

Raport z wyłożenia do publicznego wglądu projektu budowlanego pn. „Rozbudowa ulicy Grunwaldzkiej w Bydgoszczy na odcinku od Węzła Zachodniego do granicy miasta Bydgoszczy”

Termin składania wniosków: od 7 do 23 kwietnia 2014 r.; termin spotkania z wnioskodawcami: 19.05.2014 r. (pierwsze spotkanie) i 21.05.2014 r. (drugie spotkanie).

Lp.	Wnioskujący	Treść zgłoszenia/ wniosku	Stanowisko projektanta / ZDMIKP	Uzasadnienie / Wyjaśnienie	Stanowisko wnioskodawcy
1	Szymon Lachowski	1.1 Wniosek o likwidację kładki pomiędzy Skośną a Kolbego wraz z przywróceniem przejść / przejazdów na skrzyżowaniach Grunwaldzka – Skośna i Grunwaldzka – Kolbego	Akceptacja wniosku	W dokumentacji technicznej zostanie ujęta zmiana polegająca na rezygnacji z kładki dla pieszych pomiędzy ulicami Kolbego i Skośną, wraz z wyznaczeniem przejść dla pieszych na skrzyżowaniach: Grunwaldzka – Skośna i Grunwaldzka - Kolbego	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.2 Wniosek o uzupełnienie kładki przy ul. Wroniej o rampy dla rowerzystów i wózków lub o likwidację kładki na rzecz przejścia i przejazdu bez sygnalizacji świetlnej	Akceptacja wniosku	W dokumentacji technicznej zostanie ujęta zmiana polegająca na rezygnacji z kładki dla pieszych przy ulicy Wroniej wraz z wyznaczeniem przejścia dla pieszych w tym rejonie	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.3 Wniosek o likwidację kładki na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Filtrowa na rzecz przejścia i przejazdu na ww. skrzyżowaniu	Akceptacja wniosku	W dokumentacji technicznej zostanie ujęta zmiana polegająca na rezygnacji z kładki dla pieszych przy ulicy Filtrowej, wraz z wyznaczeniem przejść / przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Filtrowa	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.4 Wniosek o wyznaczenie na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Okopowa przejścia i przejazdu bez sygnalizacji świetlnej	Przedstawiono wyjaśnienia	Przewiduję się analizę odcinka od ul. Filtrowej od ul. Flisackiej. W przypadku możliwości terenowych, technicznych i prawnych zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego przejścia dla pieszych przez ul. Grunwaldzką na tym odcinku	-
		1.5 Wniosek o likwidację kładki na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Flisacka na rzecz przejść i przejazdów na ww. skrzyżowaniu	Akceptacja wniosku	W dokumentacji technicznej zostanie ujęta zmiana polegająca na rezygnacji z kładki dla pieszych przy ulicy Flisackiej, wraz z wyznaczeniem przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Flisacka	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.6 Wniosek o likwidację ekranów akustycznych na odcinku od Zimorodkowej do Kolbego	Przedstawiono wyjaśnienia	W trakcie prac projektowych została wykonana analiza akustyczna, która miała na celu ocenę oddziaływania ruchu samochodowego na klimat akustyczny w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia. Jeżeli w obszarze pomiędzy drogą a zabudową wymagającą ochrony akustycznej jest wystarczająco dużo miejsca, a inne metody np. organizacyjne, nie są wystarczające należy zastosować ekrany akustyczne. Ważne jest, aby ekran stanowił ciągłą przegrodę przeciwhałasową. W związku z powyższym ekrany akustyczne stosuje się w miejscach, gdzie analiza akustyczna wykaże taką potrzebę, a wynik ich zastosowania spowoduje redukcję hałasu. W przypadku gdy analiza akustyczna wykaże brak przekroczeń, nie ma potrzeby stosowania środków zaradczych. Natomiast w przypadku gdy analiza wykaże przekroczenia, a zastosowanie środków innych niż budowa ekranów akustycznych takich jak zastosowanie cichej nawierzchni, poprawa płynności ruchu i innych zapewni utrzymanie poziomu dopuszczalnych norm hałasu (i/lub je obniży), należy takie środki zastosować w pierwszej kolejności. W związku z powyższym nie ma możliwości dowolnego przyjmowania rozwiązań w postaci zaniechania budowy ekranów lub budowy w miejscach dodatkowych (nie wskazanych w analizie akustycznej)	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.7 Wniosek o likwidację ekranów akustycznych na odcinku od Filtrowej do Flisackiej	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt 1.6	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.8 Wniosek o budowę ciągu pieszo – rowerowego po północnej stronie ulicy Grunwaldzkiej na odcinku od Kolbego do Filtrowej	Brak akceptacji wniosku	Ze względu na spodziewany mały ruch pieszy i rowerowy na „odcinku leśnym” zaprojektowany ciąg pieszy i rowerowy po stronie południowej powinien zapewnić odpowiednie warunki ruchu dla pieszych i rowerzystów. W dokumentacji zostanie natomiast ujęte wyznaczenie przejścia i przejazdu rowerowego na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Kolbego	-
		1.9 Wniosek o połączenie planowanego bus-pasa na ul. Kolbego z bus-pasem na Grunwaldzkiej poprzez przeznaczenie zewnętrznego lewoskrętu tylko dla komunikacji zbiorowej	Przedstawiono wyjaśnienie	Zgodnie z przeprowadzoną analizą ruchu drogowego na skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej z ul. Kolbego istnieje duży ruch pojazdów skręcających w lewo z ul. Kolbego, natomiast pojazdów skręcających w prawo jest stosunkowo mało, dlatego zgodnie z przedstawionymi materiałami projektowymi pas dla pojazdów skręcających w prawo jest dodatkowo przeznaczony dla komunikacji publicznej skręcającej w lewo. Pas ten przechodzi płynnie w bus-pas na ul. Grunwaldzkiej	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.10 Wniosek o zaprojektowanie bus-pasa na projektowanym odcinku ul. Skośnej	Brak akceptacji wniosku	Zgodnie z przeprowadzonymi analizami ruchu drogowego nie ma konieczności projektowania dodatkowego pasa ruchu jedynie dla komunikacji zbiorowej na ul. Skośnej. Ponadto wymagałoby to dodatkowych wyburzeń nieruchomości (cała pierzeja wschodnia ul. Skośnej)	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.11 Wniosek o rozdzielenie chodnika od drogi dla rowerów wąskim pasem zieleni lub wyniesienie nawierzchni ddr o 3-5 cm względem nawierzchni chodnika	Brak akceptacji wniosku	Na przedstawionych rysunkach przekrojów normalnych zaprezentowano sposób rozdzielenia ruchu pojazdów na ciągach pieszo-rowerowych za pomocą kostki mozaikowej szerokości 20 cm co zapewnia czytelny rozdział pomiędzy ruchem rowerów i pieszych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.12 Wniosek o połączenie nawierzchni ddr z nawierzchnią jezdni (na przejazdach) bez przeszkód w postaci krawężników, korytek ściekowych czy wpustów ulicznych	Częściowa akceptacja wniosku	Na przedstawionych rysunkach przekrojów normalnych zaprezentowano sposób połączenia ścieżki rowerowej z jezdnią drogi zgodnie z którym odbywa się on bez uskoków natomiast występuje krawężnik w celu jasnego wyznaczenia przeznaczenia jezdni. W projekcie budowlanym na przejazdach rowerowych i przejściach dla pieszych nie będą umieszczone żadne wpusty ani ciekki przykrawężnikowe	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.13 Wniosek o zastosowanie jako nawierzchni chodników płyt betonowych zamiast kostki betonowej	Częściowa akceptacja wniosku	Wprowadzona będzie nawierzchnia chodników z płyt betonowych bezfazowych - 50x50 cm lub 35x35cm lub kostki betonowej bezfazowej	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		1.14 Wniosek o zaprojektowanie obustronnych chodników od km 0+385 do granicy miasta	Przedstawiono wyjaśnienie	Na odcinku od granicy miasta do km 0+385 zaprojektowano po obu stronach drogi ciągi pieszo-rowerowe o szerokości 3,0 m (na przedstawionych rysunkach błędnie opisano te ciągi jako drogi dla rowerów, wprowadzone zostanie poszerzenie ciągów)	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
2.	Sławomir Materka	Wniosek o zachowanie istniejącej zieleni pomiędzy Grunwaldzką a Papuzią (działki 35/2 i 41/3) oraz o zaprojektowane małej architektury w postaci gazonów w formie muru o wysokości min. 3 m	Przedstawiono wyjaśnienia	Zastosowanie ekranów – patrz pkt 1.6; Przy rozbiórce budynków na wskazanych działkach zostanie, w miarę możliwości technicznych, zachowana istniejąca zieleń wraz z niezbędnymi uzupełnieniami.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i podtrzymał wniosek o zastosowanie ekranów z gazonów

