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		72.2. Wykonanie analizy porównawczej natężenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota i budowy węzła Lisi Ogona na	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe.	

	SIO, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.			
	72.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R tramwajowej	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model, eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego).</p> <p>Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.</p>	
	72.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul. Noteckiej do ronda przy ul. Lisiej.	Wniosek odrzucony	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy.</p>	
	72.5. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana przez innego Wnioskodawcę propozycja odstąpienia od</p>	

				<p>budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego. <p>ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek..</p> <p>Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	
73		<p>73.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwyższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>
		<p>73.2. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>

				<p>parkowania. Najczęściej nie są to jednak formalnie wydzielone parkingi, ale fragmenty nieurządzonego pasa ulicznego.</p> <p>Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	
		<p>73.3. Zmiana rozwiązań przebudowy ulicy Nakielskiej na odcinku Żywiecka - Cieplicka, w zakresie budowy przystanków autobusowych, ścieżek rowerowych i usuwania zieleni.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Rzeczywiście podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej, ale również zwiększenie przepustowości odcinka.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, -- Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu , chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią -- wysepki stanowią azyle dla pieszych i zapewniając im możliwość bezpieczniejszego przekraczania na drugą stronę ulicy - w nowej wersji na ogół nie zawężają przekroju jezdni -- W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy" - ZDMiKP obstaje za wykonaniem modelu z obustronnymi ścieżkami. - największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i 	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>

				Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji . Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową , która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.	
		73.4. Wykonanie analizy porównawczej natężenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej koncepcji	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
74		74.1. Zaniechanie wykupu części działki pod numerem 176 stanowiącej naturalną (ponad trzydziestoletnie drzewa i inna roślinność) barierę przed hałasem i spalinami.	Przedstawiono wyjaśnienia	Poszerzenie pasa ulicznego jest niezbędne dla zapewnienia planowanych funkcji komunikacyjnych. Zajęcia terenu są niestety konieczne , jednak zaproponowana granica pasa drogowego ingeruje w posesję nr 176 w mniejszym stopniu niż wynika to z planu miejscowego"	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		74.2. Likwidacja jednej z dwóch ścieżek rowerowych przedstawionych w koncepcji rozbudowy ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie . , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych . "	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

		<p>74.3. Rozwiązanie problemu korkowania się ulicy Nakielskiej na skrzyżowaniu z ulicą Nasypową co ma znaczący wpływ na ruch na ulicy Nakielskiej po obu stronach wiaduktu kolejowego przy ulicy Trentowskiego.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Autorzy projektu podzielają opinię, że w największym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy."</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>
		<p>74.4. Rezygnacja z koncepcji wprowadzenia buspasów tylko dla autobusów i pojazdów skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. Wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery jezdnie powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń lub należy rozważyć wprowadzenie koncepcji ulicy trójpasmowej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdyby przyjęto przekrój 1x4 z wszystkimi pasami dostępnymi dla wszystkich pojazdów, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo), co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje, odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji." 	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>

	74.5. Wykonanie wiarygodnej symulacji i porównania natężenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz budowy węzła Lisi Ogon na S5, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	ZDMIKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	74.6. Rozbudowa jezdni do takiej samej szerokości na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	74.7. Zaplanowanie odpowiedniej liczby miejsc do parkowania, szczególnie w pobliżu obiektów handlowych i usługowych.	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	74.8. Należy utworzyć przejście dla pieszych bezpośrednio przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Wniosek przyjęty	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	Wnioskodawca przyjmuje wyjaśnienia

		74.9. Aby uzyskać poprawę przepustowości ulicy Nakielskiej należy przebudować wiadukt kolejowy przy ulicy Trentowskiego.	Wniosek odrzucony	"Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo ""ciasnych"" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni ""dławi"" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy."	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
75		75.1. Ścieżka rowerowa bezpośrednio przy wyjściu z posesji	Wniosek przyjęty	Rozwiązanie projektowe skorygowano, zmieniając lokalizację przejść i w zaktualizowanej wersji ścieżka znajdzie się od strony jezdni a chodnik od strony posesji - zgodnie z ogólnym modelem, przyjętym w opracowaniu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		75.2. Brak miejsca parkingowego przed posesją	Wniosek częściowo przyjęty	obsługa posesji jest od ul. Grajewskiej W rejonie posesji Wnioskodawcy, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy - grunt Gminy. W uzupełnionej wersji podjęto próbę wprowadzenia korekty: - odgięcie ścieżki i chodnika w kierunku do granic własności - wyznaczenie na gruncie gminnym zatoki postojowej z parkowaniem prostopadłym i pasem manewrowym	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

		75.3. Dwa pasy ścieżki rowerowej	Wniosek odrzucony	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej"	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		75.4. Przystanek przy Nakielskiej 146	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa. Prawie zawsze jednak przystanek wypada przed jakimś budynkiem.. Przystanek , o którym mowa przeniesiono przed Wiśniową.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
76		76.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo ""ciasnych"" gabarytów nie stanowi najwyższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji . Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni ""dławi"" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy."	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		76.2. Wykonanie analizy porównawczej natężenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota i budowy węzła Lisi Ogon na		Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w	

	S10, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.		gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.	
	76.3. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul. Noteckiej do ronda przy ul. Lisiej.	Przedstawiono wyjaśnienia	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	76.4. Zaplanowanie miejsc parkowania na ul. Nakielskiej, szczególności w pobliżu Legnickiej.	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Jednakże w miejscach, budzących zastrzeżenia Wnioskodawcy, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy. Zgłaszana gdzie indziej propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami: 1) 1) kolizja ze zjazdami (brak widoczności dla wyjeżdżających z posesji), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego - Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe,	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

				wydzielone parkingi:	
		76.5. Nie tworzyć „wąskich gardeł” w ciągu ulicy Nakielskiej.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków oraz przejść dla pieszych. W nowszej wersji wprowadzono zmiany, w efekcie których w przeważającej większości buspas ma swoją kontynuację za przystankiem i nie wystąpi „zajeżdżanie” na pas sąsiedni. Wyjątek - ze zrozumiałych względów - stanowią skrajne wysepki na obu krańcach inwestycji. Nie zmienia to faktu, że przystanki wiedeńskie stanowią element uspokojenia ruchu - według Inwestora pożądany wobec dążenia do zachowania charakteru ulicy, jako ciągu w pełni powiązanego z obrzeżną zabudową.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		76.6. Mieszkańcom ul. Nakielskiej i ulicom przyległym, jak również wszystkim mieszkańcom omawianych osiedli potrzebna jest ulica komunikacyjna, a nie ścieżka rowerowa. - można wykorzystać ciąg wzdłuż Spacerowej i budować tylko jedną ścieżkę w pasie Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy”. Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu „tranzytowego”, ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby „upośledzona” w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		76.7. Zachować większe bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów	Przedstawiono wyjaśnienia	Ścieżki są sytuowane po obu stronach ulicy zgodnie z wyściowym założeniem inwestycji oraz ze „Standardami...”. Krzyżowanie ścieżki rowerowej ze zjazdem jest naturalne. Nie ma sytuacji bezpośredniego sąsiedztwa ścieżki i wyjścia z obiektu handlowego.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

		76.8. Zaniechać wykupu części działki przy ul. Nakielskiej 176 (i wielu innych).	Przedstawiono wyjaśnienia	Poszerzenie pasa ulicznego jest niezbędne dla zapewnienia planowanych funkcji komunikacyjnych. Zajęcia terenu są niestety konieczne, jednak zaproponowana granica pasa drogowego ingeruje w posesję nr 176 w mniejszym stopniu niż wynika to z planu miejscowego	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		76.9. Brak akceptacji przedstawionego projektu przez Radę Osiedla Miedzyń - Prądy	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcję przedstawiono przedstawicielom Rady Osiedla w formie roboczych konsultacji, wprowadzając podczas dalszych prac niektóre sugestie. Nie oznacza to akceptacji projektu przez Radę i nikt na taką akceptację się nie powołuje. Wymieniając uwagi z przedstawicielami Rady, Inwestor i projektanci mieli świadomość, że dokumentacja i tak będzie poddana procedurze konsultacji społecznych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		76,10. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. buspasów.	Wniosek odrzucony	Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo niż poprzednie, rozbudowane koncepcje. Podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej , usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się na ulicach miast coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów do środka oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu dla pozostałych pojazdów, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią. Oczywiście nie jest to antidotum na wszystkie problemy ba największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		76.11. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska- Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - przystanki w obu kierunkach zlokalizowano również w rejonie ul. Tarnowskiej	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

		76.12. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala	Wniosek przyjęty	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
77		77.1. Wykonanie nowego przebiecia dla pieszych pod wiaduktem (po północnej stronie ul. Nakielskiej)	Przedstawiono wyjaśnienia	Za wiaduktem po północnej stronie ul. Nakielskiej nie ma już zabudowy przyulicznej, w związku z tym prowadzenie ścieżki, czy chodnika przy samej ulicy nie jest niezbędne. Jednak takie przebiecie miałyby rzeczywiście sens gdyby: - dokonano przebudowy skrzyżowania z ul. Nasypową, - przebudowano by tory tramwajowe i pętlę tramwajową, - wykonano pętlę autobusową zintegrowaną z parkingiem dla pojazdów osobowych po zachodniej stronie torów. Nowe przebiecie dla pieszych łączyłoby pętlę autobusową z pętlą tramwajową.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		77.2. Punktowe rozszerzenie zakresu inwestycji o budowę przystanku typu „wiedeńskiego” na przystanku autobusowo- tramwajowym Nakielska / Stawowa	Wniosek odrzucony	Ten odcinek jest poza zakresem koncepcji	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		77.3. Wyposażenie wszystkich przejść dla pieszych przez ul. Nakielską. w specjalne oświetlenie doświetlające białym światłem powierzchnią przejścia (od strony najazdowej dla każdego kierunku ruchu)	Przedstawiono wyjaśnienia	To uwaga do zastosowania w ramach projektu budowlanego - w koncepcji zostaną wprowadzone zapisy wskazujące aby dopilnować, żeby przejścia były odpowiednio oświetlone	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		77.4. Zwężenie pasów ruchu w miejscach przejść dla pieszych na całym obszarze inwestycji w celu uzyskania uspokojenia ruchu	Wniosek odrzucony	Dokumentacja przewiduje pasy ruchu zgodne z wymaganiami dla ulicy, to jest o szerokości 3,0 m. Przyjęto poszerzenie ich w rejonie przystanków wiedeńskich do 3,25 m. Wszystkie przejścia będą wyposażone w azyle w postaci wysepek, zlokalizowanych w środku jezdni.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		77.5. Zastosowanie na przystankach autobusowych dedykowanych profilowanych krawężników przystankowych (np. tzw. .typu Kassel)	Wniosek odrzucony	Przewiduje się różnicę poziomów mniejszą niż w klasycznych przystankach wiedeńskich. Zaplanowano uskok 10 cm - więc zastosowany będzie klasyczny krawężnik 22x15 z wyokrągloną krawędzią tak, aby łatwiej było pokonać uskok przez korzystających ze zjazdów na wysokości przystanku. Obok krawężnika może być ułożona rolka z kostki a dopiero dalej -	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

				nawierzchnia bitumiczna.	
		77.6. Zachowanie ciągłości chodników wzdłuż ul. Nakielskiej na zjazdach i posesji - rezygnacja z kostki betonowej czarnej na rzecz kostki betonowej w kolorze planowanych płyt chodnikowych (szary beton)		<p>W tej kwestii projektanci prezentują odmienne stanowisko, zdecydowanie preferując wyróżnianie kolorystyczne zjazdów z powierzchni chodnika. Akcentowanie kolorystyczne zjazdów zapewnia ich większą rozpoznawalność, dzięki czemu piesi są informowani o potencjalnym zagrożeniu. W żadnym wypadku odmienny kolor nie sugeruje pierwszeństwa pojazdu wjeżdżającego do posesji wobec pieszego. Zjazd jest ważnym elementem pasa ulicznego - w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zjazd został zdefiniowany już w dziale 1-szym (Przepisy Ogólne) w § 3 ust. 12, obok takich podstawowych pojęć jak droga, skrzyżowanie, węzeł. Chodnika w tym rozdziale nie ma.</p> <p>§ 9 ust. 5 zaleca ograniczenie liczby zjazdów na drodze klasy "Z" co należy odczytywać jako dostrzeżenie przez Ustawodawcę szczególnej roli zjazdu w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tej sytuacji "zacieranie" faktu istnienia zjazdu poprzez jego "wtapianie" w powierzchnię chodnika wydaje się być przeciwnie skuteczne.</p> <p>W rozporządzeniu zjazd jest wymieniany wśród elementów utrudniających ruch pieszych jak drzewa, podpory znaków, słupy, a przecież nie chcemy "zacierać" występowania tych elementów w chodniku.</p> <p>Zjazdom poświęcony jest oddzielny rozdział 13 "Rozporządzenia..." podobnie jak jezdnie - rozdział 2, pasom postojowym - rozdział 4, pasom dzielącym - rozdział 5, chodnikom - rozdział 8 a ścieżkom rowerowym - rozdział 9. Są to więc równoważne elementy pasa drogowego i każdy z nich jest w sposób szczególny wyodrębniony i wyróżniony, dzięki czemu nie mamy na ogół wątpliwości przy ich identyfikowaniu. Według autorów koncepcji zasadne a nawet wskazane jest akcentowanie kolorystyczne zjazdów a "wtapianie" ich w chodnik jest raczej błędem.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

	77.7. Przeniesienie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego bliżej osi ul. Nakielskiej u wylotu ul: Osada, Plażowa, Kościerska, Kartuska, Krzywa. Wiśniowa, Tczewska. Głogowska, Legnicka, Cierpicka. Młynarska; Cytrusowa. Tańskich	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków i przejść dla pieszych i w nowej wersji w dużym stopniu jest ona zgodna z propozycją Wnioskodawcy.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	77.8. Zachowanie ciągłości chodnika wzdłuż ul. Nakielskiej na skrzyżowaniach z ulicami ruchu lokalnego Pszczelna. Wiosenna, Wejherowska, Ślesińska, Orzechowa, Owocowa. Radomska, Iglasta, Tarnowska, Maciaszka, Tragerów. Janowiecka. Notecka oraz Innymi trasami (na tereny stadionu Gwiazda, parkingu naprzeciwko stadionu. Galerii Miedzyn, parkingu marketu Lidl, Mila), nawet w przypadku zaprojektowania ich jako pieszojezdnie)	Wniosek odrzucony	Chodniki są przerwane na wlotach ze względu na większą rozpoznawalność wlotu, co również informuje pieszych o potencjalnych zagrożeniach - argumentacja jest to taka sama jak dla punktu nr 6 tego samego wniosku.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	77.9. Przed przejazdami rowerowymi należy zaprojektować poszerzoną powierzchnię ścieżki rowerowej, tak aby powstała strefa oczekiwania i umiejscowić tam podpórki rowerowe	Przedstawiono wyjaśnienia	Wszystkie przejazdy są poszerzone do 3 m. Kwestia stosowania podpórek nie będzie pewnie rozstrzygana na etapie koncepcji ale sugerujemy zachowanie ostrożności - podpórki dla oczekujących są "ciałem obcym" i stanowią zagrożenie w przypadku konieczności awaryjnego omijania przeszkody	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	77.10. Zwężenie pasów ruchu indywidualnego do 3,0 m na całym obszarze inwestycji oraz zaplanowanie buspasów o szerokości 3,25m na odcinku na zachód od ul Plażowej	Przedstawiono wyjaśnienia	Według "Rozporządzenia..." 3 m szerokości buspasa w przypadku 2 pasów jest wystarczający. Szerokość 3.25 m pasa ruchu ogólnego jest podyktowana zwiększoną szerokością na wyniesieniu przystanku wiedeńskiego - poza przystankiem może to być 3,0 m.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	77.11. Zachowanie przejścia dla pieszych przez ul. Nakielską przy skrzyżowaniu z ul. Trentowskiego	Wniosek odrzucony	Przy Trentowskiego zmieściłoby się tylko przejście bez wysepki, a przy Osadzie wysepka jest konieczna ze względu na przystanek i zapewni azyl dla pieszych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	77.12. Doprojektowanie brakującego fragmentu chodnika na autobusowej pętli	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji skorygowano geometrię pętli autobusowej, dodając przy niej parking dla samochodów osobowych. Projektowane chodniki poprowadzono w kierunku przejścia przy ul. Osada oraz do ewentualnego "przecisku" pod nasypem kolejowym.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	77.13. Zbliżenie zakończenia drogi rowerowej w ul. Trentowskiego do chodnika	Przedstawiono wyjaśnienia	Przy tak zdefiniowanym zakresie inwestycji ścieżka rowerowa kończy się na Trentowskiego a proponowane w koncepcji rozwiązanie skłoni rowerzystów do zwolnienia przed wjazdem i wyjazdem do tunelu dla pieszych.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

77.14. Uzupełnienie pary przystanków na wysokości posesji nr 161 o przejście dla pieszych	Przedstawiono wyjaśnienia	Przejście dla pieszych jest na wysokości wlotu ul. Osada a w tym konkretnym przypadku wysepka "zamyka" kończący się w tym etapie BUSPAS.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
77.15. Poszerzenie fragmentu chodnika w północno-wschodnim narożu skrzyżowania Nakielska / Bronikowskiego (wzdłuż skośnej linki stanowiącej granicę inwestycji)	Przedstawiono wyjaśnienia	Jest to miejsce przewidziane na stację roweru miejskiego.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
77.16. Umieszczenie przystanków pomiędzy ul. Widok i Plażową w jedną parę przystanków naprzeciwległych	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków i przejść dla pieszych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
77.17. Umieszczenie przystanków pomiędzy ul. Kościerską i Kartuską w jedną parę przystanków naprzeciwległych	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków i przejść dla pieszych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
77.18. Umieszczenie przystanków pomiędzy ul. Wiśniową i Głogowską w jedną parę przystanków naprzeciwległych	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków i przejść dla pieszych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
77.19. Poszerzenie fragmentu chodnika w południowo-zachodnim narożu skrzyżowania Nakielska / Wierzbowa	Przedstawiono wyjaśnienia	W tym miejscu przewidziany jest parking Lidla.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
77.20. Dodanie fragmentu ścieżki rowerowej na rondzie Nakielska / Lisia / Łochowska po północnej stronie, biegnącego równoległe do chodnika	Wniosek odrzucony	Ścieżka rowerowa jest zaprojektowana wokół ronda na Lisiej. Można się spodziewać kierowania głównego potoku rowerowego w kierunku dalszego biegu ścieżki po południowej stronie ul. Łochowskiej. Postulaty innej grupy konsultantów zmierzają do likwidacji ścieżki po północnej stronie Nakielskiej przed wlotem do ronda przy Lisiej.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
77.21. Zaprojektowanie chodnika wzdłuż ścieżki rowerowej przy parkingu projektowanego między ulicami Orzechową i Owocową	Wniosek odrzucony	Nie ma miejsca na dwa ciągi piesze, a proponowany chodnik przy budynku jest z tych dwu ważniejszy	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
77.22. Pozostawienie przejścia dla pieszych w formie przejścia wzbudzanego przez ul. Nakielska na wysokości Zespołu Szkół nr 23	Wniosek odrzucony	Zamiast tego w odległości 100 m w każdą stronę od wejścia do szkoły są bezpieczne przejścia z azylami	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
77.23. Doprojektowanie przejść przez ulicę Nakielska przy skrzyżowaniach na wysokości skrzyżowania z ul. Janowiecką i Tragerów. skrzyżowania i ul Tczewską, i ul Wiosenną, skrzyżowania i ul. Krzywą, drugiego przejścia przy skrzyżowaniu i ul. Wiśniowa oraz drugiego i ul Kartuską	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków i przejść dla pieszych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

