

Raport z wyłożenia do publicznego wglądu projektu budowlanego pn. „Budowa połączenia dróg. Ulicy Mazowieckiej z ul. Gdańską–„Nowomazowiecka” oraz spotkania z wnioskodawcami
Termin składania wniosków: od 22 stycznia do 6 lutego r.; termin spotkania z wnioskodawcami: 25 marca 2014 r.

Lp.	Wnioskujący	Treść zgłoszenia / wniosku	Stanowisko (projektant, Inwestor)	Uzasadnienie / wyjaśnienie	Stanowisko wnioskodawcy															
1	Krzysztof Laskowski	1. Wniosek o rezygnację z inwestycji i wydanie funduszy na utwardzenie innych dróg.	Wniosek odrzucony	Wniosek nie jest przedmiotem wyłożenia projektu do informacji publicznej.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu															
2.	Beata Kempa	2. Wniosek aby, zgodnie z uchwałą dotyczącą ochrony środowiska, stosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości- w tym przypadku SMA o uziarnieniu poniżej 10 mm	Wniosek uwzględniony	Zostanie zastosowana nawierzchnia o obniżonej hałaśliwości o uziarnieniu poniżej 8 mm	-															
3.	Adam Dziura	3. Wniosek o umiejscowienie zatoki bliżej ul. Gdańskiej, a także zaprojektowanie dodatkowego przystanku na ul. Mazowieckiej, przed skrzyżowaniem z ul. Sienkiewicza	Wniosek odrzucony	<p>Projektowana zatoka autobusowa (za skrzyżowaniem z ul. Pomorską) przyczyni się do znacznego zmniejszenia odległości od następnego przystanku (Mickiewicza/Teatr Polski). Obecne i projektowane odległości międzyprzystankowe przedstawia poniższa tabela:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Przystanki</th> <th>Odległość istniejąca [m]</th> <th>Odległość po wybudowaniu ul. Nowomazowieckiej [m]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rycerska- Dworzec Główny</td> <td>500</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Dworzec Główny –Fredry/Warszawska</td> <td>565</td> <td>565</td> </tr> <tr> <td>Fredry/Warszawska-Mazowiecka/Pomorska</td> <td>550</td> <td>640</td> </tr> <tr> <td>Mazowiecka/Pomorska –Mickiewicza/Teatr Polski</td> <td>910</td> <td>530</td> </tr> </tbody> </table> <p>Jak widać z powyższej tabeli odległości międzyprzystankowe po wybudowaniu zatoki przy skrzyżowaniu z ul. Pomorską zostaną znacznie bardziej zrównoważone co oznacza, że maksymalna strefa dojścia do każdego z tych przystanków zamknie się w przedziale 250-320m. Jest to wartość jak najbardziej prawidłowa, odpowiadająca zarówno charakterowi zabudowy, jak i potencjałowi pasażerskiemu występującemu na przedmiotowym obszarze. Dodać należy, że po uruchomieniu połączenia tramwajowego z Dworcem Głównym kwestia przesiadkowości z autobusów nr 71, 93 i 94 (obecnie 83 i 84) na linie tramwajowe została rozwiązana na węzłach Garbary i Dworzec Główny. Reasumując – rozwiązanie projektowe polegające na lokalizacji zatoki za skrzyżowaniem z ul. Pomorską jest rozwiązaniem bardziej optymalnym niż zlokalizowanie jej przy skrzyżowaniu z ul. Gdańską.</p>	Przystanki	Odległość istniejąca [m]	Odległość po wybudowaniu ul. Nowomazowieckiej [m]	Rycerska- Dworzec Główny	500	500	Dworzec Główny –Fredry/Warszawska	565	565	Fredry/Warszawska-Mazowiecka/Pomorska	550	640	Mazowiecka/Pomorska –Mickiewicza/Teatr Polski	910	530	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