3.	Lucjan Jurczyk	3.1 Wniosek o nieprojektowanie kładki na wysokości Lidla - całkowitą rezygnację. lub odsunięcie jej do posesji Kukułcza 2a	Akceptacja wniosku	Pkt 1.2	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		3.2 Wniosek o zaprojektowanie zjazdu z posesji Kukułcza 2a (działka 25/3) do jezdni serwisowej połączonej z ulicą Kukułczą	Akceptacja wniosku	Istniejący zjazd na działkę 25/5 zostanie zachowany (na przedłużoną drogę serwisową), zostanie również zaprojektowane połączenie chodnikiem od jezdni serwisowej do furtki na posesji Kukułcza 2a	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
4.	Jolanta Gaca	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych od ul. Koronowskiej do ul. Flisackiej (po stronie północnej)	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt 1.6	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
5.	Elżbieta Gordon-Rutkowska	Wniosek o budowę ekranu akustycznego od strugi Flis do ul. Filtrowej	Przedstawiono wyjaśnienie	Na odcinku od ul. Chojnickiej do Strugi Flis po stronie północnej zaprojektowano ekran akustyczny. Na odcinku od ul. Filtrowej do ul. Chojnickiej zgodnie z analizą akustyczną nie ma konieczności budowy ekranów akustycznych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
6.	Mirosława Dzieciela-Woś	Protest przeciw budowie kładki i ekranów akustycznych na Osowej Górze	Częściowa akceptacja wniosku	Pkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 oraz 1.6	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
7.	Tomasz Makowski	7.1 Wniosek o zmianę lokalizacji przystanku autobusowego pierwotnie zaprojektowanego za skrzyżowaniem Grunwaldzka – Łowiskowa (kierunek z miasta) na wylot ul. Łowiskowej wraz ze zwiększeniem promienia prawoskrętu w Łowiskową z 10,0 na 15,0 m	Brak akceptacji wniosku	Obecnie zaprojektowany prawoskręt w ul. Łowiskową ma promień 15m. W obecnym układzie komunikacji zbiorowej na terenie miasta Bydgoszczy nie przewiduje się wprowadzenia komunikacji publicznej w ulicę Łowiskową	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.2 Wniosek o likwidację kładki pomiędzy Skośną a Kolbego wraz z przywróceniem przejść / przejazdów na skrzyżowaniach Grunwaldzka – Skośna i Grunwaldzka – Kolbego	Akceptacja wniosku	Pkt 1.1	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.3 Wniosek o zaprojektowanie lewoskrętów na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Wronia oraz sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu wraz z pozostawieniem kładki na wysokości marketu Lidl, mimo zaprojektowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z Wronią	Brak akceptacji wniosku	Dla klasy G minimalna odległość między skrzyżowaniami wynosi 400m, podczas gdy odległość pomiędzy proponowanym skrzyżowaniem z ul. Wronią, a skrzyżowaniem z ulicami Skośną i Kolbego (skrzyżowanie skanalizowane o przesuniętych wlotach) wynosi około 350 m; zostanie natomiast zaprojektowane w projekcie przejście dla pieszych w poziomie jezdni	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.4 Wniosek o zlikwidowanie chodnika na odcinku od Kolbego do Filtrowej, w zamian zaprojektowanie drogi dla rowerów po stronie północnej jezdni	Brak akceptacji wniosku	Pkt 1.8	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.5 Wniosek o likwidację przystanku autobusowego na ul. Przejście	Brak akceptacji wniosku	Projektowany przystanek ma charakter tymczasowy (wykorzystywany będzie w przypadku jakichkolwiek utrudnień dla komunikacji publicznej na ul. Skośnej)	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.6 Wniosek o zaprojektowanie przystanku Grunwaldzka / las (w miejscu dawnego zjazdu do jednostki wojskowej)	Brak akceptacji wniosku	Projektowanie przystanku Grunwaldzka/Las nie ma obecnie uzasadnienia merytorycznego, gdyż jednostka wojskowa, która obsługiwana była przez ten przystanek została zlikwidowana. Poza tym, jak wykazały przeprowadzone w kwietniu 2013r. badania wykorzystania poszczególnych przystanków na linii autobusowej nr 71 z przedmiotowego przystanku (w sumie w obu kierunkach) w ciągu doby korzystało średnio tylko 20 osób. Tej wielkości popyt w żadnej mierze nie uzasadnia wyznaczania w tym miejscu przystanku autobusowego, zwłaszcza, że kolejny przystanek (przy skrzyżowaniu z ul. Przejście) zlokalizowany będzie w niewielkiej odległości od lokalizacji byłego wjazdu do jednostki wojskowej (350m)	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.7 Wniosek o likwidację kładki na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Filtrowa na rzecz przejścia i przejazdu na ww. skrzyżowaniu	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.3	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.8 Wniosek o zlikwidowanie zatoki autobusowej przy ul. Chojnickiej	Brak akceptacji wniosku	Zaprojektowano dwie zatoki autobusowe w kierunku Osowej Góry: zatoka autobusowa przy ulicy Chojnickiej ma za zadanie obsługiwać obszar zabudowy jednorodzinnej (pomiędzy ulicami Chojnicką a Wiejską), natomiast zatoka za ul. Filtrową ma za zadanie obsługiwać obszar zabudowy wielorodzinnej zlokalizowanej przy ul. Wyrzyckiej (a oddzielony od zabudowy jednorodzinnej ul. Filtrową)	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.9 Wniosek o odcięcie ulic Okopowej i Zielonej od ul. Grunwaldzkiej wraz z zaprojektowaniem jezdni serwisowej od ul. Filtrowej	Brak akceptacji wniosku	Takie rozwiązanie niesłoby za sobą zdecydowanie większą zajętość terenów prywatnych (większe wykupy posesji), dodatkowo wprowadzenie jezdni serwisowej zapewniającej obsługę ulic Okopowej i Zielonej z odcięciem ich od ulicy Grunwaldzkiej spowodowałoby ruch pojazdów ciężarowych (dojazd do firm zlokalizowanych przy ulicach Okopowej i Zielonej) bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.10 Wniosek o zaprojektowanie zatoki autobusowej na ul. Flisackiej (wylot ze skrzyżowania)	Częściowa akceptacja wniosku	Przystanek autobusowy zostanie wyznaczony za wjazdem na teren Biedronki	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		7.11 Wniosek o likwidację kładki na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Flisacka na rzecz przejścia i przejazdu na ww. skrzyżowaniu	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.5	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
8.	Grzegorz Gajewski	Wniosek o zaprojektowanie zjazdu na posesję Grunwaldzka 192 (działka 114) z jezdni serwisowej	Akceptacja wniosku	Zjazd zostanie ujęty w dokumentacji	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
9.	Anna Kujawa	Wniosek o wykup działki 47/36 (posesja Grunwaldzka 252) jedynie do istniejącego ogrodzenia	Akceptacja wniosku	W przypadku technicznych możliwości wprowadzenia rozwiązań niwelujących różnicę terenu pomiędzy projektowym chodnikiem a istniejącym terenem posesji (np. mur oporowy) zostanie wprowadzona korekta linii rozgraniczających inwestycję jedynie do istniejącego ogrodzenia	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
10.	Stanisław Kujawa	Wniosek o wykup działki 47/36 (posesja Grunwaldzka 252) jedynie do istniejącego ogrodzenia (tak aby nie było konieczności zmiany ogrodzenia)	Akceptacja wniosku	Pkt. 9	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania

11.	Kamila Gackowska	Wniosek o nie projektowanie ekranów na odcinku od ul. Św. Antoniego z Padwy do strugi Flis	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt. 1.6	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania (uzupełnienie wniosku o to, aby w przypadku konieczności zastosowania ekranów były one przezroczyste)
12.	Anna Jankowska	Wniosek o przedłużenie ul. Wroniej (część równoległa do Grunwaldzkiej – na działce nr 11) do działki nr 4	Akceptacja wniosku	W dokumentacji technicznej zostanie ujęta budowa ul. Wroniej do działki nr 4	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