		77.24. Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy wyraża pełne poparcie dla zaproponowanego projektu w postaci wytyczenia buspasów jako wewnętrznych pasów ruchu i wprowadzenia przystanków wiedeńskich - wyniesione platformy przystankowe będą stanowić realną i skuteczną poprawę bezpieczeństwa na ul. Nakielskiej (przeciwdziałając przekraczaniu limitu prędkości, czyli głównej przyczynie wypadków, w tym śmiertelnych z udziałem przechodniów).			
78		78.1. Wyrażam poparcie dla projektu ul. Nakielskiej w formie jezdni 4-pasmowej z buspasami w obu kierunkach jako wewnętrznymi pasami ruchu, z zastosowaniem przystanków wiedeńskich.			
		78.2. Wykonać nowe przebicie dla pieszych pod wiaduktem kolejowym, po północnej stronie ul. Nakielskiej.	Przedstawiono wyjaśnienia	Za wiaduktem po północnej stronie ul. Nakielskiej nie ma już zabudowy przyulicznej, w związku z tym prowadzenie ścieżki, czy chodnika przy samej ulicy nie jest niezbędne. Jednak takie przebicie miałoby rzeczywiście sens gdyby: - dokonano przebudowy skrzyżowania z ul. Nasykową, - przebudowano by tory tramwajowe i pętlę tramwajową, - wykonano pętlę autobusową zintegrowaną z parkingiem dla pojazdów osobowych po zachodniej stronie torów. Nowe przebicie dla pieszych łączyłoby parking z pętlą tramwajową.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		78.3. W przypadku odrzucenia wniosku nr 2: przywrócić w projekcie istniejące przejście dla pieszych przez ul. Nakielska przy skrzyżowaniu z ul. Trentowskiego oraz rozszerzyć opracowanie o wykonanie chodnika łączącego pętlę, tramwajową z istniejącym przejściem pod wiaduktem kolejowym przy Kanale Bydgoskim.	Przedstawiono wyjaśnienia	Przy Trentowskiego zmieściłoby się tylko przejście bez wysepki więc preferujemy lokalizację przejścia przy ul. Osada. Pozostałe wyjaśnienia jak punkt wyżej.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		78.4. Doprojektować brakujące fragmenty chodnika na autobusowej pętli awaryjnej: a) w wolnej przestrzeni pomiędzy drogą	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji skorygowano geometrię pętli autobusowej, dodając przy niej parking dla samochodów osobowych. Projektowane chodniki	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

	rowerową a jezdniami pętli i ul. Nakielskiej od przystanku na pętli do przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Osada b) pomiędzy „zebrami” na środkowej i wschodniej jezdni pętli.		poprowadzono w kierunku przejścia przy ul. Osada oraz do ewentualnego "przecisku" pod nasypem kolejowym.	
	78.5. Wyposażyć wszystkie przejścia dla pieszych przez ul. Nakielska w specjalne oświetlenie doświetlające białym światłem powierzchnię przejścia (od strony najazdowej dla każdego kierunku ruchu).	Przedstawiono wyjaśnienia	To uwaga do zastosowania w ramach projektu budowlanego - w koncepcji zostaną wprowadzone zapisy wskazujące aby dopilnować, żeby przejścia były odpowiednio oświetlone	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	78.6. Wprowadzić zwiężenia zewnętrznych pasów ruchu w miejscach przejść dla pieszych/rowerów na całym obszarze inwestycji w celu uzyskania uspokojenia ruchu.	Wniosek odrzucony	Dokumentacja przewiduje pasy ruchu zgodne z wymaganiami dla ulicy o szerokości 3,0 m. Przyjęto poszerzenie ich w rejonie Przystanków Wiedeńskich do 3,25 m. Wszystkie przejścia będą wyposażone w azyle w postaci wysepek, zlokalizowanych w środku jezdni.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	78.7. Zastosować na przystankach autobusowych dedykowane profilowane krawężniki przystankowe (np. tzw. „typu Kassel”).	Wniosek odrzucony	Przewiduje się różnicę poziomów mniejszą niż w klasycznych przystankach wiedeńskich. Zaplanowano uskok 10 cm - więc zastosowany będzie klasyczny krawężnik 22x15 z wyokrągloną krawędzią tak, aby łatwiej było pokonać uskok przez korzystających ze zjazdów na wysokości przystanku. Obok krawężnika może być ułożona rolka z kostki a dopiero dalej - nawierzchnia bitumiczna.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	78.8. Zachować ciągłość chodników wzdłuż ul. Nakielskiej na zjazdach z posesji - rezygnując ze stosowania kostki betonowej czarnej na rzecz kostki betonowej w kolorze planowanych płyt chodnikowych (szary beton).	Wniosek odrzucony	W tej kwestii projektanci prezentują odmienne stanowisko, zdecydowanie preferując wyróżnianie kolorystyczne zjazdów z powierzchni chodnika. Akcentowanie kolorystyczne zjazdów zapewnia ich większą rozpoznawalność, dzięki czemu piesi są informowani o potencjalnym zagrożeniu. W żadnym wypadku odmienny kolor nie sugeruje pierwszeństwa pojazdu wjeżdżającego do posesji wobec pieszego. Zjazd jest ważnym elementem pasa ulicznego - w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zjazd został zdefiniowany już w dziale 1-szym (Przepisy Ogólne) w § 3 ust. 12, obok takich podstawowych pojęć jak droga, skrzyżowanie, węzeł. Chodnika w tym rozdziale nie ma. § 9 ust. 5 zaleca ograniczenie liczby zjazdów na drodze klasy ""Z"" co należy odczytywać jako dostrzeżenie przez Ustawodawcę szczególnej roli zjazdu w aspekcie	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

			<p>bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tej sytuacji "zacieranie" faktu istnienia zjazdu poprzez jego "wtapianie" w powierzchnię chodnika wydaje się być przeciwnie skuteczne.</p> <p>W rozporządzeniu zjazd jest wymieniany wśród elementów utrudniających ruch pieszych jak drzewa, podpory znaków, słupy, a przecież nie chcemy "zacierać" występowania tych elementów w chodniku.</p> <p>Zjazdom poświęcony jest oddzielny rozdział 13 "Rozporządzenia..." podobnie jak jezdnie - rozdział 2, pasom postojowym - rozdział 4, pasom dzielącym - rozdział 5, chodnikom - rozdział 8 a ścieżkom rowerowym - rozdział 9. Są to więc równoważne elementy pasa drogowego i każdy z nich jest w sposób szczególny wyodrębniony i wyróżniony, dzięki czemu nie mamy na ogół wątpliwości przy ich identyfikowaniu. Według autorów koncepcji zasadne a nawet wskazane jest akcentowanie kolorystyczne zjazdów a "wtapianie" ich w chodnik jest raczej błędem.</p>	
	78.9. Zachować wizualną ciągłość chodnika ul. Nakielskiej (analogicznie do ciągłości drogi rowerowej) na skrzyżowaniach z ulicami ruchu lokalnego pozbawionych "zebrzy" (Pszczelna, Wiosenna, Wejherowska, Ślesińska, Orzechowa, Owocowa, Radomska, Iglasta, Tarnowska, Maciaszka, Tragerów, Janowiecka, Notecka) oraz zjazdach na parkingi, do obiektów handlowych, stadionu Gwiazdy itp.	Wniosek odrzucony	<p>Chodniki są przerywane na wlotach ze względu na większą rozpoznawalność wlotu, co również informuje pieszych o potencjalnych zagrożeniach - argumentacja jest to taka sama jak dla punktu nr 6 tego samego wniosku.</p>	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	78.10. Skorygować podstawowe parametry geometryczne ul. Nakielskiej a) pasy ruchu indywidualnego (zewnątrzne): 3,0 m na całym obszarze od ul Bronikowskiego w kierunku zachodnim b) chodniki na odcinkach szlakowych: min. 2,0 m, a tylko w wyjątkowych sytuacjach min. 1,5 m.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Zgodnie z "Rozporządzeniem..." szerokość pasa ruchu w ulicy zbiorczej wynosi 3,0 m i taką szerokość przyjęto jako wyjściową. Szerokość 3.25 m pasa ruchu ogólnego jest podyktowana zwiększoną szerokością na wyniesieniu przystanku wiedeńskiego - poza przystankiem może to być 3,0 m.</p> <p>Minimalna szerokość chodnika wynosi 1.5 - poszerzenie do 2 m zawiera w sobie pół metra skrajni jezdni - w przypadku naszej koncepcji rolę tę pełni opaska umieszczona pomiędzy ścieżką a chodnikiem o szerokości 0,5 m (a więc łącznie szerokość wynosi 2,0 m = 1,5+0,5)</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

	78.11. Zaprojektować chodnik wzdłuż drogi rowerowej przy projektowanym parkingu między ulicami Orzechową i Owocową.	Wniosek odrzucony	Nie ma miejsca na dwa ciągi piesze, a proponowany chodnik przy budynku jest z tych dwu ważniejszy	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	78.12. Pozostawić przejście dla pieszych (w formie przejścia wzbudzanego) przez ul. Nakielska na wysokości Zespołu Szkół nr 23.	Wniosek odrzucony	Zamiast tego w odległości 100 m w każdą stronę od wejścia do szkoły są bezpieczne przejścia z azylami	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	78.13. Uzupełnić projekt o dodatkowe przejścia dla pieszych przez ul. Nakielska: a) przy skrzyżowaniu z ul. Janowiecką i Tragerów b) przy skrzyżowaniu z ul. Tczewską.	Wniosek częściowo przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków i przejść dla pieszych. Możliwe jest dodatkowe przejście przy ul. Tragerów. Wylot Tczewskiej jest bardzo blisko Wiśniowej (60 m) oraz Głogowskiej (140 m) przy których są przejścia dla pieszych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	78.14. Skorygować lokalizację przystanków autobusowych w taki sposób, aby zlikwidować lub ograniczyć do minimum kolizje wyjazdów z posesji z przystankami wiedeńskimi. W miejscach, gdzie takiej kolizji nie uda się uniknąć, kategorycznie zrezygnować z czarnej kostki na wyjazdach z posesji (patrz wniosek 8).	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków i przejść dla pieszych. Rozkład zjazdów jest na tyle częsty i dość równomierny, że często nie da się uniknąć sytuowania przystanku w miejscu zjazdu. Odwołując się do odpowiedzi na wniosek nr 8 tym bardziej uważamy za zasadne wyróżnianie kolorystyczne nawierzchni zjazdów.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	78.15. Zaprojektować poszerzone „strefy oczekiwania” z podpórkami rowerowymi przed przejazdami rowerowymi przez jezdnię.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wszystkie przejazdy są poszerzone do 3 m. Kwestia stosowania podpórek nie będzie pewnie rozstrzygana na etapie koncepcji ale sugerujemy zachowanie ostrożności - podpórki dla oczekujących są "ciałem obcym" i stanowią zagrożenie w przypadku konieczności awaryjnego omijania przeszkody	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
79	79.1. Przebudowa wiaduktu przy ul. Nakielskiej	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. Autorzy projektu	

				<p>podzielają zdanie Konsultanta, że w największym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy..</p>	
		79.2. Wykonanie analizy porównawczej należenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota r budowy węzła lisi Ogona na 510, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.</p>	
		79.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	<p>To prawda, że w przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model, eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego).</p> <p>Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa</p>	

				skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.	
		79.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów.	
		79.5. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi:	
80		80.1. Uwzględnienie w koncepcji docelowej przebudowy wiaduktu kolejowego, pozwalającej na poprawę warunków ruchu.	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych"	

			<p>gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. Autorzy projektu podzielają zdanie Konsultanta, że w największym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p>	
	80.2. Wykonanie analizy porównawczej należenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota r budowy węzła lisi Ogon na 510, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.</p>	
	80.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	<p>To prawda, że w przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten</p>	

				<p>model , eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego). Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.</p>	
	80.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony		<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów</p>	
	80.5. Zaprojektowanie przystanku autobusowego po północnej stronie ulicy na wysokości ul. Lisiej.	Przedstawiono wyjaśnienia		<p>Przystanek jest przewidziany w odrębnym opracowaniu za rondem na ul. Łochowskiej.</p>	
	80.6. Zrezygnowanie z drogi dla rowerów, po północnej stronie, na całej długości ulicy Nakielskiej. Po stronie południowej dostosowanie chodników i DDR do wymiarów minimalnych.	Wniosek odrzucony		<p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze ""Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy"". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu ""tranzytowego"" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby ""upośledzona"" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest</p>	

				<p>właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych</p> <p>Poprowadzenie ścieżki tylko po stronie południowej byłoby możliwe jedynie na zachodnim krańcu ul. Nakielskiej, nawiązując do układu w Łochowskiej.</p> <p>Przyjęta szerokość 2,0 m jest minimalna dla ruchu dwukierunkowego.</p> <p>Równoległy pas postojowy koliduje ze zjazdami (widoczność).</p>	
		80.7. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi:</p>	
		80.8. Lokalizację przystanków autobusowych należy zaprojektować jak najbliżej ulic „poprzecznych” tj. tych które generują, największy ruch pieszy m.in. Widok, Pijarów (szkoła), Wiśniowa, Wierzbowa, Iglasta (szkoła), Młynarska, Notecka, Lisia.	Akceptacja wniosku	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków -znajdą się one w okolicach wskazanych przez Wnioskodawcę.	
82		82.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. Autorzy projektu podzielają zdanie Wnioskodawcy, że w największym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące</p>	

				<p>skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasykową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasykową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p>	
		<p>82.2. Wykonanie analizy porównawczej należenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota r budowy węzła lisi Ogon na 510, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.</p>	
		<p>82.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>To prawda, że w przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p>	
		<p>82.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul. Noteckiej do ronda przy ul. Lisiej.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma</p>	

				tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów	
83		83.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasykową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasykową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zadania o ten element. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
		83.2. Wykonanie analizy porównawczej należenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota r budowy węzła lisi Ogon na 510, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Zespół projektowy przeprowadził własne pomiary ruchu i na tej podstawie przeprowadzono obliczenia przepustowości skrzyżowań, które wykazują poprawę warunków ruchu dla wszystkich uczestników.	
		83.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	To prawda, że w przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa	

				<p>ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę.</p> <p>Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model , eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego).</p> <p>Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.</p>	
		83.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma tu więc mowy o żadnym zwiężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów.</p>	
		83.5. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi:</p>	

84		84.1. Zachowanie obecnej lokalizacji przystanków	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - w zaktualizowanej wersji ich usytuowanie w dużym stopniu jest zgodne z postulatami Wnioskodawcy.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		84.2. Zachowanie rezerwy terenowej dla linii tramwajowej do ul. Plażowej, w związku z powyższym logiczna rezygnacja z budowy pętli autobusowej Wilczak, która jest przewymiarowana w stosunku do potrzeb i zaprojektowana z lekceważeniem konieczności zachowania obecnej roślinności	Przedstawiono wyjaśnienia	Uwzględniając inne wnioski skorygowano geometrię pętli autobusowej wzbogacając ją o stanowiska postojowe dla samochodów osobowych. Już w materiałach złożonych do konsultacji zasygnalizowano, że nie udaje się wpisać odcinka od Plażowej do Trentowskiego w rozwiązanie docelowe, uwzględniające rozbudowę wiaduktu i przedłużenie linii tramwajowej. W układzie docelowym pętla przy nasypie kolejowym nie ma racji bytu bo przewidziana jest przy ul. Plażowej.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		84.3. Brak zasadności realizacji przystanku między ul. Bronikowskiego a Osada.	Przedstawiono wyjaśnienia	To jest ostanie miejsce po zachodniej stronie wiaduktu, w którym można wykonać azyl dla pieszych.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		84.4. Rozważenie lokalizacji buspasa przy prawej krawędzi jezdni	Wniosek odrzucony	Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
85		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej- np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Wniosek przyjęty	Po ponownej analizie planuje się wykonanie większego parkingu w rejonie ul. Tańskich	
86		86.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu	

				<p>stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zadania o ten element. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		86.2. Wykonanie analizy porównawczej należenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota i budowy węzła Lisi Ogon na S-10, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.</p>	
		86.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	<p>To prawda, że w przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania</p>	

				(ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model , eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego). Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.	
		86.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów.	
		86.5. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi:	
87		87.1. Zlikwidowanie jednej nici drogi rowerowej	Wniosek odrzucony	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze ""Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy"". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu ""tranzytowego"" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla	

			rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby ""upośledzona"" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych	
	87.2. Zrezygnowanie z idei buspasów	Wniosek odrzucony	Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo niż poprzednie, rozbudowane koncepcje. Podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej , usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się na ulicach miast coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów do środka oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu dla pozostałych pojazdów, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią. Oczywiście nie jest to antidotum na wszystkie problemy bo największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową.	
	87.3. Zmodyfikowanie przejścia dla pieszych na wysokości ulicy Legnickiej	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków oraz przejść dla pieszych. W nowszej wersji wprowadzono zmiany, w efekcie których w przeważającej większości buspas ma swoją kontynuację za wysepką i nie wystąpi "zajeżdżanie" na pas sąsiedni. Tak będzie również przy Legnickiej. Wyjątek - ze zrozumiałych względów - stanowią skrajne wysepki na obu krańcach inwestycji. Nie zmienia to faktu, że przystanki wiedeńskie stanowią element uspokojenia ruchu - według Inwestora pożądanym wobec dążenia do zachowania charakteru ulicy, jako ciągu w pełni powiązanego z obrzeżną zabudową.	

		87.4. Ścieżki rowerowe powinny znajdować wyłącznie po zewnętrznej części chodnika (pomiędzy jezdnią a chodnikiem)	Wniosek przyjęty	Ta zasada została w projekcie zachowana. Wyjątek stanowią miejsca przystanków, przed którymi mają miejsce przeploty.	
		87.5. Wydłużenie prawoskrętu z ul. Nakielskiej do ul. Bronikowskiego - Pojazdy stojące w kolejce na Bronikowskiego od przejazdu kolejowego aż do Nakielskiej, blokują możliwość zjazdu ze skrzyżowania	Przedstawiono wyjaśnienia	To niestety przykład szkodliwego oddziaływania kłopotliwego i niedrożnego miejsca na sąsiednie skrzyżowanie. Nie ma możliwości skumulowania na ul. Nakielskiej „nadmiaru” pojazdów oczekujących na możliwość przejazdu ulicą Bronikowskiego.	
		87.6. Zachowanie miejsc parkingowych przy sklepach	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem może być organizowanie miejsc postojowych na terenie działki albo znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi:	
88		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Wniosek przyjęty	Po ponownej analizie planuje się wykonanie większego parkingu w rejonie ul. Tańskich	
89		89.1. Miejsca do parkowania przy obiektach handlowych, poczcie, bankach	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem może być organizowanie miejsc postojowych na terenie działki albo znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi:	
		89.2. Przebudowa wiaduktu na ul. Trentowskiego i modernizacja Nakielskiej w kierunku centrum	Przedstawiono wyjaśnienia	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy	

			<p>możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
	89.3. Rezygnacja z tzw. Przystanków wiedeńskich	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Aktualne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Wnioskodawcę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdyby przyjęto wnioskowane rozwiązanie, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 	

				3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie poszerzyłyby nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.	
		89.4. Stworzenie ścieżki rowerowej tylko po jednej stronie ulicy	Wniosek odrzucony	Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
		89.5. Ponowne dogłębne przeanalizowanie projektu i naniesienie zmian, które rozładują natężenie ruchu, a nie jeszcze bardziej nasilą.	Przedstawiono wyjaśnienia	Aktualnie opracowana koncepcja wynika z założeń inwestora, przyjętych na etapie ustalania jej programu i definiowania danych wyjściowych. Inne rozwiązania, mogące istotnie wpłynąć na płynność ruchu na ul. Nakielskiej (układ dwujezdniowy, węzły drogowe zamiast skrzyżowań) wykraczają poza program przedsięwzięcia, a ich realizacja wiązałaby się ze znacznymi zajęciami terenowymi.	
90		90.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak	

				<p>podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
		90.2. Wykonanie analizy porównawczej należenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota r budowy węzła lisi Ogon na S-10, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.</p>	
		90.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	<p>W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model , eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego).</p> <p>Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a</p>	

				powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.	
		90.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów.	
		90.5. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.	
91		91.1. Koncepcja budowy odcinka Nakielskiej od Pijarów do Trentowskiego musi być przygotowana na przebudowany lub nowy wiadukt kolejowy	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym	

			<p>stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
	91.2. Koncepcja musi być przygotowana na budowę pętli tramwajowej przy Plażowej wraz z parkingiem P&R i południowo-zachodniego odcinka miejskiej obwodnicy Bydgoszczy (Nowoplażowa-Nowopijarów)	Wniosek odrzucony	<p>W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Budowa ul. Nowopijarów jest inwestycją przewidzianą w opracowaniach urbanistycznych, jednak obecnie nie planowaną. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model , eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego).</p> <p>Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.</p>	
	91.3. Zdając sobie sprawę, że inwestycje p. 1 i p. 2 są pilne, należy zadbać o to aby znalazły się w <i>Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 r.</i>	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek wykracza poza przedmiot konsultacji	

		91.4. W aktualnej koncepcji należy przy starym wiadukcie zaprojektować i zbudować mini parking P&R i K&R usytuowany na końcu Trentowskiego w pobliżu przystanku T3, A56, A62	Wniosek przyjęty	W koncepcji przewiduje się wykonanie pętli autobusowej zintegrowanej z parkingiem dla pojazdów osobowych (P&R) po zachodniej stronie nasypu kolejowego na wysokości ul. Trentowskiego Nowe przebiecie dla pieszych łączyłoby pętlę autobusową z pętlą tramwajową.	
		91.5. Lokalizację przystanków autobusowych należy zaprojektować jak najbliżej ulic „poprzecznych”. Przystanek 200 metrów oddalony od ulicy Widok jest niedopuszczalny	Wniosek przyjęty	Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa. W zaktualizowanej wersji oba przystanki w rejonie ulicy Widok zostały zlokalizowane bezpośrednio przed wlotem ulicy podporządkowanej.	
92		92.1. Zbyt mała ilość miejsc parkingowych	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.	
		92.2. Niepotrzebna ścieżka rowerowa w dwu kierunkach	Odrzucono wniosek	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie zarówno ścieżek jak i chodników po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i pieszego. Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy są jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu. Ścieżka wzdłuż kanału spełni doskonale funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	

94	94.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>
	94.2. Wykonanie analizy porównawczej należenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota r budowy węzła lisi Ogon na 510, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.</p>
	94.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	<p>W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p> <p>Odcinki międzywęzłowe (a takim jest przekrój uliczny pod wiaduktem) w dużo mniejszym stopniu wpływają na</p>

			<p>przepustowość drogi niż skrzyżowania, gdzie przepustowość może spaść nawet o połowę. Proponowana koncepcja rozbudowy ul. Nakielskiej odpowiada cechom terenu przez który przebiega i który obsługuje: uspokojenie ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży i miejsc zamieszkania (ograniczona skrajnia wiaduktu nawet wpisuje się w ten model, eliminując kłopotliwy tranzyt ruchu ciężkiego). Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.</p>	
	94.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul. Noteckiej do ronda przy ul. Lisiej.	Wniosek odrzucony	<p>Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów.</p>	
	94.5. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	
	94.6. Zbędna budowa ścieżek rowerowych po obu stronach ulicy Nakielskiej		<p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie zarówno ścieżek jak i chodników po obu stronach pasa drogowego jest</p>	

				rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i pieszego. Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy są jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu. Ścieżka wzdłuż kanału spełni doskonale funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
95		Wnioskuje o zmianę lokalizacji parkingu, który ma zostać wybudowany na ul. Iglastej	Wniosek przyjęty	Propozycja wybudowania parkingu na przedmiotowych działkach wynikała ze zgłaszanego zapotrzebowania na miejsca postojowe. Parking oddzielony od jezdni, zlokalizowany na "niezagospodarowanym" terenie w pobliżu szkoły wydawał się rozwiązaniem atrakcyjnym i zdecydowanie bardziej funkcjonalnym niż zatoki przylegające do jezdni. Budowa wydzielonego parkingu byłaby inwestycją towarzyszącą głównemu przedsięwzięciu. Na etapie sporządzania koncepcji projektanci jednak nie znali zamierzeń inwestycyjnych nowych właścicieli działek - wobec zgłoszonego przez nich sprzeciwu, pomysł na wykonanie parkingu jest bezprzedmiotowy.	
96		96.1. Przebudowa zjazdu do garażu przy posesji Nakielska 293	Wniosek przyjęty	Szczegółowe rozwiązania techniczne poszczególnych elementów będą przedmiotem projektu budowlanego i projektów wykonawczych. Elementy zagospodarowania pasa drogowego zostaną tak wytrasowane, aby zjazd do garażu był możliwy. W skrajnym przypadku, w razie konieczności przebudowy zjazdu, odbędzie się to w ramach inwestycji, na koszt inwestora.	
		96.2. Wprowadzenie trzech pasów ruchu zamiast obecnie projektowanych czterech.	Wniosek odrzucony	We wstępnej fazie prac projektowych rozważano takie rozwiązanie, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów	