Przystanki	Odległość istniejąca [m]	Odległość po wybudowaniu ul. Nowomazowieckiej [m]																		
Rycerska- Dworzec Główny	500	500																		
Dworzec Główny –Fredry/Warszawska	565	565																		
Fredry/Warszawska-Mazowiecka/Pomorska	550	640																		
Mazowiecka/Pomorska –Mickiewicza/Teatr Polski	910	530																		
4.	Maciej Radziun/Joanna Radziun	Pytanie dlaczego nie projektowano zgodnie z dyrektywami unijnymi (tempo 30) i nie ma bezkolizyjnych skrzyżowań	Wniosek częściowo uwzględniony	Strefa ograniczonej prędkości (30 km/h) zostanie wprowadzona odrębnym opracowaniem. Obszarem ograniczonej prędkości zostanie objęty obszar pomiędzy ul. Śniadeckich, Gdańską i Mazowiecką. Zastosowanie rozwiązań bezkolizyjnych nie ma żadnego uzasadnienia ekonomicznego oraz	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania															
		Wniosek o zabezpieczenie kamienic bezpośrednio przylegających do ul. Mazowieckiej i Nowomazowieckiej, z uwagi na zwiększenie ruchu. Wniosek o uwzględnienie odszkodowań z uwagi na oddziaływanie hałasu/wibracji	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. 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.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania															
		4.3. Wniosek o to aby zaprojektowane wyspy zagospodarować zielenią	Wniosek odrzucony	Zgodnie z ustaleniami UM w Bydgoszczy (Referat zieleni i ochrony krajobrazu) wyspa na skrzyżowaniu ul. Nowomazowieckiej – Gdańskiej została zaprojektowana o nawierzchni brukowej. Ze względu na swoje gabaryty nie zaprojektowano na niej zieleni - trudności w utrzymaniu.	Wniosek został podtrzymany, wnioskodawca widzi możliwość zaprojektowania małej architektury															
		4.4. Pytanie dlaczego droga rowerowa kończy się w połowie ul. Mazowieckiej oraz wniosek o zaprojektowanie zwiężenia ul. Mazowieckiej na całym odcinku wraz z wybudowaniem drogi dla rowerzystów jak i miejsc parkingowych	Wniosek odrzucony	Rozwiązanie wykracza poza zakres inwestycji. Kontrapas rowerowy umożliwi bezpieczny dojazd do ul. Sienkiewicza, co poprawia dostęp do śródmieścia od wschodniej strony miasta. W przyszłości możliwe jest zaprojektowanie kontrapasa dla rowerów na dalszym odcinku (do ul. Sowińskiego) jedynie za pomocą środków organizacji ruchu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania															
		4.5. Wniosek o uwzględnienie naprawy uszkodzonej ulicy (pracujący sprzęt ciężki doprowadzi do uszkodzeń)	Wniosek uwzględniony	W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia elementów zagospodarowania pasa drogowego ulic sąsiadujących z inwestycją w związku z prowadzonymi robotami, wykonawca zostanie zobowiązany do dokonania niezbędnych napraw na własny koszt.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania															

5.	E-mail – brak danych osobowych	Wniosek nie spełnia wymogów formalnych. Wnioskodawca nie podał wymaganych danych osobowych.			
