



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

Bydgoszcz, 22 lipca 2019 r.

Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo nr MPU-ST-7320/By-10/14/848/19 z dnia 13.06.2019 r., otrzymane 21.06.2019 r., Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych pragnie przedstawić następujące uwagi do konsultowanego projektu „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy”:

Uwagi ogólne:

1. Stowarzyszenie popiera propozycję zmiany klasy ul. Focha ze zbiorczej na lokalną i plan uspokojenia ruchu samochodowego oraz wzmocnienia roli ruchu pieszego i rowerowego w tym obszarze, łączącym Śródmieście i Stare Miasto.
2. Również popieramy zmianę klasy drogi w ciągu Toruńska (od Ronda Toruńskiego do Ronda Bernardyńskiego) - Wały Jagiellońskie - Grudziądzka / Poznańska z klasy głównej na zbiorczą - jednocześnie proponujemy, z uwagi na bliskość Starego Miasta, rozważenie dalszej zmiany klasy na lokalną.
3. Oceniamy jako pożądany i nowatorski pomysł stworzenia kolejki linowo-terenowej łączącej Stare Miasto ze Szwederowem, jako ułatwiający komunikację pieszą, szczególnie wobec starzejącej się populacji.
4. Z uznaniem przyjmujemy zapisy spełniające pro-pieszne postulaty:
 - a. ulice lokalne projektowane z uwzględnieniem zasad uspokojonego ruchu / tempo 30 (s. 371),
 - b. obszar Śródmieścia podporządkowany głównie pieszym (s. 371),
 - c. rezygnacja z kostki brukowej na rzecz płyt chodnikowych i materiałów kamiennych oraz propozycja pilnego wprowadzenia katalogu dobrych praktyk w tym zakresie (s. 371).
5. Popieramy propozycję przeniesienia dworca autobusowego w pobliże kolejowego węzła komunikacyjnego. W Studium znajduje się propozycja przeniesienia dworca autobusowego w okolicy dworca Bydgoszcz Główna. Jednakże nie jest to najbardziej optymalne rozwiązanie ze względu na ograniczoną przestrzeń, ograniczoną możliwość dojazdu autobusów dalekobieżnych oraz proponowane uspokojenie ruchu w ramach dzielnicy Bocianowo-Śródmieście-Stare Miasto. Rozwiązaniem pozwalającym na stworzenie rzeczywistego węzła przesiadkowego jest lokalizacja przy dworcu kolejowym Bydgoszcz Wschód. Zintegrowanie dworca autobusowego z dworcem Bydgoszcz Wschód pozytywnie wpłynie na rozwój wschodniej części miasta. Dworzec

s. 1



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszch w Bydgoszczy

autobusowy może dobrze się wkomponować w istniejącą już infrastrukturę drogową (skrzyżowanie ulic Fordońskiej, Kamiennej i Lewińskiego) oraz infrastrukturę tramwajową. Jest to miejsce równie dobrze co dworzec główny skomunikowane za pomocą transportu zbiorowego, w tym z właśnie z dworcem głównym. Dalszy transport kolejowy wewnątrz miasta i w regionie zapewnić może planowana sieć kolei miejskiej / podmiejskiej. Lokalizacja przy Bydgoszcz Wschód może również umożliwić stworzenie wspólnej, nowoczesnej zabudowy do obsługi pasażerów dworca kolejowego i autobusowego.

6. W ślad za zmianą klasy ul. Focha (por. pkt 1) proponujemy zawrzeć w Studium plan zwężenia przekroju tej ulicy na odcinku od ul. Kordeckiego do budynku Opery. Skoro słusznie planuje się uspokojenie ulicy Focha od Opery do Ronda Jagiellonów to przestaje mieć uzasadnienie aktualna szerokość Mostów Solidarności. Proponujemy przeznaczyć po jednym pasie w obu kierunkach na DDR. W dalszej kolejności warto rozważyć również możliwość przeniesienia całego ruchu na południowy most i zlikwidowania mostu północnego jako krok w kierunku możliwości przyszłego odtworzenia Starego Kanału Bydgoskiego.
7. Koncepcja „Małego ringu” (s. 367): proponuje się wyznaczenie „Małego ringu” ulicami (z uwzględnieniem odcinków jednokierunkowych): od wschodu Bernardyńską - 3 Maja - Paderewskiego (dwukierunkowa) - Mickiewicza - Świętojańska (dwukierunkowa) - Hetmańska do Sienkiewicza (dwukierunkowa) - Sienkiewicza do Mazowieckiej - Mazowiecka (dwukierunkowa) - Fredry (dwukierunkowa) - Kr. Jadwigi - R. Grunwaldzkie - Kruszwicka - Plac Poznański - Grudziądzka (dwukierunkowa) - Wały Jagiellońskie, z uwagi na jak najszerszą ochronę zabytkowego śródmieścia przed zatłoczeniem pojazdami i zanieczyszczeniem powietrza spalinami samochodowymi (szczególnie całych kwartałów zabudowy secesyjnej, pieczętowie i systematycznie restaurowanych kamienic - w części północno-zachodniej śródmieścia, jak i wokół ul. Św. Trójcy). Odcinki dwukierunkowe (1x2) w zupełności wystarczają obecnie do obsługi komunikacją indywidualną omawianego obszaru. Z kolei większa ilość odcinków jednokierunkowych dwupasowych będzie skutkować przyciąganiem większej liczby kierowców indywidualnych do zabytkowego śródmieścia jak i wpływać negatywnie na bezpieczeństwo ruchu, zarówno kierowców (rozwijających większe prędkości na drogach dwupasowych w jednym kierunku - psychologia transportu) oraz przede wszystkim niezmotoryzowanych uczestników ruchu, którym ma być dedykowana strefa wewnątrz ringu (por. pkt 4).
8. Koncepcja „Wielkiego ringu” (s. 367): proponuje się wyznaczenie „Wielkiego ringu” ulicami: od wschodu Mostem Uniwersyteckim - Ogińskiego - Sułkowskiego - Kamienna - Artyleryjska - Zygmunta Augusta - most drogowo-tramwajowy - Graniczna - Rondo Grunwaldzkie - Kruszwicka - Plac Poznański - Szubińska do Pięknej - Piękna - Solskiego - Wojska Polskiego do Trasy Uniwersyteckiej, proponujemy tu rezygnację z wytyczania ul. Nowej Stromej (uwaga również do treści na s. 366) i zastąpienie jej w tym układzie ciągiem ulic: od Kruszwickiej - Szubińska - Piękna - do Solskiego z uwagi na fakt, iż jest to trasa w zasadzie równoległa do proponowanej, jak i planowana do znacznej rozbudowy włącznie z linią tramwajową i posiadająca w większości rezerwę terenu na ten cel, natomiast różnica czasowa przejazdu to zaledwie kilka minut. Proponowany przebieg ulicy Nowej Stromej takiej rezerwy terenu w większości nie posiada, a utworzenie jej spowoduje znaczną wyrwę w spójności osiedla Szwederowo oraz wtłoczy dużą ilość pojazdów jadących tranzytowo przez osiedle, co wpłynie negatywnie na poczucie bezpieczeństwa mieszkańców osiedla oraz jakość zamieszkania wolną od hałasu drogowego i smogu odsamochodowego.