13.	Andrzej Klimczyk	Wniosek o bezpośredni zjazd z ul. Grunwaldzkiej na posesję 257 (działka 19/19) dla relacji w lewo i prawo lub o wykup całej działki 19/19 łącznie z 19/28	Częściowa akceptacja wniosku	W projekcie zostanie ujęta zmiana w podłączeniu posesji 251 – 259, w taki sposób, że będą one podłączone bezpośrednio do jezdni głównej ul. Grunwaldzkiej – poprzez zjazdy publiczne / indywidualne na zasadach „prawo – prawo”. Wydużony zostanie pas prawoskrętu na skrzyżowaniu Grunwaldzka - Skośna	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał wniosek o umożliwienie skrętu w lewo ze zjazdów
14.	Stefan Klimczyk	Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Perlicza (o pełnych relacjach)	Brak akceptacji wniosku	Dla klasy G minimalna odległość między skrzyżowaniami wynosi 400m, podczas gdy odległość pomiędzy proponowanym skrzyżowaniem z ul. Perliczą, a skrzyżowaniem z ulicami Skośną i Kolbego (skrzyżowanie skanalizowane o przesuniętych wlotach) wynosi około 230 m;	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
15.	Leon Klimczyk	Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Perlicza	Brak akceptacji wniosku	Pkt 14	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
16.	Daniel Klimczyk (Cemhurt)	16.1 Wniosek o bezpośrednie zjazdy z ul. Grunwaldzkiej na posesje 259 i 257 (poprzez wydłużenie prawoskrętu w ul. Skośną)	Akceptacja wniosku	Pkt. 13	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia, uzupełnił wniosek o umożliwienie skrętu w lewo ze zjazdów
		16.2 Wniosek o zaprojektowanie lewoskrętu z ul. Grunwaldzkiej w ul. Perliczą	Brak akceptacji wniosku	Pkt 14	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
17.	Tomasz Brudnowski	Wniosek o rezygnację kładek przy ul. Wroniej i Skośnej na rzecz przejść dla pieszych w poziomie jezdni	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1 i 1.2	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
18.	Szymon Lachowski	18.1 Wniosek o zaprojektowanie dróg dla rowerów na całej długości projektowanego odcinka – przyległych do jezdni głównych (oddzielonych od nich barierami lub wąskim pasem zieleni) i niezależnych od jezdni serwisowych	Brak akceptacji wniosku	W ramach rozbudowy ul. Grunwaldzkiej zaprojektowano układ komunikacyjny zapewniający ciągłość ruchu rowerów. W miejscach, gdzie zlokalizowane są jezdnie serwisowe, na których ruch będzie odbywał się w sposób uspokojony zaplanowano ruch rowerów na zasadach ogólnych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		18.2 Wniosek o oddzielenie chodnika od dróg dla rowerów szerokim pasem zieleni i zróżnicowanie wysokościowe chodnika i drogi dla rowerów	Brak akceptacji wniosku	Pkt 1.11	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		18.3 Wniosek o stosowanie na drogach dla rowerów promieni o wartościach 8-10 m (zalecane 20 m)	Częściowa akceptacja wniosku	W przypadku możliwości terenowych (dostępnego pasa drogowego) zostaną wprowadzone większe promienie na odcinkach międzywęzłowych, na skrzyżowaniach zostaną zaprojektowane promienie o wartości 2 m	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		18.4 Wniosek o zaprojektowanie na drogach dla rowerów poszerzeń o 20 % w miejscu zakrętów	Częściowa akceptacja wniosku	Na odcinkach międzywęzłowych na łukach o promieniu mniejszym lub równym 15 m, przy kącie zwrotu większym od 15° zostanie zaprojektowane odpowiednie poszerzenie	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		18.5 Wniosek o wytyczenie przejazdów dla rowerów niezależnie do przejść dla pieszych (przysuwając je maksymalnie do osi skrzyżowania) aby zminimalizować odgięcia na drogach dla rowerów przy skrzyżowaniach	Częściowa akceptacja wniosku	Odsunięcie przejazdów rowerowych od krawędzi drogi głównej zostały wprowadzone ze względów bezpieczeństwa (miejsce na akumulację), w przypadku możliwości terenowych (szerokość pasa drogowego) zostaną wprowadzone łagodniejsze odgięcia dróg dla rowerów	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		18.6 Wniosek o wyznaczenie przejazdów dla rowerów i przejść dla pieszych przez zjazdy publiczne	Brak akceptacji wniosku	Nie wyznacza się przejazdów dla rowerów i przejść dla pieszych przez zjazdy, projekt przewiduje natomiast kontynuację nawierzchni drogi dla rowerów przez wszystkie zjazdy.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		18.7 Wniosek o zastosowanie barwnego asfaltu (np. czerwonego) na przejazdach dla rowerów lub pomalowanie ich farbą wysokiej przyczepności	Akceptacja wniosku	Wszystkie przejazdy dla rowerów będą wyznaczone na czerwonym tle i zostaną wykonane w technologii grubowarstwowej	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		18.8 Wniosek o stosowanie na sygnalizacjach świetlnych automatycznej detekcji rowerów (nie za pomocą przycisków)	Przedstawiono wyjaśnienie	Takie rozwiązanie zaprezentowano na przedstawianych materiałach.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		18.9 Wniosek o wyposażenie przejazdów dla rowerów przy sygnalizacjach świetlnych w barierki umożliwiające rowerzyście oparcie podczas oczekiwania na zielone światło	Brak akceptacji wniosku	ZDMiKP w Bydgoszczy wprowadza działania mające na celu ograniczenie barier w mieście	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
19.	Stanisław Jung	19.1 Wniosek o wybudowanie bezkolizyjnej łącznicy na relacji z ul. Kolbego w ul. Grunwaldzką lub zaprojektowanie na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Kolbego ronda turbinowego	Brak akceptacji wniosku	Proponowane rozwiązanie nie ma uzasadnienia ekonomicznego; Wstępna analiza przepustowości wykazała, iż po przebudowie na skrzyżowaniu będzie panował I – II (w zależności od wlotu) poziom swobody ruchu, a stopień wykorzystania przepustowości dla całego skrzyżowania w szczycie komunikacyjnym wyniesie 62,7%, co oznacza, że długość kolejek na poszczególnych wlotach ulegnie znacznemu skróceniu, tzn. na ul. Kolbego wyniesie ok. 60 m, a na ulicy Grunwaldzkiej około 100 m; rondo turbinowe z uwagi na znacznie większą zajętość terenu oraz małą powszechność tego typu rozwiązań w Polsce zostało odrzucone na etapie koncepcji	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		19.2 Wniosek popierający zaprojektowane kładki dla pieszych (sprzeciw dla wniosków o zamianę kładek na przejścia kolizyjne); wniosek o zaprojektowanie pochylni	Brak akceptacji wniosku	Pkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.5	-

20.	Jerzy Gill	Wniosek o wykup działki 47/37 (posesja Grunwaldzka 250) jedynie do istniejącego ogrodzenia (tak aby nie było konieczności zmiany ogrodzenia)	Akceptacja wniosku	Pkt. 9	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
21.	Janusz Branicki (Optal Developer)	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych od ul. Koronowskiej do ul. Flisackiej (po stronie północnej)	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt. 1.6	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
22.	Antoni Krasowski	Wniosek o zminimalizowanie części zajętości działki 12/2 (obr. 335) przejmowanej w ramach inwestycji, tak aby nie uniemożliwiało dostępu do zachodniej części posesji oraz o przesunięcie kładki bliżej skrzyżowania z ul. Filtrową	Akceptacja wniosku	Zostanie zapewniony przejazd na posesji do zachodniej części budynku, w związku z rezygnacją z budowy kładek, w przypadku możliwości przeprojektowania urządzeń infrastruktury podziemnej możliwa będzie lokalizacja pasa drogowego ul. Grunwaldzkiej całkowicie poza działką 12/2 (bez konieczności wykupu)	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
23.	Ewa Żurawska	23.1 Wniosek o oddzielenie dróg dla rowerów od jezdni gęstą zielenią lub ekranem z prefabrykatów z miejscem na zieleń	Częściowa akceptacja wniosku	W przypadku możliwości terenowych (dostępnego pasa drogowego) zostanie zaprojektowana zieleń w postaci drzew lub krzewów	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		23.2 Wniosek o zaprojektowanie wind przy kładkach dla pieszych	Brak akceptacji wniosku	W związku z rezygnacją z budowy kładek nie będzie potrzeby stosowania wind i monitoringu	-