6	Alina Brand-Stankiewicz	6.1 Wniosek o budowę chodnika po południowej stronie ul. Mazowieckiej na pominiętym odcinku przed posesją nr 9,11,13,15,17 (do skrzyżowania z ul. Sienkiewicza).	Wniosek odrzucony	Wniosek wykracza poza zakres inwestycji. Zostanie rozważona możliwość wykonania remontu chodnika ze środków na utrzymanie w latach 2014-2015.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		6.2 Pytanie o liczbę miejsc postojowych na odcinku ul. Mazowieckiej od ul. Pomorskiej do ul. Sienkiewicza (Bilans, ile jest teraz a ile będzie po wykonaniu prac budowlanych)	Przedstawiono wyjaśnienie	Obecnie są ok 22 miejsca postojowe + 1 dla niepełnosprawnych. Po wykonaniu prac będzie ok. 15 miejsc postojowych + 2 dla niepełnosprawnych. Należy jednak nadmienić, że będzie dodatkowo 16 miejsc postojowych + 2 dla niepełnosprawnych na ul. Nowomazowieckiej. Ponadto zmieni się liczba miejsc postojowych na ul. Pomorskiej (na odcinku od ul. Hetmańskiej do ul. Cieszkowskiego). Obecnie znajduje się tam ok. 29 miejsc postojowych + 3 dla niepełnosprawnych. Po wdrożeniu projektu będzie tam 19 miejsc parkingowych + 3 dla niepełnosprawnych. Ogólny bilans miejsc postojowych w obrębie projektu wynosi: - obecnie ok. 51 miejsc postojowych + 4 miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych - w stanie projektowanym ok. 50 miejsc postojowych + 7 miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
7	Bartosz Boguszewski	7. Sugestia, że budowa ul. Nowomazowieckiej nie jest konieczna. Autobusy nr 71,93,94 oraz 31n mogłyby jeździć ulicami: Pomorską, Śniadeckich i Gdańską. Mogłyby zatrzymywać się na przystanku o nazwie Śniadeckich- Gdańska	Wniosek odrzucony	Rozwiązanie to wydłużyłoby trasę linii autobusowych o 720m w każdym kursie, a to oznaczałoby konieczność dysponowania do ruchu w szczycie dodatkowych wozów. Roczne, dodatkowe koszty funkcjonowania linii 71, 93 i 94 (obecnie 83 i 84) z tytułu wydłużenia ich tras wyniosłyby ok. 420 000 zł. Dodać należy, że lokalizacja przystanku Śniadeckich/Gdańska (przed skrzyżowaniem) z uwagi na kwestie ruchowe, jak i istniejącą organizację ruchu (miejsca parkingowe, strefa płatnego parkowania) nie pozwala na obsługę dodatkowych 3 linii dziennych.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
8	Stowarzyszenie na rzecz rozwoju transportu publicznego	8.1 Wniosek o montaż wiaty przystankowej na ul. Mazowieckiej w kolorze RAL 8017- brązowy.	Wniosek uwzględniony	-	-
		8.2 Wniosek o rezygnację z budowy zatoki przystankowej, co pozwoli na lepsze umiejscowienie wiaty przystankowej, uniknięcie zwiężenia chodnika oraz przyczyni się do uspokojenia ruchu	Wniosek odrzucony	Zatrzymywanie autobusów w zatoce autobusowej wpłynie pozytywnie na płynność ruchu kołowego oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego, a co za tym idzie również na bardziej pozytywne postrzeganie komunikacji publicznej. Brak zatoki autobusowej będzie powodował omijanie autobusów (które zatrzymują się przy krawędzi jezdni) kosztem pasa rowerowego.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		8.3 Wniosek (w przypadku budowy zatoki przystankowej) o konstrukcję z bruku starożytecznego, bądź kostki granitowej (doprecyzowanie zapisu „kostka kamienna”)	Wniosek uwzględniony	Doprecyzowanie zapisów użytych w projekcie budowlanym nastąpi w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych, poprzez określenie wymagań fizyko-chemicznych jakie zamawiający będzie stawiał zastosowanym materiałom (w tym również kostce kamiennej).	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
