

ID odp owie dzi	Droga rowerowa na odcinku ul. Sudeckiej - Wyzwolenia - Pelplińskiej	ODPOWIEDŹ ZDMIKP
167		
198		
238		
266		
291		
482	Niezbędna dla uzupełnienia sieci rowerowej i bezpieczeństwa rowerzystów, honorowa oraz priorytetowa jest również uzupełniająca ścieżka na ul. Sudeckiej	OGÓLNY GŁOS W KONSULTACJACH - pozytywny
493		
741		
803		
959		
1158	Jeżdżę zarówno samochodem jak i rowerem. Kolejne ścieżki rowerowe to marnotrawione pieniądze. Przecież Wasze "inwestycje" nie poprawiają organizacji ruchu, nie zwiększają przepustowości. Polegają na wymalowaniu, podzieleniu tego co już istnieje. A rowerzyści i tak jeżdżą wszędzie, pomimo wydzielonych ścieżek rowerowych. Nawet na przejściach dla pieszych potrafią wjechać w pieszego, ponieważ uważają, że wszędzie mają pierwszeństwo. Spotkało mnie to osobiście. pomimo ścieżek dla rowerów na Bielawach, rowerzyści I TAK JEŹDŻĄ ULICAMI!!!!!!!!!!!!!!	Ruch rowerowy w mieście jest coraz większy, mieszkańcy zmieniają swój główny środek transportu z pojazdów na rowery. W związku z tym ZDMiKP ma bardzo dużo wniosków o zapewnienie ciągłości dróg rowerowych. Rowerzystę, podobnie jak każdego innego uczestnika ruchu drogowego, obowiązują przepisy. Według Prawa o ruchu drogowym art.33 ust. 1 „Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla pieszych i rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu.” oraz według art. 26 ust. 3 „Kierującemu pojazdem zabrania się: 3) jazdy wzdłuż po drodze dla pieszych lub przejściu dla pieszych, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 6, art. 33a ust. 2 oraz art. 33b ust. 2.”
1165		
1196		

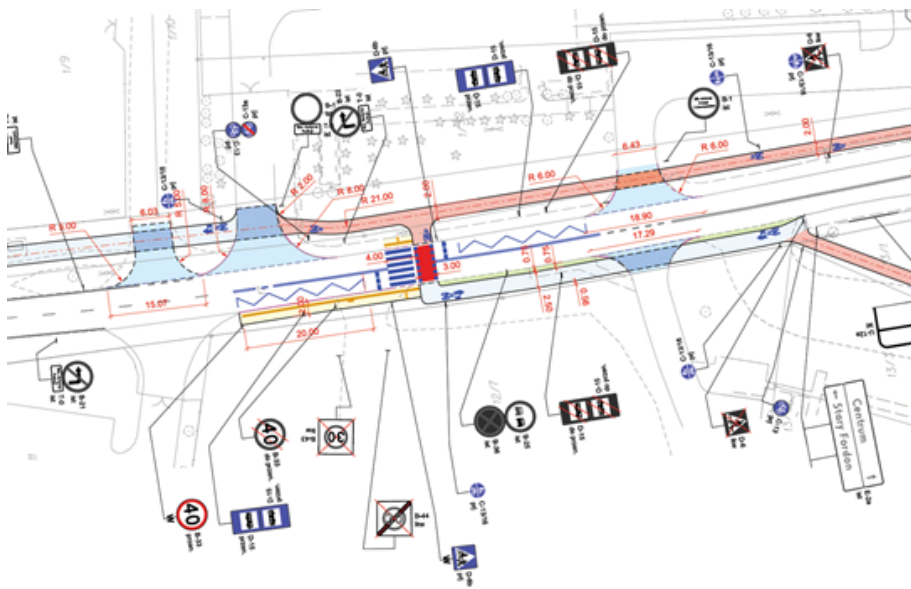
1247		
1579	Chciałbym zasugerować, aby droga była asfaltowa, a nie z kostki brukowej, jak większość DDR w Bydgoszczy. Z roku na rok robią się coraz większe nierówności na drogach z kostki i coraz trudniej się po nich przemieszczać.	Droga dla rowerów oraz ciąg pieszo- rowerowy na całym projektowanym odcinku będzie wykonana z nawierzchni bitumicznej.
1818		
1906		
2119		
2250		
2339	Droga dla rowerzystów z gminy Osielsko (Jarużyn) jest bardzo przydatna, ponieważ dzieci które jeżdżą na rowerach do Fordonu i to nie tylko do szkoły, mają bardzo niebezpieczny odcinek ruchu gdzie kończy się Jarużyn a zaczyna się Fordon. Nie tylko dzieci ale również osoby dorosłe muszą zjeżdżać z niebezpiecznej drogi na piach (gdy pada to jest błoto) jest to niekomfortowe i również robi się zator ponieważ kierowcy są zmuszani do wyprzedzania a nie jeden jedzie szybko i bardzo blisko rowerzysty. Droga do Jarużyna powinna być poprowadzona i połączona z Fordonem dla bezpieczeństwa i komfortu obu stron.	OGÓLNY GŁOS W KONSULTACJACH- POZYTYWNY
2386	Wjazd DDR w ulicę Wierchową, która ma się zaraz urwać jest bezcelowy. Sugeruję utworzenie "wąsa" wjazdowego na DDR z ul. Wierchowej.	Wzdłuż ulicy Wierchowej oraz Geodetów został zaprojektowany ciąg pieszo – rowerowy (zadanie w ramach BBO- obecnie trwa przetarg na roboty budowlane), który połączy się z obecnie projektowaną infrastrukturą rowerową na skrzyżowaniu z ulicą Wyzwolenia.
2387		
2397	Rekomenduję wykonanie wjazdu/zjazdu w ul. Wyzwolenia. Zjeżdżając od strony ul. Sudeckiej w kierunku ul. Wyzwolenia należy skręcić z przejazdu dla rowerów, co może być dla niektórych osób nieintuicyjne.	Na skrzyżowaniu ul. Sudeckiej i ul. Wyzwolenia zapewniono wszelkie możliwe zjazdy i wyjazdy. W przypadku występowania ciągu dla rowerów, rowerzysta ma obowiązek poruszania się po tym ciągu, a nie po ulicy, zatem ruch z południowego wlotu ul. Wyzwolenia i z wlotu ul. Sudeckiej odbywa się po ciągach pieszo-rowerowych. Natomiast dla wlotu północnego ul. Wyzwolenia zapewniono wjazd oraz wyjazd z jezdni po odpowiedniej stronie jezdni. Zastosowane rozwiązania są rozwiązaniami typowymi dla takiego układu.

