

**Raport z wyłożenia do publicznego wglądu koncepcji programowej pn. „Infrastruktura dla ruchu rowerowego wzdłuż ulic: Warszawskiej, Śniadeckich, Krasińskiego, Markwarta, Sieńki, Moniuszki i Skłodowskiej-Curie w Bydgoszczy” wraz z rozszerzeniem zakresu opracowania o ul. Łęczycką na odcinku od ul. Skłodowskiej-Curie do ul. Kamiennej oraz fragment ul. Warszawskiej od ul. Fredry do ul. Zygmunta Augusta, w ramach zadania pn. „Drogi dla rowerów”.**

Termin składania wniosków: **od 14.09 do 02.10.2015 r.**; termin spotkania z wnioskodawcami: **25.11.2015r.**

Lp.	Wnioskujący	Treść zgłoszenia/ wniosku	Stanowisko (projektant, inwestor)	Uzasadnienie/wyjaśnienia	Stanowisko wnioskodawcy
<b>Odcinek 1: Ulice: Warszawska, Śniadeckich, Krasińskiego</b>					
Wprowadzenie infrastruktury rowerowej w obszarze Śródmieścia wpłynie negatywnie na warunki ruchu. Zawężenia lub zmniejszanie liczby pasów drogowych wiąże się z ryzykiem powstawania zatorów drogowych. Ponadto przy ograniczonej szerokości pasów drogowych, utrudnione jest zaprojektowanie wszystkich relacji dla ruchu rowerowego w sposób bezpieczny i czytelny. Dodatkowo wprowadzenie infrastruktury rowerowej w ścisłym centrum wiąże się z koniecznością gruntownej i kosztownej przebudowy układu drogowego wraz z infrastrukturą techniczną. W związku z tym, do czasu rozbudowy Trasy W-Z, podjęto decyzję o realizacji projektu jedynie na odcinku od ul. Sieńki, przez ulice: Moniuszki i Skłodowskiej-Curie do ul. Łęczyckiej.					
<b>Odcinek 2: od ronda Ossolińskich do ul. Sportowej Ulice: Markwarta, Sieńki, Moniuszki</b>					
1.	Adam Dziura	1.1. Wniosek o usunięcie istniejącego wylotu z ronda Ossolińskich w kierunku ul. Markwarta lub o jego zwężenie.	Przedstawiono wyjaśnienia	Sugerowany do realizacji dla ronda Ossolińskich jest wariant 2, który przewiduje likwidację wnioskowanego wlotu.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		1.2. Wyznaczenie przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów na ulicy Markwarta na wysokości ul. Sielanka.	Wniosek odrzucony	W odległości około 90-100 m znajdują się istniejące już dwa przejścia dla pieszych. Projektowanie przejść dla pieszych w tak małej odległości nie jest zalecane. Wyznaczenie wnioskowanego przejścia dla pieszych wiązałoby się z koniecznością przesunięcia istniejącego przejścia dla pieszych na wysokości posesji nr 7. Zmiana zostanie rozważona na etapie sporządzania projektu budowlanego. Odnośnie projektowanej infrastruktury rowerowej jest zapewniona relacja skrzyżowania w lewo w ul. Sielanka na zasadach ogólnych.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		1.3. Wniosek o zwężenie odcinka jednego pasa ul. Markwarta z proponowanej szerokości 4,2 m do ok. 3,25-3,5. Następnie przesunięcie pasa rowerowego oraz miejsc parkingowych.	Przedstawiono wyjaśnienia	Przy projektowanym kontrapasie, zawężenie jezdni do jednego pasa ruchu, po którym dodatkowo poruszają się pojazdy komunikacji miejskiej wpłynęłoby negatywnie na bezpieczeństwo rowerzysty. Projektowana szerokość jezdni umożliwi bezpieczne omińnięcie rowerzysty jadącego zgodnie z wyznaczonym kierunkiem ruchu. Ponadto proponowane rozwiązanie wiązałoby się z koniecznością poniesienia większych kosztów związanych z realizacją inwestycji. Wariant 1 opracowywanej koncepcji zakłada w głównej mierze zmiany dotyczące organizacji ruchu, bez konieczności dokonywania dużej liczby przebudów, co generowałoby większe koszty dla realizacji inwestycji.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