9	Janusz Strzelecki	9.1 Pytanie czy planowane jest wzmocnienie podłoża gruntowego poprzez betonowanie. Dotyczy zabezpieczenia budowlanego zabytkowej nieruchomości przy ul. Gdańskiej 75	Przedstawiono wyjaśnienie	Projektant przewidział wykonanie wzmocnienia podłoża gruntowego. W projekcie przewidziano wzmocnienie istniejącego podłoża pod konstrukcją jezdni, zatok postojowych oraz przystankowej - 30 cm – stabilizacja gruntu cementem o $R_m = 2,5$ MPa, natomiast na chodnikach - 20 cm – stabilizacja gruntu cementem o $R_m = 2,5$ MPa. Wzmocnienie budynku przy ul. Gdańskiej 75 opisano w pkt 4.2.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		9.2 Wskazanie braku przedstawienia informacji dotyczących dostarczenia energii elektrycznej (do nieruchomości 75a)	Przedstawiono wyjaśnienie	Zasilanie budynku 75a nie zostało przewidziane w warunkach rozwiązania kolizji dostarczonych przez Enea Operator. W związku z powyższym nie jest ujęte w opracowaniu projektowym. Istnieje możliwość, że Enea nie dostarcza energii do tego odbiorcy (zasilanie na podlicznik).	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień. Poinformował, że nie wyraża zgody na doprowadzenie energii do budynku nr Gdańska 75a przez teren budynku Gdańska 75
		9.3 Wskazanie, że problem ochrony środowiska został zaniechany (dotyczy poziomu hałasu i pyłów zawieszonych)	Przedstawiono wyjaśnienie	Administracyjne postępowanie środowiskowe zostało wyjaśnione w piśmie z dnia 6 lutego 2014 r. Odnosząc się do przekroczeń norm hałasu i pyłów zawieszonych, to należy stwierdzić, iż stanowią one problem dla wszystkich układów komunikacyjnych naszego kraju. Dotyczą one głównych arterii charakteryzujących się bardzo dużym natężeniem ruchu, dużym udziałem pojazdów ciężkich oraz wysoką średnią prędkością jazdy (np. ul. Kamienna). W przypadku tej konkretnie planowanej inwestycji żaden z tych czynników nie wystąpi. Założenia projektowe przewidują ograniczenie prędkości w dzień do 50 km/h. Nie przewiduje się udziału pojazdów ciężkich, poza komunikacją miejską i pojazdami obsługującymi pobliskie posesje (np. śmieciarka). Natężenie ruchu na przedmiotowej drodze będzie znacznie niższe niż występuje ono na głównych arteriach.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.
		9.4 Wniosek o przeciągnięcie rur ciepłowniczych (przez KPEC) do budynków w zasięgu zakresu prac inwestorskich w celu ochrony środowiska i zasobów mieszkalnych	Przedstawiono wyjaśnienie	W złożonych wnioskach do KPEC Sp. z o. o. w ramach programu KAWKA w sprawie wydania warunków technicznych na przyłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej budynków mieszkalnych nie było budynków zlokalizowanych w rejonie planowanej budowy ul. Nowomazowieckiej. Na etapie projektowania i uzgadniania dokumentacji firma KPEC nie wnioskowała o uwzględnienie budowy sieci ciepłowniczej w pasie drogowym ul. Nowomazowieckiej. Właściciel budynku powinien zwrócić się do KPEC Sp. z o.o. w Bydgoszczy z zapytaniem czy istnieje możliwość podłączenia rzeczonych budynków do sieci ciepłowniczej.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.
10	Mikołaj Głuszkowski	10.1 Wniosek o przedłużenie kontrapasa dla rowerów do skrzyżowania ul. Mazowieckiej z ul. Wileńską	Przedstawiono wyjaśnienie	Rozwiązanie wykracza poza zakres inwestycji. Kontrapas rowerowy umożliwi bezpieczny dojazd do ul. Sienkiewicza, co poprawia dostęp do śródmieścia od wschodniej strony miasta. W przyszłości możliwe jest zaprojektowanie kontrapasa dla rowerów na dalszym odcinku (do ul. Sowińskiego) jedynie za pomocą środków organizacji ruchu.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