2399		
2456		
2518	Super..... Nareszcie będzie można bezpiecznie pojechać rowerem do Jaruzyna i dalej.	OGÓLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
2522	Projektowanie ciągu pieszo-rowerowego na odcinku posterunek-ul. Geodetów będzie stwarzał okazję do "łapanek" rowerzystów którzy nieświadomi zmiany drogi i tym samym przepisów na niej obowiązujących, będą poruszali się nadmierną prędkością. Na ciągu pieszo-rowerowym obowiązuje ograniczenie prędkości zbliżonej do pieszego, co nie ma zastosowania na drodze dla rowerów. W związku z powyższym bardziej logicznym i przychylnym rowerzystom byłoby przedłużenie drogi rowerowej do ul. Geodetów, gdzie de facto ciąg zamienia się w drogę dla rowerów.	Według Prawa o ruchu drogowym art.33 ust. 1 „Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.” Przytoczony zapis o ograniczeniu prędkości zawarty jest w ust. 6 i mówi o sytuacji, kiedy rowerzysta korzysta z drogi dla pieszych tj. chodnika, co w projektowanym stanie nie jest odpowiednim odniesieniem, gdyż zaprojektowana została droga dla pieszych i rowerów.
2543		
2553		
2557		
2594		
2838	Na Akademickiej w kierunku od ronda do Fordonu nie można spacerować bo rowerami ścigają się psa muszę nosić bo potrąca zostałam pobita i wyzwana bo to trasa rowerowa a ludzie na szosę było zgłaszane dużo razy na policję i nic	Poza zadaniem konsultacji społecznych.
3003		
3030		
3043	Witam serdecznie Proponuję rondo wyzwolenia-sudecka	Zgadzamy się z opinią, że skrzyżowanie o ruchu okrężnych poprawiłoby bezpieczeństwo w tym miejscu. Natomiast ograniczenia finansowe nie pozwalają na realizację tak dużej inwestycji (która znacznie podniosłaby koszty podmiotowego zadania).

3046	Niezbędna inwestycja. W ostatnim czasie powstało wiele budynków mieszkalnych. Proszę uwzględnić również oświetlenie tych odcinków drogi oraz odcinek komunikacyjny dla pieszych na długości wyzwolenia/ kwietniowa/ majowa w stronę Strzelce Dolne.	Projekt zakłada oświetlenie infrastruktury rowerowej na całej jej długości. Projektowane oświetlenie będzie spełniać wymagania „Wytyczne projektowania urządzeń do oświetlenia dróg zamiejskich i ulic.” Rekomendowanych przez Ministerstwo Infrastruktury. Informujemy również, że odcinek w/w na długości Wyzwolenia/ Kwietniowa/ Majowa w stronę Strzelce Dolnych nie jest przedmiotem konsultacji społecznych.
3050	Przy połączeniu ulic Pelplińskiej i Wyzwolenia konieczne jest utworzenie skrzyżowania o ruchu okrężnym, które zwiększy bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu, tym bardziej, że chodnik planowany jest od tego zbiegu ulic tylko po jednej stronie, więc ulica Wyzwolenia (tuż za zbiegiem ulic) w kierunku ulicy Sudeckiej będzie przekraczana przez pieszych i rowerzystów często.	Zgadzamy się z opinią, że skrzyżowanie o ruchu okrężnym poprawiłoby bezpieczeństwo w tym miejscu. Natomiast ograniczenia finansowe nie pozwalają na realizację tak dużej inwestycji (która znacznie podniosłaby koszty podmiotowego zadania).
3112	Dzień dobry, chciałem zapytać o przyłączenie posiadłości przy ulicy Wyzwolenia 123 oraz 125 do infrastruktury pieszej. Ponieważ zgodnie z zaproponowanym projektem oba domy pozostają bez możliwości dojścia do posesji.	Dostępność do ciągu pieszo-rowerowego jest zapewniona poprzez zjazd na działkę 32/3. Koncepcja zakłada poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po drugiej stronie ul. Wyzwolenia i nie zakłada tworzenia pojedynczych połączeń do każdego indywidualnego budynku (szczególnie po przeciwnej stronie niż jej przebieg), wymagałoby to znacznie większych środków finansowych, przeznaczonych na realizację przedstawionej koncepcji.

3131	Droga wjazdowa do Bydgoszczy ma wiele dziur i załatań, więc jadać od strony Jaruzyna "z górki" - po zjeździe ze ścieżki rowerowej na rowerze trzeba to omijać jednocześnie wiedząc, że z tyłu jadą samochody osobowe lub ciężarowe. Rowerzysta jadący od strony Jaruzyna/Strzelc Dolnych do Bydgoszczy przy wjeździe - jedzie szosą wjazdową (po lewej : skrzyżowanie z ulicą Geodetów), a następnie przed skrzyżowaniem ulic Pelplińskiej/Wyzwolenia wybiera 3 scenariusze wjazdu rowerem (na podstawie własnego zachowania): (1)ulicą prosto lub ze skrętem w lewo - w ulicę Wyzwolenia); (2) można wjechać na chodnik po lewej - zastępczą ścieżkę rowerową poprzez pasy - przejście dla pieszych, (3) przy dużym natężeniu ruchu z tyłu zjechać na chodnik po prawej na zakręcie ulicy; Podobnie przy wyjeździe z ulicy Wyzwolenia w kierunku Jaruzyna/Strzelc Dolnych na wysokości zakrętu w lewo można wjechać na chodnik - "zastępczą ścieżkę rowerową" po stronie prawej - rowerzyście o wysokości 1, 6- 1, 7 m, a więc dorosłemu przeszkadzają/-ły nisko zwisające gałęzie drzewa, jest to krótki odcinek, który się kończy i należy zjechać w ulicę.	OGÓLNY GŁOS W KONSULTACJACH
3133	WZDŁUŻ ULICY WIERCHOWEJ WYKONAĆ PAS ROWEROWO-PIESZY ,ZAMIAST TYLKO PASA ROWEROWEGO I PASA ZIELENI,BEZ UWZGLĘDNIENIA PIESZYCH. OBECNIE TEN TEREN TO BARDZO CZĘSTE MIEJSCE SPACERÓW OKOLICZNYCH MIESZKAŃCÓW. Ulica Wyzwolenia, po stronie zachodniej -posesje123,125 połączyć chodnikiem/drogą z ulicą Wierchową,gdyż nie ma możliwości dla mieszkańców aby stąd włączyć się do ruchu rowerowego -pieszego.	Koncepcja zakłada poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po drugiej stronie ul. Wyzwolenia i nie zakłada tworzenia pojedynczych połączeń do każdego indywidualnego budynku, wymagałoby to znacznie większych środków finansowych, przeznaczonych na realizację przedstawionej koncepcji.
3148		