		23.3 Wniosek o wydłużenie projektowanego ekranu do ulicy Wyrzyskiej (odcinek na zachód od Filtrowej)	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt. 1.6	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
24.	Romuald Szumiński (Polmass s.a.)	24.1 Wniosek o zaprojektowanie dwóch dodatkowych zjazdów na działkę 3/5 (obr. 321) około km 0+875 i około 0+925	Akceptacja wniosku	Zostaną zaprojektowane dodatkowe zjazdy na teren firmy	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		24.2 Wniosek o podłączenie w trakcie przebudowy kanalizacji deszczowej Ø400 pomiędzy zjazdami 0+785 a 0+827 w miejsce istniejącego Ø250 oraz o podłączenie dodatkowego przewodu kanalizacyjnego Ø400 dla odprowadzenia wód opadowych z terenu działki 3/5 pomiędzy planowanymi zjazdami około km 0+875 i około 0+925	Częściowa akceptacja wniosku	Przyłącza kanalizacji deszczowej zostaną wykonane do granicy pasa drogowego	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		24.3 Wniosek o wydłużenie projektowanego prawoskrętu w ul. Wronią z km 0+860 na 0+773	Brak akceptacji wniosku	Z uwagi na fakt, iż budowa dodatkowego pasa ruchu wymagałaby przejścia od firm i osób prywatnych dodatkowych terenów nie jest planowane przedłużenie prawoskrętu w ul. Wronią	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
25.	Wanda Frasz	Wniosek aby w ramach przebudowy ul. Grunwaldzkiej nie było konieczności przejmowania nieruchomości Grunwaldzka 264 (istniejący ogród na działce 5/5 obręb 317)	Przedstawiono wyjaśnienie	Na działce 5/5 (działka drogowa) zaprojektowana zostanie droga serwisowa zgodnie z nowymi ustaleniami z ZDMiKP (droga serwisowa zostanie zaprojektowana w odległości około 5 – 6 m)	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
26.	Andrzej Hoffmann	26.1 Wniosek o zaprojektowanie trasy o lepszych parametrach (klasa techniczna GP, prędkość projektowa 70 km/h)	Brak akceptacji wniosku	Z uwagi na znacznie większy zakres inwestycyjny, który trzeba by było przeprowadzić dla ulicy klasy GP, czego skutkiem byłoby znacznie większy zakres wykupów nieruchomości oraz wyburzeń, a także redukcja liczby skrzyżowań i całkowite ograniczenie dostępności z nieruchomości przyległych zdecydowano o obniżeniu klasy z GP do G (wprowadzono etapowanie realizacji inwestycji)	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		26.2 Wniosek o ograniczenie liczby zjazdów podłączonych bezpośrednio do jezdni głównej	Przedstawiono wyjaśnienie	Liczbę zjazdów ograniczono do minimum, przy dalszej redukcji zjazdów konieczne byłoby projektowanie kolejnych odcinków dróg serwisowych, co z kolei oznaczałoby jeszcze większe wykupy i wyburzenia	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		26.3 Wniosek o zwiększenie na trasie głównej promieni łuków w planie do R=600 m	Akceptacja wniosku	Promieni łuków zostaną zwiększone	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		26.4 Wniosek o połączenie projektowanej trasy z projektowanymi w odrębnym opracowaniu odcinku od ul. Nad Torem do ul. Koronowskiej bez wstawki prostej pomiędzy sąsiednimi łukami	Akceptacja wniosku	Przewiduje się analizę odcinka od ul. Nad Torem do ul. Koronowskiej i w przypadku możliwości technicznych zostanie to wprowadzone	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		26.5 Wniosek o zaprojektowanie pasa wyłączenia do stacji paliw Orlen (km -0+580)	Akceptacja wniosku	W dokumentacji zostanie uwzględniona zmiana polegająca na wprowadzeniu pasa wyłączenia do stacji paliw; w tym celu zatoka autobusowa zostanie zbliżona do skrzyżowania Grunwaldzka – 4KL, zostaną zmienione parametry zatoki pozwalające na zmniejszenie jej całkowitej długości	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		26.6 Wniosek o zaprojektowanie połączenia z ul. Wronią w formie skrzyżowania a nie zjazdu publicznego	Przedstawiono wyjaśnienie	Połączenie ulic Grunwaldzkiej i Wroniej posiada parametry skrzyżowania, natomiast ze względu na przyjęty przekrój ulicy Wroniej (pieszo-jezdni bez wydzielonych chodników) zostanie ona oznakowana jako strefa zamieszkania zatem w przedmiotowym miejscu będą obowiązywały zasady włączenia do ruchu	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		26.7 Wniosek o zaprojektowanie skutecznego systemu odwodnienia (odcinki o bardzo małych pochyleniach podłużnych)	Przedstawiono wyjaśnienie	Na odcinkach o małych pochyleniu podłużnym zostaną zaprojektowane cieki przykrawężnikowe w celu polepszenia spływu wody z jezdni	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		26.8 Wniosek o wyznaczenie przejść dla pieszych w miejsce kładek zlokalizowanych przy skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1, 1.2, 1.3, 1.5	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		26.9 Wniosek o zaprojektowanie chodników przy jezdniach serwisowych DD3 i DD5	Brak akceptacji wniosku	Na projektowanych DD3 i DD5 przewidziano strefę zamieszkania 20km/h wraz z wprowadzeniem elementów uspokojenia ruchu dlatego ruch pieszych może odbywać się po jezdniach dróg.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		26.10 Wniosek o zaprojektowanie drogi serwisowej od ulicy Flisackiej do ul. Elbląskiej po stronie południowej	Brak akceptacji wniosku	Na odcinku występują jedynie 3 zjazdy, podczas, gdy budowa drogi serwisowej wiązałaby się z wyburzeniami całej południowej pierzei.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		26.11 Wniosek o rozważenie zasadności budowy bus-pasa na odcinku leśnym	Brak akceptacji wniosku	Budowa bus-pasa nawet na odcinku leśnym pozwoli na upłynnienie ruchu komunikacji publicznej, ze względu na fakt, że nie będzie konieczności wyłączenia i włączenia w rejonie przystanków (utrudnione manewry ze względu na większe prędkości pojazdów)	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek

		26.12 Wniosek o zaprojektowanie bus-pasa od ul. Flisackiej do węzła zachodniego	Brak akceptacji wniosku	Budowa bus-pasa na ostatnim odcinku wiązałaby się z wyburzeniami całej południowej pierzei.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
27.	Lech Szczepański	Wniosek o wydłużenie prawoskrętu z ul. Grunwaldzkiej w ul. Kolbego, tak aby zaczął się tuż za zjazdem na stację paliw	Przedstawiono wyjaśnienie	Prawoskręt zaprojektowano bezpośrednio za wjazdem na stację paliw	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
28.	Rafał Jankowski (Inspekcja Transportu Drogowego)	Wniosek o wybudowanie systemu preselekccyjnego ważenia pojazdów na wlocie do miasta (możliwie jak najbliższej granicy miasta) wraz z zatoką kontrolną do ważenia stacjonarnego pojazdów oraz infrastrukturą teletechniczną łączącą te dwa punkty	Akceptacja wniosku	Przewiduje się budowę miejsca do ważenia pojazdów (w rejonie ulicy Filtrowej) oraz montaż systemu preselekccyjnego ważenia pojazdów (w rejonie ulicy Czaplej)	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
29.	Juliusz Łada (Makab sp.j.)	Wniosek o nieprojektowanie drogi serwisowej DD2 i projektowanie zjazdu na teren działki 7/6 (obr. 335) bez zmian w stosunku do stanu istniejącego oraz o bezpośredni zjazd na ul. Grunwaldzką (na wszystkie relacje) z terenu dawnego Elektromontażu w miejscu istniejącego zjazdu	Częściowa akceptacja wniosku	Zostanie pozostawiony zjazd istniejący na teren drogi leśnej z ograniczeniem relacji skrajnych wyłącznie do relacji „prawo – prawo” (będzie to rozwiązanie wyłącznie tymczasowe – tzn. zjazd ten ulegnie całkowitej likwidacji w momencie budowy połączenia drogowego wzdłuż torów kolejowych linii nr 18), nie będzie projektowana droga serwisowa DD2, w jej miejsce zostanie zaprojektowany chodnik i droga rowerowa	Na dodatkowym spotkaniu w siedzibie ZDMiKP w dniu 9.06.2014 r. wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