11	Kamil Heyka	11.1 Wniosek o rezygnację z budowy zatoki autobusowej	Wniosek odrzucony	Zatrzymywanie autobusów w zatoce autobusowej wpłynie pozytywnie na płynność ruchu kołowego oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego, a co za tym idzie również na bardziej pozytywne postrzeganie komunikacji publicznej. Brak zatoki autobusowej będzie powodował omijanie autobusów (które zatrzymują się przy krawędzi jezdni) kosztem pasa rowerowego.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		11.2 Wniosek o wybudowanie wyniesionej powierzchni z krawężnikiem i donicą z niewielkim drzewem w miejsce wymalowanej powierzchni wyłączzonej na rogu ul. Pomorskiej i ul. Nowomazowieckiej	Wniosek odrzucony	Wyspy mają za zadanie jedynie kanalizować ruch. Nie są one przymocowane na stałe, aby zapewnić możliwość przeprowadzenia alternatywnego ruchu (objazdy) w razie zaistniałej potrzeby. Z uwagi na przebieg nowej drogi, jej położenia oraz występowania sieci teletechnicznych, wodociagowych i gazowych oraz przepisów prawa, które nie pozwalają na sadzenie nowych drzew w chodniku w odległości mniejszej jak 3 m od krawędzi jezdni, zastosowanie nasadzeń szpalerowych nie będzie możliwe. Uzgodniono w projekcie nasadzenia w postaci niskich drzew i kompozycji krzewów w obrębie trawnika od strony Szkoły Muzycznej jako jedno z niewielu dostępnych miejsc do wykonania prawidłowych nasadzeń. Natomiast ustawienie donicy w strefie wyłączzonej z ruchu na skrzyżowaniu ul. Pomorskiej z ul. Nowomazowiecką jest niezgodne z przepisami bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		11.3 Wniosek o wybudowanie wyniesionych przejść dla pieszych w ciągu ul. Pomorskiej, a w ciągu ul. Mazowieckiej wyspowych progów zwalniających przed przejściami dla pieszych. Rozważyć ograniczenie prędkości do 30 km/h w ciągu ul. Mazowieckiej, Nowomazowieckiej oraz ul. Pomorskiej	Wniosek odrzucony	Zastosowane środki organizacji ruchu drogowego na ulicach lokalnych (strefa 30, miejsca postojowe wyznaczone na jezdni, skrzyżowania równorzędne i podporządkowane znakiem „stop”) oraz istniejąca zabudowa zlokalizowana w bezpośrednim otoczeniu ulic są wystarczającymi środkami zapewniającymi odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ciągu ul. Mazowieckiej i Nowomazowieckiej nie przewiduje się ograniczenia prędkości ruchu pojazdów. Ulica Pomorska zostanie objęta ograniczeniem prędkości do 30 km/h.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		11.4 Wniosek o zmniejszenie szerokości pasa ruchu do 3,00 m.	Wniosek odrzucony	Zastosowana szerokość pasa ruchu wraz z kontrapasem rowerowym na ul. Nowomazowieckiej (4+2m) zapewnia możliwość swobodnego omijania rowerystów nawet przez autobusy. Zaproponowane zwiężenie szerokości pasa ruchu do 3m tego nie zapewni.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu

12	Piotr Piekarski	12. Wniosek o pozostawienie dwóch pasów jezdni na wysokości skrzyżowania ul. Mazowieckiej z ul. Sienkiewicza. Prawy pas do jazdy prosto i skrótu w prawo, natomiast lewy pas do skrótu w lewo	Wniosek odrzucony	Zastosowane rozwiązanie z jednym pasem ruchu na wlocie ul. Mazowieckiej do ul. Sienkiewicza dla wszystkich relacji pozwala na poprawę widoczności pojazdów skręcających w lewo z ul. Mazowieckiej przez odsunięcie od zabudowy. Ponadto poprzez odsunięcie od zabudowy poprawie ulegną promienie skrótu, co również ułatwi wjazd w ul. Sienkiewicza. Wg modelu transportowego na 2013 r. natężenie relacji skrętnej w lewo z ul. Mazowieckiej w ul. Sienkiewicza jest niewielkie i w godzinie szczytu wynosi ok. 85 [P/h]. Natężenie nie przemawia za wydzieleniem pasa do skrótu w lewo.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
13	Mirosław Żyta	Wnioskodawca nie dołączył załącznika			
14	Anna i Paweł Szarpakowie	14. Protest przeciwko wyburzeniu Auli im. Jana Pawła II Państwowego Zespołu Szkół Muzycznych	Wniosek odrzucony	Przyjęty korytarz wymusza wyburzenie wskazanego budynku. Nie ma możliwości jego omińnięcia.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
