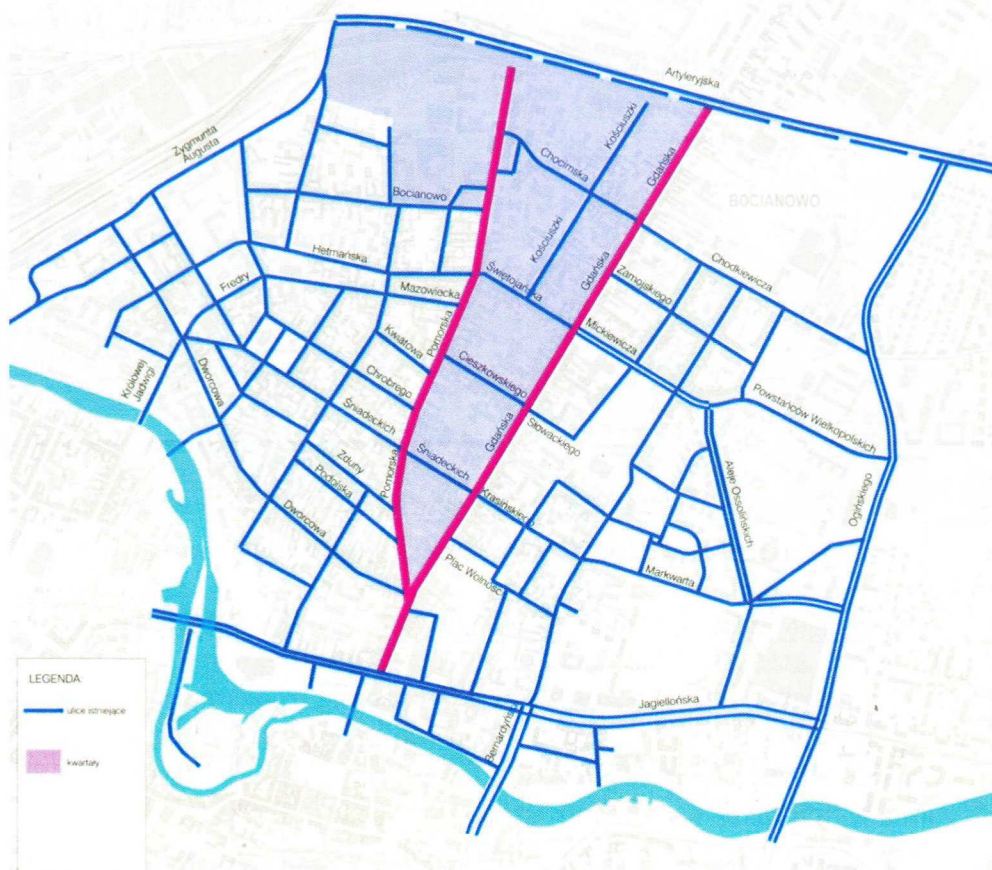


Nawiązując do skierowanego do Radnych Apelu Stowarzyszenia Społeczny Rzecznik Piesznych (pismo nr 19.24/2020 z dnia 9 grudnia 2020 r.), o usunięcie z budżetu miasta *pozycji „Przebudowa układu drogowego związana z budową nowej siedziby Akademii Muzycznej oraz budowa ul. Nowomazowieckiej...”* wyrażamy stanowisko, iż **NIE** należy rezygnować z rezerwowania terenów umożliwiających realizację nowych połączeń drogowych, z następujących przyczyn:

1. Skuteczna rewitalizacja Śródmieścia wymaga aktywizacji terenów przemysłowych i wytrasowania nowych połączeń, „zszywających” kwartały zabudowy położone na wschód od ulicy Gdańskiej, z kwartałami położonymi na zachód od ul. Pomorskiej. Klin, jaki stanowi obszar zabudowy zawarty pomiędzy ulicami Pomorską i Gdańską stanowi barierę utrudniającą scalenie Śródmieścia i integrację terenów położonych na wschód od ul. Gdańskiej, z terenami położonymi na zachód od ul. Pomorskiej. Pomiędzy ulicą Dworcową a Kamienną, a więc na odcinku liczącym ok 1,5 km, przez ten klin przechodzą tylko 4 ulice łączące część wschodnią (na wschód od Gdańskiej) z zachodnią (na zachód od Pomorskiej) Są to ulice: Śniadeckich, Cieszkowskiego, Świętojańska i Chocimska). Dla porównania w części zachodniej jest 8 takich ulic, tyle że większość z nich kończy się na ulicy Pomorskiej, nie mając swojej kontynuacji na wschód (Podolska, Zduny, Chrobrego, Kwiatowa, Mazowiecka, Bocianowo).