30.	Sławomir Girczak	30.1 Wniosek o rezygnację z kładek – przejścia i przejazdy powinny być zaprojektowane w poziomie terenu, a ruch samochodowy pod spodem	Brak akceptacji wniosku	Z uwagi na znaczne koszty proponowanego rozwiązania nie zostało ono wprowadzone	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		30.2 Wniosek o projektowanie na jezdniach serwisowych progów zwalniających nie utrudniających jazdy rowerzystom	Akceptacja wniosku	Przewiduje się zastosować progi zwalniające skrócone, nie utrudniające jazdy rowerzystom tzn. pozostawiona zostanie 40 cm przestrzeń pomiędzy krawężnikiem a progiem zwalniającym	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		30.3 Wniosek o wprowadzenie na jezdniach serwisowych ograniczenia prędkości do 30 km/h i oznakowanie ich znakami D-40	Przedstawiono wyjaśnienie	Na drogach serwisowych wzdłuż których nie projektuje się chodników zostanie ustanowione strefy zamieszkania wyznaczone znakiem D-40 (prędkość dopuszczalna 20 km/h), a w miejscach, gdzie zaprojektowano chodniki zostaną ustanowione strefy ograniczonej prędkości wyznaczone znakami B-34 (prędkość dopuszczalna 30 km/h)	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		30.4 Wniosek o budowę ciągu rowerowego po północnej stronie ulicy Grunwaldzkiej na odcinku od Kolbego do Filtrowej	Brak akceptacji wniosku	Pkt 1.8	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
31.	Michał Kwiatkowski	31.1 Wniosek o nie projektowanie bus-pasa na odcinku leśnym	Brak akceptacji wniosku	Pkt 26.11	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		31.2 Wniosek o wydłużenie projektowanego ekranu do ulicy Wyrzyskiej (odcinek na zachód od Filtrowej)	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt. 1.6	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		31.3 Wniosek o utwardzenie ul. Wyrzyskiej na odcinku od Filtrowej do granicy miasta	Akceptacja wniosku	Przebudowa ulicy Wyrzyskiej na odcinku od ul. Filtrowej w kierunku zachodnim zostanie ujęta w dokumentacji	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
32.	Maciej Dutkiewicz (Drozapol-Profil)	32.1 Wniosek o zastosowanie promieni o wartości R=12 m na wszystkich łukach dróg dojazdowych do firmy Drozapol- Profil	Akceptacja wniosku	Przewiduje się o zastosowanie promieni o wartości R=12	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		32.2 Wniosek o bezpośredni zjazd z ul. Grunwaldzkiej na teren działki 463/1 obręb 335 na relacje prawo - prawo	Akceptacja wniosku	Z uwagi na przewidywany rozwój terenu przemysłowego zostanie zaprojektowany bezpośredni zjazd z ul. Grunwaldzkiej na zasadach „prawo – prawo”	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		32.3 Wniosek o uwzględnienie w dokumentacji przyłączy wodno-kanalizacyjnych od strony ul. Grunwaldzkiej do granicy działek 32/11 i 463/1	Przedstawiono wyjaśnienie	Wszelkie przebudowywane przyłącza zostaną wykonane do granicy pasa drogowego	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		32.3 Wniosek o nabycie w formie przekazania działek 46/11, 32/9, 46/10 i 32/8 w zamian za przejmowane tereny na działkach 32/1, 32/10, 46/8 i 463/1	Nie dotyczy	Nie jest to przedmiotem konsultacji	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
33.	Jacek Bonk	33.1 Wniosek o przedłużenie przebudowy ul. Kolbego co najmniej do ul. Kolibrowej	Brak akceptacji wniosku	Wstępna analiza przepustowości wykazała, iż po przebudowie na skrzyżowaniu będzie panował I – II (w zależności od wlotu) poziom swobody ruchu, a stopień wykorzystania przepustowości dla całego skrzyżowania w szczytce komunikacyjnym wyniesie 62,7%, co oznacza, że długość kolejek na poszczególnych wlotach ulegnie znacznemu skróceniu, tzn. na ul. Kolbego wyniesie ok. 60 m, a na ulicy Grunwaldzkiej około 100 m; dalszy odcinek ul. Kolbego zostanie objęty oddzielnym opracowaniem	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		33.2 Wniosek o pozostawienie przejścia dla pieszych przez ul. Grunwaldzką w poziomie jezdni na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Kolbego lub o zaprojektowanie dodatkowego przystanku autobusowego na ul. Kolbego na wysokości ul. Kolibrowej (kierunek do centrum)	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1	-
		33.3 Wniosek o zaprojektowanie drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Grunwaldzkiej na odcinku od ul. Kolbego do ul. Przejście	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 1.8	-
		33.4 Wniosek o zaprojektowanie wyjazdu ze stacji paliw zlokalizowanej przy sklepie Netto bezpośrednio na ul. Grunwaldzką (przy skróceniu prawoskrętów w ul. Kolbego z ul. Grunwaldzkiej)	Brak akceptacji wniosku	Przewiduje się budowę zjazdu zgodnie z wydanym pozwoleniem (jedynie zjazd z ul. Grunwaldzkiej na teren stacji paliw – bez wyjazdu)	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		33.5 Wniosek o zaprojektowanie trzeciego pasa ruchu dla kierunku do centrum na odcinku od ul. Czaplej do ul. Skośnej (w celu obsługi zjazdów)	Brak akceptacji wniosku	Z uwagi na fakt, iż budowa dodatkowego pasa ruchu wymagałaby przejęcia od firm i osób prywatnych dodatkowych terenów oraz ze względu na fakt, iż poszerzenie pasa drogowego w rejonie stacji paliw oznaczałoby praktycznie likwidację parkingu dla pojazdów ciężarowych na terenie stacji (parking ten obecnie jest istotnym miejscem z punktu widzenia obsługi tych pojazdów na wlocie do miasta) nie jest planowana budowa trzeciego pasa ruchu na odcinku od Czaplej do Skośnej	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek

		33.6 Wniosek o przeniesienie projektowanej zatoki autobusowej z km 2+153 do km 2+254, wraz z zaprojektowaniem pasa włączenia ze zjazdu publicznego w km 2+197,5	Brak akceptacji wniosku	Zatoki autobusowe zostały zaprojektowane w sposób typowy – najbardziej bezpieczny i funkcjonalny – tj. na wylocie skrzyżowania. Przeniesienie zatoki autobusowej przed skrzyżowanie spowodowałoby ograniczenie widoczności pieszych, którzy byliby zasłaniany przez autobus, również ze względu na trudności z włączeniem autobusu z zatoki położonej bezpośrednio przed linią zatrzymań na skrzyżowaniu sterowanym sygnalizacją świetlną rozwiązanie takie nie jest korzystne	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		33.7 Wniosek o zaprojektowanie pasów wyłączenia i włączenia do zjazdów publicznych w km 2+197 i 2+602	Brak akceptacji wniosku	Funkcja oraz obciążenie zjazdów nie uzasadniają konieczności budowy pasów włączenia i wyłączenia; dodatkowo w przypadku zjazdu w km 2+197 nie ma możliwości zaprojektowania pasa włączenia i wyłączenia ze względu na projektowane skrzyżowanie ulic Grunwaldzkiej i Przejście.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		33.8 Wniosek o zaprojektowanie bus-pasa od ul. Flisackiej do węzła zachodniego	Brak akceptacji wniosku	Budowa dodatkowego, trzeciego pasa ruchu przeznaczonego tylko dla autobusów komunikacji publicznej wiązała by się z wyburzeniami całej południowej pierzei.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		33.9 Wniosek o zamontowanie monitoringu w postaci kamer przy kładkach dla pieszych	Przedstawiono wyjaśnienie	Nie jest to przedmiotem konsultacji, Kładki zostaną wyposażone w system monitoringu	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
34.	Kazimierz Oziębłowski	34.1 Wniosek o pozostawienie przejścia dla pieszych przez ul. Grunwaldzką w poziomie jezdni na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Kolbego lub o zaprojektowanie dodatkowego przystanku autobusowego na ul. Kolbego na wysokości ul. Kolibrowej (kierunek do centrum)	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		34.2 Wniosek o zaprojektowanie trzeciego pasa ruchu od ul. Czaplej do ul. Skośnej (w celu obsługi zjazdów)	Częściowa akceptacja wniosku	Zostanie wprowadzony pas wyłączenia do stacji Orlen, na pozostałym wnioskowanym odcinku zjazdu na posesje będą zaprojektowane bezpośrednio z jezdni ul. Grunwaldzkiej	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		34.3 Wniosek o przedłużenie poszerzenia ul. Kolbego co najmniej do ul. Kolibrowej	Brak akceptacji wniosku	Pkt 33.1	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		34.4 Wniosek o zaplanowanie drogi dla rowerów łączącej się z drogą istniejącą przy drodze powiatowej w kierunku Wojnowa	Brak akceptacji wniosku	Poza zakresem opracowania, zostanie to objęte odrębnym opracowaniem dla ul. Kolbego	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		34.5 Wniosek o zaplanowanie drogi łączącej ulice Skośną i Perliczą	Brak akceptacji wniosku	Proponowane rozwiązanie jest poza zakresem opracowania i wiąże się z koniecznością dodatkowych wykupów terenu, dodatkowo należy zauważyć, iż lokalizacja nowego skrzyżowania na ul. Skośnej nie przyczyni się do odciążenia skrzyżowania Grunwaldzka - Skośna-	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