3168	Proponuję, aby w trakcie budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Sudeckiej i Wyzwolenia (odcinek Sudecka - Geodetów) przebudowano także oświetlenie ulic. Obecnie zamontowane latarni nie doświetlają w sposób zadowalający w/w ulic. Proponuję ustawienie latarni ulicznych niskich, tak jak jest to wykonane na ścieżce na ul. Sudeckiej na terenie gminy Osielsko.	Projekt zakłada oświetlenie infrastruktury rowerowej na całej jej długości. Projektowane oświetlenie będzie spełniać wymagania „Wytyczne projektowania urządzeń do oświetlenia dróg zamiejskich i ulic.” Rekomendowanych przez ministerstwo infrastruktury.
3221	Moim zdaniem aby zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników ścieżki należy przebudować skrzyżowanie Pelplińska-Wyzwolenia do postaci ronda które wymusi mniejszą prędkość "wylatujących" z osiedla kierowców.	Zgadzamy się z opinią, że skrzyżowanie o ruchu okrężnych poprawiłoby bezpieczeństwo w tym miejscu. Natomiast ograniczenia finansowe nie pozwalają na realizację tak dużej inwestycji (która znacznie podniosłaby koszty podmiotowego zadania).
3250	Podczas budowy ścieżki rowerowej, wątroby było wziąć pod uwagę i zrobić drogę dojazdową do małego biznesu który się dopiero rozwija mowa o superhotdogu przy ul. Sudeckiej 2	W ramach zadania nie budujemy dojazdów do prywatnych posesji.
3269		
3291	super bardzo potrzebna droga rowerowa dla bezpieczeństwa,natężenie ruchu bardzo duże bo to droga dojazdowa z Fordonu do S	OGOLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3294		
3299	Popieram.	OPINIA OGÓLNA - POZYTYWNA
3316	Droga jest niezbędna ze względów bezpieczeństwa. Zjeżdżając z Jaruzyna nagle się kończy i można wpaść wprost pod nadjeżdżający pojazd.	OPINIA OGÓLNA - POZYTYWNA
3343	Spośród planowanych do realizacji obecnie dróg rowerowych ta wydaje się najpotrzebniejsza. Tą trasą jeździ wiele osób zarówno z Bydgoszczy jak i sąsiednich miejscowości. Ruch samochodowy, brak pobocza i zły stan nawierzchni powodują że odcinek przed wjechaniem na drogę rowerową za znakiem "BYDGOSZCZ" jest bardzo niebezpieczny. Również wizerunkowo wygląda słabo, że ościennych gmina drogę zrealizowała, a Bydgoszcz nie.	OPINIA OGÓLNA - POZYTYWNA
3350	ok	OPINIA OGÓLNA
3356	Głosuje tutaj	OPINIA OGÓLNA

3387		
3397		
3399	Dzień dobry, jedną z rzeczy jaką bym zmienił to przesunąłbym przejście dla pieszych znajdujące się na ul. Wyzwolenia przed komisariatem. Jadąc od strony Fordonu w stronę Strzelec po wyjeździe z łuku nie widać pieszych znajdujących się na przejściu. Jeżeli jeszcze wymijamy się na łuku z samochodami jadącymi z naprzeciwka to trzeba się wręcz zatrzymać aby zobaczyć czy przejście jest puste. To przejście jest zbyt blisko wyjazdu z łuku, powinno zostać przesunięte bardziej w stronę komisariatu.	Wprowadzono zmiany, skorygowano układ.  The drawing is a technical plan view of a road intersection. It shows a main road with a proposed pedestrian crossing marked with a blue dashed line. Various traffic signs are indicated, including a 'Z' sign (no entry) and a '40' speed limit sign. Dimensions are given in meters (e.g., 15.00, 10.00, 18.90, 17.20). The drawing also shows existing road features like a 'Stary Fordon' area and a 'Centrum' area.
3402		
3411		
3423		
3432	Doskonały plan, jako mieszkanka Fordonu bardzo się cieszę, że ta ścieżka powstanie, ponieważ obecnie ten fragment jest bardzo niebezpieczny dla pieszych i rowerzystów. Liczę na szybkie wykonanie projektu.	OGOLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3433	Za!	OGOLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3442		

3447	Dzień dobry . Często poruszam się z starsza osoba która musi odpoczywać co jakiś czas, niestety okazuje się ze poprostu nigdzie nie ma ławek, moim zdanie miasto powinno zmienić trend i zacząć stawiać ławki przy chodnikach tam gdzie nie ma zabudowań i tam gdzie są również z wysokimi stojakami na rowery, podejrzewam ze ktoś kto decyduje ma myślenie ze jak ktoś idzie na rower to nie po to by siadać , prosze pomyśleć ze wiele osób nawet jadąc rowerem czesto chcą odpocząć z różnych porodów , już nie wspomnę o pieszych , prosze zacząć stawiać ławki i stojaki na rowery. Druga sprawa zauważyłem ze miasto choruje na slupiozoznakoze, tyle ile sie da, to stawiacie słupów tym samym oszpecając cały teren , wystarcza tylko znaki namalowane na chodniku.	W ramach zadania planujemy doposażyć projektowaną infrastrukturę rowerową o ławki i stojaki. Lokalizacja wymienionych obiektów będzie ustalana po dokładniej analizie na późniejszych etapach prac. Infrastruktura rowerowa wzdłuż ulic Sudeckiej, Wyzwolenia i Pelplińskiej zostaną oznakowane znakami poziomymi oraz pionowymi zgodnie z rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z dnia 3 lipca 2003 r (z póź. zm.).
3487	Droga jak najbardziej konieczna! Bardzo dużo rowerzystów jeździ tą trasą, także dzieci, po pięknej trasie gminy osielsko kończymy na strasznie dziurawej nie oświetlonej drodze z epoki słusznie minionej (droga domaga się remontu już od lat) i robi się nie bezpiecznie. Fordon wymaga dobrej sieci drug rowerowych które byłyby ze sobą mądrze połączone, są odcinki które się nagle kończą (!) i nie wiadomo co dalej. Właściwie nie da się pojechać na wyprawę bez konieczności używania dróg nie przeznaczonych dla rowerów. Jest o wiele lepiej, ale potrzeba inwestycji, ta od Sudeckiej do Pelplińskiej jest najprawdopodobniej jedna z najważniejszych.	OGOLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3495	Doskonały plan, jako mieszkanka Fordonu bardzo się cieszę, że ta ścieżka powstanie, ponieważ obecnie ten fragment jest bardzo niebezpieczny dla pieszych i rowerzystów. Liczę na szybkie wykonanie projektu.	OGOLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3502	Bardzo potrzebna ścieżka, która bardzo poprawi bezpieczeństwo	OGOLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY

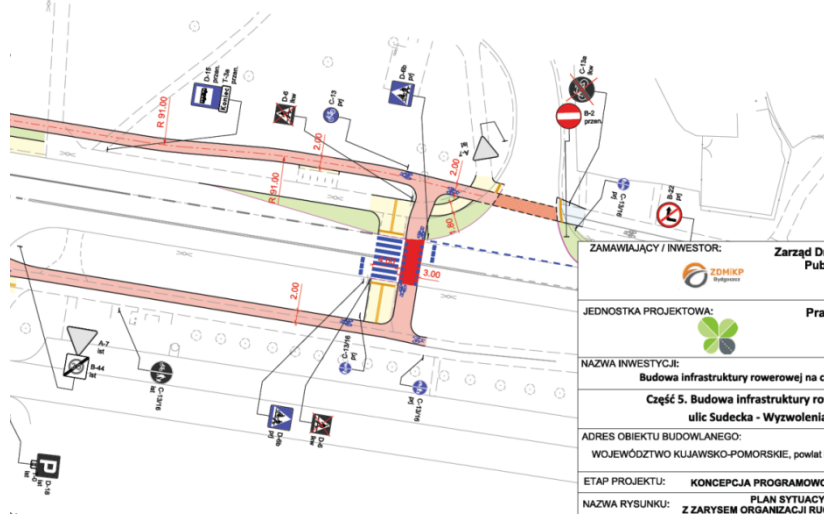
3506

Witam. Dwie uwagi:

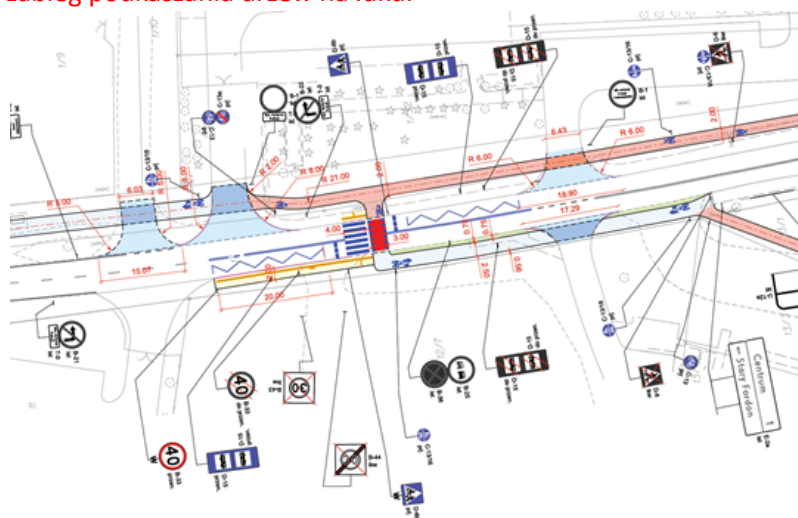
1. Bardzo niebezpieczne z punktu widzenia brd rozwiązanie przejazdu dla rowerzystów (dołączonego do przejścia dla pieszych) przez 3 pasy ruchu na ul. Pelplińskiej (początek opracowania, przy pętli autobusowej). Już w stanie istniejącym samo przejście stanowi bardzo niebezpieczny element infrastruktury z uwagi na przystanek autobusowy na jezdni. Bezpośrednio za przejściem (jadąc od centrum) zatrzymuje się autobus na pasie przeznaczonym do ruchu autobusów. Pojazdy jadące od strony Strzelec nie widzą pieszych wkraczających na jezdnię. Dochodzi tam o wielu konfliktów ruchowych i gwałtownych za hamowań. Dodając tam przejazd dla rowerzystów jeszcze podnosimy ryzyko z uwagi na dynamikę rowerzystów. Czy w ramach zmian w organizacji ruchu nie warto odsunąć przystanek od przejścia bądź przejście od przystanku? Oczywiście piesi wysiadający z autobusu, aby nie przechodzić bezpośrednio za nim, musieliby być "zmuszeni"/naprowadzeni na przejście za pomocą np. wygrodzenia. Sytuacja na dziś już jest dość niebezpieczna, a jest to idealny moment by ją poprawić.

2. Brak odpowiedniej widoczności na przejeździe na rowerzystów (istniejącym przejściu dla pieszych) za łukiem poziomym (za skrzyżowaniem ul. Pelplińskiej z ul. Wyzwolenia) jadąc od strony centrum. Po lewej stronie znajdują się drzewa, która obecnie ograniczają widoczność. Należałoby przemyśleć kwestie poprawy widoczności (przeniesienie przejścia/przejazdu bliżej skrzyżowania, likwidacja zadrzewienia).

Ad 1. Wprowadzono zmiany.

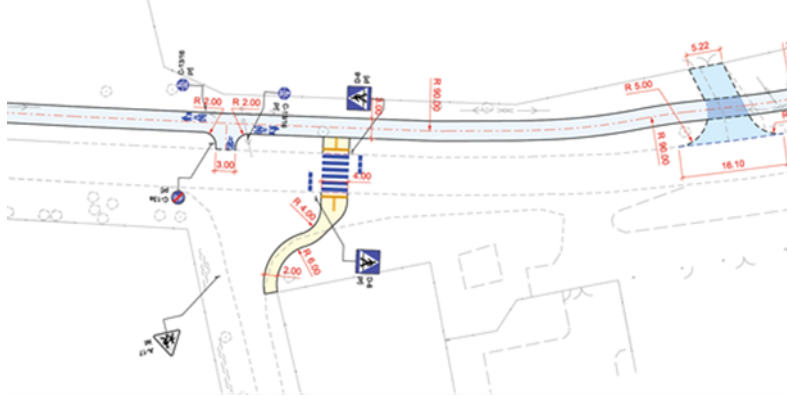


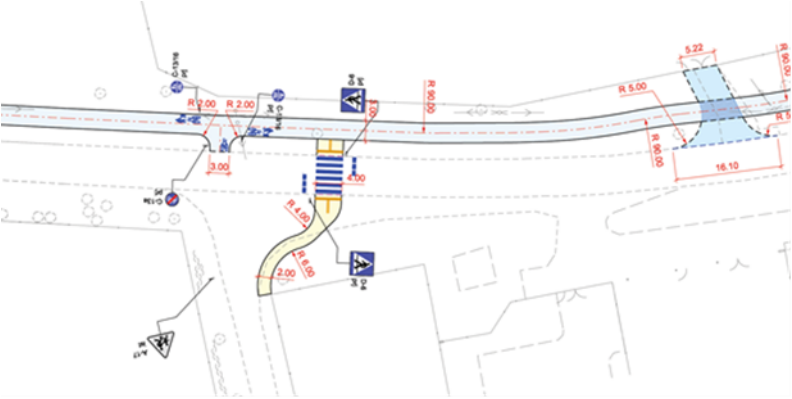
Ad 2. Wprowadzono zmiany, skorygowano układ. Ponadto, zostanie zastosowany zabieg podkaszania drzew na łuku.