s. 2



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszch w Bydgoszczy

9. W ślad za powyższymi uwagami (pkt 7 i 8) proponuje się zrezygnować z planu budowy ulicy tzw. „Nowomazowieckiej”, która wymaga wyburzenia budynków w zabytkowym śródmieściu w pierzejach ulic Gdańskiej i Pomorskiej, czy też obniży jakość zamieszkania w sąsiadujących budynkach na ww. ulicach poprzez wprowadzenie dodatkowego ruchu samochodowego. Rola komunikacyjna „Małego ringu” w zupełności będzie zaspokojona poprzez układ ulic dwukierunkowych (o przekroju jak np. obecnie Kr. Jadwigi), wystarczających do obsługi śródmieścia (mieszkańców i handlu), bowiem ruch przelotowy zostanie przeniesiony na ulice „Wielkiego ringu” oraz obwodnice zewnętrzne miasta. Plan budowy ulicy tzw. „Nowomazowieckiej” wiąże się też z obniżeniem wartości historycznej sąsiadujących okazałych i odrestaurowanych kamienic tj. Gdańskiej 75 i Pomorskiej 66, jak również poważnym uszczupleniem terenów zieleni pomiędzy ulicami Świętojańską i Cieszkowskiego, tak potrzebnej dla podnoszenia jakości powietrza oraz prawidłowej gospodarki wodnej (mała retencja), szczególnie w ciasno zabudowanych kwartałach zabudowy Śródmieścia. Wyburzenie kamienic na głównej ulicy bydgoskiego Śródmieścia pod funkcję wyłącznie samochodową, tranzytową, musi budzić sprzeciw w obszarze przewidzianym do uspokojenia ruchu i wprowadzania stref pieszych i rowerowych.
10. Proponujemy usunąć z projektu Studium plan rozbudowy ul. Grudziądzkiej - przeciwnie wręcz: proponujemy zawrzeć długoterminowy plan zwężenia ciągu ulic Wały Jagiellońskie - Grudziądzka do przekroju 1x2. Doceniając plan uspokojenia ul. Poznańskiej, uważamy jednak, że nie musi to być okupione rozbudową ulicy Grudziądzkiej. Ulica Grudziądzka przebiega przez obszar bezpośrednio przyległy do Starego Miasta. Projekt Studium, co oczywiste, zalicza to miejsce do obszaru śródmiejskiego. Na s. 240 projektu Studium czytamy, że podstawowym kierunkiem rozwoju na tym obszarze jest „dyslokacja funkcji uciążliwych, (...) kształtowanie przestrzeni przyjaznej dla użytkowników pieszych obejmujące ograniczanie ruchu samochodowego w strefie centralnej, (...) kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni miejskiej, będącej wizytówką miasta z (...) dużym udziałem atrakcyjnych przestrzeni publicznych, stanowiących miejsca spotkań i arenę działań kulturalnych (...) polepszenia jakości zamieszkania poprzez dążenie do poprawy jakości powietrza.” Jak widać, propozycja rozbudowy ul. Grudziądzkiej stoi w kontraście do powyższych założeń, co sprawia, że projekt Studium można tu ocenić jako wewnętrznie sprzeczny. W naszej ocenie rozbudowa ul. Grudziądzkiej utrwali sytuację, gdy przez Stare Miasto prowadzi uciążliwa, hałaśliwa, niebezpieczna droga, przenosząca ponad 20 tys. pojazdów na dobę - taki przebieg trasy z intensywnym ruchem przez okolicę Starego Miasta jest sytuacją w tym kontekście nieakceptowalną. Jest dla nas jasne, że Miejska Pracownia Urbanistyczna zdaje sobie z tego sprawę, skoro planuje rozwiązanie analogicznego problemu na ulicy Focha, po drugiej stronie Starego Miasta, poprzez uspokojenie ruchu (co gorąco popieramy). Uważamy, że podobnie należy rozwiązać problem po południowej stronie i docelowo ciąg ulic Wały Jagiellońskie - Grudziądzka powinien mieć klasę L, wystarczającą do obsługi celów podróży znajdujących się przy tej ulicy i w pobliżu. Pozostały ruch przenoszony obecnie przez Grudziądzką / Poznańską - Wały Jagiellońskie powinien zostać skierowany na południową część tzw. Wielkiego ringu. Usunięcie sztucznej bariery, jaką stanowi taka szeroka trasa, przylegająca do starówki, pozwoli na poszerzenie staromiejskiej strefy kulturalnej, gastronomicznej, rozrywkowej aż do naturalnej granicy Starego Miasta - skarpy południowej. Pozwoli to również na odtworzenie Nowego Rynku w jego dawnej formie placu miejskiego, jak również idzie w parze z planami zwiększenia atrakcyjności tego miejsca np. poprzez budowę kolejki na Szwederowo.