2.	Szymon Lachowski	2.1. Rondo Ossolińskich oraz ul. ks. Sieńki wg wariantu 1 plus: - uzupełnienie oznaczeń poziomych istniejących przejazdów rowerowych – pomalowanie ich czerwoną farbą. - Całą projektowaną DDR poszerzyć do 3m. Również odcinek na ostatnim fragmencie ul. Markwarta - Zamiennie z powyższym rozważyć rezygnację z DDR na całym obszarze. W zamian wyznaczyć sierzanty rowerowe na jezdni na końcowym fragmencie ulicy Markwarta, Rondzie Ossolińskich oraz ul. Ks. Sieńki – znak P-27 wg nowego rozporządzenia MIR w sprawie znaków i sygnałów drogowych	Częściowa akceptacja	Na istniejących przejazdach dla rowerów zostanie uzupełniona nawierzchnia czerwona. Na etapie opracowywania projektu budowlanego propozycja poszerzenia DDR zostanie rozważona pod względem możliwości terenowych. Podczas opracowywania dokumentacji zastosowanie znaku P-27 było niemożliwe ze względu na brak odpowiednich przepisów (w tym czasie trwały prace nad nowelizacją rozporządzenia). Zgodnie z nowymi przepisami, oznakowania P-27 nie stosuje się na pasach rowerowych. Ze względu na nietypową geometrię skrzyżowania nie zaleca się stosowania pasów rowerowych w tarczy ronda.	<b>Wnioskodawca podtrzymał wniosek w sprawie poszerzenia DDR do 3m. Dla pozostałych wniosków przyjął wyjaśnienia.</b>

		<p>2.2. Ul. Markwarta odcinek: Staszica – Rondo Ossolińskich wg wariantu 1 plus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych przez Markwarta przed skrzyżowaniem z Kasprowicza</li> <li>- montaż progów wyspowych przed przejściami dla pieszych przez ul. Markwarta na skrzyżowaniu z ul. Kasprowicza oraz na wysokości alejki w parku Witosa.</li> </ul>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych wiązałoby się z koniecznością przesunięcia istniejącego przejścia dla pieszych na wysokości posesji nr 7. Zmiana zostanie rozważona na etapie sporządzania projektu budowlanego.</p> <p>Progi wyspowe stosuje się w strefie o ograniczonej prędkości, która wymaga opracowania dodatkowej dokumentacji. Wprowadzenie strefy o ograniczonej prędkości na wskazanym odcinku zostanie przeanalizowane na etapie sporządzania projektu budowlanego. Jednak wprowadzenie strefy „30” na ulicy, po której trasowana jest komunikacja zbiorowa wpłynie negatywnie na czasy przejazdu autobusów.</p>	<b>Wnioskodawca podtrzymuje wniosek</b>
	<b>Szymon Lachowski</b>	<p>2.3. Ul. Stanisława Moniuszki; odcinek Rondo Ossolińskich – Chopina wg wariantu 2 plus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poszerzenie jezdni o 0,3 m kosztem chodnika po stronie UKW</li> <li>- skrócenie lewoskrętu w stronę Trasy Uniwersyteckiej o około 3-4 metry</li> <li>- zwężenie lewoskrętu do 2,5m</li> <li>- zwężenie pasa do jazdy na wprost i prawoskrętu w Ogińskiego do 3m</li> <li>- zwężenie pasa w kierunku Chopina do 3m</li> <li>- „zaoszczędzoną” przestrzeń przeznaczyć na wyznaczenie pasa rowerowego w kierunku Chopina</li> <li>- zamiennie, bez poszerzania – wyznaczyć sierzanty rowerowe na pasie ruchu w stronę ul. Chopina – znak P-27</li> </ul>	Wniosek odrzucony	<p>Zawężenia pasów ruchu do proponowany parametrów nie jest zalecane przy udziale pojazdów komunikacji miejskiej.</p> <p>Ponadto pasy ruchu na skanalizowanym wlocie skrzyżowania powinny mieć szerokość taką samą, jak przed skrzyżowaniem (tutaj pas ruchu przed skrzyżowaniem wynosi 3,5m). W wyjątkowych sytuacjach mogą być one pomniejszone maksymalnie o 0,25m dla pojazdów jadących na wprost i 0,50m dla pojazdów wykonujących manewr skrętu.</p> <p>Nie ma możliwości wykonania proponowanego poszerzenia jezdni kosztem chodnika, ze względu na brak zgody na wycinkę drzewa przed przejściem dla pieszych (wytyczne otrzymane od WGKiOŚ).</p> <p>Podczas opracowywania dokumentacji zastosowanie znaku P-27 było niemożliwe ze względu na brak odpowiednich przepisów – w tym czasie trwały prace nad nowelizacją rozporządzenia. Na etapie sporządzania projektu budowlanego oznakowanie zostanie dostosowane do aktualnie obowiązujących przepisów, a co za tym idzie zostanie przeanalizowane rozwiązanie z możliwością zastosowania znaku P-27.</p>	<b>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</b>