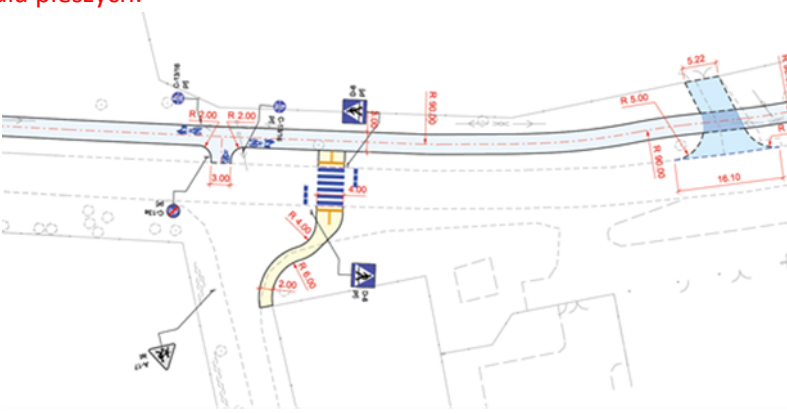
3556		
3592		
3608		
3630		
3631		
3633		
3635		
3640		
3654	Jestem za, przyda się tam ta trasa	OGOLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3667		
3671	ul sudecka jest bardzo duże zagrożenie dla rowerzystów	OGOLNY GŁOS W KONSULTACJACH
3674	Budowa drogi dla rowerów przez skrzyżowanie Wyzwolenia-Sudecka jest nie do przyjęcia. Droga ta powinna przebiegać przez skrzyżowanie Wyzwolenia-Sudecka z Wierchowej po stronie zachodniej Wyzwolenia. z połączeniem z Droga Pieszorowerową biegnącą Geodetów. Droga dalej z Wierchowej powinna przebiegać ulicą Podgórz do Sudeckiej i tam po przecięciu Sudeckiej łączyć się z istniejącą drogą rowerową. Uważam, że jest to o wiele lepsze rozwiązanie od proponowanego, bo od skrzyżowania Sudecka -Wyzwolenia ma przebiegać droga do Andersa. A przecież przez to skrzyżowanie przebiega droga wojewódzka łącząca most na Wiśle z drogą S5. I każde spowolnienie na tej drodze powoduje zagrożenie wypadkiem. Tym bardziej, że do budowy alei Leona Barciszewskiego daleko. Poza tym obecne rozwiązanie łamie zasadę zrównoważonego rozwoju stawiając w uprzywilejowanej pozycji rowerzystów. Nie	Droga rowerowa została zaprojektowana wzdłuż głównych ciągów tj. wzdłuż ul. Sudeckiej drogi powiatowej i ul. Wyzwolenia drogi wojewódzkiej, nie ma zasadności prowadzenia ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy zabudową jednorodziną wzdłuż dróg gminnych. Odnosząc się do uprzywilejowania rowerzystów zaznaczyć należy, że konsultacje dotyczą koncepcji budowy ciągów rowerowych zatem zasadne jest projektowanie infrastruktury zapewniającej jak najlepszą komunikację tych użytkowników. Zaznaczyć jednak należy, że podczas projektowania ważnym aspektem jest również zapewnienie komfortu innym użytkownikom ruchu. Jak można zauważyć przy okazji tworzenia ciągu zapewniono możliwość poruszania się po tym ciągu również pieszych (ciąg pieszo – rowerowy), więc nie można mówić o uprzywilejowaniu któregoś z użytkowników. Dodatkowo, w kwestii wprowadzenia zakazu ruchu rowerów na ul. Wyzwolenia i Sudeckiej, zaznaczyć należy, że według Prawa o ruchu drogowym art.33 ust. 1 „Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić.” Zatem zgodnie z przepisami rowerzyści nie będą mieli prawa korzystania z jezdni.

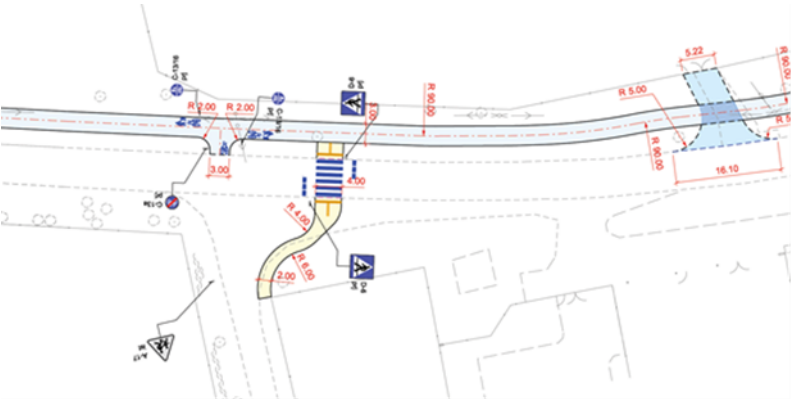
	do przyjęcia jest też brak zakazu ruchu dla rowerów na Wyzwolenia i Sudeckiej oraz wzdłuż całej Pelplińskiej. Taka sytuacja zaskakuje kierowców który na tych drogach nie powinien spodziewać się rowerów.	
3680	Pamiętajmy o bezpieczeństwie pieszych. Odpowiednie oznaczenie tak jak w Sopocie. Specjalne ścieżki są dla rowerzystów .Specjalne dla rolkarzy. Osobne dla pieszych .To ciągi które dają bezpieczeństwo na drodze. Dodatkowo oznaczenia. Pasy widoczne. Opis na przejście wspólnym na pasach spójrz w prawo i w lewo...Bezpieczeństwo przed hulajnogami aby nie potrąciły pieszego i rowerzysty i rolkarzy. Dodatkowo niskie progi aby nie przewrócić się ..Oznaczenie dla niewidomych itd .Ławki aby odpocząć i kosze na śmieci...Oświetlenie także nowoczesne...	Droga dla rowerów oraz ciąg pieszo-rowerowy jak również pozostała infrastruktura rowerowa zostaną oznakowane znakami poziomymi oraz pionowymi zgodnie z rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z dnia 3 lipca 2003 r (z póź. zm.). Oznakowanie zaprojektowane będzie zgodnie z powyższymi przepisami w sposób czytelny oraz zrozumiały dla użytkowników ruchu. Z uwagi ma ograniczenia finansowe oraz budżet przeznaczony na budowę samej infrastruktury rowerowej obecnie nie zakładamy doposażenia inwestycji w obiekty małej architektury. Natomiast w przypadku uzyskania dodatkowych środków, przeanalizujemy taką propozycję . Projekt zakłada oświetlenie infrastruktury. rowerowej na całej jej długości. Projektowane oświetlenie będzie spełniać wymagania „Wytyczne projektowania urządzeń do oświetlenia dróg zamiejskich i ulic.” Rekomendowanych przez ministerstwo infrastruktury. Koncepcja stosuje się m.in. do obowiązujących wytycznych rekomendowanych przez Ministerstwa Infrastruktury . A Według wytycznych WR-D-42-3-01 (Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów) zaleca się stosowanie obniżonego krawężnika, uskok <1cm na przejeździe dla rowerów. Zaprojektowano opornik betonowy zlicowany z nawierzchnią ścieżki i jezdni na przejazdach rowerowych. Natomiast według wytycznych WR-D-41-3-01 (Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych) w przypadku przejścia dla pieszych „Różnica poziomów między górnymi powierzchniami nawierzchni jezdni i krawężnika nie może być większa niż 0,02 m”. Zaprojektowano krawężnik najazdowy wyniesiony +0,02 cm ponad nawierzchnię jezdni na przejściach dla pieszych.