s. 3



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszch w Bydgoszczy

11. Proponujemy usunąć ze Studium plany rozbudowy do przekroju 2x2 ulicy Toruńskiej na odcinku Rondo Bernardyńskie - Rondo Toruńskie. Konsekwencją uspokojenia ruchu w ciągu ulic Wały Jagiellońskie - Grudziądzka / Poznańska jest również brak uzasadnienia dla rozbudowy Toruńskiej na fragmencie bezpośrednio sąsiednim względem Starego Miasta, jak i atrakcyjnych przestrzeni rekreacyjnych na świeżym powietrzu na terenach zielonych nad brzegiem Brdy. Funkcja komunikacyjna dla mieszkańców może być w większości przypadków znakomicie zaspokojona poprzez prowadzoną równoległe do tej ulicy linię tramwajową.
12. Proponujemy rezygnację z planu rozbudowy ul. Zygmunta Augusta do przekroju 2x2 - wprowadzenie intensywnego ruchu w obszar głównego dworca kolejowego, doskonale skomunikowanego transportem publicznym z pozostałymi częściami miasta, nie jest konieczne i nie usprawni w dłuższej perspektywie warunków ruchu drogowego i bezpieczeństwa, a może wręcz - poprzez zatłoczenie ulic - utrudnić sprawne funkcjonowanie komunikacji publicznej w tym obszarze. Dla obsługi ruchu podróżnych przybywających koleją również większe znaczenie ma dostępność transportu publicznego do dalszych podróży po mieście i regionie (np. prosto z dworca planowaną koleją miejską / podmiejską), gdyż co do zasady nie mają do dyspozycji w tym miejscu własnego samochodu. Ponadto rejon głównego dworca kolejowego leży w obszarze Śródmieścia, gdzie wprowadzanie dodatkowego ruchu drogowego nie jest pożądane. Dla celów dojazdów indywidualnych do dworca wystarcza w zupełności istniejąca infrastruktura wraz z planowaną rozbudową węzła Zaświat, zaś do celów tranzytowych winna służyć Trasa WZ biegnąca po drugiej stronie obszarów kolejowych. Jednocześnie popieramy plan budowy mostu łączącego ul. Zygmunta Augusta z ul. Graniczną, jednakże z położeniem nacisku na transport zbiorowy, tj. wraz z mostem tramwajowym i połączeniem tramwajowym Zygmunta Augusta - Graniczna - Grunwaldzka - Rondo Grunwaldzkie.
13. Aleja Powstańców Wielkopolskich na odcinku Ogińskiego - Plac Weysenhoffa została oznaczona jako planowana dwujezdniowa. Nie jest jasne, czy miałyby to być ulica o przekroju 2x1 czy 2x2. Uważamy, że przekrój 2x2 byłby tutaj szkodliwy dla jakości życia okolicznych mieszkańców oraz odwiedzających Ogród Botaniczny UKW przylegający bezpośrednio do ulicy. Rozbudowa taka byłaby ponownie sprzeczna z тезami Studium: por. opis obszaru śródmiejskiego na s. 240: „podstawowym kierunkiem rozwoju jest (...) dyslokacja funkcji uciążliwych (...) kształtowanie przestrzeni przyjaznej dla użytkowników pieszych” - rozbudowa infrastruktury drogowej o kolejne pasy ruchu w obszarze śródmiejskim stoi w kontraście do przytoczonych тез.
14. Proponujemy uwzględnić w Studium plan zwężenia Alei Ossolińskich do przekroju 2x1 - uzasadnienie:
 - a. Natężenie ruchu na tej ulicy jest na tyle niskie, że nie ma konieczności utrzymywanie tam 4 pasów dla aut, jak jest obecnie. Ta przestrzeń byłaby znacznie lepiej wykorzystana na DDR, przesunięcie parkowania z chodników na jezdnię, zieleni, szerokie chodniki, co spełnia założoną w Studium funkcję alei dla tej ulicy. Ponadto projekt Studium (s. 240) wskazuje, że w Śródmieściu podstawowym kierunkiem jest „kształtowanie przestrzeni przyjaznej dla użytkowników pieszych” - a 4-pasowa ulica jest odwrotnością przestrzeni przyjaznej pieszym;
 - b. Jezdnie o wielu pasach w tym samym kierunku są bardzo niebezpieczne dla pieszych, zatem powinno się unikać tego typu rozwiązań szczególnie w Śródmieściu, gdzie ruch pieszy jest intensywny i jest planowany w Studium jako dominujący; ponadto Aleja Ossolińskich jest drogą klasy L, więc ruch na niej powinien być uspokojony (por. s. 371).

s. 4



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

15. Proponujemy uwzględnić w Studium plan zwężenia Alei Mickiewicza do przekroju 2x1 lub ewentualnie 1x2. W tym drugim przypadku ruch aut odbywałby się na południowej jezdni, a jezdnia północna przeznaczona byłaby np. na park liniowy łączący ul. Gdańską z dzielnicą Sielanka i planowaną ośią Akademia Muzyczna - Filharmonia, z miejscem na gastronomię i DDR wzdłuż pierzei kamienic. Uzasadnienie:
- Projekt Studium (s. 240) wskazuje, że w Śródmieściu podstawowym kierunkiem jest „kształtowanie przestrzeni przyjaznej dla użytkowników pieszych” - 4-pasowa droga jest odwrotnością przestrzeni przyjaznej pieszym;
 - Bezpieczeństwo mieszkańców - przejścia dla pieszych przez jezdnie o wielu pasach w tym samym kierunku są bardzo niebezpieczne i nieprzyjazne do przekraczania, szczególnie dla osób o ograniczonej mobilności;
 - Ulica obecnie charakteryzuje się natężeniem ruchu na poziomie 10 tys. pojazdów na dobę (s. 144) czyli mniej niż prowadząca do niej Aleja Powstańców Wielkopolskich (15 tys.) i mniej niż wiele innych ulic o przekroju 1x2.
16. Proponujemy dodać zapis, że system transportowy powinien być tworzony przede wszystkim z myślą o bezpieczeństwie. W szczególności powinien pojawić się zapis o unikaniu projektowania ulic o 2 lub więcej pasach ruchu w jednym kierunku na terenach gęsto zaludnionych (w tym cały obszar śródmiejski). Tego typu ulice są bardzo niebezpieczne dla pieszych, co jest szczególnie ważne w miejscu gdzie ruch pieszy jest intensywny.
17. Proponujemy dodać zapis o konieczności dostosowania szerokości pasów ruchu do klas ulic zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - obecnie wiele ulic ma pasy o szerokościach przekraczających limity ustalone w Rozporządzeniu, co sprawia wręcz, że nasze ulice są niebezpieczne. Współczesne badania(*) pokazują, że w ruchu miejskim nie sprawdza się dotychczasowe podejście do projektowania ulicy („szerzej” wcale nie równa się „bezpieczniej”). Jest wręcz odwrotnie - ze względu na to, że szerokość zachęca do szybkości, to nadmierna prędkość pojazdów jest główną przyczyną wypadków śmiertelnych niechronionych uczestników ruchu, których w mieście jest najwięcej. Badania(**) pokazują, że w miastach optymalną szerokością pasa ruchu jest przedział 2,80-3,20 m stosowany między innymi w Kopenhadze, Amsterdamie, Berlinie, Jaworznie, tj. miastach słynących z bezpiecznej infrastruktury transportowej.