		96.3. Zmiana przystanków autobusowych z obecnie projektowanych wiedeńskich na przystanki klasyczne	Wniosek odrzucony	Idea przystanków wiedeńskich wynika bezpośrednio z koncepcji usytuowania w przekroju drogi buspasów, jako pasy wewnętrzne. Pasy te równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie.	
		96.4. Lokalizacja przystanków a lokalizacja przejść dla pieszych	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przejść dla pieszych. W efekcie skorygowano rozwiązanie projektowe w stosunku do materiałów poddanych opinii.	
		96.5. Zmiana lokalizacji przystanków autobusowych	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków. W efekcie skorygowano rozwiązanie projektowe w stosunku do materiałów poddanych opinii	
		96.6. Modernizacja odcinka od ronda Grunwaldzkiego do ul. Bronikowskiego	Przedstawiono wyjaśnienia	Na odcinek ul. Nakielskiej od ronda Grunwaldzkiego do ul. Czerwonego Krzyża w latach uprzednich została już opracowana koncepcja i w oparciu o nią – projekt budowlany. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek od wiaduktu kolejowego w kierunku centrum miasta, obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową.	
97		97.1. Zaplanowanie przystanku autobusowego dla busów jadących z centrum miasta w kierunku Belmy na wysokości ul. Lisiej	Przedstawiono wyjaśnienia	Przystanek jest przewidziany w odrębnym opracowaniu za rondem na ul. Łochowskiej.	
		97.2. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ul. Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ul. Nakielskiej	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak	

			podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
	97.3. Wykonanie analizy porównawczej natężenia ruchu pojazdów na całej ul. Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota i budowy węzła Lisi Ogon na S-10 przed przyjęciem ostatecznej wersji koncepcji	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.	
	97.4. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących ul. Plażowej, Park&Ride, pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanalu. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.	
	97.5. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul. Noteckiej do ronda przy ul. Lisiej	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby omińnięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma	

				tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów.	
		97.6. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.	
98		Projekt przewiduje likwidację istniejącej zatoki parkingowej na całej długości zabudowy od nr 156 do nr 158 przy ul. Nakielskiej w Bydgoszczy, tj. od skrzyżowania z ul. Radomską do przesmyku zlokalizowanego na dz.nr 54. Prosimy o wykonanie projektu przebudowy ulicy Nakielskiej w taki sposób, aby istniejąca zatoka parkingowa mogła służyć dla obsługi istniejącej tam zabudowy handlowo - usługowej. Prosimy o zmianę lokalizacji przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Radomską.	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Jednakże w miejscach, o których mowa, pojazdy w znacznej części parkują na terenie stanowiącym pas drogowy - linia rozgraniczenia tylko nieznacznie ingeruje w grunty prywatne. Rozwiązaniem może być znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. W najbliższej lokalizacji rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowy, wydzielony parking na terenie posesji nr 160. Innym sposobem mogłoby być poprowadzenie ścieżki poprzez przesmyk koło trafostacji i ulicę Radomską, Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Po zachodniej stronie ul. Radomskiej zaplanowano przejście z wysepką azylową.	
99		99.1. Celowość budowy ścieżek rowerowych	Przedstawiono wyjaśnienia	Ścieżka wzdłuż kanału spełni doskonale funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast ul. Nakielska byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla w przypadku rezygnacji z budowy ścieżki w ogóle, lub z jednej strony.	

		<p>99.2. Celowość budowy dwóch buspasów wewnątrz ulicy</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Jako jeden z celów inwestycyjnych, determinujących kierunki i sposób budowy lub przebudowy podstawowego układu komunikacyjnego, miasta traktowana jest kwestia nadania priorytetu komunikacji zbiorowej</p> <p>Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p>	
		<p>99.3. Konieczność wyznaczenia miejsc parkingowych</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	

100	100.1. Uwzględnienie w koncepcji powiązania z docelową przebudową wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego pozwalające na poprawę warunków komunikacyjnych na ulicy Nakielskiej.	Wniosek odrzucony	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	100.2. Wykonanie analizy porównawczej natężenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji oraz rozwoju gminy Białe Błota i budowy węzła Lisi Ogona na S10, przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Koncepcja opracowywana jest w oparciu o wiarygodne pomiary, analizy i prognozy ruchu. Prognozy uwzględniają przyszłe, planowane inwestycje drogowe. ZDMIKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	100.3. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	W przypadku przedłużenia linii tramwajowej do Plażowej, konieczna będzie kolejna przebudowa odcinka Nakielskiej. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	100.4. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.	Wniosek odrzucony	Przeprowadzone pomiary wykazały, że na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

				<p>buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie. Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji. W praktyce nie ma tu więc mowy o żadnym zwężeniu jezdni dla ruchu indywidualnego, a jedynie likwidacja zanikających pasów dla autobusów.</p>	
		100.5. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
101		101.1. Brak zjazdu na posesję Nakielska 169, brak miejsca parkingowego	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Projekt rzeczywiście narusza granice działki przy nr 169. Nawet, gdyby nie wykonywać południowego wlotu do Pszczelnej, to nie byłoby możliwe zachowanie obecnego zjazdu na posesję. Obsługa komunikacyjna działki musi być jednak zapewniona i zjazd zostanie zbudowany od strony zachodniej. Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem mogą być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	

		101.2. Budynek wg planu znajduje się bezpośrednio pod rondem – ruch aut jak i wibracje mogą wpłynąć znacząco na stan budynku	Przedstawiono wyjaśnienia	Autorzy dokumentacji opracowali już skorygowaną geometrię ronda tak, aby możliwie jak najdalej odsunąć krawężnik od budynku, chociaż i tak konieczne będzie wykupienie fragmentu działki.	
		101.3. Ścieżka rowerowa – 1 pas od strony Bronikowskiego jest wystarczający	Przedstawiono wyjaśnienia	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie zarówno ścieżek jak i chodników po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i pieszego. Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy są jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu. Ścieżka wzdłuż kanału spełni doskonale funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
102		Projekt przewiduje likwidację istniejącej zatoki parkingowej na całej długości zabudowy od nr 156 do nr 158 przy ul. Nakielskiej w Bydgoszczy, tj. od skrzyżowania z ul. Radomską do przesmyku zlokalizowanego na dz.nr 54. Prosimy o wykonanie projektu przebudowy ulicy Nakielskiej w taki sposób, aby istniejąca zatoka parkingowa mogła służyć dla obsługi istniejącej tam zabudowy handlowo - usługowej. Prosimy o zmianę lokalizacji przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Radomską.	Przedstawiono wyjaśnienia	Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Jednakże w miejscach, o których mowa, pojazdy w znacznej części parkują na terenie stanowiącym pas drogowy - linia rozgraniczenia tylko nieznacznie ingeruje w grunty prywatne. Rozwiązaniem może być znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. W najbliższej lokalizacji rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowy, wydzielony parking na terenie posesji nr 160. Innym sposobem mogłoby być poprowadzenie ścieżki poprzez przesmyk koło trafostacji i ulicę Radomską, Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Po zachodniej stronie ul. Radomskiej zaplanowano przejście z wysepką azylową	

103		<p>Projekt przewiduje likwidację istniejącej zatoki parkingowej na całej długości zabudowy od nr 156 do nr 158 przy ul. Nakielskiej w Bydgoszczy, tj. od skrzyżowania z ul. Radomską do przesmyku zlokalizowanego na dz.nr 54. Prosimy o wykonanie projektu przebudowy ulicy Nakielskiej w taki sposób, aby istniejąca zatoka parkingowa mogła służyć dla obsługi istniejącej tam zabudowy handlowo - usługowej. Prosimy o zmianę lokalizacji przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Radomską.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>Jednakże w miejscach, o których mowa, pojazdy w znacznej części parkują na terenie stanowiącym pas drogowy - linia rozgraniczenia tylko nieznacznie ingeruje w grunty prywatne.</p> <p>Rozwiązaniem może być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>W najbliższej lokalizacji rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowy, wydzielony parking na terenie posesji nr 160. Innym sposobem mogłoby być poprowadzenie ścieżki poprzez przesmyk koło trafostacji i ulicę Radomską,</p> <p>Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Po zachodniej stronie ul. Radomskiej zaplanowano przejście z wysepką azyłową</p>	
104		<p>Projekt przewiduje likwidację istniejącej zatoki parkingowej na całej długości zabudowy od nr 156 do nr 158 przy ul. Nakielskiej w Bydgoszczy, tj. od skrzyżowania z ul. Radomską do przesmyku zlokalizowanego na dz.nr 54. Prosimy o wykonanie projektu przebudowy ulicy Nakielskiej w taki sposób, aby istniejąca zatoka parkingowa mogła służyć dla obsługi istniejącej tam zabudowy handlowo - usługowej. Prosimy o zmianę lokalizacji przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Radomską.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>Jednakże w miejscach, o których mowa, pojazdy w znacznej części parkują na terenie stanowiącym pas drogowy - linia rozgraniczenia tylko nieznacznie ingeruje w grunty prywatne.</p> <p>Rozwiązaniem może być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>W najbliższej lokalizacji rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowy, wydzielony parking na terenie posesji nr 160. Innym sposobem mogłoby być poprowadzenie ścieżki poprzez przesmyk koło trafostacji i ulicę Radomską,</p> <p>Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Po zachodniej stronie ul.</p>	

				Radomskiej zaplanowano przejście z wysepką azylową	
105		Usytuowanie drogi rowerowej na jezdni, a nie jak to zostało zaprojektowane - jako element chodnika	Wniosek odrzucony	<p>Pasy rowerowe na jezdni plasują się dopiero na trzecim miejscu w rankingu dróg rowerowych - za samodzielnymi ciągami oraz ścieżkami wydzielonymi w pasie drogowym. Według autorów koncepcji, na ulicy tak ruchliwej i poprzecinanej licznymi skrzyżowaniami wyznaczenie pasów rowerowych w jezdni jest bardziej niebezpieczne dla rowerzystów niż w przypadku ścieżek wytyczonych obok chodników:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tak jak piesi niekiedy wkraczają na ścieżkę, tak pojazdy niekiedy zajeżdżają na pas rowerowy - zdecydowanie kolizyjne są skrzyżowania, na których pojazdy skręcające w prawo przecinają bezpośrednio pas rowerowy, bez żadnego "buforu ochronnego", - służy dla skręcających w lewo spełniają swoją rolę, gdy pojazdy stoją na światłach przed skrzyżowaniem nie funkcjonują jednak, gdy potok znajduje się w ruchu. - projektowane ścieżki mają być wykonane z betonu asfaltowego, więc nawierzchnia ma być w tym samym standardzie jak jezdni - na przejazdach krawężniki mają być obniżone do 0 cm (ewentualnie do 1 cm) <p>Pasy rowerowe oczywiście są i mogą być stosowane, ale raczej w takich przypadkach, gdy alternatywą jest wyznaczenie pasa lub nie wyznaczenie infrastruktury rowerowej w ogóle. Zasadność tego argumentu potwierdza fakt, iż na drogach o większych prędkościach (³50 km/h) zalecane jest separowanie ruchu rowerowego od jezdni.</p> <p>Korzystanie z doświadczeń krajów bardziej zaawansowanych we wdrażaniu infrastruktury rowerowej jest jak najbardziej zasadne. Warto więc wskazać na wnioski płynące z Londynu, bogato wyposażonego w pasy rowerowe, gdzie rowerzyści stanowią ok. 2-3% uczestników ruchu, a jednocześnie - ok. 20% ofiar wypadków. Zdecydowana większość to potrącenia rowerzystów przez samochody skręcające w lewo (czyli nasze prawo).</p> <p>Zastosowanie pasów rowerowych wbrew pozorom nie zapewniłoby aż tak dużych oszczędności terenowych - 2x1,5 m zamiast 2x2 m.</p>	

108		<p>Sprawa dotyczy przeniesienia przystanku</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. w pobliżu obecnego przystanku jest kiosk "Ruch" gdzie kupujemy bilety 2. Na skrzyżowaniu ulic Wiśniowa - Nakielska będzie sygnalizacja świetlna a przystanek ~50 m wcześniej (najpierw przystanek a za chwilę sygnalizacja!!) 3. Wyjście z mojej posesji bezpośrednio na ścieżkę rowerową . 	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było w miarę możliwości równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb.</p> <p>Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków.</p> <p>Przystanek zaplanowany przy posesji nr 229 zostanie przesunięty w stosunku do materiałów poddanych konsultacjom, ale tylko o kilka metrów (zejście ze zjazdu).</p> <p>Usytuowanie przystanku wiedeńskiego przed sygnalizacją, czyli przed skrzyżowaniem jest poprawne. Przy odmiennym usytuowaniu (za skrzyżowaniem) dochodziłoby do sytuacji, że autobus stojący na przystanku blokowałby możliwość opuszczenia skrzyżowania przez pojazdy.</p> <p>Pomiędzy granicą działki na wysokości zjazdu z posesji a ścieżką rowerową jest odległość 1.55 m. W przypadku zajęcia części działki 5/1 pod pas drogowy jest możliwość wykonania dodatkowego chodnika pomiędzy ogrodzeniem a ścieżką rowerową.</p>	
Wnioski zgłoszone drogą internetową					
1		Proponuję uwzględnienie w projekcie miejsca na kolejne stacje Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego.	Przedstawiono wyjaśnienia	Rozwój bydgoskiego roweru aglomeracyjnego jest sprawą odrębną. W koncepcji przewidziano jedynie przeniesienie stacji usytuowanej przy Gwieździe.	
2		Nakielska powinna zostać przebudowana na całej długości, wraz z modernizacją wiaduktu. Modernizacja na proponowanym odcinku nie poprawi sytuacji na Nakielskiej.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Należy potwierdzić, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z ul. Bronikowskiego i ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji</p> <p>Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p> <p>Rozbudowa ul. Nakielskiej na odcinku od ul. Nasypowej do ronda Grunwaldzkiego w chwili obecnej nie jest planowana</p>	

3		<p>Wnioskuje o rezygnację ze zwężeń jezdni do jednego pasa w danym kierunku przed przejściami dla pieszych z wysepką międzyjezdniową.</p>	<p>Wniosek przyjęty</p>	<p>Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków oraz przejść dla pieszych. W nowszej wersji wprowadzono zmiany, w efekcie których w przeważającej większości buspas ma swoją kontynuację za przystankiem i nie wystąpi "zajeżdżanie" na pas sąsiedni. Wyjątek - ze zrozumiałych względów - stanowią skrajne wysepki na obu krańcach inwestycji. Nie zmienia to faktu, że przystanki wiedeńskie stanowią element uspokojenia ruchu - według Inwestora pożądanym wobec dążenia do zachowania charakteru ulicy, jako ciągu w pełni powiązanego z obrzeżną zabudową. W pierwotnej wersji kończące się buspasy stanowiły dodatkowy element uspokojenia ruchu i zniechęcały do korzystania z wewnętrznych pasów przez nieuprawnionych do tego "piratów". "Otwarte" Buspasy mogą stanowić pokusę dla niektórych kierowców. Po analizie zalet i wad poszczególnych rozwiązań zdecydowano się na zastosowanie ciągłych buspasów, co jest zgodne z opinią Wnioskodawcy.</p>	
4		<p>Co zmieni rondo, skoro istnieje "wąskie gardło" w postaci wiaduktu. Nie lepiej zainwestować raz ale porządnie i przy okazji przebić się tramwajem przez wiadukt do ul. Plażowej, poszerzając i podwyższając przy tym wiadukt.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej</p>	

				skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.	
5		Proszę o uwzględnienie w projekcie i zrezygnowania z odgięć przebiegu DDR na skrzyżowaniach z drogami poprzecznymi.	Wniosek odrzucony	<p>Odsunięcie przejazdu lub przejścia od krawędzi drogi zdecydowanie podnosi poziom bezpieczeństwa ruchu. Usytuowanie przejazdu w odległości 5,0 m od krawędzi drogi głównej stwarza możliwość zatrzymania się pojazdu w tej przestrzeni i zmniejsza ryzyko zaistnienia kolizji. Grozi tu bowiem obawa potrącenia rowerzysty przez samochód, zjeżdżający z ul. Nakielskiej ale także najechania od tyłu na pojazd, który musi zatrzymać się przed rowerzystą.</p> <p>Jeśli ruch na skrzyżowaniu nie jest sterowany za pomocą sygnalizacji, to kierowcy muszą podjeżdżać do krawędzi jezdni głównej, by ocenić możliwość włączenia się do ruchu. Dzięki pięciometrowej strefie akumulacji, oczekujący samochód nie będzie blokował możliwości przejazdu drogą rowerową.</p> <p>Lokalizowanie przejść zgodnie z opisaną zasadą reguluje „Załącznik nr 2, do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”.</p> <p>Podobne zalecenia zawarte są w „Wytucznych projektowania skrzyżowań drogowych”, a także w "Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy".</p>	
6		Nakielska powinna być przebudowana na całej długości, tj. od Lisiego Ogona do Ronda Grunwaldzkiego. Należy pilnie rozmawiać z kolejarzami w sprawie przebudowy wiaduktu tak, aby zwiększyć jego wysokość. Nakielska powinna mieć po 2 pasy w każdym kierunku. Tramwaj na Miedzyń brzmi zbyt pięknie, żeby to była prawda.		<p>Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja , przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda . Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo.</p> <p>Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, przy założeniu</p>	

			<p>dostępności wszystkich pasów dla wszystkich pojazdów, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo), co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje, odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p> <p>Modernizacja, a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p> <p>Ograniczenia wysokościowe wiaduktu muszą być czytelnie oznakowane. Kierowcy, którzy się zagapiają, a jadą od strony Nakła, będą mieli rondo na skorygowanie trasy przejazdu.</p>	
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

7		<p>Uważam, że pomysł rozbudowy ul. Nakielskiej do dwóch pasów jest dobrym pomysłem, jednakże nie zgadzam się z zaprezentowaną koncepcją. Uważam, że pomysł buspasu jest pomysłem nietrafionym, a już tym bardziej połączenie go z pasem dla skręcających w lewo. Równie dobrze można ul. Nakielskiej wcale nie modernizować, bo nie polepszy się zupełnie nic, prócz ładnego chodnika i ścieżki rowerowej. Taki projekt korków na pewno nie ograniczy.</p>		<p>Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo, wbrew opinii Wnioskodawcy powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią. Konflikt występuje tylko pomiędzy autobusami a pojazdami skręcającymi do posesji, bo na ważniejszych skrzyżowaniach przewidziano dodatkowe pasy dla potoków skręcających w lewo.</p> <p>Trzeba też wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none">1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo), co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje, odbywających się z lewego, szybszego pasa.2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki	
---	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