		<p>2.4. Ul. Stanisława Moniuszki; odcinek Chopina –Sportowa wg wariantu 1 plus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwężenie pasów ruchu do 3m</li> <li>- „Oszczędzoną” przestrzeń przeznaczyć na pas zieleni, np. nasadzenia drzew</li> <li>-Montaż progów wyspowych przed przejściami dla pieszych na skrzyżowaniu z ulicą Sportową</li> </ul>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Założeniem wariantu I jest wprowadzenie infrastruktury rowerowej przy ograniczeniu liczby przebudów, które zwiększałyby koszty realizacji inwestycji.</p> <p>Zawężenia pasów ruchu do proponowanych parametrów przy udziale pojazdów komunikacji miejskiej oraz proponowanym rozwiązaniu infrastruktury rowerowej nie jest zalecane. Przy tak proponowanym zawężeniu mogłoby dochodzić do najeżdżania przez pojazdy na pasy rowerowe, w wyniku czego mogłoby dochodzić do bardzo niebezpiecznych zdarzeń drogowych z udziałem rowerzysty.</p> <p>Pasy zieleni i nasadzenia drzew – patrz p. 2.3.</p> <p>Progi zwalniające – patrz p.2.1.</p>	<b>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</b>
<b>3.</b>	<b>Paweł Górny</b> <b>Stowarzyszenie na rzecz rozwoju transportu publicznego w Bydgoszczy</b>	3.1. Zabudowanie chodnikiem i zielenią północno-zachodniego skraju Ronda Ossolińskich (jak w Wariancie II)	Przedstawiono wyjaśnienia	patrz p. 1.1.	<b>Wnioskodawca podtrzymał wniosek</b>

		3.2. Odcinek Ogińskiego-Chopina: Zrezygnowanie ze śluz rowerowej na zachodnim wlocie ww. skrzyżowania i utworzenie ciągu pieszo-rowerowego na chodniku po południowej stronie ul. Moniuszki na omawianym odcinku, umożliwiającego najbezpieczniejszy przejazd w relacji W->E i kontynuowanie podróży zjazdem w pas rowerowy po południowej stronie jezdnii od wysokości ul. Chopina, z jednoczesnym utworzeniem pasa rowerowego po północnej stronie ul. Moniuszki.	Przedstawiono wyjaśnienia	Projektowana śluza rowerowa gwarantuje bezpieczną i łatwą możliwość pokonania skrzyżowania na relacji W-E. Jej usunięcie nie wpłynie korzystnie na poprawę standardu infrastruktury rowerowej. Zaproponowane rozwiązanie utworzenia ciągu pieszo-rowerowego na chodniku po południowej stronie ul. Moniuszki jest niemożliwe z uwagi na brak minimalnej wymaganej szerokości chodnika oraz ze względu na niemożność wykonania przejazdu po południowej stronie skrzyżowania.	<b>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia z zastrzeżeniem uzupełnienia oznakowania o oznakowanie kierunkowe dla ruchu rowerowego</b>
<p><b>Jako wariant przeznaczony do realizacji przyjęto następujące odcinkowe łączenie wariantów (z dostosowaniem przyjętych rozwiązań do odcinków sąsiadujących):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Rondo Ossolińskich – WARIANT 2</b></li> <li>- <b>Ul. Sieńki – WARIANT 1</b></li> <li>- <b>Ul. Moniuszki – WARIANT 1</b></li> <li>- <b>Skrzyżowanie Moniuszki – Sportowa – Skłodowskiej-Curie – WARIANT 2</b></li> </ul>					
<b>Odcinek 3: ul. Skłodowskiej-Curie i ul. Łęczycka (odcinek od ul. Sportowej do Kamiennej)</b>					
3.	<b>Paweł Górny Stowarzyszenie na rzecz rozwoju transportu publicznego w Bydgoszczy</b>	3.3. Rondo Skrzetuskie - przebudowa w myśl Wariantu II	Przedstawiono wyjaśnienia	Rekomendowany do realizacji dla ronda Skrzetuskiego jest wariant 2, który przewiduje likwidację wydzielonych prawoskrętów na skrzyżowaniu.	<b>Wnioskodawca podtrzymał wniosek</b>
		3.4. Pozostawienie zatoki autobusowej przystanku komunikacji miejskiej „Skłodowskiej-Curie / Jurasza” w dotychczasowym miejscu. W celu zachowania dotychczasowego, optymalnego położenia przystanku, w przypadku niewystarczającej ilości rezerwy terenu w omawianym miejscu: a) utworzenie przystanku komunikacji miejskiej w formie tzw. „pół-zatoki” współdzielonej z pasmem rowerowym w Wariacie I, b) wykorzystanie dla potrzeb komunikacji miejskiej istniejącej zatoki obsługującej komunikację zamiejscową i postój taxi, c) podjęcie rozmów z władzami Szpitala Uniwersyteckiego w celu pozyskania koniecznego fragmentu terenu.	