3683		
3701	1. Budowa przejść dla pieszych przez ulicę Sudecką łączących zabudowania przy ulicach Świętokrzyskiej, Podgórze i Tatrzańskiej z nowym ciągiem. 2. Budowa nowego oświetlenia wzdłuż ulicy Sudeckiej. 3. Realizacja ronda w relacji Wyzwolenia - Pelplińska zgodnego z MPZP bądź przystosowanie skrzyżowania pod przyszłe rondo. 4. Zadbanie o elementy szlaku Czterech Wsi znajdujących się nieopodal komisariatu policji	Ad 1. Po przeprowadzonej analizie aby umożliwić pieszym bezpieczne pokonanie jezdni przez ul. Sudecką w rejonie ul. Tatrzańskiej zaprojektowano oznakowane przejście dla pieszych.  Ad 2. Projekt zakłada oświetlenie infrastruktury. rowerowej na całej jej długości. Projektowane oświetlenie będzie spełniać wymagania „Wytyczne projektowania urządzeń do oświetlenia dróg zamieszkanych i ulic.” Rekomendowanych przez ministerstwo infrastruktury. Ad 3. Zgadzamy się z opinią, że skrzyżowanie o ruchu okrężnych poprawiłoby bezpieczeństwo w tym miejscu. Natomiast ograniczenia finansowe nie pozwalają na realizację tak dużej inwestycji (która znacznie podniosłaby koszty podmiotowego zadania). Ad4. Wszelkie elementy kolidujące z projektowaną infrastrukturą na dalszych etapach dokumentacji będą wskazane jako do usunięcia (np. słupy latarni likwidowanych) lub przestawienia (znaki drogowe, oznaczenia szlaku Czterech Wsi, itp.).
3705		
3726		

3741 Na odcinku ulicy Sudeckiej od Wyzwolenia do Świętokrzyskiej jest zaplanowany jednostronny ciąg pieszo-rowerowy, bez przejść dla pieszych na stronę zabudowaną. Są zaplanowane trzy skrzyżowania, gdzie jest możliwy zjazd z CPR i przecięcie pasów dla samochodów w kierunku dróg gruntowych po pld stronie Sudeckiej. Aby wszystkim uczestnikom ruchu umożliwić wygodne dojście do celów podróży, postulujemy budowę chodnika po przeciwnej stronie Sudeckiej do CPR pomiędzy Wyzwolenia a Tatrzańską, zakończonego przejściem dla pieszych przez Sudecką. Zamiennie proponujemy zastosowanie przejść sugerowanych na skrzyżowaniach z ul. Świętokrzyską, Tatrzańską, Podgórze, tak aby można było z CPR dostać się na ww. ulice. Planowany ciąg pieszo-rowerowy jest w kolizji z istniejącymi słupami energetycznymi. Prosimy o potwierdzenie, czy istniejące oświetlenie zostanie zachowane, zlikwidowane czy zmodyfikowane. W projekcie nie zostało uwzględnione rondo przewidywane przez MPZP dla skrzyżowania Pelplińska/Wyzwolenia. Postulujemy uwzględnienie tego bezpieczniejszego rozwiązania, łącznie z dodatkowym wylotem w kierunku komisariatu policji. Jeżeli nie poprzez budowę ronda to poprzez budowę przynajmniej niektórych relacji w docelowy sposób, tak aby w przyszłości, nie musieć ich budować na nowo. Rysunek: https://bydgoskiruchmiejski.pl/wp-content/uploads/2023/07/e hUWjZ4ttgKrHswC-700x558.png Prosimy o ponowne przeanalizowanie skrzyżowania Wierchowa/Wyzwolenia/Geodetów. Niejasne jest dla nas, na jakich zasadach poruszają się pojazdy wyjeżdżające z ulicy	Ad 1. Koncepcja dotyczy przede wszystkim budowy infrastruktury rowerowej. W ramach zadania chodnik zostanie przebudowany jedynie w miejscach, w których nawierzchnia jest w bardzo złym stanie. Po przeprowadzonej analizie aby umożliwić pieszym bezpieczne pokonanie jezdni przez ul. Sudecką w rejonie ul. Tatrzańskiej zaprojektowano oznakowane przejście dla pieszych.  Ad 2. Koncepcja przewiduje zaprojektowanie nowego oświetlenia. Wszelkie kolizje z słupami zostaną zlikwidowane. Ad 3. Ograniczenia finansowe nie pozwalają na realizację tak dużej inwestycji (która znacznie podniosłaby koszty podmiotowego zadania). Odgięcia niektórych relacji pod przyszłą inwestycję wyglądałoby niezrozumiale, podczas gdy istnieje możliwość prowadzenia relacji na wprost. Docelowa przebudowa skrzyżowania pod budowę ronda wraz z kompleksowym połączeniem z projektowaną obecnie koncepcją infrastruktury rowerowej wykonamy, uzyskując w przyszłości środki przeznaczone na tak rozległą inwestycję. Budowanie już teraz odgiętych torów ruchu pieszych i rowerzystów mija się z celem z dwóch powodów: utrudnianie im ruchu do czasu przebudowy oraz brak z faktu, iż bez technicznego kompleksowego projektu budowy ronda (którego ta dokumentacja nie obejmuje) nie ma możliwości takiego ich wykonania aby była pewność braku konieczności przebudowy przy okazji budowy ronda.
---	--