				<p>autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p> <p>Największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji.</p> <p>Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p> <p>Część z propozycji wnioskodawcy wykracza poza zakres konsultowanej inwestycji, jak również w pewnym stopniu poza ustalenia planistyczne co do rozwoju sieci drogowej i systemu komunikacji publicznej na terenie Bydgoszczy</p>	
8		Nie dla buspasa i przystanków wiedeńskich. Super pomysł z rondem.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Budowa buspasów, a co za tym idzie nadanie priorytetu komunikacji zbiorowej, jest jednym z podstawowych przyjętych celów omawianej inwestycji.</p> <p>We wstępnej fazie prac projektowych rozważano rozwiązanie z jednym dodatkowym pasem w środku, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów - a jednak uzyskanie priorytetu dla komunikacji masowej jest jednym z warunków wyjściowych inwestycji.</p> <p>Zgadza się, że przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli według autorów ma sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie.</p>	
9		Rozbudowa jezdni - Zbyt dużo "kończących" się pasów ruchu do jazdy na wprost. W obu kierunkach to aż 9 takich miejsc. (ul. Notecka/Janowiecka,	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków oraz przejść dla pieszych. W nowszej wersji wprowadzono zmiany, w efekcie których w przeważającej większości buspas ma	

		ul.Młynarska, ul.Osada, ul.Plażowa, ul.Kartuska, ul.Kościerska, ul.Głogowska, ul.Legnicka, ul.Iglasta). Niektóre z tych miejsc z nakazem jazdy w lewo?(ul.Młynarska, ul.Plażowa, ul.Kościerska, ul.Iglasta, ul. Notecka/Janowiecka)		swoją kontynuację za przystankiem i nie wystąpi "zajeżdżanie" na pas sąsiedni. Wyjątek - ze zrozumiałych względów - stanowią skrajne wysepki na obu krańcach inwestycji. Nie zmienia to faktu, że przystanki wiedeńskie stanowią element uspokojenia ruchu - według Inwestora pożądanym wobec dążenia do zachowania charakteru ulicy, jako ciągu w pełni powiązanego z obrzeżną zabudową. W pierwotnej wersji kończące się buspasy stanowiły dodatkowy element uspokojenia ruchu i zniechęcały do korzystania z wewnętrznych pasów przez nieuprawnionych do tego "piratów" . "otwarte" Buspasy mogą stanowić pokusę dla niektórych kierowców. Po analizie zalet i wad poszczególnych rozwiązań zdecydowano się na zastosowanie ciągłych buspasów, co jest zgodne z opinią Wnioskodawcy. Przy okazji wyjaśniamy, że nakazu jazdy w lewo nie było - Wnioskodawca tak odczytał schematyczne oznakowanie pasa przeznaczonego jednocześnie dla autobusów i pojazdów skręcających do posesji.	
10		Zmiana skrzyżowania ul Nakielska /Nasypowa na dopuszczalny skręt z ul Nakielskiej od strony Miedzynia w prawo w ul. Nasypową oraz wyjazd z ulicy Nasypowej TYLKO w prawo w stronę centrum . Wystarczy przedzielić pasy ruchu betonową stałą przeszkodą między pasami jezdni i wyłączyć sygnalizację świetlną.	Przedstawiono wyjaśnienia	Autorzy projektu zgadzają się, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z ulicami: Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Widzimy możliwość nieco większych korekt niż proponuje Wnioskodawca. Sprawność skrzyżowania poprawi się nawet przy zachowaniu sygnalizacji.	
11		Modernizacja ul. Nakielskiej. Będę poszkodowanym właścicielem w związku z przebudową ul. Nakielskiej	Przedstawiono wyjaśnienia	Rozbudowa nie wymaga naruszenia granic własności działki 229, ale na jej wysokości lokalizuje się przystanek autobusowy	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
12		Nie budujcie buspasów! Częstotliwość kursowania autobusów na tej trasie jest tak mała, że kierowcy dostaną szalu, że buspas się marnuje. Jeśli będą 4 pasy ruchu to droga będzie drożna i buspas będzie zbędny. Sprawę lewoskrętów można załatwić inaczej - na wewnętrznym pasie można można wymalować "ziemię niczyją" na jakiś czas	Przedstawiono wyjaśnienia	Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Trzeba jednak wyjaśnić, że: 1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby	

		przed lewoskrętem tak by zwężyć jezdnię, albo zrobić wysepki. Tak zresztą już jest na wysokości dawnego basenu i jest dobrze.		istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa ""ogólne"" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania ""nadażyły"" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie ""rozepchnęłyby"" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji. Odcinek na wysokości dawnego basenu został wybudowany w oparciu o projekt tych samych autorów. Jest to jednak odcinek o innej specyfice - zabudowa ze zjazdami występuje tylko po jednej stronie a dodatkowy pas jest typowym lewoskrętem.	
13		Błędem jest budowa buspasów na ulicy Nakielskiej. Po buspasie będzie poruszał się jeden autobus na 15 minut a w tym czasie ruch dla samochodów będzie bardzo utrudniony. Dużo lepszym pomysłem jest budowa kolejnego pasa dla samochodów po których mogą poruszać się wszystkie pojazdy a nie tylko autobusy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. We wstępnej fazie prac projektowych rozważano także rozwiązanie z trzecim pasem w środku, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów - a jednak uzyskanie priorytetu dla komunikacji masowej jest jednym z warunków wyjściowych inwestycji.	
14		Mieszkam w domu, przy którego przedniej ścianie ma być chodnik, a brama wjazdowa według planów ma być wsunięta w stronę działki. Mam nadzieję że będzie to poprawione bo narusza to moją prywatność, gdyż przechodnie będą mogli zaglądać do moich okien, nie	Przedstawiono wyjaśnienia	Budynek nr 295 "wyłamuje" się z linii tworzonej przez sąsiednie posesje i jest najbardziej wysunięty w kierunku jezdni, dlatego jest jedynym, dla którego rozbudowa ulicy jest tak dolegliwa. (właściwie można rozważyć wyburzenie). Na sąsiednich działkach granice są uregulowane i nie ma potrzeby przejmować gruntu a cała ulica mieści się w pasie drogowym.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

		<p>wspominając o innych niemiłych sytuacjach. Uważam, że 4-ro pasmowa ulica z BUS PASEM w środku nie polepszy komfortu jazdy, a wręcz przeciwnie, zwiększy korki i doprowadzi do niejednego wypadku. Zatrzymujące się autobusy na przystankach, będą zatrzymywały ruch samochodów. Na Nakielskiej jeżdżą dwa autobusy miejskie w godzinach szczytu przez godzinę szczytową jedzie ich około 7-8 w jedną stronę, oraz autobus 408 który zatrzymuje się też na prawie wszystkich przystankach i autobusy PKS. Myślę że dwupasmówka i zatoczki na przystankach są lepszym rozwiązaniem. Koło szkoły światła właściwie działające z kamerką. Bo dzieci często przebiegają na czerwonym, gdyż na światło trzeba czekać bardzo długo a kiedy się zapali to już często nikogo niema a samochody stoją bo mają czerwone. Rozwiązanie z czterema pasami ruchu i ścieżką rowerową pogorszy też wyjazd mieszkańców z posesji. Nie dosyć, że będzie więcej samochodów, mam tu na myśli to, że zacznie jeździć więcej dostawczych samochodów, a nawet TIRÓW które i tak jeżdżą na tym odcinku do Bronikowskiego, to jeszcze rowerzyści nieprzestrzegający jakichkolwiek przepisów. Zamiast przy Nakielskiej ścieżkę rowerową można wybudować nad kanałem. Projekt z dodatkowym pasem przy skrzyżowaniach do zjazdu w boczne ulice rozwiązałby problem z korkami, a przynajmniej by zmniejszył. Autobusy zatrzymywały by się na przystankach w zatoczkach nie blokując ruchu. Ulica nie była by tak szeroka i wstrząsy od jadących samochodów nie były by tak odczuwalne jak w przypadku drogi</p>		<p>Pozostałe kwestie techniczne mają charakter ogólny i zostały omówione przy innych wnioskach.</p>	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		czteropasmowej . No i zachowana by była zieleń która choć trochę oczyszcza powietrze ze spalin .			
15		<p>Proszę o przebudowę i poszerzenie wiaduktu, tunelu na ulicy Nakielska . Mieszkam na osiedlu Miedzyń 8 lat. Korzystam na co dzień z samochodu bardzo często. Pod wiaduktem dziennie czasem 10 razy .Prawie zawsze na odcinku Nakielska-Nasypowa , a Nakielska Bronikowskiego jest tłoczno lub po prostu jest korek. Przez te 8 lat bardzo się zagałęciło od samochodów w tym obszarze. Należy pamiętać, że tuż obok jest drugie niewaligiczne miejsce- Bronikowskiego - przejazd kolejowy.</p>	Wniosek odrzucony	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji . Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową , która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p>	
16		<p>Przebudowa wiaduktu kolejowego w ciągu ulicy Nakielskiej jest niezbędna. Remont i poszerzanie ulicy Nakielskiej nie usprawni ruchu na tej ulicy z powodu wąskiego gardła jakim jest wspomniany wiadukt kolejowy. To właśnie w tym miejscu tworzy się największy zator, który w godzinach szczytu uniemożliwia płynny ruch w tej części miasta.</p>	Wniosek odrzucony	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym</p>	

				<p>stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji . Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową , która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p>	
17		17.1. zaprojektowanie przebudowy ulicy Nakielskiej na całej długości "	Wniosek odrzucony	<p>Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja , przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Jest to etap inwestycyjny, który nie wyklucza późniejszej przebudowy odcinka do ronda Grunwaldzkiego.</p>	
		17.2. uwzględnienie w projekcie parkingu przesiadkowego tzw. Park&Ride (parkuj i jedź dalej komunikacją miejską) przy ul. Plażowej	Wniosek odrzucony	<p>Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie. Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-</p>	

				<p>rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową oraz parkingiem dla pojazdów osobowych. W takiej sytuacji zasadne byłoby wykonanie tunelu dla pieszych pod nasypem kolejowym, zapewniającego skomunikowanie parkingu dla pieszych z pętlą tramwajową.</p>	
		17.3. rozbudowa torowiska i budowę pętli tramwajowej przy ul. Plażowej	Wniosek odrzucony	<p>Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma jednak sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie. Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową.</p>	

				<p>Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji . Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową , która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczną będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową oraz parkingiem dla pojazdów osobowych. W takiej sytuacji zasadne byłoby wykonanie tunelu dla pieszych pod nasypem kolejowym, zapewniającego skomunikowanie parkingu dla pieszych z pętlą tramwajową.</p>	
		17.4. podjęcie odpowiednich uchwał i wpisanie zadania do Studium Transportowego i Zagospodarowania Przestrzennego, Wieloletniej Prognozy Finansowej, Budżetu Miasta na rok 2017 i kolejne.	Przedstawiono wyjaśnienia	To uwaga do miejskich organów planistycznych - nie dotyczy zaproponowanych rozwiązań projektowych	
18		Zamiana buspasów na zwykłe pasy dostępne również dla samochodów, czyli po prostu 4-pasmówka	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice</p>	

				pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.	
19		Rezygnacja z pomysłu przystanków wiedeńskich	Wniosek odrzucony	<p>Podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej na ulicach miast. Przeniesienie ruchu autobusów do środka oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu , chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
20		Wnioskuje o 4 pasy ruchu dla samochodów i autobusów.	Wniosek odrzucony	<p>Podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej na ulicach miast. Przeniesienie ruchu autobusów do środka oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu , chociaż oczywiście</p>	

				<p>zatrzymania na przystankach wystąpią. Trzeba wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p> <p>Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie</p>	
21		Proszę rozpatrzyć wniosek o jeździe 2 pasmowe w obu kierunkach ale bez podziału na buspas będzie to umożliwiło płynniejszy ruch	Wniosek odrzucony	<p>Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się</p>	

				<p>istotnie od prędkości obserwowanych obecnie. Trzeba wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
22		Droga z ronda przy Bronikowskiego w kierunku Pszczelnej - dokąd prowadzi i jakimi ulicami ?	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Projekt przewiduje zaślepienie połączeń ul. Miodowej i Pszczelnej do ul. Nakielskiej, które znajdują się w strefach akumulacji relacji skrętnych. Południowy wlot nowego ronda zastępuje te połączenia</p>	
23		Proszę o zmianę projektu i uwzględnienie przebudowy wiaduktu przy pętli tramwajowej	Wniosek odrzucony	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji . Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową , która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa</p>	

				<p>rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p>	
24		<p>Zaproponowany projekt rozbudowy ulicy Nakielskiej nie rozwiąże głównego problemu tj. zatorów drogowych tworzących się w ciągu ulicy Nakielskiej zwłaszcza od skrzyżowania ul. Nakielskiej z ul. Pijarów aż do skrzyżowania z ul. Nasypową.</p> <p>Zaproponowane 2 pasy ruchu w każdą stronę z wyłączeniem po jednym pasie dla komunikacji publicznej (autobus) nie usprawni niestety ruchu drogowego na ul. Nakielskiej, bowiem mieszkańcy lub osoby dojeżdżające od strony Lisiego Ogona, Łochowa i innych okolicznych miejscowości od zachodnich granic miasta posiadający samochody i tak będą korzystać z owych samochodów i nie przesiądą się na autobusy gdyż samochód zapewnia im większą mobilność. A zatem sytuacja problemowa na ul. Nakielskiej będzie wyglądać tak samo źle z tym że tylko autobus będzie w stanie płynnie się poruszać. Zatem czy jest sens ponosić tak duże koszty związane z zaproponowaną w projekcie przebudową ulicy która usprawni tylko ruch kursujących autobusów? Te projektowane dwa pasy ruchu w każdą stronę powinny być dostępne również dla pozostałych uczestników ruchu drogowego tj. samochodów osobowych bez wydzielania bus pasów, z uwagi na fakt że ulica Nakielska jest ulicą zbiorczą i przecina dzielnicę Miedzyń na kierunku wschód - zachód. Ponadto dla mieszkańców dzielnic południowo-</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda . Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego. Równocześnie będą one wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji., a także będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu , chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Autorzy projektu uważają, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikłowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji.</p> <p>Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową</p>	

		zachodnich (Wilczak, Miedzyń i Prądy) stanowi jedyne dogodne połączenie drogowe ze śródmieściem i pozostałymi dzielnicami Bydgoszczy zatem usprawnienie komunikacji samochodowej powinno być celem nadrzędnym w projektowanej przebudowie. Zatem podsumowując konieczne jest zaprojektowanie ulicy Nakielskiej w przekroju 2x2 (po dwa pasu ruchu w każdą stronę) i wszystkie pasy dostępne dla samochodów osobowych. A rozwiązanie idealne stanowiłaby budowa dwóch jezdni z wydzielonymi lewoskrętami.		można zintegrować z nową pętlą autobusową.	
25		25.1. Wnioskuje o wycofanie z projektu przebudowy ul. Nakielskiej skrzyżowania z ulicą Widok kierowanego sygnalizacją świetlną	Wniosek odrzucony	Dokumentacja przewiduje znaczne usprawnienie obu skrzyżowań poprzez rozbudowę geometrii i dopiero na takiej bazie - zmodyfikowanie sygnalizacji. Sygnalizacja ma wspomóc możliwość skomunikowanie wlotów podporządkowanych i obsłużyć przejścia dla pieszych.	
		25.2. Wnioskuje o dodatkową przebudowę ulicy Trentowskiego, która łączy się z Nakielską i jest obecnie jedyną opcją, żeby w godzinach szczytu bezproblemowo ominąć korki	Wniosek odrzucony	Taka inwestycja wykracza poza zagadnienie modernizacji ul. Nakielskiej.	
		25.3. Wnioskuje o udostępnienie do informacji publicznej harmonogramu prac wraz z przewidywanymi ograniczeniami w ruchu na czas przebudowy	Przedstawiono wyjaśnienia	To uwaga dotycząca odległego etapu realizacyjnego - ograniczenia w ruchu będą opisane na stronie ZDMiKP.	
26		Planowana rozbudowa w kształcie przedłożonym do konsultacji zakłada konieczność wykupu części działki aż do linii zabudowy. Jednocześnie planujący rozbudowę nie przewidują dokonywania wyburzeń obiektów kubaturowych. Jednak dla osiągnięcia rzeczywistych celów rozbudowy drogi takie wyburzenia będą konieczne W związku z tym wnioskuje o wykup w całości budynku mieszkalnego , który jest usytuowany na granicy planowanej drogi. Przybliżenie ściany budynku	Przedstawiono wyjaśnienia	Jednym z warunków wyjściowych było minimalizowanie a nawet unikanie wyburzeń budynków. Miejscami skutkuje to bardzo "ciasnym" wpisaniem elementów drogowych pomiędzy przyległe budynki. Rozumiejąc zastrzeżenia dotyczące prywatności itp. wyjaśniamy, że według interpretacji prawników, ograniczenia odległościowe art. 43 działają w jedną stronę - tzn. ustalają odległości obiektów od krawędzi drogi, a nie obowiązują w drugą stronę. Natomiast art. 13 powinien zadziałać w przypadku odbierania nieruchomości w stopniu uniemożliwiającym dalsze korzystanie z niej. Autorzy przygotowali alternatywne rozwiązanie z zajęciem działek wraz z budynkami na posesjach:	

	<p>mieszkalnego do krawędzi jezdni na ok. 5 m jest niezgodne z zapisami Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych gdzie ustala się minimalne parametry w tym względzie. Zlikwidowanie naturalnej bariery dla hałasu jaką stanowią płot i roślinność rosnąca przed domem spowoduje, że użytkowanie budynku jako mieszkalnego stanie się niemożliwe z uwagi na nieznośny hałas. Zgodnie z podanymi danymi w opisie technicznym natężenie ruchu przekroczyło prognozę na rok 2025. Budynek już teraz poddawany jest silnym wibracjom spowodowanym intensywnym ruchem ulicznym, mającym wpływ na powstające pęknięcia ścian. Przybliżenie jezdni oraz niewątpliwe zwiększenie natężenia ruchu po ewentualnej rozbudowie mogą doprowadzić do katastrofy budowlanej. Ważną kwestią będzie też utrata prywatności, po poprowadzeniu chodnika pod samymi oknami budynku nisko parterowego. Istnieją zatem przesłanki do zastosowania przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Art. 13. 3. W przypadku, o którym mowa w art. 12 ust. 4, jeżeli przejęta jest część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, właściwy zarządca drogi jest obowiązany do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego tej części nieruchomości.</p>		<p>Nakielska 333, 333 C , 337 i 339 oraz z budową parkingu na wlocie ul. Tańskich. Równocześnie krawędź projektowanej jezdni zostanie odsunięta od zabudowy północnej tak, aby odległość nie była mniejsza niż 8 m."</p>	
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

27		<p>1.Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Nakielską w taki sposób by możliwe było poprowadzenie pod nim planowanej jezdni czteropasmowej wraz chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które - chyba - wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji . Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową."</p>	
		<p>2.Odstąpienie od koncepcji organizacji buspasów dostępnych tylko dla autobusów i skręcających w lewo, rezygnacja z budowy przystanków wiedeńskich. Wykonanie przystanków przy zewnętrznej krawędzi drogi lub w zatokach. Wszystkie cztery jezdnie powinny być dostępne dla wszystkich pojazdów bez ograniczeń. Przeprowadzenie wiarygodnej symulacji komputerowej ruchu pojazdów na ulicy przed przyjęciem ostatecznej wersji planowanej rozbudowy.</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultantkę propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne"</p>	

				<p>pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p> <p>Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>ZDMiKP jest w posiadaniu prognoz ruchu, sporządzonych przez UTP i uwzględniających wszystkie planowane inwestycje. Symulacje komputerowe to w gruncie rzeczy wizualizacja wyników uzyskanych drogą wcześniejszych obliczeń.</p>	
		3. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej.		<p>Autorce wniosku chodzi zapewne o wprowadzenie przekroju 1x4, podobnie jak proponuje to na wcześniejszym odcinku. Aktualne są więc wyjaśnienia podane w punkcie 2.</p> <p>Wyjaśniając jednak intencje autorów informujemy, że przeprowadzone pomiary wykazały, iż na końcowym odcinku ulicy Nakielskiej występuje mniejsze natężenie ruchu, wobec czego odstąpiono od budowy dodatkowych buspasów. Na tym odcinku - podobnie jak na pozostałej części głównym potokom służyć będzie po jednym pasie ruchu. Zwiększona szerokość jezdni dwupasowej umożliwiłaby ominięcie pojazdu czekającego na skręt w lewo do przyległej posesji. Funkcjonalnie nie występuje tu więc przewężenie.</p> <p>Kolejną, zaktualizowaną propozycją jest :wykonanie trzech pasów ruchu - po jednym na wprost, a trzeci dla pojazdów skręcających do posesji w lewo od strony Belmy. Taką wersję Inwestor planuje przyjąć do dalszej realizacji.</p>	
28		Proszę pamiętać o ułatwieniu wjazdu i wyjazdu zespołowi ratownictwa medycznego wojewódzkiej stacji pogotowia ratunkowego w Bydgoszczy. Chodzi o bezpieczeństwo mieszkańców, szybki czas dojazdu do pacjenta, bezpieczeństwo dla poruszającego się	Przedstawiono wyjaśnienia	Buspasy wolne od ruchu indywidualnego sprzyjają przejazdom pojazdów uprzywilejowanych.	

		ambulanse podczas wyjazdu do zdarzenia..			
29		<p>Zamiast budowy 2 buspasów powinny być po dwie jezdnie w każdym kierunku. Moim zdaniem, jak i wielu mieszkańców Miedzynia z którymi rozmawiałem niezrozumiała jest budowa 2 buspasów w środku Nakielskiej. Po pierwsze nie zmieni to natężenia ruchu samochodów osobowych, a jeszcze je pogorszy, po drugie buspasy spełniają swoje zadania w centrach miast, gdzie faktycznie trudno autobusom przedrzeć się w godzinach szczytu, jest to jednak złe rozwiązanie na peryferiach miasta. Po pierwsze na Miedzyniu jeżdżą tylko 2 linie autobusowe, a do niedawna w zasadzie jedna.</p> <p>Częstotliwość jazdy tych linii kolokwialnie mówiąc jest żadna... co dwadzieścia parę minut autobus, więc buspasy w większości czasu będą nieużywane. Po drugie tak modne ostatnio przystanki ""wiedeńskie"" jeszcze bardziej zatamują ruch na ul. Nakielskiej z tego względu, że samochody osobowe za każdym razem przejazdu autobusu będą musiały się zatrzymać, aby przepuścić pasażerów co tylko zwiększy korki w godzinach porannego i popołudniowego szczytu. Nie wspomnę tu już o samym bezpieczeństwie pieszych, które w mojej ocenie będzie kiepskie. Dlatego jeśli już mamy przebudowywać ul. Nakielską (dodam, że to jedyna główna ulica umożliwiająca mieszkańcom dojazd do swoich posesji na Miedzyniu i wyjazd z miasta w stronę Nakła itd.) trzeba to zrobić rozsądnie, dlatego buspasy są tu po prostu zbędne, jeśli będą po dwa pasy jezdni w każdym kierunku to rozładuje to na tyle korki, że i pojazdy komunikacji</p>	Wniosek odrzucony	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda .</p> <p>Gdyby przyjęto wersję 2x2 to powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji).</p> <p>Gdyby przyjęto przekrój 1x4, to</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji. <p>Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości.</p> <p>Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej</p>	