15	Jacek Grela	15.1 Poparcie dla projektowanego rozwiązania (kontrpas rowerowy na jezdni)	Wniosek uwzględniony	-	-
16	Bydgoszczanin Jerzy	Wniosek nie spełnia wymogów formalnych. Wnioskodawca nie podał wymaganych danych osobowych.			
17	Tadeusz Cytulski	17.1 Protest przeciwko wyburzeniu Auli im. Jana Pawła II Państwowego Zespołu Szkół Muzycznych. Prowadzenie trasy po linii prostej	Wniosek odrzucony	Przyjęty korytarz wymusza takie rozwiązanie, nie ma możliwości omińnięcia budynku. Prowadzenie trasy po linii prostej wiązałoby się z większą skalą wyburzeń.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		17.2 Sugestia innych wariantów prowadzenia ruchu autobusowego (przez ul. Śniadeckich).	Wniosek odrzucony	Patrz pkt. 7.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
		17.3 Wniosek o zmianę kierunku jazdy wzdłuż ul. Świętojańskiej (aby z tej ulicy ruch przebiegał bezpośrednio w Al. Mickiewicza). Sugestia adaptacji gdańskich rozwiązań komunikacyjnych	Wniosek odrzucony	Wprowadzenie zmiany kierunku ruchu na jednokierunkowy (ale odwrotny niż w stanie istniejącym) na ul. Świętojańskiej spowoduje brak alternatywnego ciągu komunikacyjnego dla prowadzenia ruchu od ul. Mickiewicza w kierunku dworca kolejowego (mała wewnętrzna obwodnica miasta). Natomiast wprowadzenie ruchu dwukierunkowego na ul. Świętojańskiej nie zapewnia odpowiedniej przepustowości skrzyżowania Gdańska-Mickiewicza-Swiętojańska (konieczność zapewnienia dwóch pasów ruchu na kierunku Mickiewicza- Świętojańska).	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
18	Aleksandra Trzoska-Mońka	18. Protest przeciwko wyburzeniu Auli im. Jana Pawła II Państwowego Zespołu Szkół Muzycznych	Wniosek odrzucony	Patrz punkt 7.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i odstąpił od wniosku
19	Wojciech Pośpiech	19. Protest przeciwko wyburzeniu Auli im. Jana Pawła II Państwowego Zespołu Szkół Muzycznych. Wniosek o zaniechanie projektu budowy ul. Nowomazowieckiej	Wniosek odrzucony	Patrz punkt 17.1.	Wnioskodawca nie uczestniczył w spotkaniu
20	Andrzej Hoffmann	20.1 Wniosek, że projekt nie spełnia wymagań funkcjonalnych jak i technicznych przypisanych ulicom zaliczanym do klasy ulic zbiorczych dla elementu obwodnicy centrum miasta (tzw. „Małego Ringu”). Projektowany odcinek powinien przejąć ruch kołowy niezwiązany bezpośrednio z centralną częścią miasta, a tego nie zapewnia. Projektowane rozwiązanie można traktować jedynie jako przejściowe Wniosek, że przyjęty przekrój odpowiada ulicy lokalnej a nie zbiorczej. Krytyka przekroju o jednym pasie ruchu, z projektowanymi obok stanowiskami postojowymi dla samochodów (skutkować to będzie spowolnieniem ruchu kołowego i ograniczeniem przepustowości)	Wniosek odrzucony	Należy zwrócić uwagę, że przepisy przedstawione w warunkach technicznych nie precyzują sytuacji w przypadku projektowania ulic jednokierunkowych. W tym wypadku bardzo istotnym faktem jest to, iż projektowana jezdnia jednokierunkowa będzie stanowiła parę dla istniejącej ulicy Świętojańskiej prowadzącej ruch w kierunku przeciwnym. W związku z powyższym przepisy nie wykluczają budowy ulicy jednokierunkowej, jednopasowej. Zwiększona szerokość pasa ruchu (do 4 m) umożliwi swobodny ruch po ul. Nowomazowieckiej. Patrz również pkt 11.4	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.