	Wierchowej (brak oznakowania), na projekcie widnieje nieistniejący znak A12 i B40 na Geodetów. Dodatkowo szczególnej uwagi wymaga rejon ulicy Wyzwolenia – warto zaplanować zadbanie o elementy projektu BBO pn. “Szlak spacerowy Historia 4 Wsi” – m.in. drewnianą ławkę, śmietnik, tablicę informacyjną oraz symboliczny drogowy skaz, z ewentualnymi relokacjami do uzgodnienia z Radą Osiedla.	Ad 4. Ulica Wierchowa jest drogą o nawierzchni gruntowej. Według definicji: „Skrzyżowanie - część drogi będącą połączeniem dróg albo jezdni jednej drogi w jednym poziomie, z wyjątkiem połączenia drogi o nawierzchni twardej z drogą o nawierzchni gruntowej lub z drogą wewnętrzną”. Oznacza to, że ul. Wierchowa nie jest rozpatrywana jako wlot skrzyżowania. Tym samym wyjeżdżając z ulicy Wierchowej należy ustąpić pierwszeństwa wszystkim relacjom. Ad 5. Wszelkie elementy kolidujące z projektowaną infrastrukturą na dalszych etapach dokumentacji będą wskazane jako do usunięcia (np. słupy latarni likwidowanych) lub przedstawienia (znaki drogowe, oznaczenia szlaku Czterech Wsi, itp.)
3752	Bardzo przyda się ta trasa rowerowa, w końcu Fordon to największa dzielnica Bydgoszczy, a ten kawałek brakujący do Osielsko będzie zwieńczeniem tych istniejących już pięknych ścieżek.	OGÓLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3763		
3767	Warto by było zrobić łagodne uskoki przy przejeździe przez ulicę np. Geodetów (przejście dla pieszych) zamiast wkopać nieco głębiej krawężnik, ale zostawić go wystającego na 2 cm ponad powierzchnię ulicy. Braku takich łagodnych zjazdów w większości przejazdów w poprzek ulicy (przejście dla pieszych i rowerzystów) powoduje uszkodzenia poszczególnych elementów roweru.	Koncepcja stosuje się m.in. do obowiązujących wytycznych rekomendowanych przez Ministerstwa Infrastruktury . A Według wytycznych WR-D-42-3-01 (Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów) zaleca się stosowanie obniżonego krawężnika, uskok <1cm na przejeździe dla rowerów. Zaprojektowano opornik betonowy zlicowany z nawierzchnią ścieżki i jezdni na przejazdach rowerowych. Natomiast według wytycznych WR-D-41-3-01 (Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych) w przypadku przejścia dla pieszych „Różnica poziomów między górnymi powierzchniami nawierzchni jezdni i krawężnika nie może być większa niż 0,02 m”. Zaprojektowano krawężnik najazdowy wyniesiony +0,02 cm ponad nawierzchnię jezdni na przejściach dla pieszych.
3776		
3785	Popieram	OGÓLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3799	Uważam że w tym miejscu są bardzo potrzebne.	OGÓLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3814	Dobry pomysł.	OGÓLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY
3832		

3834	Na odcinku ulicy Sudeckiej od Wyzwolenia do Świętokrzyskiej jest zaplanowany jednostronny ciąg pieszo-rowerowy, bez przejść dla pieszych na stronę zabudowaną. Są zaplanowane trzy skrzyżowania, gdzie jest możliwy zjazd z CPR i przecięcie pasów dla samochodów w kierunku dróg gruntowych po pld stronie Sudeckiej. Aby wszystkim uczestnikom ruchu umożliwić wygodne dojście do celów podróży, postuluję budowę chodnika po przeciwnej stronie Sudeckiej do CPR pomiędzy Wyzwolenia a Tatrzańską, zakończonego przejściem dla pieszych przez Sudecką. Zamiennie proponuję zastosowanie przejść sugerowanych na skrzyżowaniach z ul. Świętokrzyską, Tatrzańską, Podgórze, tak aby można było z CPR dostać się na ww.	Koncepcja dotyczy przede wszystkim budowy infrastruktury rowerowej. W ramach zadania chodnik zostanie przebudowany jedynie w miejscach, w których nawierzchnia jest w bardzo złym stanie. Po przeprowadzonej analizie aby umożliwić pieszym bezpieczne pokonanie jezdni przez ul. Sudecką w rejonie ul. Tatrzańskiej zaprojektowano oznakowane przejście dla pieszych. 
3835	Popieram projekt, bardzo potrzebna.	OGÓLNY GŁOS W KONSULTACJACH - POZYTYWNY

3837	1. Brak wyznaczonych przejść dla pieszych na całym ~600m odcinku ul. Sudeckiej - postuluje się o wykonanie przynajmniej dwóch: w rejonie ul. Tatrzańskiej i ul. Podgórze. Ruch na ul. Sudeckiej z pewnością przekracza już 10 000 pojazdów na dobę, widać też że mało który z pojazdów porusza się tu z prędkością chociażby zbliżoną do dozwolonej. Nagminny jest też ruch wszelkich samochodów o masie znacznie przekraczającej dozwolone 10 ton. Takie przejście to nie tylko bezpieczny azyl dla pieszych, co też miejsce dyscyplinowania kierowców, bądź też dodatkowy mnożnik mandatowy dla policji przez co może częściej odbywać się tu będą kontrole drogowe. Przy okazji być może zniechęcą kierowców do wykonywania manewrów wyprzedzania w rejonie wyjazdów z tych ulic gruntowych. 2. Skrzyżowania ulic Wyzwolenia/Sudecka oraz Wyzwolenia/Pelplińska od dawna powinny mieć formę ronda. 3. Wyjazd z ul. Wierchowej wymaga nietuzinkowego oznakowania - jako droga gruntowa z której kierowcy włączają się do ruchu, w związku z tym, że często dochodzi tu do nieporozumień - jak nie następuje wymuszenie pierwszeństwa ze strony wyjeżdżających z Wierchowej względem jadących z Geodetów, to ci z Geodetów często nadgorliwie próbują "przepuszczać" tych próbujących wyjechać z Wierchowej. W związku z tym może warto byłoby ustawić tablicę opisową z napisem w stylu "z ulicy Wierchowej, jako drogi gruntowej, włączamy się do ruchu" 4. Oświetlenie w całości ul. Sudeckiej --- nie wiedzieć czemu, kwestia ta nie jest przedstawiona w prezentowanych plikach konsultacyjnych, mimo iż widać m.in. kolizję starej napowietrznej sieci NN na słupach której znajdują się lampy uliczne z projektowanym CPR 5. inwentaryzacja istniejących znaków drogowych, np. w rejonie ul. Geodetów, wymaga poprawy	Ad 1. Po przeprowadzonej analizie aby umożliwić pieszym bezpieczne pokonanie jezdni przez ul. Sudecką w rejonie ul. Tatrzańskiej zaprojektowano oznakowane przejście dla pieszych.  Ad 2. Ograniczenia finansowe nie pozwalają na realizację tak dużej inwestycji (która znacznie podniosłaby koszty podmiotowego zadania). Odgięcia niektórych relacji pod przyszłą inwestycję wyglądałoby niezrozumiale, podczas gdy istnieje możliwość prowadzenia relacji na wprost. Docelowa przebudowa skrzyżowania pod budowę ronda wraz z kompleksowym połączeniem z projektowaną obecnie koncepcją inf rowerowej wykonamy, uzyskując w przyszłości środki przeznaczone na tak rozległą inwestycję. Ad 3. Ulica Wierchowa jest drogą o nawierzchni gruntowej. Według definicji: „Skrzyżowanie - część drogi będącą połączeniem dróg albo jezdni jednej drogi w jednym poziomie, z wyjątkiem połączenia drogi o nawierzchni twardej z drogą o nawierzchni gruntowej lub z drogą wewnętrzną”. Oznacza to, że ul. Wierchowa nie jest rozpatrywana jako wlot skrzyżowania Tym samym wyjeżdżając z ulicy Wierchowej należy ustąpić pierwszeństwa wszystkim relacjom. Ad 4. Koncepcja przewiduje zaprojektowanie nowego oświetlenia. Wszelkie kolizje ze słupami zostaną zlikwidowane.
------	--	---

6. literówki w opisach - np. ul. Wichrowa zamiast Wierchowa... j.w.