Przedstawiono wyjaśnienia	W wariacie 1: a- Zaprojektowanie przystanku w formie tzw. półzatoki przed skrzyżowaniem, negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu rowerowego. Może stwarzać to niebezpieczne sytuacje dla rowerzystów korzystających z projektowanej infrastruktury, powstające w wyniku zatrzymania się pojazdów komunikacji publicznej na pasie rowerowym. Zlokalizowanie przystanku za skrzyżowaniem znacząco wpływa na poprawę warunków ruchu na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną. Wzrasta płynność włączania się do ruchu pojazdów komunikacji publicznej. Dodatkowo zwiększa się bezpieczeństwo ruchu pieszych poprzez ich lepszą widoczność na przejściu dla pieszych. Lokalizacja przystanku za skrzyżowaniem wskazuje intuicyjnie kierunek ruchu pojazdu, co zwiększa poczucie komfortu związanego z korzystaniem z transportu publicznego. b- Zaproponowana lokalizacja zatoki autobusowej nie jest zasadna. Decydującymi czynnikami o odrzuceniu tej propozycji są zbyt duża odległość od najbliższego skrzyżowania, która nie zapewni dogodnego dojścia do przystanku z większości kierunków w tym rejonie oraz brak przejść dla pieszych łączących północną i południową stronę ulicy Skłodowskiej-Curie. c- Pozyskanie gruntów prywatnych zwiększy koszty inwestycji.  W wariacie 2 zatoka autobusowa została pozostawiona w istniejącej lokalizacji	<b>Wnioskodawca podtrzymał wniosek</b>

4.	Adam Dziura	4.1. Wykonanie przejazdu rowerowego z ul. Bocznej (jadąc od strony ul. Kijowskiej) w dalszą część ulicy Bocznej (w kierunku ul. Szajnochy). Taki przejazd umożliwi rowerzystom poruszającym się np. ulicą Kołobrzeską dalszą jazdę ulicą Boczna w kierunku zakładów przemysłowych i handlowych w rejonie Szajnochy/Fabrycznej.	Akceptacja wniosku	W wariantcie I zostanie zaprojektowany zjazd z drogi rowerowej w ul. Boczna. Ruch rowerowy na ul. Bocznej będzie odbywał się na zasadach ogólnych. W wariantcie II, gdzie ruch rowerowy odbywa się na jezdni za pomocą pasów rowerowych, umożliwienie skrętu w ul. Boczna z ul. Łęczyckiej zostanie rozważone na etapie opracowywania projektu budowlanego.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		4.2. Wykonanie połączenia drogi rowerowej na ul. Łęczyckiej z ulicą Brodnicką oraz Działdowską	Akceptacja wniosku	Zostanie zaprojektowane połączenie drogi rowerowej z ulicami Brodnicką oraz Działdowską.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		4.3. Wyznaczenie przejazdów dla rowerów na wszystkich wjazdach do posesji ulicy Łęczyckiej. W obecnym projekcie droga rowerowa nie jest ciągła.	Przedstawiono wyjaśnienia	Ciągłość projektowanych dróg rowerowych jest zachowana poprzez zachowanie ciągłości nawierzchni bitumicznej na zjazdach. Projektowane drogi rowerowe są wykonane z nawierzchni bitumicznej, w związku z tym w przypadku występowania zjazdów o innej nawierzchni koncepcja zakłada jej wymianę na nawierzchnię bitumiczną.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		4.4. Zawężenie pasów ruchu na skrzyżowaniu ulic Łęczyckiej/Skłodowskiej-Curie. Obecnie brak malowania poziomego na szerokich pasach utrudnia jazdę (nie tylko rowerzystom) i powoduje częste problemy z pierwszeństwem przejazdu.	Akceptacja wniosku	W koncepcji przewidziano częściowe zawężenia pasów ruchu za pomocą oznakowania poziomego – dodatkowe oznakowanie poziome zostanie uzupełnione.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		4.5. Wykonanie oznakowania poziomego na skrzyżowaniu Skłodowskiej-Curie - Łęczycka	Przedstawiono wyjaśnienia	Na skrzyżowaniu ulic Skłodowskiej-Curie i Łęczyckiej jest już istniejące oznakowanie poziome. Opracowana koncepcja przewiduje jego uzupełnienie.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		4.6. Rozważenie wykonania dodatkowego przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów po południowej stronie skrzyżowania Łęczyckiej/Skłodowskiej-Curie.	Przedstawiono wyjaśnienia	Po wschodniej stronie ul. Łęczyckiej nie ma istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszych oraz rowerzystów, dlatego nie jest zasadne projektowanie przejścia dla pieszych oraz przejazdu rowerowego w tym miejscu. W wariantcie 1 od strony zachodniej połączenie rowerowe zapewnione jest na zasadach ogólnych, natomiast przejazd w kierunku zachodnim ulicy Skłodowskiej-Curie jest zapewniony poprzez projektowaną drogę rowerową i przejazd rowerowy. W wariantcie 2 z projektowanymi drogami rowerowymi na ulicy Łęczyckiej zapewnione jest połączenie z ulicą Skłodowskiej-Curie poprzez projektowane drogi rowerowe oraz przejazdy przy przejściach dla pieszych w pobliżu skrzyżowania Łęczycka / Skłodowskiej-Curie. Ponadto zlecony zakres opracowania koncepcji nie uwzględnia przebudowy ul. Łęczyckiej na południe od ul. Skłodowskiej-Curie. W wariantcie 2, połączenie ulicy Łęczyckiej z ul. Skłodowskiej-Curie jest zapewnione poprzez projektowane drogi rowerowe oraz przejazdy przy przejściach dla pieszych w pobliżu skrzyżowania Łęczycka / Skłodowskiej-Curie.