		20.2 Wniosek o wprowadzenie sygnalizacji świetlnej przy skrzyżowaniu z ul. Gdańską. Powodem jest krzyżowanie się z ruchem tramwajowym, rowerowym i pieszym	Wniosek odrzucony	Na wlocie z ul. Nowomazowieckiej zaprojektowano 1 pas ruchu, co powoduje, że nie będzie dochodziło do wzajemnego ograniczania widoczności przez pojazdy, jak ma to miejsce m. in. na wlocie ul. Cieszkowskiego. Krzyżowanie potoku kołowego z innym ruchem kołowym oraz tramwajowym nie jest wystarczającym powodem do zastosowania sygnalizacji świetlnej. Ponadto wprowadzenie dodatkowej sygnalizacji świetlnej na ul. Gdańskiej spowoduje dodatkowe straty czasu na ciągu ul. Gdańskiej dla transportu publicznego.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.
		20.3 Krytyka dwukierunkowego ruchu rowerowego na jezdni jednokierunkowej. Omijanie rowerzysty przez większe pojazdy (autobusy) będzie wiązało się z częściowym zajęciem pasa dla przeciwbieżnego ruchu rowerowego	Wniosek odrzucony	Zakładając, że rowerzysta potrzebuje, do swobodnego poruszania się, 1m szerokości drogi, można stwierdzić, że dwumetrowa szerokość kontrpasa jest zaprojektowana z dużą rezerwą (nie ma obaw, że rowerzyści będą wkraczać na jezdnię przeznaczoną do ruchu samochodowego). W przeciwnym kierunku ruchu można przyjąć również 1 metr dla potrzeb rowerzysty. Wobec tego, 3m na jezdni są zarezerwowane jedynie dla ruchu samochodów, co jest wystarczającą szerokością nawet dla autobusów. Parametry zostały tak dobrane, aby możliwe było swobodne mijanie się rowerzystów z innymi pojazdami.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.
		20.4 Sugestia, aby ruch rowerowy odbywał się ciągami ulic lokalnych (w tym przypadku ul. Cieszkowskiego)	Wniosek odrzucony	Zaprojektowana droga rowerowa (kontrpas rowerowy) ma charakter drogi transportowej pozwalającej przemieszczać się rowerzystom pomiędzy terenami północno-wschodnimi miasta, a śródmieściem i dworcem kolejowym. Prowadzenie ruchu rowerowego wyłącznie układem dróg lokalnych np. ul. Cieszkowskiego znacznie wydłuża dojazd rowerzystów do śródmieścia i dworca kolejowego. Ruch rowerowy w ul. Cieszkowskiego będzie prowadzony na zasadach ogólnych.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.
		20.5 Wniosek o przesunięcie projektowanego przystanku autobusowego bliżej ul. Gdańskiej (gdzie występuje szerszy pas drogowy), co pozwoliłoby na wprowadzenie szerszego chodnika i usytuowanie wiaty na wysokości przystanku	Wniosek odrzucony	Odpowiedź jak w 3.1	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		20.6 Sugestia, że projekt jest niekompletny. Tak duża ingerencja w zagospodarowanie przestrzenne śródmieścia Bydgoszczy powinna być objęta analizą urbanistyczną, a w szczególności (przynajmniej) koncepcją zagospodarowania terenów przyległych do nowej ulicy.	Wniosek odrzucony	Wniosek nie jest to przedmiotem opracowania	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.