7. CPR szerokości 3m na ul. Sudeckiej powinien być poprowadzony do ścieżki spacerowej na tzw. górę Wilandta - czyli o ~50m dalej w stronę granicy miasta (mniej więcej do znaku D-43, w miejsce gdzie przewidziano 3,5m przejazd przez projektowany DDR).

8. Dodatkowe dwa przejazdy dla rowerów i przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Wyzwolenia/Pelplińska mogą być aż nadto wypadkowe. Dlatego uprasza się o rondo w tym miejscu. Ewentualnie przeniesienie przejazdu/przejścia przez ul. Wyzwolenia w ciągu DW256 na dalszą odległość od samego skrzyżowania - np. przed północnym łukiem drogi. Ponadto rosnące tu drzewa będą ograniczały widoczność dla jadących ul. Wyzwolenia od strony Starego Fordonu na zbliżających się pieszych/rowerzystów do tego przejścia/przejazdu. Oprócz tego często jeżdżące tędy "TIRy" z naczepami i tak będą zastawiały to przejście/przejazd próbując wyjechać z podporządkowanego wlotu skrzyżowania.

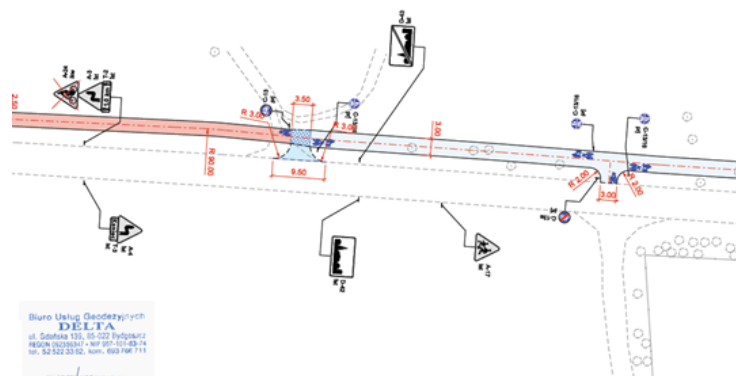
9. Przy realizacji inwestycji nie należy zapominać o elementach projektu BBO pn. "Szlak spacerowy Historia czterech wsi", które znajdują się w rejonie ul. Wyzwolenia (na dz. nr ew. 1/27 w obr. 426) - tablicy informacyjnej, drewnianej ławki, śmietniku i charakterystycznego drogowaskazu. Ich ewentualna relokacja powinna odbyć się w porozumieniu z Radą Osiedla Terenów Nadwiślańskich i projektodawcą tego projektu BBO.

10. Termin realizacji inwestycji mógłby zostać przyspieszony - wspomniana dotychczas data zakończenia inwestycji na II połowę 2025 roku jest mało optymistyczna, zwłaszcza iż czekamy na tą inwestycję od grudnia 2018 r. - jako kontynuacji uruchomionej wówczas DDR z Jaruzyna, a i wcześniej wszakże jedna koncepcja dla tego projektu już była wykonywana, opłacona i niestety niezrealizowana. Jaka jest pewność, że po

Ad 5. Na dalszych etapach prac zostanie opracowany kompleksowy projekt stałej organizacji ruchu. Na rysunkach przedstawionych do konsultacji pokazano jedynie zarys umożliwiający zapoznanie się z proponowanymi rozwiązaniami.

Ad 6. Uwzględnimy

Ad 7. Zostanie uwzględniona postulowana zmiana poszerzenia ciągu na długości do zjazdu.

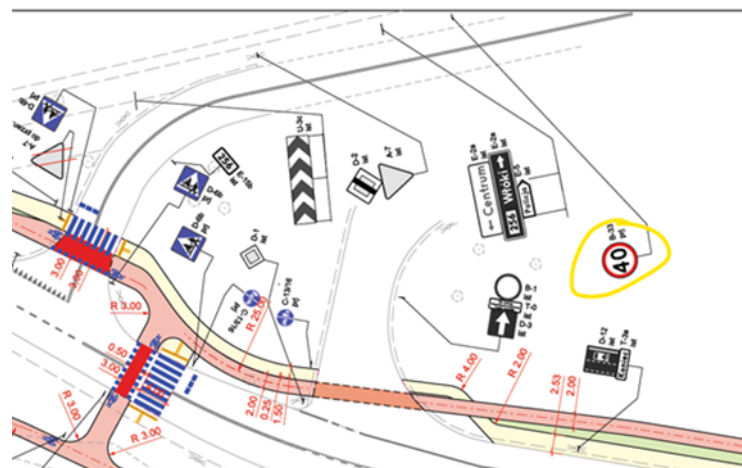


Ad 8.

Ograniczenia finansowe nie pozwalają na realizację tak dużej inwestycji jak budowa ronda. Odgięcia niektórych relacji pod przyszłą inwestycję wyglądałoby niezrozumiale, podczas gdy istnieje możliwość prowadzenia relacji na wprost. Docelowa przebudowa skrzyżowania pod budowę ronda wraz z kompleksowym połączeniem z projektowaną obecnie koncepcją infrastruktury rowerowej wykonamy, uzyskując w przyszłości środki przeznaczone na tak rozległą inwestycję.

Po weryfikacji widoczności na dojeździe od Starego Fordonu rzeczywiście drzewa są w tym obszarze dlatego zastosujemy zabieg cięcia pielęgnacyjnego oraz wprowadzimy ograniczenie prędkości do 40 km/h. Natomiast przejście i przejazd na południowym wlocie ul. Pelplińskiej ma zapewnioną widoczność.

wyborach samorządowych i ta koncepcja nie podzieli losu poprzedniczki?



Ad 9. Wszelkie elementy kolidujące z projektowaną infrastrukturą na dalszych etapach dokumentacji będą wskazane jako do usunięcia (np. słupy latarni likwidowanych) lub przestawienia (znaki drogowe, oznaczenia szlaku Czterech Wsi, itp.)

Ad 10. Termin wykonania koncepcji programowo- przestrzennej wraz z programem funkcjonalno-użytkowym przypada w tym roku po tym okresie nastąpi przetarg na wykonawstwo w formule „projektuj i buduj”. Z kolei uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej to przedział czasowy ok. roku.