		<p>miejskiej będą dojeżdżały na czas na swoje przystanki. Przebudowa ma się wiązać z ułatwieniem dojazdu mieszkańcom oraz rozładowaniu gigantycznych korków, które można zauważyć na Nakielskiej w godzinach porannych i popołudniowych, a Państwa koncepcja modernizacji nie tylko nie rozwiąże problemu z którym mamy tu do czynienia teraz, a bardziej jeszcze go pogłębi. Dlatego proszę jeszcze raz rozważyć Państwa koncepcję. Ulica ta ma być przede wszystkim dla mieszkańców Miedzynia, którzy codziennie kilkakrotnie z niej korzystają. Szkoda wyrzucać publiczne pieniądze na projekt, który za parę lat będzie trzeba ponownie przekształcać. Zapraszam Państwa na przejażdżkę ulicą Nakielską o godz. 7-8 lub 15-16 wtedy zrozumieją Państwo o czym piszę.</p>		<p>ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu , chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią. Poprawa przepustowości nastąpi w wyniku rozbudowy skrzyżowań - przede wszystkim z ul. Bronikowskiego a także z ul. Nasypową, które Inwestor może włączyć w zakres inwestycji.</p>	
30		<p>Na ul. Nakielskiej zbudować pasy rowerowe po obu stronach pomalowane na czerwono, zamiast DDR. Po pierwsze, rowerzysta jest wtedy zdecydowanie bardziej widoczny dla kierowcy, niż gdyby miał się poruszać DDR. Przykładowo, kierowca skręcając w drogę poprzeczna w lewo wie, że musi ustąpić pierwszeństwa wszystkim pojazdom poruszającym się na wprost, także rowerom. Zdecydowanie łatwiej będzie ich dostrzec naprzeciwko na jezdni na pasie rowerowym, niż na DDR oddzielonej pasem zieleni i jeszcze odgiętej. Natomiast kierowca skręcając w prawo będzie widział, że przecina czerwony pas dla rowerów (wie, że musi zachować czujność) i będzie widział rowerzystów w prawym lusterku. Nie będzie takich sytuacji, że skręcając w prawo wymusi</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Pasy rowerowe na jezdni plasują się dopiero na trzecim miejscu w rankingu dróg rowerowych - za samodzielnymi ciągami oraz ścieżkami wydzielonymi w pasie drogowym. Według autorów koncepcji, na ulicy tak ruchliwej i poprzecinanej licznymi skrzyżowaniami wyznaczenie pasów rowerowych w jezdni jest bardziej niebezpieczne dla rowerzystów niż w przypadku ścieżek wytyczonych obok chodników:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tak jak piesi niekiedy wkraczają na ścieżkę, tak pojazdy niekiedy zajeżdżają na pas rowerowy - zdecydowanie kolizyjne są skrzyżowania, na których pojazdy skręcające w prawo przecinają bezpośrednio pas rowerowy, bez żadnego "buforu ochronnego", - służy dla skręcających w lewo spełniają swoją rolę , gdy pojazdy stoją na światłach przed skrzyżowaniem nie funkcjonują jednak, gdy potok znajduje się w ruchu. - projektowane ścieżki mają być wykonane z betonu asfaltowego, więc nawierzchnia ma być w tym samym standardzie jak jezdnie (a nawet lepszym , bo mniejsze wymagania nośności pozwalają stosować drobniejsze kruszywo). - na przejazdach krawężniki mają być obniżone do 0 cm 	

	<p>pierwszeństwo na rowerzyście, bo go nie dostrzegł. Często jest tak, że kierowca skręca w prawo i staje pod kątem by przepuścić pieszych. W lusterku potem nie widzi cyklistów, gdy spojrzy w prawo też ich nie widzi, bo ma ""słupek"" między drzwiami w samochodzie. Jeszcze na dodatek odgięcia dróg rowerowych, które tylko utrudniają widoczność w takich przypadkach ...</p> <p>Po drugie, zdecydowanie zmniejszy się ryzyko wymuszeń na rowerzystach.</p> <p>Kierowcy wiedzą, że poruszając się droga z pierwszeństwem i skręcając w lewo należy ustąpić tym z przeciwka. Natomiast już przejazdy rowerowe, które znajdują się od razu za skrzyżowaniem, traktują jak przejścia dla pieszych - nikt nie stoi to jadę. Nie rozglądają się za siebie. To nic, że szybko zbliża się rower - on sobie w razie czego wyhamuje, a ja przejadę. Dla porównania – proszę stanąć w okolicach przejazdu rowerowego na ul. Garbary i zwrócić uwagę na pojazdy skręcające w prawo z ul. Focha. Ilu kierowców rozgląda się za siebie na DDR?</p> <p>Nie będzie też blokowania przejazdów rowerowych przez kierowców, którzy będą chcieli skręcić w ul. Nakielską.</p> <p>Po trzecie, warto zwrócić uwagę na grupę docelową użytkowników poruszających się na rowerach po tej ulicy. Na ul. Nakielskiej nie poruszają się rowerzyści, którzy jeżdżą rekreacyjnie. Oni wybierają ul. Spacerową nad Kanałem Bydgoskim. Po Nakielskiej jeżdżą ci, którzy chcą się szybko przemieścić z punktu A do punktu B, którzy rower traktują jako środek transportu i chcą dotrzeć do celu, np. z domu do pracy. Sam jestem jedna z takich osób. Budując w jezdni pas</p>		<p>(ewentualnie do 1 cm)</p> <p>Pasy rowerowe oczywiście są i mogą być stosowane, ale raczej w takich przypadkach, gdy alternatywą jest wyznaczenie pasa lub nie wyznaczanie infrastruktury rowerowej w ogóle. Zasadność tego argumentu potwierdza fakt, iż na drogach o większych prędkościach (>50 km/h) zalecane jest separowanie ruchu rowerowego od jezdni.</p> <p>Korzystanie z doświadczeń krajów bardziej zaawansowanych we wdrażaniu infrastruktury rowerowej jest jak najbardziej zasadne. Warto więc wskazać na wnioski płynące z Londynu, bogato wyposażonego w pasy rowerowe, gdzie rowerzyści stanowią ok. 2-3% uczestników ruchu, a jednocześnie - ok. 20% ofiar wypadków. Zdecydowana większość to potrącenia rowerzystów przez samochody skręcające w lewo (czyli nasze prawo).</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>rowerowy można szybko i komfortowo przejechać dany odcinek.</p> <p>Po czwarte, pas rowerowy w jezdni na ul. Nakielskiej jest bezpieczniejszy niż DDR. Bezpieczny dlaczego? Budowanie DDR w tym miejscu nie jest najlepszym pomysłem. Co chwile będzie trzeba uważać, czy ktoś z bramy nie wyjeżdża (a na Nakielskiej jest dużo posesji), uważać na każdym przejeździe dla rowerów i myśleć za innych kierowców, odchylenia DDR na skrzyżowaniach, przez co trzeba będzie robić slalomy i inne akrobacje, uważać na pieszych chodzących po DDR itd. To wszystko naprawdę jest denerwujące - wiem, bo dość dużo jeżdżę po mieście rowerem. I jazda po takiej infrastrukturze nie jest ani szybka, ani przyjemna.</p> <p>Natomiast, gdy jezdnia będzie mieć wyodrębnione pasy dla rowerów to te powyższe problemy znikną. Jazda rowerem będzie zdecydowanie szybsza i jeszcze zachęci innych do wybrania tego środka transportu. Dzisiaj jadąc ul. Nakielska od wysokości marketu LIDL do Ronda Grunwaldzkiego mogę konkurować z autobusem - potrafię ten kawałek drogi przejechać na równi z nim, a nawet szybciej. Dlaczego po wybudowaniu DDR miałoby się to zmienić na gorsze? Budowanie DDR w miejscach, gdzie znajduje się mnóstwo „przecięć” z samochodami jest zdecydowanie złym pomysłem. Ul. Nakielska to nie jest ul. Kamienna, gdzie jest długa prosta i w zasadzie punkty wspólne z samochodami to tylko większe skrzyżowania.</p> <p>Bez sensu jest budować nową infrastrukturę dla rowerzystów, która będzie tak naprawdę dla nich niesprzyjająca. Na jezdni jestem dla</p>			
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

		<p>kierowców bardziej widoczny, bo poruszam się po "wspólnym kawałku" z nimi. Traktowany jestem jako pełnoprawny uczestnik ruchu - nie muszę zwalniać na drogach z pierwszeństwem (tylko wystarczy zachowanie ostrożności), jest ustąpienie, to jest ustąpienie, nie muszę się martwić, że ktoś mi wyjedzie, zwalniać przy wjazdach na posesję, ludzie po jezdni nie chodzą, nawierzchnia też jest w lepszym stanie. No i dla kierowców jestem bardziej przewidywalny. Naprawdę warto zrobić pasy rowerowe na ul. Nakielskiej. DDR w tym miejscu to będzie absurd. Dlaczego jadąc samochodem ul. Nakielska, poruszając się droga z pierwszeństwem mogę jechać spokojnie, natomiast jadąc rowerem po DDR znajdującej się wzdłuż drogi z pierwszeństwem mam mieć oczy dookoła głowy i zwalniać przed każdymi "niespodziankami"?</p>			
31		<p>Inne pasy ruchu na jezdni. Zbudować 4 główne pasy ruchu na ul. Nakielskiej, ale inaczej niż to zostało wstępnie zaprojektowane.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Buspas w stronę centrum (z nich dodatkowo mogą korzystać pojazdy skręcające w prawo). 2) Pas ruchu do jazdy na wprost. 3) Pas ruchu do skrętu w lewo. Będzie to pas zarówno dla tych jadących w stronę centrum i skręcających w lewo, jak również dla kierowców jadących z centrum i też skręcających w lewo. Jest to pas, który będzie doskonale się zajął. 4) Pas ruchu do jazdy na wprost i w prawo. <p>Oprócz tego pasy rowerowe na ul. Nakielskiej po obu stronach jezdni. Kilka uwag. Buspas w stronę Łochowa jest zbędny.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Intencją Wnioskodawcy jest ograniczenie ilości buspasów do jednego - miałyby one służyć autobusom zmierzającym do Centrum, a więc dla tego kierunku, na którym straty czasowe uważa za bardziej dotkliwe. Jednak przy proponowanym podziale czteropasowej jezdni, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego, który według Wnioskodawcy miałyby służyć równocześnie przeciwnym ruchom.</p> <p>Zgadamy się, że - oprócz niewygodnych skrzyżowań - problemem są pojazdy skręcające w lewo do posesji. Właśnie środkowe pasy "specjalnego przeznaczenia" mają temu problemowi po części zaradzić, bo mimo wszystko spotkania autobusu i pojazdu skręcającego w lewo będą stosunkowo rzadkie.</p>	

		<p>Dlaczego? Buspasy mają głównie to na celu, aby autobusy nie stały w korkach. Dlaczego na ul. Nakielskiej za stacją Orlen czasami tworzy się mały korek dla samochodów jadących z centrum? Bo jezdnie blokują samochody skręcające w lewo – w ul. Pijarów, w ul. Wiśniową itd. Jeżeli będzie osobny pas do skrętu w lewo, to kierowcy jadący na wprost będą poruszali się płynnie. W projekcie zaznaczony jest bus pas w stronę Łochowa, z którego będzie można skręcać w lewo. Czyli ktoś kto to projektował ma na celu, aby autobusy stały dalej w korku, natomiast kierowcy samochodów osobowych poruszali się płynnie pasem obok. No chyba nie takie założenie powinno być, prawda? Wystarczy jak buspas w stronę centrum będzie zaczynał się w okolicy ul. Legnickiej. Tylko w bardzo kryzysowych sytuacjach korek jest dłuższy.</p>			
32		<p>Rezygnacja z konieczności zmiany pasa ruchu do jazdy na wprost w okolicach przejść dla pieszych. Kierowca jadący ul Nakielską musi kilkakrotnie(!) zmieniać pas ruchu jadąc cały czas na wprost. Gdzie tu logika? Mało tego, tak zaprojektowane pasy ruchu stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych. Kierowca nie dosyć, że musi przed przejściem zmienić pas, rozglądając się w lewo i obserwując lewe lusterko to jeszcze musi uważać na pieszych. Zdecydowanie zmniejsza to podzielność uwagi kierowców. Mało jest wypadków na przejściach dla pieszych / przejazdach rowerowych?</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków oraz przejść dla pieszych. W nowszej wersji wprowadzono zmiany, w efekcie których w przeważającej większości buspas ma swoją kontynuację za przystankiem i nie wystąpi "zajeżdżanie" na pas sąsiedni. Wyjątek - ze zrozumiałych względów - stanowią skrajne wysepki na obu krańcach inwestycji. Nie zmienia to faktu, że przystanki wiedeńskie stanowią element uspokojenia ruchu - według Inwestora pożądany wobec dążenia do zachowania charakteru ulicy, jako ciągu w pełni powiązanego z obrzeżną zabudową. W pierwotnej wersji kończące się buspasy stanowiły dodatkowy element uspokojenia ruchu i zniechęcały do korzystania z wewnętrznych pasów przez nieuprawnionych z tego "piratów" . "Otwarte" buspasy mogą stanowić pokusę dla tego rodzaju kierowców. Po analizie zalet i wad poszczególnych rozwiązań zdecydowano się na zastosowanie ciągłych buspasów, co jest zgodne z opinią Wnioskodawcy.</p>	

33		Zmiana lokalizacji przystanku autobusowego w rejonie ulicy Widok (kierunek Belma) w okolice przystanku Nakielska/Widok (kierunek GLINKI BFM).	Wniosek przyjęty	Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było mniej więcej równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa. W zaktualizowanej wersji oba przystanki w rejonie ulicy Widok zostały zlokalizowane bezpośrednio przed wlotem ulicy podporządkowanej.	
34		Powrót przystanków komunikacji miejskiej jak najbliżej ul. Pijarów.	Wniosek przyjęty	Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było mniej więcej równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Warto dodać, że w przyszłości zostaną urządzone dodatkowe dojścia prostopadłe z tarasu górnego: przedłużenie ul. Krzywej do Czereśniowej, przedłużenie ul. Orzechowej oraz na przedłużeniu ul. Żyznej, które są zgodne z planami miejscowymi. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa. W zaktualizowanej wersji oba przystanki w rejonie ulicy Pijarów zostały zlokalizowane bezpośrednio przed wlotem ul. podporządkowanej. Wiąże się to dodatkowo z: <ul style="list-style-type: none"> - odgięciem wlotu ulicy Pijarów, - odgięciem wlotu ulicy Kościerskiej, - przesunięciem jezdni w kierunku południowej zabudowy. 	
35		Powrót przystanków komunikacji miejskiej (w obu kierunkach) jak najbliżej projektowanego przejścia zlokalizowanego przy skrzyżowaniu ulicy Nakielska /Wiśniowa.	Wniosek przyjęty	Cała koncepcja jest oparta na założeniu, że zostaną wybudowane wewnętrzne ""buspasy"" oraz przystanki wiedeńskie. Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było mniej więcej równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Warto dodać, że w przyszłości zostaną urządzone dodatkowe dojścia prostopadłe z tarasu górnego: przedłużenie ul. Krzywej do Czereśniowej, przedłużenie ul. Orzechowej oraz na przedłużeniu ul. Żyznej, które są zgodne z planami miejscowymi. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa. W zaktualizowanej wersji oba	

				przystanki w rejonie ulicy Wiśniowej zostały zlokalizowane bezpośrednio przed wlotem ul. podporządkowanej. Przystanek zaplanowany przy posesji nr 229 przesuwamy w stosunku do materiałów poddanych opinii, ale tylko o kilka metrów (zejście ze zjazdu).	
36		36.1. Wnoszę o umieszczenie przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Krzywą na wysokości przystanku Nakielska - Wiśniowa z włączaną sygnalizacją świetlną.	Wniosek przyjęty	W nowej, skorygowanej propozycji umieszczono przejście z azylem przy ulicy Krzywej	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		36.2. Zmiana systemu pasów ruchu z zewnętrznym pasem ruchu wyłącznie dla autobusów (bus-pasy) zaś środkowy pas ruchu wyłącznie dla pojazdów osobowych.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		36.3. Budowa systemu antyzalewowego przy skrzyżowaniu Nakielska – Krzywa.	Przedstawiono wyjaśnienia	W ramach inwestycji przewiduje się zbudowanie kanalizacji deszczowej, rozwiązującej kompleksowo kwestię odwodnienia.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		36.4. Ścieżka rowerowa wyłącznie po prawej stronie z kierunku rondo Grunwaldzkie -> Belma (mam na myśli jeden pas).	Wniosek odrzucony	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		36.5. Wydłużenie linii tramwajowej z Pętli Wilczak przez Dworzec zachód, Grunwaldzka do ul. Rekinowej.	Wniosek odrzucony	Wniosek nie związany z tematem i zakresem koncepcji poddanej konsultacjom	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		36.6. W zależności od przeprowadzenia badań natężenia ruchu pasażerów komunikacji miejskiej linii 56/62 wnoszę o budowę przystanku przy	Przedstawiono wyjaśnienia	W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków : -- przy ul. Wiśniowej - ok.. 230 m od wlotu Kartuskiej -- przy ul. Pijarów - ok. 320 m od wlotu Kartuskiej	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

		skrzyżowaniu z ul. Nakielska -Kartuska			
37		Modernizacja ulicy Nakielskiej wymaga założenia sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul Nakielskiej z ul. Widok	Wniosek przyjęty	Sygnalizacja na skrzyżowaniu z ul. Widok jest przewidziana	
38		38.1.Przeprojektowanie ronda Nakielska-Bronikowskiego - Przesunięcie ronda	Przedstawiono wyjaśnienia	Projekt rzeczywiście narusza granice działki nr 169. Nawet, gdyby nie wykonywać południowego wlotu do Pszczelnej, to nie byłoby możliwe zachowanie obecnego zjazdu na posesję. Obsługa komunikacyjna działki musi być jednak zapewniona i zjazd zostanie zbudowany od strony zachodniej. Autorzy dokumentacji opracowali już skorygowaną geometrię ronda tak, aby możliwie jak najdalej odsunąć krawężnik od budynku, chociaż i tak konieczne będzie wykupienie fragmentu działki. Ruch na wlocie południowym nie będzie wielki a nawierzchnia będzie miała wysoki standard.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		38.2.Ścieżka rowerowa – 1 pas od strony Bronikowskiego jest wystarczający	Przedstawiono wyjaśnienia	Jako założenie wyjściowe przyjęto sytuowanie ścieżek rowerowych po obu stronach ulicy. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz np. ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
39		Usunięcie buspasów wraz z przystankami wiedeńskimi. Usunięcie jednej ścieżki rowerowej.	Przedstawiono wyjaśnienia	Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo niż poprzednie, rozbudowane koncepcje. Podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się na ulicach miast coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów do środka oraz usunięcie	

				<p>z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu dla pozostałych pojazdów, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Oczywiście nie jest to antidotum na wszystkie problemy ba największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową.</p> <p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.</p>	
40		<p>Proszę o rozważenie zmiany przeznaczenia pasów ruchu pomiędzy wiaduktem a ul. Bronikowskiego dla ruchu w kierunku zachodnim.</p> <p>Proponowane rozwiązanie z lewym pasem przeznaczonym do jazdy w lewo, a prawym do jazdy na wprost (w ul. Nakielską) i w prawo (w ul. Bronikowskiego) znacznie spowolni ruch w stosunku do sytuacji obecnej, ponieważ na prawym pasie spotkają się pojazdy, które obecnie mają do dyspozycji 2 pasy. Z kolei lewy pas do skrętu w kierunku ul. Pszczelnej będzie w niewielkim stopniu wykorzystywany. Konsekwencją tego mogą być częste sytuacje wykorzystywania lewego pasa</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Obecnie prawoskręt nie ma kolizji ze strumieniem z Bronikowskiego więc jego wydzielenie od relacji na wprost (która ma kolizję z Bronikowskiego) jest dużo efektywniejsze, niż na rondzie bez sygnalizacji gdzie relacje na wprost i w prawo z Nakielskiej ustępują temu samemu strumieniowi (z wyjątkiem zaniechanej relacji zawracającej na rondzie). Przeprowadzone obliczenia przepustowości wskazują, że warunki ruchu na skrzyżowaniu znacznie się poprawią w stosunku do stanu dzisiejszego.</p>	

42	42.1.Ścieżka rowerowa bezpośrednio przy wyjściu z posesji	Wniosek przyjęty	Rozwiązanie projektowe skorygowano, zmieniając lokalizację przejść i w zaktualizowanej wersji ścieżka znajdzie się od strony jezdni a chodnik od strony posesji - zgodnie z ogólnym modelem, przyjętym w opracowaniu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	42.2.Brak miejsca parkingowego przy posesji. Brak możliwości dojazdu do własnej posesji samochodem.	Przedstawiono wyjaśnienia	Obsługa posesji jest od ul. Grajewskiej W rejonie posesji Wnioskodawcy, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy - grunt Gminy. W uzupełnionej wersji podjęto próbę wprowadzenia korekty: - odgięcie ścieżki i chodnika w kierunku do granic własności - wyznaczenie na gruncie gminnym zatoki postojowej z parkowaniem prostopadłym i pasem manewrowym	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	42.3.Zlokalizowanie przystanku przy Nakielskiej 146 ,gdzie jest zbyt wąski odcinek ulicy	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - Widok, Pijarów, Wiśniowa. Prawie zawsze jednak przystanek wypada przed jakimś budynkiem.. Przystanek, o którym mowa przeniesiono przed Wiśniową.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
	42.4.Ścieżka rowerowa nie powinna być po obu stronach	Przedstawiono wyjaśnienia	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
	42.5.Brak miejsc parkingowych przy sklepach i punktach usługowych	Przedstawiono wyjaśnienia	Wykonanie ścieżek rowerowych, chodników oraz buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Jednakże w wielu miejscach, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych. Projekt często przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy. Zgłaszana gdzie indziej propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