(*) Narrower Lanes, Safer Streets [Dewan Masud Karim, 2015]

https://www.academia.edu/12488747/Narrower_Lanes_Safer_Streets_Accepted_Paper_for_CIT_E_Conference_Regina_June_2015?utm_campaign=buffer&utm_content=bufferc7a27&utm_medium=social&utm_source=twitter.com

(**) np. https://wriorg.s3.amazonaws.com/s3fs-public/uploads/1_0.jpg - grafika:



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

				
Lane Width in Meters	2.60 - 2.80	2.80 - 3.25	3.25 - 3.60	3.60 and higher
City	Jakarta, Singapore	Amsterdam, Berlin, Copenhagen, Paris, Tokyo, Toronto	New Delhi, Mumbai, Knoxville, Greensboro, New York, Sao Paulo	Beijing, Chennai, Fortaleza
Fatality Rate per 100,000 population	3.6 - 6.4	1.3 - 3.2	6.1 - 11.8	20.0 - 27.2
Safety Index	Less safe	Safe	Unsafe	Very unsafe

Source: Fatality rate data from WRI Cities Safer By Design, Qiu J et al. (2014), Sivak and Schoettle (2015); Lane width data from Masud Karim (2015), Mohan D et al. (2015)



- Proponujemy również rozważenie rezygnacji z budowy krótkich odnóg linii tramwajowych (o których mowa m.in. na s. 378), jako coraz odleglejszych od centrum i niepowiązanych ze sobą odcinków, zamiast łączenia poszczególnych elementów w spójną i powiązaną sieć: zatem sugerujemy rezygnację z wyznaczania odcinków linii tramwajowych do ul. Plażowej, w ul. Barciszewskiego, wzdłuż ul. Gdańskiej do ul. Konnej (dla tego odcinka wystarczającą obsługę pasażerów zapewnią buspasy, dla których w chwili obecnej jest już zakończony projekt budowlany i rozpoczęto procedurę wykonawczą).
- Z kolei przeciwnie do powyższej uwagi, proponujemy uwzględnienie pilnej konieczności (a nie tylko rozważenia zasadności, jak określono w projekcie Studium na s. 380) wykonania odcinków łączących pojedyncze odnogi w pełną sieć, niezbędną dla prowadzenia tras alternatywnych w przypadku awarii czy remontów: tj. połączenia Rycerska - Gdańska, Chodkiewicza - Rondo Fordońskie, Rondo Bernardyńskie - Plac Poznański (w ul. Poznańskiej, zaś ul. Grudziądzka dla ruchu samochodowego), Perłowa - pętla Bałtycka. Wskazane trasy, wraz z planowaną Rondo Kujawskie - Solskiego - Piękna - Szubińska - Kruszwicka - Rondo Bernardyńskie, powinny posiadać najwyższy priorytet dla budowy w najbliższych latach.
- W treści Studium brakuje jasnych odniesień do Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., będącej częścią polskiego porządku prawnego od 25 października 2012 roku, a zatem jest taką samą częścią porządku prawnego jak np. ustawa prawo budowlane - Konwencja podkreśla znaczenie jakie dla osób niepełnosprawnych ma ich samodzielność i niezależność, a także dostępność środowiska fizycznego, które powinno być projektowane tak, by zapewnić dostępność osobom najmniej mobilnym. W artykule 4 punkcie (f) konwencja zawiera zobowiązanie do popierania zasady uniwersalnego projektowania przy tworzeniu norm i wytycznych. Studium jako opracowanie strategiczne dla miasta należy zdecydowanie uznać za dokument zawierający wytyczne, w związku z tym powinny się znaleźć w nim zapisy odnoszące się do uniwersalnego projektowania, które powinno być stosowanym standardem dla wszystkich inwestycji realizowanych na terenie miasta Bydgoszczy.

s. 6



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

21. W treści Studium, szczególnie w przypadku omawiania przestrzeni z planowanym dominującym ruchem pieszym, brak również odniesienia do Zarządzenia Prezydenta Miasta Bydgoszczy Nr 539/2018, jako obowiązującego prawa lokalnego wskazującego na preferowane rozwiązania infrastrukturalne w projektowaniu przestrzeni pieszej (załącznik do Zarządzenia „Katalog dobrych praktyk w projektowaniu przestrzeni pieszej”).
22. Należy zauważyć, że analiza transportu zbiorowego (rozdział 7.15) skupia się wyłącznie na odległościach do przystanków. Dostępność transportu publicznego została oceniona jako dobra, ponieważ w obrębie akceptowalnych stref dojścia do przystanków mieszka 83% bydgoszczan. Brakuje jednak analizy dostosowania przystanków i taboru dla osób niepełnosprawnych, seniorów oraz rodziców z małymi dziećmi. Nie została uwzględniona obecna czy proponowana częstotliwość transportu, która jest kluczowym czynnikiem przystępności komunikacji miejskiej. W analizie zabrakło również zaznaczenia, że na atrakcyjność transportu zbiorowego wpływa jej uprzywilejowanie, np. wytyczenie buspasów, ograniczenie wjazdu samochodów do centrum oraz wyższe opłaty za parkowanie.
23. Podobnie jak w powyższym punkcie, jakość życia (rozdział 7.16) jest oceniana na podstawie odległości dojścia pieszego do placówek edukacyjnych, opieki medycznej czy infrastruktury sportowo rekreacyjnej. Nie została natomiast uwzględniona analiza dostępności do poszczególnych usług np. liczba miejsc w żłobkach, przedszkolach czy dostępność lekarzy w przychodniach.
24. Analiza uwarunkowań zewnętrznych transportu (rozdziały 10 i 14) skupia się na rozbudowie infrastruktury dla transportu indywidualnego. Studium proponuje rozwiązać kwestię zatorów na drogach wylotowych w następujący sposób: „większość głównych wlotów do miasta obciążonych ruchem zewnętrznym wymaga natychmiastowej rozbudowy do przekroju dwujezdniowego”. Jednocześnie zwrócono uwagę, że największe natężenie ruchu odbywa się między ościennymi gminami. W Studium brakuje wyraźnych propozycji rozwiązania problemu zatorów na drogach wylotowych poprzez rozwój transportu zbiorowego np. budowanie buspasów dla komunikacji miejskiej, podmiejskiej i ponadlokalnej oraz zwiększenie częstotliwości ruchu autobusowego, zarządzanego przez gminę lub związek gmin. W Studium słusznie zauważono, że ukończenie budowy trasy S5 oraz S10 w dużej mierze ograniczy liczbę pojazdów w ruchu tranzytowym w Bydgoszczy, ale jednocześnie skutkiem realizacji tych działań powinno być proponowanie ograniczenia transportu samochodowego w obszarze centrum miasta.
25. W treści Studium oprócz wymienienia dokumentacji i metodologii w kwestii rewitalizacji (rozdział 13) brakuje dokładniejszych opisów dotychczasowych zadań związanych z rewitalizacją w Bydgoszczy oraz streszczenia podjętych działań, które były realizowane w dotychczasowych projektach. Studium powinno przedstawiać, w jaki sposób miasto będzie realizować bądź kontynuować program rewitalizacji. Rewitalizacja powinna uwzględniać specyfikę danej dzielnicy. W obszarze Bocianowo-Śródmieście-Stare Miasto ze względu na centralne położenie, zwartą zabudowę oraz historyczny charakter, w rewitalizacji - w aspekcie poprawy jakości życia mieszkańców - należy kłaść nacisk na rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej oraz uspokajanie ruchu drogowego.