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		4.7. Wykonanie przejazdu dla rowerów na przejściu dla pieszych wraz z drogą rowerową prowadzącą do dróg osiedlowych przy blokach: Skłodowskiej-Curie 35, 90, 2,	Częściowa akceptacja	Wariant 1: Ze względu na brak infrastruktury rowerowej prostopadłej do projektowanych pasów rowerowych nie jest zasadne projektowanie prostopadłych przejazdów rowerowych. Przejazd rowerowy może funkcjonować w sytuacji kontynuacji drogi rowerowej z jednej strony jezdni na drugą lub w sytuacji połączenia tych dróg. Organizacja ruchu drogowego zostanie przeanalizowana i skorygowana celem umożliwienia dojazdu do wskazanych miejsc na zasadach ogólnych podczas sporządzania projektu budowlanego.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu

		nowo budowanego centrum handlowego. Podobny przejazd powinien funkcjonować również przy ulicy Koszalińskiej - umożliwiając przejazd rowerzystów z ulicy Koszalińskiej na południową stronę ulicy Skłodowskiej-Curie (w kierunku uliczek osiedlowych).		Wariant 2: Przy projektowanych drogach rowerowych wnioskowane przejazdy dla rowerów zostały uwzględnione.	
		4.8. Wyznaczenie przejazdów dla rowerów na wszystkich wjazdach do posesji ulicy Skłodowskiej-Curie. W obecnym projekcie pasy rowerowe nie są ciągłe.	Przedstawiono wyjaśnienia	Patrz p. 4.3.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.9. Dot. skrzyżowania ulic Skłodowskiej-Curie – Bałtycka: wniosek o zaprojektowanie bezpiecznego zjazdu z pasa rowerowego w kierunku istniejącego bazaru.	Wniosek odrzucony	Brak infrastruktury rowerowej na terenie bazaru, do której można podłączyć projektowany pas rowerowy. Rowerzysta może wyłączyć się z pasa rowerowego na wysokości przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Bałtycką. Poza tym może również skorzystać ze zjazdu na parking po zachodniej stronie bazaru.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.10. Wyznaczenie przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów na wysokości ulicy Ceramicznej	Wniosek odrzucony	Wykonanie przejścia dla pieszych w proponowanej lokalizacji jest niebezpieczne ze względu na istniejący przekrój drogowy - otwarcie dodatkowego pasa ruchu (wariant 1), zatoki autobusowej po obu stronach jezdni, pas wyłączenia na wysokości zatoki autobusowej – może mieć negatywny wpływ na postrzeganie pieszego. Ponadto w odległości około 100m, istnieje bezpieczne przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Ponadto szerokość przekroju poprzecznego jest niewystarczająca do zastosowania jakichkolwiek elementów infrastruktury drogowej (np. w formie azylów bezpieczeństwa o wymaganej, minimalnej szerokości wynoszącej 2 m) zapewniającej bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.11. Wykonanie wlotu drogi dla rowerów od skrzyżowania do uliczki parkingowej (po stronie południowo-wschodniej skrzyżowania Skłodowskiej-Curie - Bałtycka).	Wniosek odrzucony	Rozwiązanie możliwe do wykonania, lecz nie zasadne, ponieważ poniżej parkingu jest ulica umożliwiająca swobodne włączenie się w ulicę Bałtycką.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.12. Wniosek o zmianę nawierzchni zatoki przystankowej Skłodowskiej-Curie/Gajowa - obecnie jest tam kostka brukowa/kamienna.	Wniosek odrzucony	Istniejąca zatoka autobusowa jest w dobrym stanie technicznym, dlatego nie ma konieczności jej przebudowy. Wariant 1 zakłada w głównej mierze zmiany dotyczące organizacji ruchu (jest to wariant mniej inwestycyjny, zakładający umożliwienie ruchu rowerowego przy ograniczeniu kosztów związanych z przebudową infrastruktury drogowej). W wariant 2 nie ma konieczności ingerowania w nawierzchnię zatoki autobusowej, ponieważ rozwiązanie rowerowe omija zatokę autobusową.