				<p>obarczona jest wadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kolizja ze zjazdami (widoczność), 2) ""upośledzenie"" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego - <p>ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.. Rozwiązaniem może być organizowanie miejsc postojowych na terenie działki albo znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. . Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi:</p>	
43		<p>Proszę o uwzględnienie i zaplanowanie rozbudowy całej ulicy Nakielskiej. Każdy człowiek poruszający się ulicą Nakielską wie, że słabym punktem i wąskim gardłem jest wiadukt kolejowy. Po minięciu wiaduktu, jadąc w stronę Miedzynia lub w stronę centrum, pojazdy poruszają się w miarę płynnie. Jeżeli mają wydane zostać publiczne pieniądze, to niech to będzie zrobione rzetelnie i odpowiedzialnie, a nie żeby wykazać się jakimkolwiek ruchem.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udroźni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową i parkingiem , zlokalizowanym po zachodniej stronie nasypu kolejowego. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p>	
44		<p>Wydźmy od założeń projektowych: Ulica Nakielska jest osią dla dwóch dzielnic oraz trasą wylotową w kierunku</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo niż wcześniejsze koncepcje , przewidujące</p>	

	<p>Łochowa i Nakła - aktualnie wzrostowych terenów podmiejskich dla Bydgoszczy. Dla drogi o takim znaczeniu należy zagwarantować jak największą przepustowość i płynność ruchu. W sprzeczności z tym są zatem dwa elementy projektu:</p> <p>I. przystanki wiedeńskie - Być może sprawdzają się w przypadku pokrywających się tras tramwajowych z drogą. W przypadku autobusów to zdecydowanie niepotrzebne udziwnienie projektu. Każdorazowe zatrzymanie autobusu na przystanku powoduje zatrzymanie całego ruchu pojazdów! Puszczanie autobusów po prostu prawym pasem gwarantuje, że płynność ruchu będzie zachowana pasem środkowym. Wydzielanie bus-pasa dla jednej linii autobusowej to przerost formy. Zwykła droga z dwoma pasami w każdym kierunku - takie rozwiązanie sprawdza się w części ul. Nakielskiej między ul. Dolina a ul. Czerwonego Krzyża.</p> <p>II. ograniczenie prędkości do 40 km/h zdaje się być wbrew założeniom. Trasa ma służyć do sprawnego przemieszczania się, a nie do "toczenia" przez dzielnicę. Ograniczenie do 50 km/h jest w zupełności wystarczające dla bezpieczeństwa! Wariatów drogowych od łamania przepisu i tak nie powstrzyma "czterdziestka", a zwykli kierowcy będą mogli w rozsądnym tempie jeździć tą trasą.</p> <p>Oczywiście rozbudowa ulicy Nakielskiej jest ważna. Proszę jednak mieć świadomość, że rozbudowa w takim kształcie jak jest proponowane nic istotnie nie poprawi w korkowaniu się drogi w godzinach szczytu.</p> <p>Problemem jest wąskie gardło pomiędzy ul. Nasypową a ul. Bronikowskiego. W</p>		<p>przekrój 2x2.</p> <p>Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej na ulicach miast. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Wobec zgłoszonej przez Konsultanta propozycji trzeba wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo). 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji. <p>Wewnętrzne BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji, a także będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku przekroju 1x4 albo usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie.</p> <p>Autorzy projektu zgadzają się, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji.</p> <p>Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji,</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>tym miejscu koncentruje się ruch z Nakielskiej, Nasypowej i Bronikowskiego. Oczywiście rondo przy ul. Bronikowskiego nieco sprawę złagodzi, ale nadal problemem będzie skrzyżowanie z ul. Nasypową. Być może w pierwszej kolejności należałoby zmierzyć się właśnie z tym problemem - a dopiero w przyszłości rozbudowywać drogę w kierunku zachodnim. Rozwiązań jest zapewne wiele, oto kilka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zmodernizować ul. Nakielską od Czerwonego Krzyża do wiaduktu, a potem do Plażowej w taki sposób, że jezdnia będzie miała po dwa pasy ruchu, z czego środkowymi będą biegly tory tramwajowe. To nie tylko zlikwiduje wąskie gardło, ale również poprawi komunikację Miedzynia dzięki wydłużeniu linii tramwajowej (jak w koncepcji z 2011 roku !!!) - włączyć ul. Nakielską do Grunwaldzkiej poprzez ul. Leszczyna i nowy wiadukt nad Kanałem, - stworzyć oś drogową dla górnego Miedzynia i połączyć ją z jednej strony do ul. Łochowskiej a z drugiej strony do Ks. Schulza poprzez wiadukt kolejowy w pobliżu stacji kolejowej Błonie (koncepcja z 2011 to również zakładała)," 		<p>konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową, poprzez przecisk pod nasypem dla pieszych.</p> <p>Przedłużenie tramwaju do Plażowej wymaga już budowy nowego wiaduktu, ale ma sens dopiero w połączeniu z ul. Nowopijarów i wykonaniem przeprawy nad Kanałem.</p> <p>Zaproponowana przez Wnioskodawcę rozbudowa sieci drogowej w zachodniej części miasta nie jest przedmiotem konsultowanej koncepcji.</p>	
45		<p>Nie zgadzam się z budową przystanku autobusowego przy ulicy Nakielskiej 146, Dlaczego przystanki nie zostaną w miejscach, w których znajdują się aktualnie?</p>	Wniosek przyjęty	Przystanek przeniesiono przed Wiśniową	
46		<p>Odwołanie od projektu modernizacji ul. Nakielskiej na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej Projekt niniejszej inwestycji jest niewłaściwie przygotowany. Nie uwzględnia on rzeczywistych realiów i</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

		<p>tym samym nie wpłynie na polepszenie problematycznej sytuacji ul. Nakielskiej. Odnosząc się do przepustowości ul. Nakielskiej, największym problemem dla Bronikowskiego jest to wąskie gardło całego odcinka ul. Nakielskiej i to właśnie na tym odcinku powinno się skupić prace związane z przebudową. Odnosząc się do planu przebudowy ul. Nakielskiej na odcinku od ul. Lisiej do wiaduktu kolejowego, planowane ścieżki rowerowe w tym miejscu są ewidentnym błędem planistycznym. Takie ścieżki rowerowe można zlokalizować w dużo bezpieczniejszych miejscach dla rowerzystów, wzdłuż ul. Spacerowej, czy też Jana Maciaszka. Takie lokalizacje będą dla uczestników ruchu dużo bezpieczniejsze niż lokalizacja ul. Nakielską. Tworząc plany należy pamiętać o zaspokojeniu potrzeb nie tylko kierowców czy rowerzystów, ale także pieszych i mieszkańców danego obszaru. Nie realizujemy inwestycji które nie wpłyną pozytywnie na nasze funkcjonowanie tylko po to żeby wydać pieniądze. Poszerzenie ul. Nakielskiej do 4 pasów w tym 2 buspasów nie rozwiąże problemu zbyt dużej liczby kierowców na omawianym odcinku i tym samym nie wyeliminuje tworzących się korków.</p> <p>W związku z powyższym jak na wstępie planowana inwestycja dotycząca ul. Nakielskiej na odcinku od ul. Lisiej do wiaduktu kolejowego w niniejszej formie jest bezzasadna i nie ma racji bytu.</p>		<p>ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Autorzy projektu zgadzają się, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z ulicami: Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji.</p> <p>Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej na ulicach miast. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Wobec zgłoszonej przez Konsultanta propozycji trzeba wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo). 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki 	
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

				<p>autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p> <p>Autorzy projektu zgadzają się, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji.</p> <p>Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Udrożni to powyższy odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p>	
47		<p>W związku z projektem „Budowa infrastruktury rowerowej na ulicy Nakielskiej na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej wraz z rozbudową jezdni” pragnę wnieść sprzeciw.</p> <p>Niniejszy projekt nie ma uzasadnienia odnośnie obecnego stanu infrastruktury dróg miasta. Lokalizacja ścieżek rowerowych na rozpatrywanym odcinku jest błędem planistycznym, lokalizowanie ich przy jednej z głównych ulic miasta stanowi zagrożenie nie tylko dla rowerzystów ale także dla pieszych i kierowców samochodów, tym bardziej że na obszarze dzielnicy Miedzyń istnieją alternatywne rozwiązania. Dużo bezpieczniejszym rozwiązaniem dla rowerzystów jest zlokalizowanie infrastruktury rowerowej na ulicy Spacerowej, czy też Jana Maciaszka. Powyższe ulice są zlokalizowane w pobliżu ul. Nakielskiej i mają dużo mniejsze natężenie ruchu w związku z czym jest to dużo bezpieczniejsze rozwiązanie dla rowerzystów.</p> <p>Odnosząc się do poszerzenia ulicy Nakielskiej do 4 pasów w tym 2 bus pasów, proponowane rozwiązanie nie eliminuje problemu zbyt dużego natężenie ruchu i tworzących się w</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Wnioskodawca kwestionuje zasadność realizacji inwestycji przy przyjętych założeniach projektowych. Wyjaśnienia j.w.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek

	<p>związku z tym korków. Kluczowym problemem przepustowości ul. Nakielskiej jest wąskie gardło na odcinku od ronda Grunwaldzkiego do ul. Bronikowskiego, to właśnie nad przebudową i poszerzeniem tego odcinka należy skupić uwagę. Należy zauważyć iż na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej zlokalizowane jest wiele firm i sklepów, niezależnie od zaproponowanych rozwiązań w ich okolicach będą tworzyły się korki. Dodatkowe bus pasy i zarazem lewoskręty nie wyeliminują problemu zakorkowanej ul. Nakielskiej, ponieważ problem nie tkwi w omawianym odcinku. Należy podkreślić iż obecne natężenie ruchu na ul. Nakielskiej w dużej mierze spowodowane jest remontem ul. Grunwaldzkiej, dużo osób z okolicznych miejscowości zostało poniekąd zmuszone do wybrania niniejszej trasy. Nie zmienia to faktu iż Bydgoszcz jako duże miasto nie ma swojego rodzaju obwodnicy, która w dużej mierze rozładowałaby ruch na wielu ulicach miasta. Połączenie poprzez obwodnice obrzeżnych dzielnic miasta ułatwiłoby życie wielu mieszkańców, nie tylko z okolicznych miejscowości ale także mieszkańcom Naszego Miasta. Podejmując decyzje o kolejnych inwestycjach w Naszym Mieście, należy dokładnie przeanalizować problem danego obszaru i dopiero następnie podejmować działania projektowe. Propozycja projektu przebudowy ul. Nakielskiej na omawianym obszarze jest bezzasadna, ponieważ w żaden sposób nie rozwiązuje problemu mieszkających osób na dzielnicy Miedzyń. Realizacja niniejszej inwestycji będzie jedynie wydanymi pieniędzmi bez odczuwalnej</p>			
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

		<p>poprawy sytuacji dla mieszkańców, znając obecne realia będzie i tak wielokrotnie przeprojektowywana i przebudowywana, co narazi Miasto na jeszcze większe koszty. Niniejszą inwestycje należy jeszcze raz przeanalizować i zaprojektować w taki sposób aby spełniała swoje cele i była faktycznym dobrem wspólnym.</p> <p>Reasumując jak na wstępie niniejszy projekt w całości i w takiej formie w jakiej została przedstawiony nie ma racji bytu, nie przyniesie on oczekiwanych korzyści dla mieszkańców, a jedynie będzie kolejnym „bublem” w infrastrukturze drogowej Miasta. W praktyce niniejsza propozycja nie dość że się nie sprawdzi to jednocześnie wpłynie na zwiększoną liczbę kolizji drogowych z rowerzystami. Tego typu założenia są niedopuszczalne nie tylko ze względu na zdrowie i życie ludzkie ale także koszty jakie zostaną poniesione na omawianą inwestycję, która i tak nie wpłynie na poprawę przepustowości ul. Nakielskiej.</p>				
48		<p>Czemu bus pas jest na środku drogi a nie na skraju.</p> <p>Dzięki takiemu rozwiązaniu korki na ulicy wcale ale to wcale nie znikną. A najlepsze jest to w tym że dzięki temu rozwiązaniu przystanków autobusowych prędzej czy później jakiś kierowca auta się nie zatrzyma i komuś stanie się krzywda, a ja Was o tym ostrzegam. No i jeszcze przejście dla pieszych na wysokości mego domu czyli Nakielska 156 spowoduje, że auta dostarczające towar do sklepów nie będą miały jak podjechać i trzeba będzie zamknąć biznes i tak właśnie wykańcza się polskie sklepy nieprzemyślanymi rozwiązaniami.</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Wewnętrzne pasy, przeznaczone na BUSPASY równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Równocześnie będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania BUSPASÓW na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalne i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie.</p>		

49		<p>Przebudowa wiaduktu kolejowego na ulicy Trentowskiego jako warunek poprawy komunikacji na ulicy Nakielskiej. Wykonanie analizy porównawczej natężenia ruchu pojazdów na całej ulicy Nakielskiej obecnie i z uwzględnieniem zmian proponowanych w przedłożonej do konsultacji koncepcji. Uwzględnienie w koncepcji planów dotyczących Plażowej, P&R i pętli tramwajowej. Rozbudowa jezdni do 4 pasów na odcinku od ul Noteckiej do ronda przy ul Lisiej. Zaplanowanie miejsc do parkowania, w tym w szczególności w pobliżu obiektów handlowych.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli według autorów ma sens dopiero po wybudowaniu Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie. Dla potrzeb niniejszej dokumentacji opracowano jednak docelową geometrię ulicy Nakielskiej na odcinku od torów kolejowych do Plażowej. Koncepcja układu docelowego wskazuje, że przyszły wiadukt będzie musiał być przesunięty w kierunku północnym, a torowisko tramwajowe znacznie poszerzy pas drogowy, dlatego nie udało się wpisać "doraźnej" modernizacji w układ docelowy. Na obecnym etapie można jednak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przebudować skrzyżowania z Bronikowskiego oraz Nasypową - przebudować torowisko tramwajowe od Słonecznej i wykonać nową pętlę, - wykonać pętlę autobusową wraz z parkingiem dla samochodów osobowych po zachodniej stronie torów kolejowych - wykonać tunel dla pieszych pod torami kolejowymi, stanowiący powiązanie parkingu i pętli autobusowej z tramwajową <p>uzyskując w ten sposób efekty bez kłopotliwej i kosztownej przebudowy wiaduktu.</p>	
----	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

50		<p>Nie mogę zaakceptować formy rozbudowy ulicy Nakielskiej przedstawionej w projekcie.</p> <p>W związku z prowadzoną działalnością gospodarczą (Gabinet Stomatologiczny) niedopuszczalne jest zabranie i tak już skromnych miejsc parkingowych dla pacjentów jak i dla mieszkańców.</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>Jednakże w miejscu zamieszkania Wnioskodawcy, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy. Rozwiązaniem może być organizowanie miejsc postojowych na terenie własnych działek (ale nie ma takiej możliwości w tym przypadku) albo znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. .</p> <p>Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi</p>	
51		<p>Przejścia dla pieszych powinny być wykonane w sposób pozwalający dostrzec pieszych po zmroku. Doświetlenie specjalnymi lampami niezależnie od oświetlenia ulic. Doświetlenie przejścia - zebry, jak i stref oczekiwania na chodniku. Doświetlenie powinno być kątowe od strony najazdu pojazdów osobno dla obu kierunków ruchu.</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	Uwaga będzie uwzględniona na etapie projektu wykonawczego i budowlanego	
52		<p>Sprzeciw w związku z rozbudową i budową ronda na skrzyżowaniu ul. Nakielskiej i ul. Bronikowskiego. Swój sprzeciw motywuję poniższymi argumentami:</p> <p>1. Nieprawidłowo stworzony projekt drogi rowerowej, ponieważ ścieżka rowerowa powinna znajdować się tylko po stronie parku i Klubu Sportowego "Gwiazda", nie potrzebne są dwie odnogi po stronie parzystej i nie parzystej ul. Nakielskiej. W wyniku budowy ścieżki rowerowej po stronie nieparzystej nie będzie pasa</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Już po przekazaniu materiałów do konsultacji, wprowadzono do koncepcji korekty geometryczne - przesunięto rondo w kierunku zachodnim i zmodyfikowano zjazd do posesji nr 169 i 169a.</p> <p>Przy okazji skorygowano linie rozgraniczenia.</p> <p>W zamyśle autorów koncepcji, budowa ronda ma usprawnić skrzyżowanie a nie pogorszyć warunki ruchu. Ścieżki rowerowe z założenia projektuje się po obu stronach pasa ulicznego, zgodnie ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy".</p> <p>Proponowana geometria ronda nie odbiega od obowiązujących standardów więc nie przewidujemy</p>	

	<p>zieleni.</p> <p>2. Budowa ronda spowoduje zwiększenie długości korków, które występują w godzinach szczytu tj. brak planowanej sygnalizacji świetlnej w projekcie.</p> <p>3. Brak sygnalizacji świetlnej spowoduje to, że utrudniony będzie ruch dla pieszych poprzez wybudowane przejścia przy rondzie.</p> <p>4. Brak pasa zieleni i zastąpienie go ścieżką rowerową oraz poprzez to zmniejszenie szerokości chodnika, spowoduje możliwość częstszych potrażeń pieszych, w wyniku nieprzewidzianych wypadków samochodowych.</p> <p>5. W projekcie bez przemyślenia i oględzin miejsca została utworzona przez posesję droga do ul. Pszczelnej, z tego względu, że nie ma tam drogi bitumicznej, a jest to ślepa ulica, w związku z powyższym nie potrzebne jest to połączenie mieszkańcom ww. osiedla.</p> <p>6. Domy znajdujące się przy ul. Nakielskiej 169 i 169a mają bramy wyjazdowe - wjazdowe z posesji od ww. ulicy. Z związku z planowanym zawłaszczeniem mienia, związanego z planowaną budową ronda, osoby mieszkające nie będą miały możliwości wyjazdu/wjazdu z posesji i dołączenia się do ruchu.</p> <p>7. Wynajmując pokój przy ul. Nakielskiej 169, poprzez budowę ronda nie będę miała możliwości wyjazdu samochodem z posesji, a po drugie zmniejszy to komfort życia w wynajmowanym pokoju, poprzez zwiększenie ilości szkodliwych spalin wyczuwalnych przy otwartym oknie i hałasu związanego z ruchem pojazdów silnikowych. Moje okno w związku z projektem na być bezpośrednio skierowane na ulicę, która będzie się</p>		<p>nadzwyczajnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu. Czwarty, południowy wlot ma zastąpić funkcje zaślepionych włączy ul. Miodowej i Pszczelnej.</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>znajdowała niecałe 3 m od ruchliwej ulicy, na co nie wyrażam zgody.</p> <p>8. Według Prawa Budowlanego dom powinien się znajdować co najmniej 3m od granicy posesji, z kolei wg nowego projektu będzie to, mniejsza odległość.</p> <p>9. Nie zgadzam się na budowę nitki "BUS", ponieważ mniejszy to szerokość chodników, a po drugie autobusy MZK i tak nie wywiązują się z podanego przez ich firmę rozkład jazdy. Swoją opinię ustosunkowuję tym, że poza godziną szczytu i w weekendy, kiedy nie ma wysokiego natężenia ruchu, ww. autobusy zawsze są opóźnione, w związku z tym budowa dodatkowej nitki "BUS" tego nie zmieni i nie ułatwi życia mieszkańcom.</p> <p>W związku z powyższymi argumentami nadal podtrzymuję głęboki sprzeciw, w stosunku do rozbudowy ulicy Nakielskiej i budowy ww. ronda.</p>			
53		<p>Niewytuczanie ścieżki rowerowej po stronie ulicy Nakielskiej z numerami nieparzystymi.</p> <p>Ścieżka ta jest niepotrzebna, gdyż po drugiej stronie ulicy zostanie wytyczona szeroka ścieżka, na której ruch może odbywać się w obie strony.</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów.</p> <p>Podobne wnioski różnią się jednym szczegółem - wyborem strony, po której ma lub nie ma być ścieżki.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
54		<p>1.Ograniczenie liczby ścieżek rowerowych z 2 do 1. Pomysł budowy ścieżek rowerowych po obu stronach jest nietrafiony. Ruch rowerowy na Nakielskiej jest raczej mały. Lepiej zainwestować w ścieżkę rowerową nad kanałem wzdłuż ulicy Spacerowej i dalej w stronę miasta. Zlikwidowanie ścieżki</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie zarówno ścieżek jak i chodników po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i pieszego. Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy są jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z</p>	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

		<p>rowerowej z 1 strony poprawi komfort mieszkańców, którzy wg projektu będą mieli chodnik zaraz pod oknami.</p> <p>2. Zweryfikowanie idei 2 buspasów. Przedstawiony projekt nie rozładuje korków w stronę miasta w godz. 6.30 – 8.30. Ul. Nakielska wymaga przebudowy na całej długości. Punktem krytycznym jest skrzyżowanie z ul. Nasypową, gdzie po zbudowaniu 4 pasów (2 buspasy) sytuacja nie ulegnie zmianie dla posiadaczy samochodów osobowych. W praktyce dopiero okaże się czy rondo zamiast skrzyżowania z ul. Bronikowskiego pomoże czy spowoduje większe korki.</p> <p>3. Przedstawiony projekt rozbudowy skróci czas dojazdu tylko pasażerom MZK. Uważam, że na tym odcinku wystarczy tylko 1 bus-pas w stronę centrum. Bus pas w stronę ul. Łochowskiej nie jest potrzebny, ponieważ w stronę ul. Łochowskiej nie ma zatoru. Ponadto koszt budowy będzie mniejszy oraz nie będzie takiego kosztu wykupu działek w przypadku zrezygnowania z jednego buspasa.</p>		<p>jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu.</p> <p>Ścieżka wzdłuż kanału spełni doskonale funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Równoległy pas postojowy koliduje ze zjazdami (widoczność).</p> <p>Opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Autorzy projektu zgadzają się, że największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z ulicami: Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji.</p> <p>Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową.</p>	
55		55.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		55.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla 	

				<p>osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		55.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		55.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		55.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
56		56.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		56.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że: 1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do	

				<p>posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		56.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		56.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		56.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
57		57.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		57.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co</p>	

				<p>stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		57.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		57.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		57.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
58		58.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		58.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających</p>	