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

26. Prognozowana liczba ludności Bydgoszczy to „360 000 mieszkańców w perspektywie 2050” (s. 145) - należałoby zaktualizować dane: według informacji statystycznych liczba ludności miasta systematycznie maleje, jak również według prognoz demograficznych tendencja ta utrzyma się w najbliższych 30 latach:
- Liczba ludności miasta w poszczególnych latach wyniosła: 2015 rok - 355.645 os., 2016 rok - 353.938 os., 2017 rok - 352.313 os. (źródło: Statystyczne Vademecum Samorządowca 2018, Urząd statystyczny w Bydgoszczy, https://bydgoszcz.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_kujawsko-pomorskie/portrety_miast/miasto_bydgoszcz.pdf;
 - Prognoza na rok 2050 to ok. 262.000 os. (zatem aż o 100 tys. mniej niż podana wartość), a błąd prognozy z 2014 r. oceniono w 2017 roku na średnio 0,31% (źródło: Prognoza dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2014-2050, Główny Urząd Statystyczny, https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5469/5/5/1/prognoza_2014_2050_powiaty.zip (plik nr 0461) oraz: Monitoring wyników prognozy ludności Polski dla 2017 r., <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosc/monitoring-wynikow-prognozy-ludnoscipolski-dla-2017-r-7,6.html>;
 - Por. projekt Studium s. 207: „Według prognoz GUS w ciągu najbliższych kilkadziesiąt lat liczba ludności będzie spadać. W perspektywie 15-letniej GUS przewiduje, że w 2030 roku Bydgoszcz będzie liczyła ok. 320 tysięcy mieszkańców”;
- trudno zatem, w świetle wyżej przedstawionych krótszych bądź dłuższych prognoz demograficznych, znaleźć uzasadnienie dla antycypowanego wzrostu liczby ludności miasta z 320 tys. w roku 2030 do 360 tys. w roku 2050.
27. Liczba ludności a rezerwy drogowe: „Kształtowanie rezerw dla rozwoju sieci ulicznej i określenie docelowego jej kształtu wymaga odniesienia do założonego pułapu rozwojowego miasta w zakresie liczby ludności” (s. 145) - w związku z wyższej zamieszczoną uwagą, kształtowanie sieci ulicznej w perspektywie najbliższych 30 lat winno być adekwatne do prognoz liczby ludności, a zatem wątpliwa wydaje się konieczność znacznej rozbudowy układu drogowego w porównaniu do mniejszej o 1/3 od prognozy czy nawet mniejszej niż obecnie liczby ludności, nawet przy założeniu wysokiego wskaźnika motoryzacji; zatem poprawy wymagają jedynie powiązania międzysiedlowe, drogami o klasie co najwyżej zbiorczej czy lokalnej.

Uwagi szczegółowe:

28. Na s. 20 zdiagnozowano jako przyczynę wyludniania się miasta „dogodny dojazd do pracy w mieście”, natomiast brak jest opisu planowanego przeciwdziałania temu zjawisku. W związku z powyższym w sekcji Transport / Wnioski należy podkreślić rolę miasta w kształtowaniu przyzwyczajzeń komunikacyjnych obecnych i byłych mieszkańców (obecnie mieszkańców ościennych gmin) i aktywnie promować transport zbiorowy poprzez: podniesienie cen za parkowanie, wyznaczenie stref czystego transportu, pobieranie opłaty za wjazd do centrum miasta (a jest mowa o tylko o „zachętach” po stronie organizacji transportu zbiorowego: gęstej siatce połączeń, dogodnych płatnościach, nowoczesnym taborze - jest to zdecydowanie niewystarczające działanie by spowodować przejście pasażerów z komunikacji indywidualnej do zbiorowej, szczególnie przy planowanej równocześnie rozbudowie dróg i parkingów).

s. 8



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszch w Bydgoszczy

29. Rysunek 4, s. 41: „Rozmieszczenie zjawiska miejskiej wyspy ciepła w obszarze Bydgoszczy - temperatura z dnia 11.08.2015” - należy uaktualnić dane w związku z gwałtownie przyspieszającymi zmianami klimatu, a konfrontacja z wysokimi temperaturami w mieście stanowi jedno z głównych wyzwań władz miasta w aspekcie jakości życia mieszkańców.
30. Tabela 8, s. 52: wiersz „ilość dni z przekroczeniem normy” - należy doprecyzować określenie normy, wiersz „ilość dni z przekroczeniem poziomu alarmowego” - należy wskazać wysokość poziomu alarmowego.
31. s. 113: „W obrębie stref dojścia od przystanków tramwajowych mieszka 84 955 mieszkańców miasta (25,8%) przy czym podróże tramwajem stanowią 28,11% wszystkich podróży w transporcie zbiorowym (stan na rok 2015)” - należy uaktualnić dane co najmniej do dnia 01.04.2016 r. wskazanego w analizie przystanków linii dziennych komunikacji miejskiej (s. 111), tj. po oddaniu do użytku trasy tramwajowej do Fordonu.
32. s. 129: „W 2015 roku przeprowadzono kolejny Generalny Pomiar Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich. Wynika z niego, że w okresie 2010-2015 ruch na drogach krajowych wzrósł o 14%, w województwie kujawsko-pomorskim ruch na drogach krajowych wzrósł średnio o 1,24.” - należy doprecyzować wartość „1,24”, szczególnie w kontekście wcześniej wymienionego wzrostu wyrażonego procentowo.
33. s. 132: „W lokalnych przewozach autobusowych głównym przewoźnikiem jest PKS.” - należy doprecyzować nazwę przedsiębiorstwa (np. PKS Bydgoszcz), obecnie nie istnieje jeden przewoźnik „PKS”, a wiele niezależnych organizacyjnie i finansowo odrębnych jednostek z członem „PKS” w nazwie.
34. s. 132-133: „Transport autobusowy pełni istotną rolę w obsłudze powiązań pomiędzy rdzennymi miastami Bydgoszczą i Toruniem oraz pomiędzy tymi miastami i mniejszymi ośrodkami.” - należy doprecyzować czego „rdzeniami” mają być oba wskazane miasta lub ograniczyć się do analizy transportu autobusowego dotyczącej Bydgoszczy.
35. s. 133: „Kluczowe znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju gospodarczego miasta ma właściwe powiązanie sieci miejskiej z krajowym systemem autostrad i dróg ekspresowych.” - należy uzasadnić tezę, z poparciem współczesnymi badaniami. Obecnie w urbanistyce funkcjonuje odwrotny pogląd, iż zatłoczenie miasta pojazdami jest niekorzystne dla funkcjonowania jego mieszkańców(*), jak również nie ma zidentyfikowanej bezpośredniej zależności dla korzyści rozwoju gospodarczego, a co najmniej wymaga porównania z innymi rodzajami transportu, np. kolejowym.
- (*). Pogląd ten przejawia się również w niniejszym projekcie Studium, np. s. 111: „Zatłoczone drogi i w konsekwencji wydłużający się czas podróży, uciążliwy hałas, zanieczyszczenie środowiska oraz zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym negatywnie wpływają na jakość życia mieszkańców. Chcąc zaradzić znacznemu pogorszeniu warunków życia, miasta zaczęły prowadzić politykę promowania transportu publicznego. Kluczem do sukcesu jest stworzenie oferty transportu publicznego, konkurencyjnego w stosunku do transportu indywidualnego.”
36. s. 133: „Realizacja drogi ekspresowej S5 na całym planowanym przebiegu nie jest obecnie zagrożona” - należy uaktualnić dane w związku z rezygnacją wykonawcy z realizacji części odcinka wspomnianej trasy.