Realizacja nowych połączeń pieszych, rowerowych i kołowych jest niezbędna dla procesu rewitalizacji i integracji tkanki śródmiejskiej, jak i konieczna dla realizacji nowych inwestycji i rozwoju Bocianowa czy Londynka. Stąd pomysły trasowania ulicy na przedłużeniu ul. Mazowieckiej, propozycje połączenia ul. Chocimskiej poprzez ul. Świecką z ul. Zygmunta Augusta. Ta planowana ulica łącząca ul. Chocimską z Zygmunta Augusta nie ma jednak żadnego związku z ul. Nowomazowiecką. Im więcej połączeń wschodniej i zachodniej części Śródmieścia, tym większa szansa na skuteczne zintegrowanie i scalenie terenu Śródmieścia. Należy mieć na względzie fakt, iż tereny przewidywane pod drogi publiczne (istniejące i projektowane), służą nie tylko trasowaniu jezdni, chodników, parkingów i ścieżek rowerowych, ale po tych terenach trasuje się również sieci uzbrojenia terenu, co w gęstej zabudowie śródmiejskiej jest bardzo trudne. Szczególnie istotne jest umożliwienie trasowania sieci ciepłowniczych, które dadzą możliwość eliminacji pieców i przyczynią się do poprawy jakości powietrza w Śródmieściu Bydgoszczy.

2. Zgodnie z założeniami projektowany odcinek ulicy Nowomazowieckiej, łączący ul. Mazowiecką z ulicą Gdańską, przecina kwartał zabudowy śródmiejskiej ograniczony ulicami Pomorską, Cieszkowskiego, Gdańską, Świętojańską, położony w jednostce urbanistycznej Śródmieście. Projektowana ulica w żaden sposób nie ingeruje w obszar Dzielnicy Muzycznej, która położona jest po wschodniej stronie ul. Gdańskiej.



Kwartał zabudowy śródmiejskiej ograniczony ulicami Gdańską, Cieszkowskiego, Pomorską, Świętojańską.

Zgodnie z koncepcją ZDMiKP projektowana ulica usytuowana jest w granicach działek 23, 26, 27 obr. 127 (zgodnie z zał. graficznym). Część terenu rezerwowanego na cele budowy drogi stanowi własność gminną (działka nr 23), pozostała jest własnością prywatną m.in. Państwowego Zespołu Szkół Muzycznych w Bydgoszczy (działka nr 26) i osób fizycznych (działka nr 27). Realizacja projektowanej drogi wymaga nie tylko wcześniejszego uregulowania stanu prawnego w/w działek tj. ich wykupu lub zamiany, ale także wyburzenia istniejącej na tych działkach zabudowy. Nie jest to zabudowa wyróżniająca się ani wartościową formą, ani detalem. Od strony ul. Pomorskiej



istniejący pawilon, pod każdym względem (wysokości, formy, funkcji) stanowi dysonans w stosunku do przeobrażającego się otoczenia.



*Pawilon handlowy i budynek mieszkalny przy ul. Pomorskiej 64*



*Kamienica przy ul. Gdańskiej 73*

*Budynek należący do Państwowego Zespołu Szkół Muzycznych*



Realizacja drogi jest działaniem perspektywicznym, należy jednak pilnie zabezpieczyć pas przewidziany pod jej przyszłą realizację, przed zabudową. Na działce nr 26 obr. 127, we wnętrzu kwartału, znajduje się jednokondygnacyjny budynek należący do Państwowego Zespołu Szkół Muzycznych, w którym znajduje się aula, wykorzystywana przy organizacji szkolnych koncertów, uroczystości i egzaminów, integralnie powiązana z budynkiem zlokalizowanym na sąsiedniej działce nr 29, w którym mieszczą się sale ćwiczeń. Realizacja inwestycji drogowej wymaga zatem wcześniejszego rozwiązania problemu

zapewnienia szkole muzycznej przestrzeni kubaturowej, do której mogłyby być przeniesione w/w funkcje.

3. Projektowana ulica tzw. Nowa Mazowiecka jest niezbędnym uzupełnieniem siatki ulic Śródmieścia, która umożliwi eliminację zbędnego ruchu z obszaru centrum. Zaproponowane przedłużenie ul. Mazowieckiej do ul. Gdańskiej jest dopełnieniem istniejącej, obwodowej sieci ulicznej w większości zrealizowanej i funkcjonującej w tej roli od dziesięcioleci. Wytyczone w początkach XX w. trakty Ossolińskich i Mickiewicza we wschodniej części Śródmieścia pełnią do dziś rolę śródmiejskich alei. W zachodniej części ul. Mazowiecka i Hetmańska jako ciągi jednokierunkowe z dopuszczonym parkowaniem i zielenią wzajemnie się uzupełniają. Te dwa ciągi uliczne po stronie wschodniej i zachodniej Śródmieścia spinały ul. Świętojańska i Cieszkowskiego. Po modernizacji ul. Cieszkowskiego,



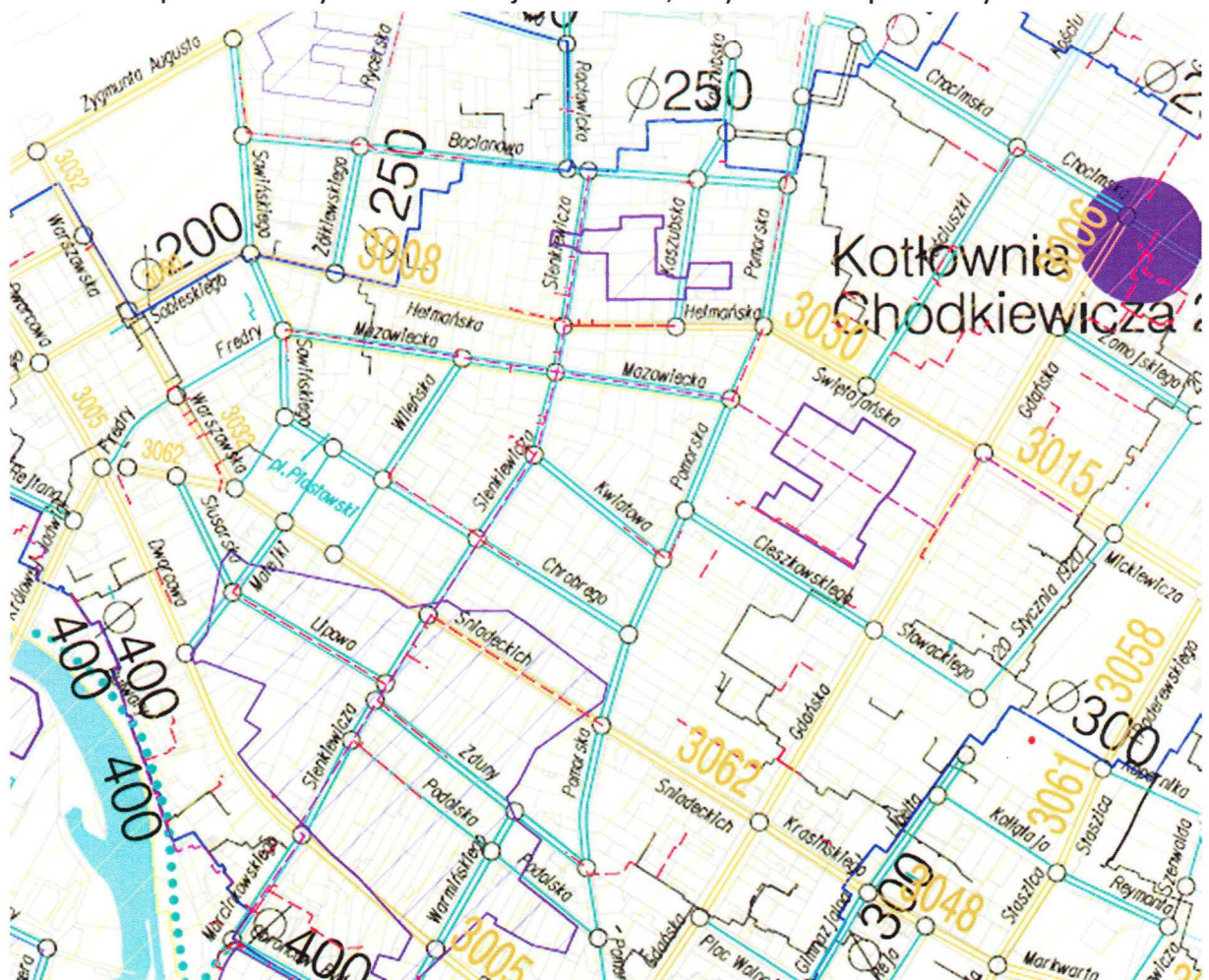
ciąg ten na kierunku zachód - wschód został praktycznie przerwany. Z kolei ul. Świętojańska stanowi tzw. "wąski korytarz" i nie powinna pełnić roli ulicy dwukierunkowej, posiada bowiem niewielką szerokość w liniach rozgraniczających (niecałe 12 m) i dodatkowo jest obudowana wysokimi kamienicami. Przedłużenie ul. Mazowieckiej do ulicy Gdańskiej jest naturalnym uzupełnieniem istniejącej struktury układu drogowego Hetmańska/Mazowiecka i al. Mickiewicza. Realizacja przedłużenia ulicy Mazowieckiej w założonym kształcie tj. jako ulicy jednokierunkowej z jednym pasem ruchu i parkowaniem, umożliwi ograniczenie ruchu w Centrum, w szczególności eliminację dość intensywnego tranzytu z ul. Śniadeckich, na co dość wyraźnie wskazują prognozy ruchu. (Prognoza UTP 2016 - kierunek zachód: Świętojańska 7577, Kierunek wschód: Mazowiecka 1710, Śniadeckich 5803 poj./dobę). Budowa ul. Nowej Mazowieckiej pozwoli na przetransferowanie ruchu ze Śniadeckich (dużą część z 5803 poj./dobę) na ul. Mazowiecką, słabo obciążoną dzisiaj ruchem (1710 poj./dobę), co w efekcie będzie służyło zrównoważeniu obciążenia ruchem ulic Śródmieścia w obydwu kierunkach.

4. Przywołane w piśmie Stowarzyszenia projektowane przedłużenie ul. Chocimskiej do ul. Rycerskiej pełnić będzie inną rolę. Ulica ta jest niezbędna dla obsługi projektowanego kompleksu nowej zabudowy wielorodzinnej w jednostce urbanistycznej Bocianowo. Dodatkowo zakłada się wykorzystanie projektowanej ulicy dla poprowadzenia linii transportu publicznego obsługującej przyległe jednostki mieszkaniowe. Zadaniem trasy W-Z jest natomiast przenoszenie dużych potoków tranzytowych między osiedlami i nie jest alternatywą dla obwodowych ciągów komunikacyjnych zlokalizowanych w obszarze śródmiejskim.
5. Projektowana ulica przyczyni się nie tylko do usprawnienia i uspokojenia ruchu samochodowego w strefie śródmiejskiej. Jej lokalizacja może przyczynić się do bardziej racjonalnego zagospodarowania wnętrza atrakcyjnie położonego kwartału, w sposób służący rozwojowi tej przestrzeni i poprawie jakości życia mieszkańców. Lokalizacja drogi o parametrach ulicy klasy dojazdowej, umożliwi bowiem dostęp do części nieruchomości położonych we wnętrzu kwartału, obudowanego zwartą zabudową pierzejową i ich zagospodarowanie zgodnie z potrzebami społecznymi. Rozwiązałyby to szereg problemów związanych z funkcjonowaniem obszaru, m.in. w zakresie deficytu miejsc parkingowych czy dostępu do ogólnodostępnych terenów zagospodarowanych zielenią. Dopuszczenie parkowania w strefie przyulicznej projektowanej drogi, umożliwienie dojazdów na zaplecza posesji usytuowanych przy ul. Cieszkowskiego i Świętojańskiej ograniczy parkowanie wzdłuż okolicznych reprezentacyjnych ulic Cieszkowskiego, Gdańskiej, Świętojańskiej, a tym samym ich rewaloryzację służącą podniesieniu estetyki i przywróceniu ulic pieszym i rowerzystom. Dostęp do wnętrza kwartału stwarza także okazję do wymiany istniejącej substandardowej zabudowy gospodarczej, pozostałości dawnych magazynów, warsztatów i komórek lokatorskich oraz lokalizacji nowej zabudowy mieszkaniowej, dostosowanej skalą i charakterem architektonicznym do otaczającej zabudowy zabytkowej, przy założeniu jej sytuowania zgodnie z zasadami ładu przestrzennego np. w formie nowych, reprezentacyjnych pierzei. W obecnej sytuacji zabudowa wnętrza kwartału, w sposób harmonijny, z poszanowaniem kontekstu miejsca, nie jest możliwa z uwagi na brak dojazdu do zapleczy nieruchomości. Tymczasem, dotąd niewykorzystane tereny usytuowane we wnętrzu kwartału, są niezwykle atrakcyjne inwestycyjnie z uwagi na położenie w



Śródmieściu, dostęp do komunikacji publicznej, bogatej infrastruktury usługowej (szkół, instytucji kulturalnych, administracyjnych, handlu), uzbrojenie terenu itp. Dochód pochodzący z obrotu nieruchomościami (po ich podziale), czy z realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych lub usługowych, mógłby być ważnym źródłem środków finansowych, które mogłyby być przeznaczone na modernizację czy remonty istniejących zabytkowych kamienic, poprawę standardu zagospodarowania podwórek itp. cele służące rozwojowi obszaru śródmiejskiego. Działanie to wpisuje się w założenia rozwoju strefy śródmiejskiej, określone w wielu dokumentach planistycznych i strategicznych.

6. Dla poprawy jakości zamieszkania niezwykle istotna jest poprawa jakości powietrza. Można ją osiągnąć poprzez zmianę systemu ogrzewania, eliminację indywidualnych pieców, podłączenie budynków do miejskiej sieci ciepłowniczej. Jest to niezwykle istotne działanie, ale trasowanie nowych ciepłociągów w intensywnie zabudowanej tkance miejskiej jest bardzo trudne. Pod ziemią „gęsto” jest od wodociągów, sieci kanalizacyjnych, kabli, przewodów, przyłączy.... KPC próbuje trasować nowe sieci przez zaplecza nieruchomości, to jednak też jest niezwykle trudne a czasem wręcz niewykonalne, gdyż nie wszyscy właściciele nieruchomości wyrażają zgodę na przechodzenie sieci przez ich teren. Zarezerwowanie nowych terenów przewidzianych pod inwestycje drogowe, umożliwi trasowanie po nich nowych sieci uzbrojenia terenu, w tym sieci ciepłowniczych.



7. Zwarta śródmiejska zabudowa nie sprzyja przewietrzaniu tego obszaru. W dużych nieprzewietrzanych kwartałach powstają zastoiska powietrza, gdzie kumulują się pyły. Przecinanie zabudowy siatką ulic powoduje szybsze przemieszczanie się powietrza i „natlenienie” śródmiejskiej tkanki. Duże znaczenie mają tu ulice trasowane w kierunku w-z (przeważający kierunek wiatrów w Bydgoszczy).

z poważaniem

DYREKTOR  
Miejskiej Pracowni Urbanistycznej

*mgr inż. arch. Anna Rembowicz-Dziekiowska*



## Załącznik graficzny