				<p>przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		58.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		58.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		58.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
59		59.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		59.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej</p>	

				<p>niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		59.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		59.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		59.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
60		Uważam że poszerzenie ulicy Nakielskiej i rondo przy ul Bronikowskiego jest potrzebne dla mieszkańców.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązania przyjęte w koncepcji	
61		61.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		61.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co</p>	

				<p>stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		61.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		61.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		61.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
62		62.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		62.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających</p>	

				<p>przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		62.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		62.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		62.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
63		63.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		63.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej</p>	

				<p>niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		63.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		63.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		63.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
64		Nie wyrażam zgody, aby zabrano mi część działki i żeby równocześnie z chodnikiem powstała ścieżka rowerowa. Zabranie części działki utrudni mi wjazd do garażu, który mieści się w piwnicy. Na ulicy Spacerowej jest tyle miejsca żeby powstała ścieżka rowerowa.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów wymaga poszerzenia pasa ulicznego i odbywa się rzeczywiście kosztem dodatkowego terenu, przejmowanego z sąsiednich posesji.</p> <p>W tym konkretnym przypadku przesunięcie granicy wynosi 3,3 m - jeśli naruszyłyby to dojazd do garażu , to będzie wprowadzona lokalna korekta ścieżki.</p>	
65		Niewytuczanie ścieżki rowerowej po stronie ul. Nakielskiej (numery nieparzyste) Po drugiej stronie ulicy zostanie wytuczona szeroka ścieżka rowerowa, na której ruch może odbywać się w dwie strony. Ścieżka po naszej stronie jest niepotrzebna.	Wniosek odrzucony	W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu	

				lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów.	
66		<p>Wykonanie łagodnych łuków przy skręcie w prawo i w lewo na skrzyżowaniu ulic Cieplicka/Nakielska.</p> <p>Propozycja przebiegu trasy przez moją działkę jest taka, że zostaną pozbawiony ok 1/3 powierzchni działki. Droga będzie przebiegać około 1 metra do mojego domu. Pozbawiony zostanie wjazd do garażu od strony ul. Nakielskiej, gdyż jest on usytuowany w piwnicy. Użytkowanie balkonu staje się bardzo uciążliwe. Obecnie odległość od domu do ulicy wynosi 8 metrów. Wejście do domu będzie wymagało przebudowy, gdyż usytuowany jest poniżej poziomu ulicy. Praktycznie ulica zostanie przeniesiona do mieszkania, pod względem natężenia hałasu. W związku z powyższym przy dalszym projektowaniu należałoby może wziąć pod uwagę wykonanie łagodnych łuków jak podałem we wstępie, skutkowałoby to dalszym zajęciem nieruchomości i jej wykupem w całości. Zaprojektowanie drogi pod oknami domu, jest zgodne z ustawą, ale na pewno w sprzeczności z dobrem społecznym.</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów wymaga poszerzenia pasa ulicznego i odbywa się rzeczywiście kosztem dodatkowego terenu, przejmowanego z sąsiednich posesji.</p> <p>W tym konkretnym przypadku skorygowano przebieg chodnika i ścieżki, odsuwając linię rozgraniczenia od budynku. W stosunku do poprzedniego rozwiązania odsunięto chodnik o 3,9 m.</p> <p>Promień łuku na skręcie z Cieplickiej w Nakielską wynosi 10 m.</p> <p>Problemem jest zjazd w dół, do garażu – sprawa zostanie szczegółowo przeanalizowana.</p>	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek o wykup nieruchomości w całości
67		<p>67.1. Zgadzam się na poszerzenie ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).</p> <p>67.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
			Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do</p>	

				<p>posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		67.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		67.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		67.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
		67.6. Ogólne warunki przebudowy nie rozwiążą problemu korkującej się ul. Nakielskiej bez przebudowy wiaduktu kolejowego przy ul. Trentowskiego	Przedstawiono wyjaśnienia	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową.	

				<p>Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczną będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p>	
68		<p>Zmiana w projekcie związana z parkingami przy funkcjonujących sklepach i kompleksach sklepowych na ul. Nakielskiej 156C. Przeniesienie ścieżki rowerowej na ulicę Spacerową równoległą do Nakielskiej.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>Jednakże w miejscach, o których mowa, pojazdy w znacznej części parkują na terenie stanowiącym pas drogowy - linia rozgraniczenia tylko nieznacznie ingeruje w grunty prywatne.</p> <p>Tym niemniej autorzy projektu i zarząd drogi rozumieją wagę problemu dla firm prowadzących działalność. Rozwiązaniem mogłyby być znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji.</p> <p>W najbliższej lokalizacji rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowy, wydzielony parking na terenie posesji nr 160.- ale wymagałoby to uzgodnień własnościowych</p> <p>Innym sposobem mogłoby być poprowadzenie ścieżki poprzez przesmyk koło trafostacji i ulicę Radomską, "</p>	
69		<p>W mojej ocenie niniejszy projekt jest bezzasadny. Lokalizacja ścieżek rowerowych przy ul. Nakielskiej jest nieodpowiednim miejscem i wiąże się z zagrożeniem w ruchu nie tylko rowerzystów ale także pieszych i samochodów, Tym bardziej że w okolicy są piękne uliczki, z których mogą korzystać rowerzyści. Jezdnia 4-pasmowa w tym 2 bus-pasy są zbyt liczne.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Celem inwestycji jest między innymi wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie</p>	

				<p>strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p>	
70		<p>W związku z projektem „Budowa infrastruktury rowerowej na ulicy Nakielskiej na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej wraz z rozbudową jezdni” pragnę wnieść sprzeciw. Niniejszy projekt nie ma uzasadnienia odnośnie obecnego stanu infrastruktury dróg miasta. Lokalizacja ścieżek rowerowych na rozpatrywanym odcinku jest błędem planistycznym., lokalizowanie ich przy jednej z głównych ulic miasta stanowi zagrożenie nie tylko dla rowerzystów ale i dla pieszych i samochodów. Dużo bezpieczniejszym rozwiązaniem jest zlokalizowanie infrastruktury rowerowej w ul. Maciaszka i Spacerowej. Powyższe ulice są zlokalizowane w pobliżu ul. Nakielskiej i mają dużo mniejsze natężenie ruchu w związku z czym jest to dużo</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Celem inwestycji jest między innymi wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie</p>	<p>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</p>

		<p>bezpieczniejsze rozwiązanie dla rowerzystów. Odnosząc się do poszerzenia ulicy Nakielskiej do 4 pasów w tym 2 bus pasów, proponowane rozwiązanie nie eliminuje problemu zbyt dużego natężenie ruchu i tworzących się w związku z tym korków. Kluczowym problemem przepustowości ul. Nakielskiej jest wąskie gardło Bronikowskiego, to właśnie nad przebudową i poszerzeniem tego odcinka należy skupić uwagę. Należy zauważyć iż na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej zlokalizowane jest wiele firm i sklepów, niezależnie od zaproponowanych rozwiązań w ich okolicach będą tworzyły się korki. Dodatkowe bus pasy i lewoskręty nie wyeliminują problemu zakorkowanej Nakielskiej ponieważ problem nie tkwi w tym odcinku. . Brak swego rodzaju obwodnicy Bydgoszczy, która rozładowałaby ruch.</p> <p>....Propozycja jest bezzasadna, bo w żaden sposób nie rozwiązuje problemu mieszkających osób na dzielnicy Miedzyń. Realizacja niniejszej inwestycji będzie jedynie wydanymi pieniędzmi bez odczuwalnej poprawy sytuacji dla mieszkańców, znając obecne realia będzie i tak wielokrotnie przeprojektowywana i przebudowywana, co narazi Miasto na jeszcze większe koszty. Niniejszą inwestycje należy jeszcze raz przeanalizować i zaprojektować w taki sposób aby spełniała swoje cele i była faktycznym dobrem wspólnym. Reasumując jak na wstępie niniejszy projekt w całości i w takiej formie w jakiej została przedstawiony nie ma racji bytu, nie przyniesie on oczekiwanych korzyści dla mieszkańców, a jedynie będzie kolejnym</p>		<p>ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzenia pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo obecnych gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z ul. Bronikowskiego i z ul. Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową.</p>	
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		„bulem” w infrastrukturze drogowej Miasta. W praktyce niniejsza propozycja się nie sprawdzi a jednocześnie wpłynie na zwiększoną liczbę wypadków z rowerzystami. Tego typu założenia są niedopuszczalne ze względu na zdrowie, życie i koszty inwestycji, która i tak nie wpłynie na poprawę przepustowości ul. Nakielskiej. "			
71		Objęcie modernizacją ul. Nakielskiej do ul. Nasypowej łącznie z przebudową wiaduktu kolejowego. Aktualnie największe korki tworzą się na skrzyżowaniu ze światłami, czyli skrzyżowanie Nakielska/Bronikowskiego oraz Nakielska/Nasypowa. Projektowana przebudowa nie rozwiąże tych problemów, ponieważ pojazdy nadal będą stały w korku pomiędzy tymi skrzyżowaniami. Dodatkowo przystanki autobusowe Nakielska Wilczak wydłużają czas przejazdu. Dziwne jest, że taksówki mają zatoki, a autobusy nie.	Przedstawiono wyjaśnienia	Największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji . Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska , a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi a dodatkowo po stronie zachodniej nasypu kolejowego można wybudować parking dla samochodów osobowych."	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
72		72.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		72.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że: 1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w	

				<p>żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	
		72.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		72.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		72.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Trągerów.	
		72.6. Ogólne warunki przebudowy nie rozwiążą problemu korkującej się ul. Nakielskiej bez przebudowy wiaduktu kolejowego przy ul. Trentowskiego.		Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy	

				<p>wiaduktu.</p> <p>Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p> <p>Dodatkowo można rozważyć wykonanie tunelu dla pieszych po północnej stronie wiaduktu, który łączyłby nową pętlę tramwajową z pętlą autobusową i parkingiem dla pojazdów osobowych.</p>	
73		<p>Wnioskuje i zgłaszam prośbę o zmianę we wstępnych planach przebudowy ulicy Nakielskiej dotyczącą pasa przeznaczanego dla autobusów. Zmiana polega na stworzeniu dodatkowych pasów dostępnych dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Pas przeznaczony tylko dla autobusów i innych pojazdów uprzywilejowanych (taxi itp.) nie rozwiąże problemu dużego zatłoczenia ulicy Nakielskiej. W trakcie największego ruchu ilość takich pojazdów jest stosunkowo niewielka, największą ilość uczestników ruchu stanowią pojazdy mieszkańców przylegających dzielnic oraz pobliskich miejscowości.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami , leżącymi u podstaw inwestycji.</p> <p>Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego. Będą one równocześnie wykorzystywane przez pojazdy skręcające</p>	

				w lewo do posesji, a także będą stanowiły azyl, dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu.	
74		<p>Uwagi dotyczące: Nakielska 128a, działka nr. 72/3: Proszę, o przesunięcie prac od drugiego końca bramy wjazdowej tak aby jej nie przesuwac. Następna sprawa to studzienka gazowa z zaworem głównym, która leżeć będzie, pomiędzy zewnętrznym krawężnikiem chodnika a linią rozgraniczenia. Obecnie studzienka styka się z ogrodzeniem od strony posesji, chodzi o ok metr działki, po co to ruszać. Chodnik mógłby przebiegać przy aktualnym ogrodzeniu. Likwidując niepotrzebne krawężniki i łącząc ścieżkę rowerową z chodnikiem uzyska się przyzwoity, zwarty wygląd ulicy, bez konieczności zabierania ludziom części działek pod inwestycję, nie wprowadzając, niepotrzebnego zamieszania i czynienia krzywdy. Uważamy, iż nie należy sprowadzać wszystkich spalin w obręb ul. Nakielskiej. Należałoby stworzyć równoległą, odciążającą ul. Nakielską ulicę, np. ul. Maciaszka. Położona na "górnym tarasie" dzielnicy, będzie w naturalny sposób lepiej przewietrzona przez wiejący tam wiatr niż położona dużo niżej ul. Nakielska. Ścieżka rowerowa powinna być proekologiczna, dlatego jej użytkownicy jak i mieszkańcy ul. Nakielskiej nie powinni wdychać nadmiernej ilości toksycznych i rakotwórczych spalin. Zwłaszcza, w sezonie zimowym, spotęgowanych przez wylizy z kominów. Położenie ul. Nakielskiej w necce "górnego tarasu",</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Lokalizacja bramy zostanie zachowana, ale może być objęta wymianą wraz z całym ogrodzeniem. Studzienka gazowa zostanie przeniesiona na koszt inwestora, mogą być regulacje wysokościowe. Wyjaśniamy, że w układzie komunikacyjnym miasta to jednak Nakielska jest ulicą zbiorczą a Maciaszka - ulicą lokalną.</p>	

		powoduje iż spaliny te praktycznie nie są odprowadzane, zalegając w miejscu, tworzą lokalny smog. Z pewnością, to nie jest ekologiczne rozwiązanie.			
75		75.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		75.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że: 1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa. 2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować. 3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.	
		75.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		75.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	

		75.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
		75.6. Ogólne warunki przebudowy nie rozwiążą problemu korkującej się ul. Nakielskiej bez przebudowy wiaduktu kolejowego przy ul. Trentowskiego	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p> <p>Dodatkowo można rozważyć wykonanie tunelu dla pieszych po północnej stronie wiaduktu, który łączyłby nową pętlę tramwajową z pętlą autobusową i parkingiem dla pojazdów osobowych.</p>	
76		Przywrócenie przystanku autobusowego na wysokości skrzyżowania ulic Nakielskiej i Tragerów, na wysokości kościoła bł. M. Kozala	Wniosek przyjęty	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne, w tym lokalizację przystanków autobusowych.. Efektem tego jest między innymi korekta (zmniejszenie) odległości przystanku autobusowego od kościoła bł. M. Kozala (w zaktualizowanej koncepcji ok. 100 m).	
77		77.1. Przebudowa wiaduktu kolejowego.	Przedstawiono wyjaśnienia	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia	

			<p>skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi najwęższego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p> <p>Dodatkowo można rozważyć wykonanie tunelu dla pieszych po północnej stronie wiaduktu, który łączyłby nową pętlę tramwajową z pętlą autobusową i parkingiem dla pojazdów osobowych.</p>	
		77.2. Zaplanowanie większej ilości miejsc do parkowania.	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p> <p>Celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania.</p> <p>W materiałach przygotowanych już po złożeniu koncepcji do konsultacji podjęto analizę usytuowania ewentualnych parkingów. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi.</p>	
		77.3. Wystarczy jedna ścieżka rowerowa.	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p> <p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma</p>	

				to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Ścieżka wzdłuż Kanatu spełnia bardziej funkcję rekreacyjną i tranzytową.	
78		W związku z modernizacją ul. Nakielskiej w Bydgoszczy wnioskuję o poszerzenie wjazdu na parking gabinetu stomatologicznego przy ul. Nakielskiej 195b na wysokości trafostacji.	Wniosek przyjęty	Możliwe jest zwiększenie szerokości zjazdu do 5m w obrębie pasa drogowego.	
79		W związku z konsultacjami społecznymi dot. modernizacji ul. Nakielskiej, wnioskuję o poszerzenie wjazdu na parking przy posesji ul. Nakielska 195b na wysokości budynku trafostacji.	Wniosek przyjęty	Możliwe jest zwiększenie szerokości zjazdu do 5m w obrębie pasa drogowego.	
80		Proszę o konsultację w sprawie przeniesienia przystanku autobusowego Nakielska-Tarnowska. Zmiana lokalizacji przystanku na tą proponowaną w projekcie znacznie utrudni życie mieszkańców budynków 198, 200 i 202, jak będzie wyglądał wjazd na teren tych posesji? W latach 90tych znajdował się już tutaj przystanek i wtedy również nie było to najlepsze Dodatkowo przystanek znajdowałby się na wzniesieniu ulicy co znacznie pogarsza widoczność dla kierowców i pieszych. Proszę o kontakt	Wniosek przyjęty	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - przystanki dla obu kierunków zostały zaplanowane w rejonie ulicy Tarnowskiej.	
81		81.1. Zgadzam się na poszerzenie ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu , przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		81.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze	

			<p>opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo), co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje, odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>		
		81.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków -W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnowskiej</p>	
		81.4. Nie zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po północnej stronie jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie</p>	

				osiedla.	
		81.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Wyznaczono przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
		81.6. Ogólne warunki przebudowy nie rozwiążą problemu korkującej się ul. Nakielskiej bez przebudowy wiaduktu kolejowego przy ul. Trentowskiego.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Koncepcja zostanie rozszerzona o odcinek obejmujący skrzyżowanie z ul. Nasypową. Poprawi to warunki ruchu bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu.</p> <p>Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.</p> <p>Dodatkowo można rozważyć wykonanie tunelu dla pieszych po północnej stronie wiaduktu, który łączyłby nową pętlę tramwajową z pętlą autobusową i parkingiem dla pojazdów osobowych.</p>	
82		Możliwość ograniczenia szerokości ścieżek rowerowych lub lokalizacji jedną stroną ulicy Nakielskiej celem udostępnienia miejsc parkingowych. Ograniczona przepustowość ulicy Nakielskiej skłania do usprawnienia ruchu samochodowego. Budowa ścieżek rowerowych po obu stronach jezdni utrudni korzystanie z obiektów	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy".</p> <p>Wykonanie ścieżek rowerowych, chodników oraz buspasów tych odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc,</p>	

		handlowych i dojazd do posesji np Nakielska88. Nie poprawi to przepustowości w komunikacji samochodowej a wręcz przeciwnie. Czy małe uliczki osiedlowe mają zamienić się w mini parkingi? Projekt na całej długości pomija małe obiekty usługowo-handlowe od strony dojazdu. Projekt wręcz skłania, by kierowca przesiadł się na rower. Przy obecnym stanie faktycznym jest już bardzo trudno znaleźć miejsce parkingowe przy piekarni, fryzjerze, sklepie rybnym, minibarze bądź gabinecie lekarskim.		wykorzystywanych dotąd do parkowania. Zgłaszana gdzie indziej propozycja odstąpienia od budowy ścieżki po stronie północnej i wykorzystania uzyskanego pasa na równoległe miejsca postojowe obarczona jest wadami: 1) kolizja ze zjazdami (widoczność), 2) "upośledzenie" jednej ze stron pod względem ruchu rowerowego - ZDMiKP jest przeciwny rezygnacji z modelu obustronnych ścieżek.. Rozwiązaniem może być organizowanie miejsc postojowych na terenie działki albo znacznie bardziej radykalne wywłaszczenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. . Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi: Przed sklepem w posesji nr 88 samochody parkują częściowo na gruncie prywatnym a częściowo na gminnym. W tym przypadku rozwiązaniem może być zorganizowanie miejsc postojowych na terenie działki 32/2.	
83		Wnosimy o zachowanie parkingu dla budynku znajdującego się przed kamienicą przy ul. Nakielskiej 88. W budynku jest siedziba naszej spółdzielni mieszkania oraz lokale użytkowe. Po analizie proponowanych rozwiązań stwierdzamy, że nie ma możliwości zgodnie z obowiązującymi przepisami wybudowania nowego parkingu.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wykonanie ścieżek rowerowych, chodników oraz buspasów tych odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Przed sklepem w posesji nr 88 samochody parkują częściowo na gruncie prywatnym a częściowo na gminnym. W tym przypadku rozwiązaniem może być zorganizowanie miejsc postojowych na terenie działki 32/2.	
84		Rozbudowa ulicy Nakielskiej na odcinku od Czerwonego Krzyża do Bronikowskiego. Odcinek ten ma zawierać powiększenie do dwóch pasów ruchu w jednym kierunku (przepust pod wiaduktem kolejowym z uwzględnieniem ścieżki rowerowej). Przebudowa ul. Nakielskiej od Bronikowskiego do Łochowskiej nie rozwiązuje problemów mieszkańców miasta oraz użytkowników wjeżdżających i wyjeżdżających z ościennych gmin.	Przedstawiono wyjaśnienia	Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Według poprzedniej koncepcji powstałaby "arteria komunikacyjna", zdolna przepuścić większe potoki ruchu. Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru (brak możliwości relacji w lewo do- i od posesji). Obecne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo.	