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

37. s. 133: „Praktycznie większość głównych wlotów do miasta obciążonych ruchem zewnętrznym wymaga natychmiastowej rozbudowy do przekroju dwujezdniowego” - taka teza jest tylko odpowiedzią na zidentyfikowaną znaczną skalę ruchu pojazdów (ujęta jako zagrożenie dla dobrostanu mieszkańców - patrz wyżej), a nie wskazuje sposobów przeciwdziałania temu niekorzystnemu zjawisku, co więcej - rozbudowa infrastruktury drogowej zachęca nowych użytkowników pojazdów, powodując szereg niekorzystnych następstw, tak bezpośrednich, związanych ze wzrostem zatłoczenia ulic (hałas, wypadki, smog odsamochodowy), jak i pośrednich, długofalowych (głównie demograficznych - ułatwienia dla dalszej emigracji z miasta i osiedlania się w okolicznych miejscowościach). Należałoby wskazać twierdzenie ograniczyć **maksymalnie** do 4 wymienionych w Studium tras i węzłów, jak też wskazać rozwój alternatywnych środków komunikacji, szczególnie z okolicznymi gminami, jak np. połączenia autobusowe czy kolejowe. Por. s. 134: „Potencjał [...] połączeń Bydgoszczy z Tucholą oraz Szubinem i Kcynią pozostaje niewykorzystany, ponieważ to w tych korytarzach kolej może być najbardziej konkurencyjna w stosunku do pozostałych środków transportu, z uwagi na stan i jakość połączeń drogowych oraz uwarunkowania przestrzenne. Są to również kierunki, z których rejestruje się najwyższy udział podróży do miasta. Oferta przewozowa do Nakła, Laskowic i Inowrocławia, również powinna być rozwijana.”
38. s. 134: „Bydgoski Port Lotniczy [...] pod względem liczby pasażerów obsługiwanych w roku 2013 zajmuje on 10 pozycję w kraju” - należy uaktualnić dane, szczególnie w kontekście intensywnych wzrostów krajowego rynku lotniczego w ostatnich latach.
39. s. 140: „Liczne odcinki jednojezdniowe pogarszają zdecydowanie standard ruchu i przepustowość” - jeśli za „standard ruchu” uznamy jego bezpieczeństwo (a nie ma wątpliwości co do prymatu bezpieczeństwa nad np. prędkością czy przepustowością) to przedstawiona teza, iż „odcinki jednojezdniowe **pogarszają zdecydowanie** standard ruchu” jest nie do obrony i należałoby ją zweryfikować, bowiem na zachowanie przepisowych prędkości w mieście wpływa głównie przekrój jezdni właśnie, zatem na drogach dwujezdniowych czy dwupasowych odnotowuje się znacznie wyższe prędkości, przekraczające wprowadzone przepisami lub oznakowaniem limity prędkości.
40. s. 145: „Struktura hierarchiczna sieci jest nieuporządkowana. Ulice układu podstawowego w dużej części nie posiadają właściwego standardu, ma to wpływ na przepustowość, funkcjonalność, **bezpieczeństwo** i w konsekwencji jakość życia mieszkańców” - uwaga jak wyżej.
41. s. 145: „W szczególności w obszarze śródmiejskim, kształtowanie elementów układu transportowego ma znaczenie nie tylko dla sprawnego i bezpiecznego przepływu ruchu, ale także dla innych aspektów ładu przestrzennego. Ulica posiada wartość, jako założenie urbanistyczne. Generalną zasadą kształtowania przestrzeni ulicznych powinno być harmonizowanie właściwych rozwiązań ruchowych z charakterem całości zagospodarowania” - uwaga ta powinna odnosić się nie tylko do obszaru śródmiejskiego, ale wszystkich osiedli. Wszyscy mieszkańcy Bydgoszczy zasługują na mieszkanie przy ulicach zaplanowanych w taki sposób, by posiadać wartość, jako założenie urbanistyczne.
42. s. 145: Planowane pomiary ruchu samochodowego co 5 lat - miasto powinno badać również ruch pieszy i rowerowy, z podobną częstotliwością, aby właściwie i adekwatnie zarządzać przestrzeniami z funkcjami komunikacyjnymi.

s. 10



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy

43. s. 145: „Sieć ulic dwujezdniowych zapewniająca wyższy standard ruchu i bezpieczeństwa nie jest wystarczająco rozwinięta” - teza wymaga uzasadnienia w kontekście aktualnej wiedzy urbanistycznej i społecznej. Przykładowo holenderskie miasto Utrecht, jedno z liderów światowych rankingów jakości życia mieszkańców, nie ma w ogóle tras 2x2 w szeroko rozumianym obszarze śródmiejskim. Równocześnie jest jednym z najszybciej rozwijających się miast w Holandii, a jego mieszkańcy cieszą się bardzo wysokim poziomem jakości życia. Skoro Utrecht nie potrzebuje w centrum tras 2x2 dlaczego potrzebujemy ich w Bydgoszczy? - niestety u nas transport opiera się na indywidualnych autach i szerokich drogach, przez co giną ludzie a centrum się wyludnia. (Odnosnie kwestii bezpieczeństwo a przekrój ulicy por. uwaga nr 39 odnośnie s. 140).