35.	Krystyna Kubacka	Wniosek o budowę dodatkowego, trzeciego pasa ruchu na ul. Kolbego od ulicy Waleniowej	Brak akceptacji wniosku	Pkt 33.1	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
36.	Sławomir Jeziorowski	36.1 Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych od ul. Koronowskiej do ul. Flisackiej (po stronie północnej)	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt 1.6	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		36.2 Wniosek o rezygnację kładek na rzecz przejść dla pieszych w poziomie jezdni	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1, 1.2, 1.3 i 1.5	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
37.	Paweł Klamka	Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych na ul. Kolbego przy posesji Sępia 1 (z przerwą na bramę wjazdową)	Brak akceptacji wniosku	Poza zakresem opracowania	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
38.	Wojciech Bulanda (Stowarzyszenie Bydgoska Masa Krytyczna)	38.1 Wniosek o poszerzenie wspólnego ciągu pieszo-rowerowego (odcinek od granicy miasta do ul. Czaplej i 4KL) do 3 m	Akceptacja wniosku	Zostanie wprowadzone poszerzenie ciągów pieszo - rowerowych	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.2 Wniosek o zaprojektowanie pasów dla rowerów na jezdni ul. Czaplej	Brak akceptacji wniosku	Na ulicy Czaplej i Wróblowej zostanie wprowadzona strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.3 Wniosek o zaprojektowanie pasów dla rowerów na jezdni ul. 4KL zamiast wydzielonej drogi dla rowerów	Brak akceptacji wniosku	Na ulicy Łowiskowej (ulica 4KL) zostanie wprowadzona strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h, droga dla rowerów została wprowadzona ze względu na pochYLENIE PODŁUŻNE NA DALSZYM ODCINKU	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		38.4 Wniosek o zaprojektowanie wyniesienia zjazdów publicznych w miejscu przecinania drogi dla rowerów i chodnika	Brak akceptacji wniosku	Zostaną złagodzone połączenia wysokościowe drogi dla rowerów i zjazdów publicznych	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.5 Wniosek o wyprostowanie przejazdu rowerowego przy ul. Czaplej, tak aby przebiegał równoległe do osi jezdni po wschodniej i zachodniej stronie ulicy Czaplej	Akceptacja wniosku	Pkt 18.5	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.6 Wniosek o poszerzenie dróg dla rowerów do 2,5 m oraz rozdzielenie drogi dla rowerów od chodnika pasem zieleni w miejscach gdzie jest to możliwe	Brak akceptacji wniosku	Szerokość dróg dla rowerów została dostosowana do zagospodarowania terenu oraz możliwości terenowych, Oddzielenie dróg od chodników zostało opisane w pkt. 1.11	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		38.7 Wniosek o podanie parametrów ciągu rowerowego po stronie południowej w sąsiedztwie stacji paliw przy Wróblowej	Przedstawiono wyjaśnienie	Szerokość drogi dla rowerów wynosi 2,0 m, szerokość chodnika 1,5 m, droga dla rowerów jest oddzielona od jezdni opaską o szerokości 1,0 m, od chodnika o szerokości 0,2 m, chodnik jest oddzielony od parkingu na terenie stacji opaską o szerokości 0,7 m	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		38.8 Wniosek o zachowanie ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów na wjeździe i wyjeździe ze stacji paliw	Akceptacja wniosku	Zjazdy zostaną wykonane z nawierzchni bitumicznej.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.9 Wniosek o zaprojektowanie pasów dla rowerów na jezdni ul. Wroniej	Brak akceptacji wniosku	Na ul. Wroniej zostanie wprowadzona strefa zamieszkania (odcinek bez chodników) lub strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h (odcinek z chodnikami)	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.10 Wniosek o rezygnację z projektowania kładek dla pieszych na rzecz przejść dla pieszych wyposażonych w sygnalizację świetlną	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1, 1.2, 1.3 i 1.5	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania

		38.11 Wniosek o zmianę wprowadzenia drogi rowerowej w ul. Perliczą – na równoległe z jednoczesnym wyniesieniem całego zakrętu	Przedstawiono wyjaśnienie	W dokumentacji zostanie wprowadzona zmiana polegająca na skróceniu ul. Perliczej i zachowaniu ciągłości drogi dla rowerów biegnącej wzdłuż ul. Grunwaldzkiej – pkt. 13	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.12 Wniosek o takie zaprojektowanie progów zwalniających tak, aby nie musiały być pokonywane przez rowerzystów	Akceptacja wniosku	Pkt. 30.2	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.13 Wniosek o zaprojektowanie pasów dla rowerów na jezdni ul. Papuziej	Brak akceptacji wniosku	Na ulicy Papuziej zostanie wprowadzona strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.14 Wniosek o zaprojektowanie pasów dla rowerów na jezdni ul. Kolbego	Brak akceptacji wniosku	Ze względu na prędkości miarodajne zastosowano wydzielone drogi dla rowerów	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.15 Wniosek o zaprojektowanie ciągu rowerowego po stronie północnej ul. Grunwaldzkiej od ul. Kolbego do ul. Filtrowej	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 1.8	-
		38.16 Wniosek o zaprojektowanie przejazdu rowerowego przez ul. Filtrową równoległe do ul. Grunwaldzkiej	Częściowa akceptacja wniosku	Zostanie wprowadzone złagodzenie przebiegu dróg rowerowych	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.17 Wniosek aby włączenie drogi rowerowej w ul. Chojnicką uzupełnić o wjazd / zjazd biegnący równoległe do ul. Grunwaldzkiej tak, aby rowerzysta poruszający się na kierunku wschód – zachód nie musiał wykonywać dwóch skrętów po 90	Brak akceptacji wniosku	Zaproponowane rozwiązanie zapewnia najlepsze warunki widoczności i dogodny wjazd w ulicę Chojnicką	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		38.18 Wniosek o zaprojektowanie pasów dla rowerów na jezdni ul. Flisackiej	Brak akceptacji wniosku	Poza zakresem opracowania, ewentualne wprowadzenie pasów rowerowych może być rozpatrzone przy przebudowie ul. Flisackiej (wyrowadzenia dróg rowerowych mogą wówczas zostać wykorzystane jako początki pasów rowerowych)	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		38.19 Wniosek o zaprojektowanie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów przez ul. Koronowską wraz z chodnikiem i drogą rowerową przez teren zielony przy skrzyżowaniu Grunwaldzka – Koronowska	Przedstawiono wyjaśnienie	Ul. Koronowska zostanie odcięta od ul. Grunwaldzkiej w ramach przebudowy węzła zachodniego, od drogi serwisowej w opracowaniu tym ujęte zostało połączenie drogą rowerową z drogami znajdującymi się po stronie południowej i północnej ul. Grunwaldzkiej	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		38.20 Wniosek o rozszerzenie projektu o połączenie dróg rowerowych projektowanych przy ul. Grunwaldzkiej z istniejącymi przy węźle zachodnim	Przedstawiono wyjaśnienie	Pkt 38.19	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		38.21 Wniosek o podanie informacji w jaki sposób realizowana będzie detekcja rowerzystów na przejazdach z sygnalizacją świetlną	Przedstawiono wyjaśnienie	Pkt 18.8	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		38.22 Wniosek o obniżenie dróg rowerowych przylegających bezpośrednio do chodnika o 3-5 cm	Brak akceptacji wniosku	Pkt 1.11	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		38.23 Wniosek o zwiększenie skrajni rowerowej do 50 cm z każdej strony	Brak akceptacji wniosku	Rozwiązanie takie będzie wprowadzane w kolejnych dokumentacjach po wprowadzeniu Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy. Na obecnym stadium projektu oznaczałoby to zbyt duże zmiany (między innymi wykupy terenów)	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