		Potrzebna jest przebudowa całej ul. Nakielskiej.		Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Jest to etap inwestycyjny, który nie wyklucza późniejszej przebudowy odcinka do ulicy Czerwonego Krzyża.	
85		85.1. Usunięcie jednej z dwóch planowanych ścieżek rowerowych i utworzenie w jej miejscu miejsc do parkowania dla samochodów na całej długości projektowanej ulicy.	Wniosek odrzucony	Ulica Nakielska nie jest wyłącznie ulicą tranzytową, ale również nie jest wyłącznie ulicą "gospodarczą" - projekt próbuje wypośrodkować obie te funkcje. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
		85.2. Likwidacja buspasów i utworzenie pomiędzy pasami ruchu "pasa serwisowego" tak jak na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Widok, normalnych zatok autobusowych i „prawoskrętów”. strona 157 / 200	Wniosek odrzucony	We wstępnej fazie prac projektowych rozważano takie rozwiązanie, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów.	Wnioskodawca podtrzymuje wniosek
87		1.Brak miejsca parkingowego przed posesją. 2.Ścieżka rowerowa przed posesją. 3.Brak chodnika przed posesją. Brak możliwości parkowania samochodem bezpośrednio przed posesją. Brak bezpieczeństwa wynikający z bezpośredniego kontaktu z ruchliwą drogą.	Przedstawiono wyjaśnienia	Obsługa posesji jest od ul. Grajewskiej W rejonie posesji Wnioskodawcy, nie likwiduje się regularnych czy prywatnych miejsc parkingowych. Projekt na tym odcinku przewiduje wpisanie się w istniejące granice i zabudowanie przestrzeni, stanowiącej już obecnie pas drogowy - grunt Gminy. W uzupełnionej wersji podjęto próbę wprowadzenia korekty: - odgięcie ścieżki i chodnika w kierunku do granic	

				własności - wyznaczenie na gruncie gminnym zatoki postojowej z parkowaniem prostopadłym i pasem manewrowym"	
88		88.1. Utworzenie parkingów w jak największej możliwej liczbie lokalizacji.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wykonanie ścieżek rowerowych, chodników oraz dodatkowych buspasów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc, wykorzystywanych dotąd do parkowania. Rozwiązaniem może być organizowanie miejsc postojowych na terenie działki albo znacznie bardziej radykalne wyłączenia, które stworzyłyby dodatkowe pole do pogodzenia wszystkich oczekiwanych funkcji. . Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi	
		88.2. Likwidacja ścieżki rowerowej lub pozostawienie jednej możliwie najwęższej.	Wniosek odrzucony	Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych . W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie. , ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla.	
		88.3. Rezygnacja z buspasa	Wniosek odrzucony	Obecne opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo niż poprzednie, rozbudowane koncepcje. Podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej , usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się na	

				ulicach miast coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów do środka oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu dla pozostałych pojazdów, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią. Oczywiście nie jest to antidotum na wszystkie problemy ba największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową.	
		88.4. Deszczówka powinna być na całej ul. Nakielskiej	Akceptacja wniosku	Kompleksowa kanalizacja deszczowa będzie ujęta w projekcie na warunkach podanych przez gestora sieci.	
89		89.1. Zgadzam się na poszerzenie Ulicy Nakielskiej na danym odcinku do 4 pasów (2 w stronę miasta, 2 w stronę granicy miasta).	Przedstawiono wyjaśnienia	To zgoda tylko na poszerzenie jezdni przy równoczesnym braku akceptacji dla organizacji ruchu, przyjętej w koncepcji. Dalsze wyjaśnienia w odpowiedzi na punkt 2 niniejszej ankiety	
		89.2. Nie zgadzam się ze stworzeniem tzw. "bus" pasów.	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Zgłoszona przez Konsultanta propozycja jest emanacją odmiennej filozofii inwestycyjnej. Trzeba jednak wyjaśnić, że:</p> <p>1) gdyby przyjęto przekrój 1x4, to konieczne byłoby wyeliminowanie możliwości zjeżdżania w lewo do posesji (a także wyjeżdżania z nich w lewo) , co stanowiłoby istotną uciążliwość dla osób mieszkających przy Nakielskiej. Przekrój 1x4 sam w sobie jest bardziej niebezpieczny (i raczej unika się jego stosowania), a w żadnym wypadku nie można byłoby dopuścić zakłóceń w postaci zjazdów na posesje , odbywających się z lewego, szybszego pasa.</p> <p>2) Przeznaczenie dla każdego kierunku po dwa "ogólne" pasy ruchu zwiększa oczywiście teoretyczną przepustowość odcinków międzywęzłowych - aby jednak skrzyżowania "nadażyły" za tym zwiększeniem, to trzeba je również bardziej rozbudować.</p> <p>3) Rozbudowane skrzyżowania i zewnętrzne zatoki autobusowe znacznie "rozepchnęłyby" nowe granice pasa drogowego, co nie byłoby zgodne z wyjściowymi założeniami, leżącymi u podstaw inwestycji.</p>	

		89.3. Nie zgadzam się z usunięciem przystanków "Nakielska-Tarnowska" ani ich z przesunięciem w stronę ZS 23.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano lokalizację przystanków - W zaktualizowanej wersji przewiduje się budowę przystanków w obu kierunkach przy ul. Tarnawskiej	
		89.4. Zgadzam się na trasy rowerowe i chodniki po obu stronach jezdni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Wniosek potwierdza rozwiązanie przyjęte w koncepcji	
		89.5. Nie zgadzam się z usunięciem przejścia dla pieszych tuż przy Kościele pw. bł. Michała Kozala.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po przekazaniu materiałów do konsultacji dokonano ponownej analizy i skorygowano proponowane rozwiązanie geometryczne. Efektem tego jest wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie wlotu ul. Tragerów.	
90		<p>Rezygnacja z budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Nakielskiej w Bydgoszczy na odcinku od ul. Łochowskiej do ul. Bronikowskiego celem włączenia tej części projektu do inwestycji stworzenia bulwaru usytuowanego wzdłuż ul. Spacerowej w Bydgoszczy.</p> <p>Przypuszczam, że nie będzie wystarczająco dużo miejsca dla stworzenia porządnej (odpowiednio szerokiej ścieżki i chodnika dla pieszych o szerokości pozwalającej na "wygodne", bezpieczne mijanie rowerzysty i pieszych (w tym np. małżeństwa z dzieckiem w wózku) wzdłuż ul. Nakielskiej. Z moich obserwacji wynika, że rowerzyści bardzo chętnie korzystają z przemieszczania się jednośladem wzdłuż ul. Spacerowej. W soboty i niedziele trudno na tej ulicy "pogodzić" chęć korzystania z tego miejsca jeżdżących samochodami, rowerami, osoby biegające (choć mają pas trawnika między jezdnią, a naszym niestety zaniedbanym Kanałem Bydgoskim i terenem przyległym), a także osoby jeżdżące na łyżworolkach, które może nie powinny poruszać się po jezdni, ale gdzie mają to w takim razie robić?</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla</p> <p>Ścieżka wzdłuż Kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych.</p>	

91		Rezygnacja z budowy bas-pasów. W zamian tego wybudowanie dodatkowe pasa ruchu, tak aby w jednym kierunku ruchu istniały dwa pasy ruchu		We wstępnej fazie prac projektowych rozważano takie rozwiązanie, ale ze względu na małą funkcjonalność dalsze prace w tym kierunku zostały zaniechane. Przy podziale jezdni na trzy pasy, nie byłoby możliwości racjonalnego, bezpiecznego i jednoznacznego pod względem formalnym zdefiniowania funkcji pasa środkowego. Nie byłoby też możliwości wydzielenia BUSPASÓW, gdyż wymagałoby to zwiększenia przekroju jezdni do 5-ciu pasów.	
92		Rozbudowa ulicy Nakielskiej powinna następować sukcesywnie od dzielnicy Wilczak do dzielnicy Prądy. W pierwszej kolejności powinna być przeprowadzona rozbudowa ulicy Nakielskiej od ulicy Czerwonego Krzyża do ulicy Plażowej z przebudową wiaduktu kolejowego oraz poprowadzeniem linii tramwajowej do ul. Plażowej i wybudowaniu nowej pętli tramwajowej	Przedstawiono wyjaśnienia	Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Wykonanie nowego obiektu stworzy możliwość: poszerzenia pasa ulicznego, powiększenia skrajni pionowej, przedłużenia linii tramwajowej i przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego po obu stronach ulicy. Jest to jednak zadanie samo w sobie bardzo złożone technicznie, skomplikowane organizacyjnie i kosztowne, które wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek. W przypadku takiego rozszerzenia zakresu inwestycji, konieczna będzie przebudowa torowiska, a nową pętlę tramwajową można zintegrować z nową pętlą autobusową. Zwracamy uwagę, że wiadukt o niskiej skrajni "dławi" ruch ciężarowy na Nakielskiej, czym wpisuje się w charakter ulicy.	
93		Z ulicy Nakielskiej oraz do ulicy Nakielskiej można skręcić ze zbyt dużej ilości ulic dochodzących do ulicy Nakielskiej. Część takich ulic (np. Krzywa, Wejherowska, Sieroca) nie powinny w ogóle mieć połączenia z ulicą Nakielską, ponieważ dojazd do posesji znajdujących się przy tych ulicach można	Przedstawiono wyjaśnienia	To oczywiście - w sensie teoretycznym - słuszna uwaga. Jednak aby stworzyć taki układ należałoby dość drastycznie zmienić układ własnościowy na szerokości od podnóża skarpy do ul. Spacerowej. Zaproponowane rozwiązanie geometryczne pozwala zachować dzisiejsze powiązania - wyjątkiem jest odcinany wlot ul. Tarnowskiej.	

		realizować w inny sposób			
94		94.1. Błędy na wysokości Nakielskiej 237: rozgraniczenie ustalono na linii domu, a niepotrzebnie wolny pas wzdłuż drogi; Ruch niepotrzebnie poprowadzony wzdłuż domu, który i tak jest blisko drogi; już teraz ruch na Nakielskiej prawie uniemożliwia funkcjonowanie w domu nawet przy tylko rozszczelnionych oknach z uwagi na hałas;	Przedstawiono wyjaśnienia	Odsunięcie ścieżki i chodnika jest związane z lokalizacją przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego.	
		94.2. Rozgraniczenie na wys. Nakielskiej 231-235 mocno "przeskakuje" pod dom na Nakielskiej 237	Przedstawiono wyjaśnienia	Odsunięcie ścieżki i chodnika jest związane z lokalizacją przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego.	
		94.3. Przejście poprowadzone za blisko skrzyżowania i za daleko od przystanku	Wniosek przyjęty	Rozwiązanie projektowe skorygowano, zmieniając lokalizację przejść - przejście z wysepką azyłową zlokalizowano po wschodniej stronie ul. Głogowskiej w miejscu, nie kolidującym ze skrętami.	
		94.4. Czy na wys. Nakielskiej 237 zaplanowano miejsca postojowe?	Przedstawiono wyjaśnienia	W tym miejscu nie planuje się miejsc postojowych. Odsunięcie ścieżki i chodnika jest związane z lokalizacją przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego.	
95		Zmiana położenia przejścia dla pieszych i rowerów w okolicy ulic Głogowskiej i Orzechowej. Propozycja przesunięcia przejścia na wysokość pawilonów handlowych Nakielska 239/241	Przedstawiono wyjaśnienia	Przejście delikatnie przesunięto w kierunku wschodnim i w skorygowanym rozwiązaniu nie utrudni ono relacji w lewo z Głogowskiej. Sąsiednie przejścia znajdują się - w odległości 140 m w kierunku zachodnim - za ul. Radomską, - w odległości 210 m w kierunku wschodnim - przy ul. Wiśniowej i układ ten - w przekonaniu autorów projektu - jest prawidłowy.	
96		Nieodpowiednie rozmieszczenie lub brak przystanków autobusowych w pobliżu ulicy Wiśniowej	Przedstawiono wyjaśnienia	Lokalizacja przystanków kluczowych determinuje lokalizację pozostałych tak, aby rozmieszczenie ich wzdłuż ul. Nakielskiej było mniej więcej równomierne i nie przekraczało odległości pomiędzy nimi 700 mb. Warto dodać, że w przyszłości zostaną urządzone dodatkowe dojścia prostopadłe z tarasu górnego: przedłużenie ul. Krzywej do Czereśniowej, przedłużenie ul. Orzechowej oraz na przedłużeniu ul. Żyznej, które są zgodne z planami miejscowymi. Po złożeniu materiałów do konsultacji ponownie przeanalizowano i skorygowano lokalizację przystanków.	

97		Najazdy ścieżek rowerowych. Proszę o dopilnowanie aby najazdy były profilowane, tj równe do wysokości nawierzchni jezdni asfaltowej. Codziennie podróżuję rowerem i w wielu miejscach w mieście najazdy są za wysokie. Posiadam w rower ze sztywnym widelcem przedni i najeżdżanie na wysoki najazd jest dla mnie bardzo dyskomfortowe.	Przedstawiono wyjaśnienia	Przewidziany jest uskok 0 (wyjątkowo 1 cm w miejscu występowania ścieku)		
98		Rozszerzenie zakresu modernizacji o: - poszerzenie Nakielskiej od Nasypowej (minimum) - wydłużenie linii tram. do Plażowej (i tu pętla autobusowa) - budowy Plażowej do Mińskiej	Przedstawiono wyjaśnienia	Przedłużenie linii tramwajowej do Plażowej i wykonanie pętli ma sens dopiero po wybudowaniu ul. Nowopijarów i spięciu komunikacyjnym dwóch brzegów Kanału. Jeżeli kosztowna modernizacja wiaduktu kolejowego służyłaby jedynie przedłużeniu linii tramwajowej o 800 m w kierunku zachodnim, to byłaby to inwestycja wątpliwa ekonomicznie. Budowa ulicy Nowopijarów to inwestycja istotna , ale nie można traktować jej jako zamiennej dla rozbudowy Nakielskiej. Modernizacja Nakielskiej powinna zapewnić poprawę warunków ruchu kołowego poprzez: - rozbudowę skrzyżowań z ul. Bronikowskiego a także z ul. Nasypową, które Inwestor może włączyć w zakres inwestycji. - rozbudowę jezdni o dwa dodatkowe buspasy, które odciążą główne pasy ruchu - rozbudowę innych skrzyżowań na ciągu całym aż do ulicy Lisiej Na obecnym etapie istotniejsza jest przebudowa skrzyżowań z Bronikowskiego oraz Nasypową a powiązanie pętli autobusowej i tramwajowej można uzyskać, wykonując tunel dla pieszych pod torami kolejowymi.		
99		Zniesienie ograniczenia prędkości do 40 km/h na całej nowo przebudowywanej ulicy.	Przedstawiono wyjaśnienia	Przystanki wiedeńskie wymagają ograniczenia prędkości, ale prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalna.		
100		Budowa parkingu dla samochodów przy wiadukcie na Nakielskiej w celu pozostawienia samochodu i podróży do centrum komunikacją miejską	Wniosek przyjęty	Już po przekazaniu koncepcji do konsultacji, wprowadzono korekty i uzupełnienia do geometrii. Korekty te objęły również pętlę awaryjną po zachodniej stronie wiaduktu. Po jej północnej stronie zaproponowano parking dla samochodów osobowych. Przewidziano również tunel dla pieszych pod torami		

				kolejowymi, stanowiący powiązanie parkingu i pętli autobusowej z pętlą tramwajową.	
101		<p>Sprzeciw wobec budowy ścieżki rowerowej po obu stronach ul. Nakielskiej. Planowana ścieżka rowerowa jest zbyt wąska po obu stronach Nakielskiej. Wystarczy wybudowanie ścieżki po jednej ze stron. Zaoszczędzi się na wykupie działek. Obecnie nie ma tak dużego ruchu rowerowego i przez najbliższe 20 lat nie powstanie. Jest to projekt zbyt rozszerzony kosztem uszczuplania działek mieszkańców Nakielskiej.</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Jednym z założeń inwestycyjnych jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych .W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego" , ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu - autorzy opracowania w początkowej fazie projektowania brali pod uwagę takie rozwiązanie, ale jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z dokonywaniem sprawunków i interesów w obrębie osiedla. Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową,</p>	
102		<p>Pomysł budowy infrastruktury rowerowej na ulicy Nakielskiej jako próbę zaniechania prawdziwej modernizacji tej ulicy należy natychmiast wstrzymać. Ulica Nakielska jest ulicą zbierającą ruch kołowy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. z całego osiedla Miedzyń-Prądy, 2. z leżących poza granicami miasta osiedli Lisi Ogon, Łochowo, Łochówko i następnych na zachód aż do Nakła, 3. z strefy przemysłowej przy Belmie, również leżącej poza granicami miasta. <p>Ulica Nakielska "korkuje się" na odcinku Wrzesińska-skrzyżowanie z ul. Bronikowskiego, głównie poprzez wprowadzenie poprzecznego ruchu Nasykowa-Bronikowskiego. Projekt pogarsza obecną sytuację mieszkańców Miedzynia i Prądów bo rondo praktycznie</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda . Wersja ta jednak w jeszcze większym stopniu ingerowała w obrzeżną zabudowę, równocześnie ograniczając możliwości lokalnej obsługi przyległego obszaru. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej i usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej. Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego. Przeniesienie "do środka" ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu , chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią. Modernizacja a właściwie budowa nowego wiaduktu</p>	

		<p>daje pierwszeństwo ulicy Bronikowskiego.</p> <p>Mieszkańcy Osiedla wzdłuż Nakielskiej mają wspaniałą drogę rowerową wzdłuż Kanału Bydgoskiego, aż do Ronda Grunwaldzkiego - bez ruchu, bez spalin. Z tej drogi mieszkańcy korzystają bardzo często. O tą drogę należy zadbać. Ruch rowerowy na jezdni ulicy Nakielskiej powinien być zakazany.</p> <p>Nakielska potrzebuje szerszych jezdni a przedstawiony projekt wręcz je zmniejsza. Przystanki wiedeńskie to praktycznie zajęcie jednego pasa ruchu. Łącznie ze ścieżką rowerową to prawie dwa pasy. Tymczasem bus-pasy tu nie pomogą, ponieważ nie przewiduje się rozwiązania problemu dojeżdżających spoza miasta. Zagadnienie to należałoby rozwiązać budując wielki bezpłatny parking na Łochowskiej. Niezależnie należy pomyśleć nad tematem rzeczywistych przyczyn korków na ulicy Nakielskiej. Jest nim odcinek brukowej drogi (pokrytej asfaltem) z XVIII wieku oraz wiadukt kolejowy z połowy XIX wieku. Przedstawiony projekt nie rozwiązuje żadnych problemów mieszkańców Miedzynia i Prądów.</p>		<p>kolejowego jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. To bardzo skomplikowane i kosztowne zadanie wykracza poza założoną skalę omawianej inwestycji. Trzeba jednak podkreślić, że istniejący wiadukt, pomimo "ciasnych" gabarytów nie stanowi największego gardła na omawianym odcinku ulicy Nakielskiej. W większym stopniu ruch jest dławiony przez dwa sąsiadujące skrzyżowania - z Bronikowskiego i z Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ul. Bronikowskiego jest ujęta w koncepcji i nie ma przesłanek, żeby sądzić, iż nowe rondo będzie dawało pierwszeństwo ulicy Bronikowskiego. Planowana jest też modernizacja skrzyżowania z ul. Nasypową, która udrożni odcinek bez kłopotliwej przebudowy wiaduktu. Inwestor rozważa rozszerzenie zakresu zadania o ten odcinek.</p> <p>Ścieżka wzdłuż kanału spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest właśnie wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze "Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej M. Bydgoszczy". Mniejsze znaczenie ma to dla ruchu "tranzytowego", ale w przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu i jedna ze stron Nakielskiej byłaby "upośledzona" w zakresie lokalnego ruchu rowerowego.</p>	
103		<p>Nakielska powinna być przebudowana aż do ronda Grunwaldzkiego. Mieszkam na ul. Bronikowskiego i każda ściana w domu jest pęknięta z powodu dużego ruchu, bo auta "uciekają" z Nakielskiej. Nie da się dojechać w spokoju do pracy bo są korki. Buspasy niepotrzebne.</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>Od dziesięcioleci planowano rozbudowę ulicy Nakielskiej. W poprzednich latach została już opracowana koncepcja, przewidująca rozbudowę ulicy Nakielskiej do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu każda na całej długości. Niniejsze opracowanie stanowi poszukiwanie rozwiązania oszczędniejszego i mniej ekspansywnego terenowo. Jednak podstawowe założenia, określone przez Inwestora, to budowa infrastruktury rowerowej, usprawnienie warunków ruchu komunikacji masowej i poprawa przepustowości.</p>	

				<p>Na obecnym etapie planuje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przebudować skrzyżowania z Bronikowskiego (oraz z Nasypową) - rozbudować jezdnię o dwa dodatkowe buspasy, które odciążą główne pasy ruchu - rozbudować inne skrzyżowania na ciągu do ulicy Lisiej <p>Inwestor oczekuje, że w wyniku powyższych działań uzyska satysfakcjonujące efekty bez kłopotliwej i kosztownej przebudowy wiaduktu i poprawi znacząco warunki ruchu na odcinku od Lisiej do Nasypowej. Jest to etap inwestycyjny, który nie wyklucza późniejszej przebudowy odcinka do ronda Grunwaldzkiego.</p> <p>Wewnętrzne BUSpasy to właśnie sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego. Przeniesienie ruchu autobusów do środka oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo jednak powinno poprawić warunki ruchu dla pozostałych pojazdów, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.</p> <p>Oczywiście nie jest to antidotum na wszystkie problemy ba największe zatory są związane z brakami przepustowości na skrzyżowaniach z Bronikowskiego i Nasypową.</p>	
104		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej - np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Przedstawiono wyjaśnienia	W materiałach przygotowanych po złożeniu koncepcji do konsultacji zaproponowano usytuowanie ewentualnych parkingów. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi między innymi w rejonie ulicy Tańskich - spełniające warunki wskazane przez Wnioskodawcę.	
105		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej - np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Przedstawiono wyjaśnienia	W materiałach przygotowanych po złożeniu koncepcji do konsultacji zaproponowano usytuowanie ewentualnych parkingów. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi między innymi w rejonie ulicy Tańskich - spełniające warunki wskazane przez Wnioskodawcę.	
106		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej - np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Przedstawiono wyjaśnienia	W materiałach przygotowanych po złożeniu koncepcji do konsultacji zaproponowano usytuowanie ewentualnych parkingów. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi między innymi w rejonie ulicy Tańskich - spełniające warunki wskazane przez Wnioskodawcę.	

107		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej - np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Przedstawiono wyjaśnienia	W materiałach przygotowanych po złożeniu koncepcji do konsultacji zaproponowano usytuowanie ewentualnych parkingów. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi między innymi w rejonie ulicy Tańskich - spełniające warunki wskazane przez Wnioskodawcę.	
108		Zaplanowanie parkingu w pobliżu wylotu ul. Tańskich i Noteckiej do ul. Nakielskiej - np. na działce nr 7 lub 5/2 (pomiędzy nieruchomościami przy ul. Nakielskiej 341 a 351)	Przedstawiono wyjaśnienia	W materiałach przygotowanych po złożeniu koncepcji do konsultacji zaproponowano usytuowanie ewentualnych parkingów. Rozważane jest pozyskanie gruntów pod nowe, wydzielone parkingi między innymi w rejonie ulicy Tańskich - spełniające warunki wskazane przez Wnioskodawcę.	