Utrecht, Holandia: wskazany obszar jest prawie dwukrotnie większy od Śródmieścia razem ze Starym Miastem w Bydgoszczy - w całym tym obszarze nie ma ani jednej drogi szerszej niż 3 pasy, sumując pasy obu kierunków, zaś gdyby odliczyć buspasy to wszystkie są 1x2, a rozszerzają się do większej ilości pasów wyłącznie przed skrzyżowaniami (źródło: Google Maps, zaznaczenie własne).

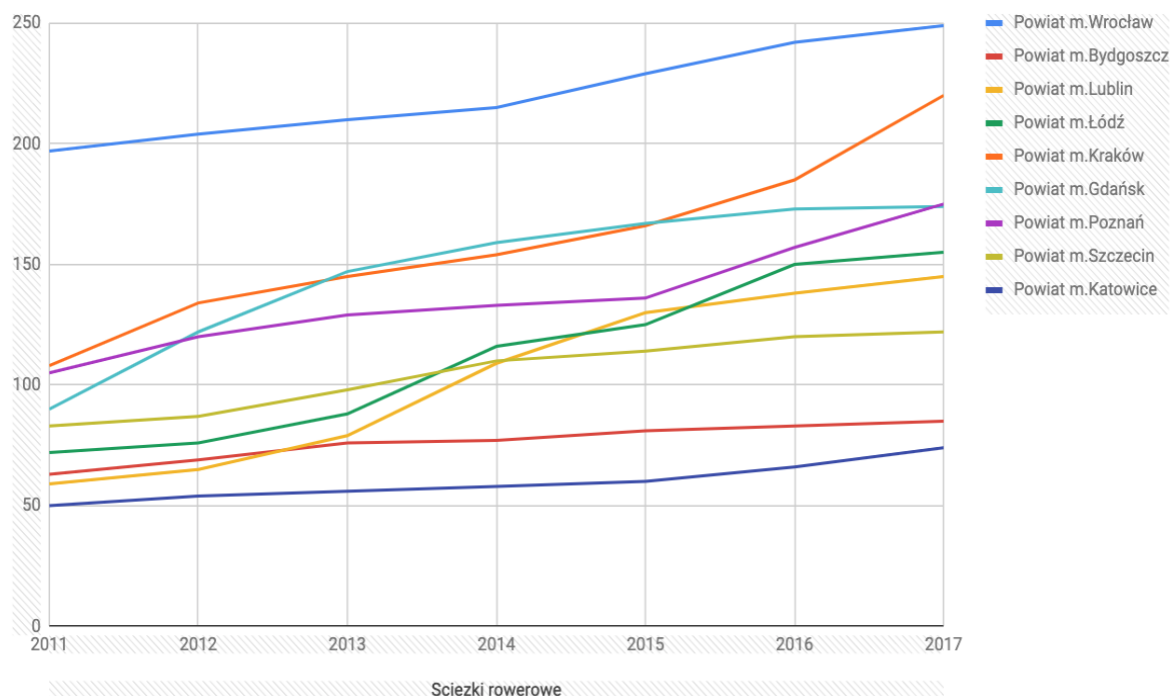
s. 11



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy

44. s. 146: Niedostateczna spójność dróg rowerowych występuje w mieście i nie jest to kwestia wyłącznie odbioru społecznego - przedstawiamy porównanie Bydgoszczy z innymi polskimi miastami (źródło: dane wg Banku Danych Lokalnych / Transport i łączność / Ścieżki rowerowe <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/temat>, opracowanie graficzne własne):

Długość ścieżek rowerowych



45. W związku z:

- istnjącym zapóźnieniem infrastruktury rowerowej w Bydgoszczy względem innych polskich miast (por. wykres wyżej),
 - gwałtownym wzrostem popularności Urzędzeń Transportu Osobistego (UTO) oraz planom Ministerstwa Infrastruktury aby UTO były traktowane jak rowery,
 - planami dalszej rozbudowy systemu Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego,
 - jak również możliwościami wykorzystywania roweru jako środka transportu realnie konkurencyjnego w mieście wobec samochodu,
- proponujemy dodać w Studium wezwanie do zdecydowanego przyspieszenia prac nad rozbudową infrastruktury rowerowej na terenie miasta.

46. Parkowanie, s. 149: Polityka parkingowa umożliwi miastom promowanie komunikacji miejskiej np. poprzez podniesienie cen za parkowanie w strefach płatnego parkowania. Podkreślono zależność od wytycznych na poziomie krajowym, należy jednak zauważyć, że miasto nie wykorzystuje obecnie istniejących możliwości.

47. Rysunek 76, s. 242: Cały kwartał ograniczony ulicami Gdańską, Cieszkowskiego, Pomorską, Świętojańską powinien być oznaczony jako zabudowa o wartości historycznej, bez pojedynczych wyjątków.