		20.7 Krytyka faktu, że wyłożenie do informacji publicznej zostało wprowadzone dopiero na etapie projektu wykonawczego	Przedstawiono wyjaśnienia	Pomimo iż projekt jest w stanie znacznego zaawansowania, zdecydowano, iż zostanie poddany do wyłożeniu do informacji publicznej celem wprowadzenia niezbędnych korekt. Projekty zlecone do opracowania od listopada 2013 r. będą uzgadniane na etapie koncepcyjnym.	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
21	Stowarzyszenie Bydgoska Masa Krytyczna	21.1 Wniosek o wymalowanie „czerwonego dywaniku” na kontrapasie na skrzyżowaniu ul. Mazowieckiej, Pomorskiej i Nowomazowieckiej	Przedstawiono wyjaśnienia	Jest to uwzględnione w projekcie	-
		21.2 Wniosek o wymalowanie linii pomocniczej (bądź czerwonego pasa) dla rowerzystów na skrzyżowaniu ul. Gdańskiej i Nowomazowieckiej, dla jadących z południa na północ mających zamiar skręcić w ul. Nowomazowiecką	Wniosek odrzucony	Ruch na tej relacji odbywa się na zasadach ogólnych. Nie stosuje się dodatkowych linii na jezdni, w poprzek drogi z pierwszeństwem przejazdu. Ruch rowerowy na tej relacji jest podporządkowany wyłącznie ruchowi tramwajowemu i rowerowemu (z kierunku północnego)	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.
		21.3 Wniosek o zachowanie na zjazdach nawierzchni zgodnej z nawierzchnią chodnika	Wniosek odrzucony	Inna faktura jednoznacznie określa zjazd podkreślając na jakiej powierzchni jest możliwy ruch pojazdów	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.
		21.4 Pytanie jak będzie wyglądać zakończenie kontrapasa i na jakich zasadach rowerzyści będą kontynuować jazdę w kierunku ul. Sienkiewicza	Przedstawiono wyjaśnienia	Zakończenie kontrapasa projektowane jest na ul. Sienkiewicza, gdzie rowerzyści muszą wykonać manewr skrętu w lewo bądź w prawo w zależności od obranego kierunku jazdy	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		21.5 Wniosek o uwzględnienie budowy kontrapasa na ul. Pomorskiej na odcinku od ul. Mazowieckiej do ul. Świętojańskiej/ Hetmańskiej analogicznie jak na ul. Mazowieckiej	Wniosek odrzucony	Brak akceptacji ze względu na warunki widoczności występujące przy dojeździe ul. Pomorskiej do ul. Świętojańskiej (droga w łuku). Nie ma możliwości bezpiecznego zakończenia kontrapasa na skrzyżowaniu z ul. Świętojańską	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia, ale podtrzymuje wniosek
		21.6 Alternatywnie do 21.5 można wprowadzić uspokojenie ruchu na ul. Pomorskiej (poprzez znak D-40) oraz uwzględnienie ruchu rowerowego pod prąd przy pomocy tabliczki T-22 (podobnie jak w przypadku ul. Dworcowej)	Przedstawiono wyjaśnienia	Nie wprowadza się strefy zamieszkania przy wydzielonych chodnikach. Patrz pkt. 21.5	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
		21.7 Pytanie jaka będzie dopuszczalna prędkość na ul. Pomorskiej po stronie południowej na odcinku od ul. Mazowieckiej do ul. Cieszkowskiego oraz jakiej klasy będzie to droga	Przedstawiono wyjaśnienia	Będzie to droga klasy L. Zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 30 km/h, patrz pkt. 4.1	Wnioskodawca przyjął wyjaśnienia i zaakceptował sposób postępowania
22	Antoni Ahtel	22. Wniosek o postawienie ekranu dźwiękochłonnego (o długości 30 m i wysokości 4 m) oddzielającego projektowaną ul. Nowomazowiecką od posesji przy ul. Gdańskiej 75a	Wniosek odrzucony	Proces przygotowania inwestycji wymaga weryfikacji wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz analizy skuteczności zastosowanych rozwiązań ochronnych. Po przeprowadzeniu takiej oceny zdecydowano się zastosować odpowiednie działania. 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. Przeprowadzone analizy wpływu realizacji inwestycji na klimat akustyczny wykazały brak konieczności zastosowania rozwiązania w postaci ekranu akustycznego. Ponadto, z uwagi na bliskie sąsiedztwo budynków liczne skrzyżowania i kolizje z sieciami, nie istnieje możliwość zabezpieczenia budynków poprzez wybudowanie ekranów akustycznych. 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.	Wnioskodawca nie przyjął wyjaśnień.