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.13. Rozważenie konieczności wydzielenia dwóch pasów jezdni przed skrzyżowaniem z ulicą Ceramiczną w kierunku Ronda Skrzetuskiego. Brak dodatkowego pasa umożliwi poprowadzenie pasa rowerowego bez konieczności prac ziemnych.	Wniosek odrzucony	Sugerowana zmiana wiązałaby się z koniecznością przebudowy ul. Skłodowskiej-Curie na dłuższym odcinku. Generowałoby to nie tylko większe koszty realizacji inwestycji, ale także wpływałoby negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z powodu istniejącego przystanku autobusowego, zawężenie przekroju do dwóch pasów w tym miejscu może powodować zmniejszenie przepustowości skrzyżowania lub też doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji podczas włączania się autobusu do ruchu. Wiązałoby się to także z niepotrzebną zmianą przebiegu geometrii pasa ruchu i pasa rowerowego, mogłoby dochodzić do najeżdżania przez pojazdy na pas rowerowy stwarzając realne zagrożenie dla rowerzystów poruszających się tym pasem.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.14. Wyznaczenie przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów na wysokości ulicy Romańskiego.	Wniosek odrzucony	Ze względu na niewielkie natężenia potoków pieszych i wyposażenie przejść dla pieszych na sąsiednich skrzyżowaniach w sygnalizację świetlną, wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych we wskazanej lokalizacji nie jest uzasadnione. Ponadto ze względu na brak infrastruktury rowerowej prostopadłej do projektowanych pasów rowerowych nie projektuje się przejazdów rowerowych.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>

		4.15. Dot. Ronda Skrzetuskiego - wniosek o likwidację wydzielonych prawoskrętów na rondzie Skrzetuskim	Przedstawiono wyjaśnienia	Patrz p. 3.3.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.16. Wniosek o dowiązanie pasów rowerowych do ul. Żmudzkiej - umożliwiających wjazd na ulicę bez konieczności jazdy chodnikiem.	Przedstawiono wyjaśnienia	Ze względu na rozmowy z inwestorem zewnętrznym w sprawie przebudowy ostatniego odcinka od ul. Żmudzkiej, kwestia powiązania infrastruktury rowerowej z ul. Żmudzką zostanie przeanalizowana na etapie opracowania projektu budowlanego.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.17. Utworzenie przejazdu dla rowerów przez ul. Skłodowskiej-Curie na wysokości wjazdu do Szpitala im. Jurasza. (obecnie przejście ze światłami)	Częściowa akceptacja	Patrz p. 4.7.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.18. Zawężenie wlotu jezdni w ulicę Sportową oraz przybliżenie przejścia dla pieszych bliżej ul. Skłodowskiej-Curie.	Częściowa akceptacja	Wariant 1: Przesunięcie przejścia dla pieszych na ul. Sportowej w kierunku ul. Skłodowskiej-Curie zostanie uwzględnione na etapie sporządzania projektu budowlanego. Wariant 2: Propozycja zostanie rozważona na etapie sporządzania projektu budowlanego. Wprowadzenie korekty będzie możliwe pod warunkiem zachowania wytycznych dla widoczności i bezpieczeństwa rowerzysty. Natomiast nie ma możliwości przybliżenia przejścia dla pieszych ze względu na konieczność pozostawienia powierzchni akumulacji przed przejściem/przejazdem rowerowym dla pojazdów skręcających w ul. Sportową.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
		4.19. Wyznaczenie sposobu dojazdu do Centrum Sportu UKW dla rowerzystów podróżujących od ul. Moniuszki.	Częściowa akceptacja	Patrz. p. 4.7.	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
5	<b>Szymon Lachowski</b>	5.1. Ul. Skłodowskiej – Curie; odcinek Sportowa –Rondo Skrzetuskie wg wariantu 1 plus - uzupełnienie oznakowania poziomego pasów rowerowych na wszystkich zjazdach z drogi publicznej oraz na skrzyżowaniu z ul. Kurpińskiego – pomalowanie ich czerwoną farbą - wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych w pobliżu skrzyżowania z ul. Kurpińskiego – około 20-50m w stronę ulicy Sportowej wraz z wyspą dla pieszych pośrodku o szerokości 0,5m kosztem pasów ruchu (na 10m przed przejściem pas ruchu i pas rowerowy oddzielić separatorem ruchu U-25a, aby zapobiec zjeżdżaniu przez kierowców na pas rowerowy); zamiennie zamiast zwężania pasów ruchu – miejscowe obustronne poszerzenie jezdni kosztem pasów zieleni.	Przedstawiono wyjaśnienia	Odnośnie uwag dotyczących oznakowania poziomego wyjaśnienia przedstawiono powyżej - patrz p.4.3. Na skrzyżowaniu z ul. Kurpińskiego pas rowerowy zostanie uzupełniony o nawierzchnię czerwoną. Proponowane przejście dla pieszych wymaga zgodnie z przepisami zaprojektowania azylu dla pieszych o szerokości 2m (zalecane jest 2,5m). Przy zachowaniu parametrów zgodnych w obowiązujących przepisami należało by tutaj usunąć istniejący drzewostan, co jest niezgodne z warunkami otrzymanymi od WGKiOŚ w Bydgoszczy. Ponadto projektowanie przejść w bliskiej nie jest zalecane.	<b>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</b>

	<p>5.2. Rondo Skrzetuskie wg wariantu 1 plus:  - wyznaczenie pasów rowerowych wzdłuż pasów ruchu ogólnego przez rondo kosztem wysp i pasów zieleni  - uzupełnienie oznakowania poziomego na przejazdach rowerowych, czyli wymalowanie ich czerwoną farbą.</p>	<p>Częściowa akceptacja</p>	<p>Niezasadne jest projektowanie proponowanych rozwiązań infrastruktury rowerowej wzdłuż istniejących już dróg rowerowych.  Ponadto zgodnie z warunkami otrzymanymi od Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska należy ograniczyć likwidację terenów zielonych.  Istniejące przejazdy dla rowerów zostaną uzupełnione o oznakowanie poziome – przejazdy zostaną wymalowane czerwoną farbą.</p>	<p><b>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</b></p>
	<p>5.3. Ul. Skłodowskiej Curie; odcinek rondo Skrzetuskie – Łęczycka wg wariantu 1 plus:  - Uzupełnienie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu z ulicą Polanka o przejście dla pieszych z wyspą  - Wyznaczenie pary nowych przejść dla pieszych z wyspą na skrzyżowaniu z ulicą Ceramiczną  - uzupełnienie oznakowania poziomego pasów rowerowych na wszystkich zjazdach z drogi publicznej – pomalowanie ich czerwoną farbą  - przebudowa skrzyżowania Łęczycka z Skłodowskiej - Curie z wyznaczeniem pasów rowerowych we wszystkich relacjach (do jazdy na wprost na ul. Łęczyckiej, do skrętu w lewo i w prawo z Skłodowskiej - Curie w Łęczycką, do skrętu w prawo z Łęczyckiej w Skłodowskiej-Curie i z przeciwnego kierunku - do skrętu w lewo z Łęczyckiej w Skłodowskiej-Curie</p>	<p>Przedstawiono wyjaśnienia</p>	<p>W związku z planowaną inwestycją niedrogową w obszarze skrzyżowania Polanka – Skłodowskiej-Curie, przebudowa skrzyżowania (w tym uzupełnienie przejść dla pieszych) zostanie rozważona na etapie sporządzania projektu budowlanego.  Nie ma możliwości zaprojektowania nowych przejść dla pieszych z wykorzystaniem prefabrykowanych wysp kryjących na skrzyżowaniu ulic Skłodowskiej-Curie i Ceramicznej ze względu na niewystarczającą ilość miejsca przy zachowaniu projektowanej ilości pasów na jezdni. W odległości mniejszej niż 100 m zostało zaprojektowane przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Dodatkowo nie ma możliwości zaprojektowania przejścia dla pieszych bezpośrednio przy wyjazdach z zatok autobusowych. Takie rozwiązanie ogranicza widoczność pieszego oczekującego na przejście i może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji z jego udziałem powodujących narażenie jego życia na niebezpieczeństwo.  Przejazdy rowerowe na drogach publicznych zostaną uzupełnione o malowanie farbą w kolorze czerwonym na skrzyżowaniach. Natomiast na zjazdach nie przewiduje się wykonania malowania farbą w kolorze czerwonym.   W wariantcie 1 jadąc ul. Skłodowskiej-Curie w kierunku ul. Łęczyckiej połączenie z ul. Łęczycką zapewnione jest na zasadach ogólnych, natomiast przejazd w kierunku zachodnim ulicy Skłodowskiej-Curie jest zapewniony poprzez projektowaną drogę rowerową i przejazd rowerowy.  W wariantcie 2 z projektowanymi drogami rowerowymi na ulicy Łęczyckiej zapewnione jest połączenie z ulicą Skłodowskiej-Curie poprzez projektowane drogi rowerowe oraz przejazdy przy przejściach dla pieszych w pobliżu skrzyżowania Łęczycka / Skłodowskiej-Curie. Ewentualna rozbudowa relacji N-S na ulicy Łęczyckiej zostanie uzupełniona na etapie sporządzania projektu budowlanego.</p>	<p><b>Wnioskodawca podtrzymał wniosek o uzupełnienie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Polanka o przejście dla pieszych z wyspą. Dla pozostałych przyjął wyjaśnienia.</b></p>