39.	Stanisław Grabowski (Graform)	Wniosek o rozpatrzenie racjonalnej komunikacji firm leżących przy ul. Wróblowej	Przedstawiono wyjaśnienie	Ulica Wróblowa poprzez ulicę Czaplą będzie podłączona do ul. Grunwaldzkiej (skrzyżowanie o pełnej możliwości wyboru kierunku ruchu)	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
40.	Michał Rembowski	40.1 Wniosek o połączenie dróg serwisowych DD5 i DD3 nad strugą Flis	Przedstawiono wyjaśnienie	Ze względu na wydane uzgodnienia dotyczące spraw środowiskowych połączenie tych dwóch dróg może okazać się niemożliwe. Zostanie dokonana ponowna analiza możliwości zaprojektowania połączenia przy spełnieniu wszystkich wymagań.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia
		40.2 Wniosek o zaprojektowanie dodatkowych ekranów akustycznych na odcinkach: Koronowska – Struga Flis, Chojnicka – Filtrowa, Filtrowa – pierwszy zjazd do lasu, Kormoranów – schronisko dla zwierząt	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt. 1.6	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		40.3 Wniosek o utwardzenie ul. Wyrzyckiej na odcinku od Filtrowej do granicy miasta	Akceptacja wniosku	Pkt 31.3	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
41.	Piotr Jędrzejczyk	Wniosek o wzmocnienie fundamentów budynku Koronowska 3 oraz ograniczenie drgań za pomocą ekranów	Przedstawiono wyjaśnienie	Proces przygotowania inwestycji wymaga weryfikacji wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz analizy skuteczności zastosowanych rozwiązań ochronnych. Po przeprowadzeniu takiej oceny postanowiono zastosować odpowiednie działania. W przypadku przedmiotowej inwestycji, w celu ograniczenia oddziaływania emisji hałasu do środowiska w czasie budowy, Wykonawca robót zobowiązany będzie unikać sytuacji, w których urządzenia o wysokim poziomie mocy akustycznej będą pracowały jednocześnie. Ponadto, prace będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. od 6.00 do 22.00. Jeżeli natomiast chodzi o ochronę przed wibracjami, to jedyną możliwością zminimalizowania oddziaływania jest ograniczenie przejazdów pojazdów ciężkich do niezbędnego minimum oraz nie używania kilku maszyn powodujących wibracje naraz. W trakcie prowadzenia wyburzeń ustalona zostanie etapowość prac dzięki czemu w tym samym czasie nie będzie prowadzona rozbiórka wszystkich obiektów co mogłoby wpłynąć na kumulowanie się tego rodzaju oddziaływania. W trakcie prac wykorzystywane będą specjalistyczne maszyny i urządzenia, które ograniczą do minimum czas niezbędny do wykonania rozbiórek. Eksploatacja projektowanego przedsięwzięcia będzie źródłem oddziaływań w zakresie emisji hałasu komunikacyjnego do środowiska. Z uwagi na wprowadzenie nowej nawierzchni, poprawę płynności ruchu, poprawę jakości taboru autobusowego (i innych pojazdów), wprowadzenie elementów zieleni (tam gdzie jest taka możliwość) dojdzie do ograniczenia emisji o 2-3dB. Projektowane przedsięwzięcie z uwagi na wykonanie, zgodnych z projektem warstw podbudowy zapewni ograniczenie przenoszenia drgań wywołanych przez samochody ciężarowe do środowiska. W związku z powyższym brak jest konieczności realizowania dodatkowych zabezpieczeń środowiska w tym zakresie.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia

				Informacje dotyczące ochrony środowiska będą obowiązkowo uwzględnione również w projekcie budowlanym, a prace związane z realizacją przedmiotowej inwestycji zostaną wykonane z zastosowaniem najlepszej dostępnej technologii oraz jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska. Pragnę nadmienić również, iż Prezydent miasta Bydgoszczy jest ustawowo zobowiązany do stałego monitorowania oceny stanu środowiska, a w przypadku wystąpienia przekroczeń, do podjęcia działań naprawczych. W związku z powyższym, przy zastosowaniu powyższych rozwiązań, nie przewiduje się żadnych szkód z tym związanych, a tym samym żadnych odszkodowań w tym zakresie. Do projektu budowlanego zostanie dołączona analiza wpływu inwestycji na budynek Koronowska 3	
42.	Anonim z maila	Wniosek nie spełnia warunków formalnych – brak danych			
43.	Kwasek Eugeniusz	Sprzeciw jakimkolwiek zmianom w rejonie posesji Grunwaldzka 200	Brak akceptacji wniosku	Wymagania dla klasy drogi G wymagają budowę drogi dojazdowej	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
44.	Mateusz Krupiński	44.1 Wniosek o zwiększenie liczby ekranów akustycznych – min. przy ul. Wyrzyskiej	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt 1.6	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		44.2 Wniosek o rozważenie zasadności budowy bus-pasa na odcinku leśnym	Brak akceptacji wniosku	Pkt 31.1	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		44.3 Wniosek o utwardzenie ul. Wyrzyskiej na odcinku od Filtrowej do granicy miasta	Akceptacja wniosku	Pkt 31.3	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		44.4 Wniosek o podłączenie drogi leśnej przy posesji Grunwaldzka 208 jako alternatywy dla Wyrzyskiej	Brak akceptacji wniosku	Brak możliwości uwzględnienia wniosku ze względu na wymagania dla drogi klasy G (odległości między skrzyżowaniami omówione w pkt 7.3, odległość pomiędzy skrzyżowaniem proponowanym ,a skrzyżowaniem Grunwaldzka – Filtrowa wynosie jedynie ok. 180 m)	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
45.	Stefan Piątek (Inter Car Complex)	45.1 Wniosek o wybudowanie drogi serwisowej na odcinku od posesji Grunwaldzka 291 do ul. Wroniej	Brak akceptacji wniosku	Ze względu na większe zajęcie terenu i większe wydatki środków miejskich a także brak możliwości bezpiecznego podłączenie jezdni serwisowej nie przewiduję się w tym miejscu jezdni serwisowej	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		45.2 Wniosek o zaprojektowanie lewoskrętów na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Wronia oraz sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu	Brak akceptacji wniosku	Dla klasy G minimalna odległość między skrzyżowaniami wynosi 400m, podczas gdy odległość pomiędzy proponowanym skrzyżowaniem z ul. Wronią, a skrzyżowaniem z ulicami Skośną i Kolbego (skrzyżowanie skanalizowane o przesuniętych wlotach) wynosi około 370 m;	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
46.	Łukasz Stolarczuk	Wniosek o zaprojektowanie zjazdu ze skrzyżowania Grunwaldzka – Kolbego na drogę dla rowerów (na przedłużeniu Kolbego) znajdującą się po południowej stronie	Częściowa akceptacja wniosku	W dokumentacji zostanie ujęte wyznaczenie przejścia i przejazdu rowerowego na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Kolbego, umożliwiając tym samym połączenie drogi dla rowerów z ciągami wzdłuż wlotu ul. Kolbego	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
47.	Krzysztof Ziętara (Stowarzyszenie na rzecz rozwoju transportu publicznego)	47.1 Wniosek o rezygnację kładek na rzecz przejść dla pieszych w poziomie jezdni z sygnalizacją świetlną	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1, 1.2, 1.3 i 1.5	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		47.2 Wniosek o opcjonalne pozostawienie kładki przy ul. Flisackiej pod warunkiem zaprojektowania pochylni (niezależnie od wind)	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 1.5	-
		47.3 Wniosek o zaprojektowanie trzech pasów ruchu na wlocie ul. Kolbego (jeden w prawo, dwa w lewo, z czego jeden tylko dla transportu publicznego)	Przedstawiono wyjaśnienie	Proponowane rozwiązanie ograniczy przepustowość, bus-pas połączono z pasem ruchu o najmniejszym natężeniu (pas do skrętu w prawo)	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
48.	Roman Kuligowski (Moto Budrex)	Wniosek o dostosowanie zjazdów na posesję Grunwaldzka 291 oraz miejsc do zawracania na skrzyżowaniach Grunwaldzka – Czapla i Grunwaldzka – Kolbego do pojazdów ciężarowych o masie całkowitej 40 t	Przedstawiono wyjaśnienie	Zjazdy do firm oraz skrzyżowania (relacje zawierające w miejscach dopuszczających takie manewry) zostaną dostosowane do normatywnych pojazdów	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