s. 12



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszch w Bydgoszczy

48. s. 318, dotyczy opisu ulicy klasy L: Proponujemy z opisu „przekrój standardowy jednojezdniowy lub wyjątkowo dwujezdniowy, założenia alejowe (2×1 lub 2×2) w zależności od dostępnego przekroju i założeń kompozycyjnych” usunąć sformułowanie „lub 2x2” ze względu na wysokie ryzyko potrąceń na przejściach dla pieszych przy więcej niż 1 pasie w jednym kierunku - por. s. 371, która mówi, że ulica lokalna L ma być projektowana z uwzględnieniem zasad uspokojonego ruchu.
49. s. 365: „W roku 2016 zanotowano w Bydgoszczy wskaźnik motoryzacji na poziomie 529 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.” - należy uaktualnić dane, gdyż w chwili obecnej wskaźnik wynosi już prawie 700 samochodów na 1000 mieszkańców(*), oraz odnieść się do negatywnych skutków takiego tempa wzrostu motoryzacji w mieście (np. hałas drogowy, smog odsamochodowy, zatory uliczne, oczekiwania budowy parkingów, trudności w przepływie komunikacji publicznej ustępującej na węzłach komunikacji indywidualnej itd.)
- (*) np. „Coraz więcej samochodów w Bydgoszczy. Niedługo - dwa razy więcej na osobę niż w Berlinie”, Gazeta Wyborcza Bydgoszcz, bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/7,48722,24931709,coraz-wiecej-samochodow-w-bydgoszczy-niedlugo-dwa-razy-wiecej.html.
50. s. 366: Proponuje się rezygnację z wytyczania ul. Nowej Brzozowej i zastąpienie jej w tym układzie dotychczasowym przebiegiem ulicy Brzozowej, który w sposób zadowalający pełni swoją funkcję komunikacyjną, tak dla transportu indywidualnego jak autobusowego i już w chwili obecnej jest dobrze powiązany z pozostałym układem ulic (Rondo Inowrocławskie).
51. s. 366: Proponuje się wykreślenie z listy przykładowych ulic klasy Z ulicy Gdańskiej, z tej racji iż leży ona w strefie śródmiejskiej z ograniczonym ruchem i jako taka nie powinna pełnić roli ulicy zbiorczej w układzie miasta (ewentualnie proponowaną rolę może pełnić na północ od skrzyżowania z ul. Kamienną jako trasa w kierunku Osiełska).
52. s. 367: „Elementy układu pasmowego wykształcone są w sposób zadowalający (Trasa WZ, ciąg Focha Jagiellońska, ciąg Solskiego – Wojska Polskiego)” - proponuje się wykreślenie ulicy Focha z uwagi na perspektywę uspokojenia ruchu drogowego na tej ulicy na rzecz komunikacji publicznej oraz ruchu pieszego i rowerowego łączącego Śródmieście i Stare Miasto.
53. s. 371: „Dzisiejsze, współczesne węzły komunikacyjne o potencjale urbanistycznym powinny w przyszłości stać się wielofunkcyjnymi placami miejskimi. Zaliczyć do nich można: plac Poznański, rondo Bernardyńskie, rondo Jagiellonów, rondo Grunwaldzkie, plac przed Dworcem Głównym PKP, rondo Kujawskie, skrzyżowanie Trasa WZ/Trasa Uniwersytecka, skrzyżowanie Jagiellońska/Trasa Uniwersytecka, rondo Fordońskie” - określenie „wielofunkcyjny plac miejski” raczej trudno zdefiniować jako tożsame z węzłem przesiadkowym, nawet łączącym różne (np. rowery) środki transportu, a takimi węzłami komunikacyjnymi są wskazane miejsca i taka ich funkcja jest planowana w Studium do utrzymania. „Wielofunkcyjny plac miejski” powinien łączyć więcej funkcji niż tylko transportową: np. handlową, rekreacyjną, charakterystyczny punkt w przestrzeni miasta itp.

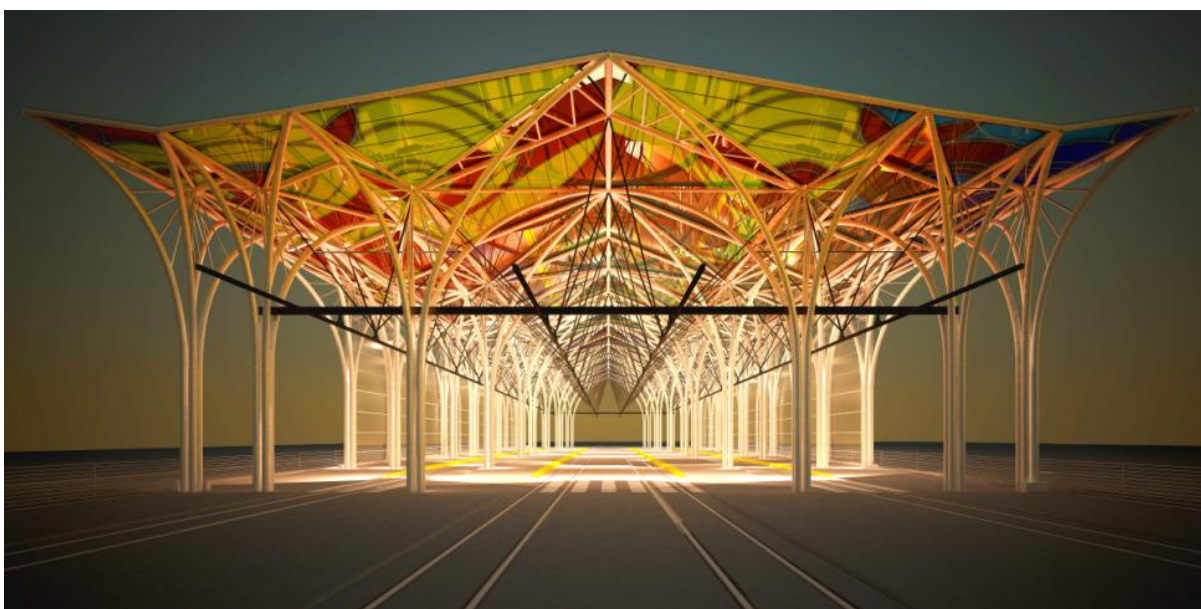
Takim miejscem może stać się Nowy Rynek po przeniesieniu funkcji komunikacyjnej tylko na jedną część placu (ciąg ulicy Grudziądzkiej), uspokojeniu ruchu drogowego i wprowadzeniu transportu publicznego w drugiej części (ciąg ulicy Poznańskiej), wprowadzeniu elementów charakterystycznych, unikalnych w skali miasta (kolejka na Szwedkowo), jak też cechujący się dużym ruchem pieszych, nie tylko będących pasażerami komunikacji zbiorowej (tu: ruch

s. 13



Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

w kierunku Starego Miasta, ruch związany z dominującą funkcją: sąd i kancelarie prawne, ruch turystyczny: mury miejskie, kolejka na wzgórze). Podobnym tak rozumianym „miejskim placem” winien stać się Plac Teatralny, szczególnie po wybudowaniu IV kręgu Opery Nova i uspokojeniu ruchu drogowego (ponownie: dominująca rola ruchu pieszego i rowerowego, rola komunikacji zbiorowej, przecięcie tras pieszych na linii Stare Miasto - Śródmieście oraz wzdłuż bulwarów i do/z Wyspy Młyńskiej, nowa przestrzeń publiczna na placu przy IV kręgu). Oczywiście również w wymienione „place” czy „węzły” można wprowadzić elementy charakterystyczne, jednak winny być one unikalne i wyróżniające miasto, sięgające nawet bardziej do rozwiązań artystycznych niż urbanistycznych, np. tzw. „Stajnia jednorożców” w Łodzi, tj. zadaszony kolorowym dachem węzeł przesiadkowy komunikacji tramwajowej, możliwy do zaadaptowania przykładowo na Rondzie Jagiellonów czy Grunwaldzkim:



(źródło: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=128249158#post128249158>)

Z poważaniem,

w imieniu

Zarządu Stowarzyszenia

Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy


Paweł Górny

s. 14

Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy
ul. Gdańska 5 (skrytka 2) 85-005 Bydgoszcz
TEL 608495375 MAIL rzecznik@piesi.bydgoszcz.pl WWW piesi.bydgoszcz.pl
NIP 9671385523 REGON 366396069
BGŻ BNP Paribas 26 1600 1185 1839 5542 2000 0001