	<p>5.4. Ul. Łęczycka wg wariantu 1 plus:  - poszerzenie DDR do 3m  - rezygnacja z wyginania DDR na zjazdach z drogi publicznej  - zachowanie ciągłości nawierzchni na zjazdach i pomalowanie jej czerwoną farbą</p>	<p>Wniosek odrzucony</p>	<p>Przebieg DDR został zaprojektowany tak, aby uniknąć kolizji z istniejącymi drzewami i słupami oświetleniowymi.  Zgodnie z opinią Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska, ze względu na istniejący drzewostan – głównie drzewa dojrzałe i różnogatunkowe należy ograniczyć do minimum ingerencję w głąb gruntu, aby nie uszkodzić systemu korzeniowego.  Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska zaleca rozważenie zaprojektowania ciągu pieszo – rowerowego z przesunięciem w stronę niezadrzewioną. Możliwość ewentualnego poszerzenia DDR zostanie rozważona na etapie sporządzania projektu budowlanego.  Ciągłość nawierzchni DDR – patrz p.4.3.</p>	<p><b>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia oraz uszczegółowił wniosek o wyniesienie dróg rowerowych na przejazdach przez zjazdy na posesje.</b></p>

**Jako wariant przeznaczony do realizacji przyjęto następujące odcinkowe łączenie wariantów:**

- **Ul. Skłodowskiej-Curie (od ul. Sportowej do Ronda Skrzetuskiego) – WARIANT 2 z dyslokacją zatoki autobusowej za skrzyżowanie Skłodowskiej-Curie – Jurasza**
- **Rondo Skrzetuskie – WARIANT 2**
- **Ul. Skłodowskiej-Curie (od Ronda Skrzetuskiego do ul. Łęczyckiej) – WARIANT 2 uwzględniający zwężenie pasów ruchu, co umożliwi minimalizację liczby wykupów nieruchomości**
- **Skrzyżowanie ulic Skłodowskiej-Curie – Łęczycka – wariant mieszany (w dostosowaniu do rozwiązań przyjętych dla sąsiadujących odcinków)**
- **Ul. Łęczycka – WARIANT 1**

**Wnioski ogólne**

6	<b>Szymon Lachowski</b>	<p>6.1. Wnioski ogólne                  -nawierzchnię wszystkich przebudowywanych chodników wykonać z płyt betonowych 50x50, o ile chodnik będzie przebudowywany na całej szerokości; w przeciwnym wypadku zachować ciągłość nawierzchni: polbruk-&gt;polbruk, asfalt -&gt;asfalt                  - Na odcinku Zygmunta Augusta – Staszica rozważyć całkowitą wymianę nawierzchni chodników na płyty kamienne, a w najgorszym wariancie na płyty betonowe 50x50cm                  - Na odcinku Zygmunta Augusta – Staszica koniecznie zabezpieczyć chodniki przed nielegalnym parkowaniem przy pomocy słupków (wzór słupków wg zaleceń Plastyka Miejskiego)</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Kwestie zastosowania rodzaju materiałów budowlanych możliwych do wykorzystania na odcinkach objętych przebudową lub naprawą nawierzchni chodników oraz konieczność montażu słupków zostaną skonsultowane z Miejskim Konserwatorem Zabytków oraz Plastykiem Miejskim i zostaną rozstrzygnięte na etapie sporządzania projektu budowlanego.</p>	<b>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</b>
7	<b>Adam Dziura</b>	<p>7.1. Wniosek o umieszczenie na jezdni odpowiednich oznaczeń dot. pasów rowerowych oraz w niektórych miejscach stosowanie poziomych i pionowych oddzielań pasów od jezdni.</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Pasy rowerowe, drogi rowerowe, przejazdy są oznakowane zgodnie z obowiązującymi przepisami – oznakowanie poziome i pionowe. Wprowadzenie dodatkowego oznakowania zostanie przeanalizowane na etapie sporządzania projektu budowlanego.</p>	<b>Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu</b>
8	<b>Paweł Górny Stowarzyszenie na rzecz rozwoju transportu publicznego w Bydgoszczy</b>	<p>8.1. Wniosek o przyjęcie do realizacji inwestycji wariantu 1</p>	Przedstawiono wyjaśnienia	<p>Koncepcja została zaprojektowana w dwóch wariantach z możliwością odcinkowego łączenia/przeplatania rozwiązań między Wariantem 1 a Wariantem 2.</p>	<b>Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia</b>