49.	Edward Sell (Rada Osiedla Czyżkówko)	49.1 Wniosek o rozszerzenie inwestycji o przebudowę ronda Generała Maczka do dwupoziomowego węzła drogowego	Brak akceptacji wniosku	Wnioskowany odcinek znajduje się poza zakresem opracowania, objęte jest oddzielnym opracowaniem, posiadającym już pozwolenie na budowę	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		49.2 Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Kolbego jako dwupoziomowego węzła	Brak akceptacji wniosku	Proponowane rozwiązanie nie ma uzasadnienia ekonomicznego; Wstępna analiza przepustowości wykazała, iż po przebudowie na skrzyżowaniu będzie panował I – II (w zależności od wlotu) poziom swobody ruchu, a stopień wykorzystania przepustowości dla całego skrzyżowania w szczycie komunikacyjnym wyniesie 62,7%, co oznacza, że długość kolejek na poszczególnych wlotach ulegnie znacznemu skróceniu, tzn. na ul. Kolbego wyniesie ok. 60, a na ulicy Grunwaldzkiej około 100 m	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		49.3 Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Filtrowa jako dwupoziomowego węzła	Brak akceptacji wniosku	Proponowane rozwiązanie nie ma uzasadnienia ekonomicznego; Wstępna analiza przepustowości wykazała, iż po przebudowie na skrzyżowaniu będzie panował I – II (w zależności od wlotu) poziom swobody ruchu, a stopień wykorzystania przepustowości dla całego skrzyżowania w szczycie komunikacyjnym wyniesie 74,5%	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		49.4 Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Skośna jako dwupoziomowego węzła	Brak akceptacji wniosku	Proponowane rozwiązanie nie ma uzasadnienia ekonomicznego; Wstępna analiza przepustowości wykazała, iż po przebudowie na skrzyżowaniu będzie panował I – II (w zależności od wlotu) poziom swobody ruchu, a stopień wykorzystania przepustowości dla całego skrzyżowania w szczycie komunikacyjnym wyniesie 34,1%	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		49.5 Wniosek o wybudowanie obwodnicy Deszczowa – Filtrowa w kierunku Jachcic oraz w kierunku Miedzynia	Brak akceptacji wniosku	Poza zakresem opracowania	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
50.	Tomasz Nowakowski	Wniosek o zwężenie drogi serwisowej DD3, likwidację postoju TAXI a tym samym znaczne zmniejszenie przejmowanego terenu na działce 113 obr. 28	Częściowa akceptacja wniosku	Postój TAXI zostanie zaprojektowany na części parkingu przy ul. Chojnickiej, jezdni drogi serwisowej DD3 ma szerokość 5,0 m, co ze względu na jej charakter i funkcję jest wartością optymalną.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia w sprawie postoju TAXI, podtrzymał swój wniosek w sprawie zwężenia jezdni DD3
51.	Hanna Szczęśniak	51.1 Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Filtrowa jako dwupoziomowego węzła	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 49.3	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		51.2 Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Kolbego jako dwupoziomowego węzła	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 49.2	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		51.3 Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Skośna jako dwupoziomowego węzła	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 49.4	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu

		51.4 Wniosek o rozszerzenie inwestycji o przebudowę ronda Generała Maczka do dwupoziomowego węzła drogowego	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 49.1	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
52.	Edward Sell	52.1 Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Filtrowa jako dwupoziomowego węzła	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 49.3	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		52.2 Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Kolbego jako dwupoziomowego węzła	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 49.2	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		52.3 Wniosek o zaprojektowanie skrzyżowania Grunwaldzka – Skośna jako dwupoziomowego węzła	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 49.4	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		52.4 Wniosek o rozszerzenie inwestycji o przebudowę ronda Generała Maczka do dwupoziomowego węzła drogowego	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 49.1	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
53.	Iwona Miklasz	53.1 Wniosek o zaniechanie lub zmianę planów rozbudowy ul. Grunwaldzkiej, aby zminimalizować zajęcie terenu i konieczny wykup posesji Grunwaldzka 273	Brak akceptacji wniosku	Przebudowa ul. Grunwaldzkiej wymaga poszerzenia istniejącego pasa drogowego. Zaprojektowanie, wymaganych przez przepisy, elementów infrastruktury takich jak: pas dzielący, chodnik i droga dla rowerów powoduje konieczność przejęcia części posesji Grunwaldzkiej 273	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		53.2 Wniosek o zminimalizowanie lub likwidację pasa dzielącego jezdnię ul. Grunwaldzkiej w celu zmniejszenia zajętości działek prywatnych	Brak akceptacji wniosku	Pas dzielący został zaprojektowany o szerokości minimalnej, tak aby można było umieścić w nim infrastrukturę techniczną – min. kanalizację deszczową oraz zgodnie z wymogami (dla projektowanej klasy technicznej ulicy - główna G) zapewnić rozdzielanie dwóch jezdni pasem dzielącym	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
54.	Ludmiła Pawłowska	54.1 Wniosek o zaniechanie lub zmianę planów rozbudowy ul. Grunwaldzkiej, aby zminimalizować zajęcie terenu i konieczny wykup posesji Grunwaldzka 273	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 53.1	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
		54.2 Wniosek o zminimalizowanie lub likwidację pasa dzielącego jezdnię ul. Grunwaldzkiej w celu zmniejszenia zajętości działek prywatnych	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 53.2	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień i podtrzymał swój wniosek
55.	Mariola Wolnik	Wniosek o zaniechanie lub zmianę planów rozbudowy ul. Grunwaldzkiej	Brak akceptacji wniosku	Trasa została zaprojektowana zbieżnie z założeniami zawartymi w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta tzn. jako trasa stanowiąca główną arterię miejską, mającą połączyć węzeł Pawłówek na drodze krajowej nr Dk 10 i Dk 5 z centrum miasta	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
56.	Radosław Ginther (Rada Osiedla Osowa Góra)	Wniosek o pozostawienie przejścia dla pieszych przez ul. Grunwaldzką w poziomie jezdni na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Kolbego lub o zaprojektowanie dodatkowego przystanku autobusowego na ul. Kolbego na wysokości ul. Kolibrowej (kierunek do centrum)	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
57.	Mieszkańcy osiedla Czyżkówko (44 osoby)	57.1 Wniosek o rezygnację z kładek na rzecz przejść dla pieszych w poziomie jezdni wyposażonych w sygnalizację świetlną	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1, 1.2, 1.3 i 1.5	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		57.2 Wniosek o zaprojektowanie ekranów akustycznych od ul. Koronowskiej do ul. Chojnickiej (po stronie północnej)	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt. 1.6	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
58.	Krzysztof Gburczyk Wniosek nie spełnia warunków formalnych – złożony po terminie	58.1 Wniosek o rezygnację z kładek na rzecz przejść dla pieszych w poziomie jezdni wyposażonych w sygnalizację świetlną	Akceptacja wniosku	Pkt. 1.1, 1.2, 1.3 i 1.5	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		58.2 Wniosek o rezygnację z budowy ekranów akustycznych	Przedstawiono wyjaśnienia	Pkt. 1.6	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		58.3 Wniosek o zaprojektowanie ul. Grunwaldzkiej o charakterze bardziej miejskim i przyjaznym użytkownikom (np. spójność ścieżek rowerowych, stworzenie dogodnych przystanków komunikacji miejskiej, oddzielenie obu jezdni pasem drzew, zaprojektowanie zieleni, nadanie charakteru alei)	Brak akceptacji wniosku	Pkt. 55	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu