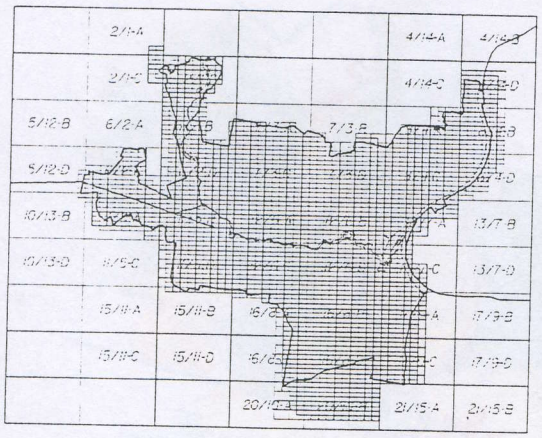


STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

SPORZĄDZAJĄCY: Zarząd Miasta Bydgoszczy

OPRACOWUJĄCY: **Miejska Pracownia Urbanistyczna**

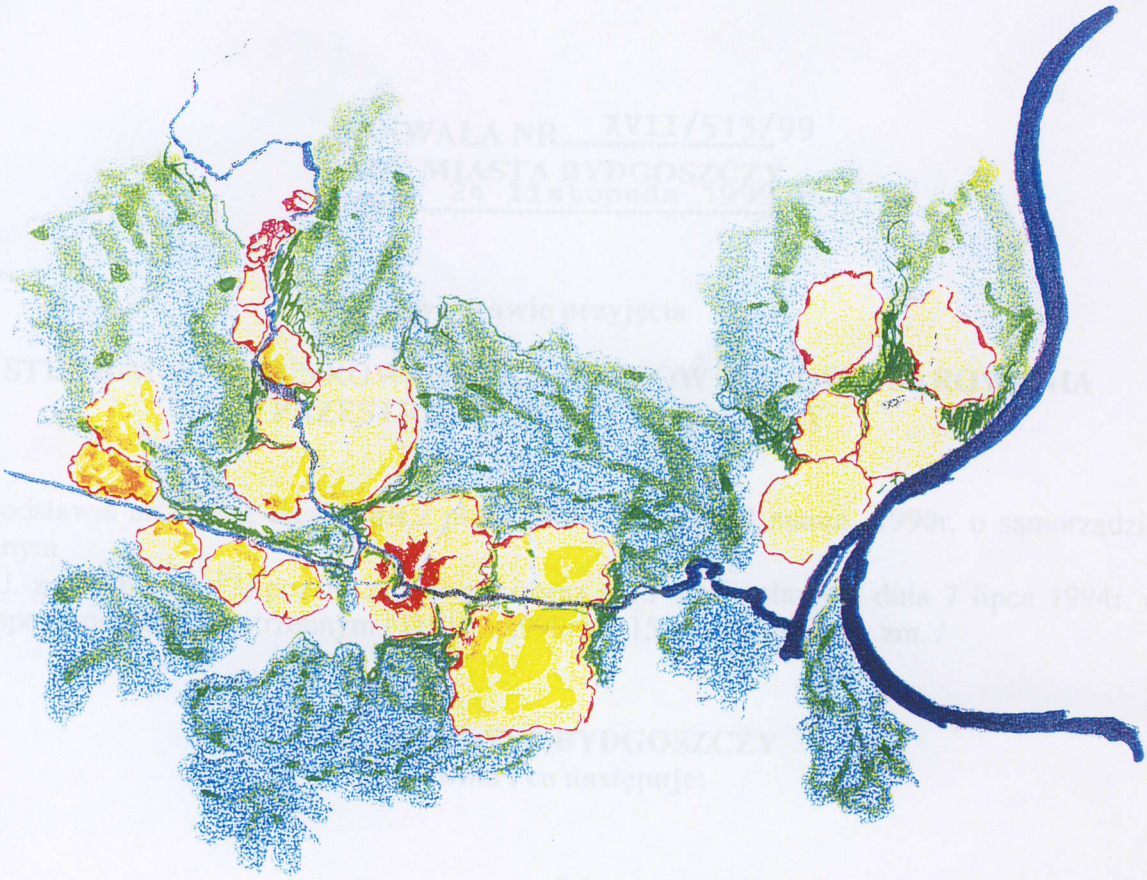
DYREKTOR MPU: mgr inż. arch. Lidia Wilniewczyc

mgr inż. arch.
Barbara Liszkiewicz – Czyżewska

nr upr. urb. 681/88

STUDIUM ZOSTAŁO UCHWALONE
UCHWAŁĄ NR .XVII/513/99
RADY MIASTA BYDGOSZCZY
Z DNIA .24 listopada 1999 r.
OGŁOSZONĄ W DNIU 02.12.1999 r.

BYDGOSZCZ 1999 ROK



Misja rozwoju Bydgoszczy

Bydgoszcz - miastem nowoczesnym, przyjaznym
ludziom i środowisku,
stwarzającym warunki dla harmonijnego rozwoju,
rosnącej jakości życia i zamożności,
sprzyjającym realizacji dążeń i aspiracji mieszkańców,
dynamicznym ośrodkiem gospodarczym, naukowym i kulturalnym,
znaczącym centrum współpracy i wymiany międzyregionalnej
oraz międzynarodowej.

Bydgoszcz - miasto o 650 letnich dziejach - położone przy ujściu Brdy do Wisły, na styku dwóch krain geograficzno-historycznych: Pomorza i Kujaw, w obszarze źródeł państwowości polskiej; Biskupina, Kruszwicy, Strzelna, legitymujące się dużym potencjałem demograficznym, znaczącym dorobkiem gospodarczym i kulturowym, pełniące szereg funkcji o znaczeniu ponadregionalnym i krajowym, szczególnie w zakresie administracji, produkcji, handlu, finansów, nauki i kultury, stojące przed nowymi wyzwaniami u progu XXI wieku

Strategia Rozwoju Bydgoszczy

UCHWAŁA NR XVII/513/99
RADY MIASTA BYDGOSZCZY
z dnia 24 listopada 1999 r.

w sprawie przyjęcia

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

Na podstawie art.6 oraz art. 18 ust.2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym
/Dz.U. z 1996 r.Nr 13, poz.74 z późn.zm./ oraz art.6 ust.6 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym / Dz.U. z1999r. Nr15,poz.139 z późn. zm. /.

RADA MIASTA BYDGOSZCZY
uchwala , co następuje:

§ 1

Uchwala się Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Bydgoszczy, zwane dalej „Studium", stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Studium składa się z tekstu oraz rysunków zatytułowanych:

1) StudiumUwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Bydgoszczy - kierunki rozwoju przestrzennego, w skali 1:10000,
2) StudiumUwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Bydgoszczy - kształtowanie i ochrona krajobrazu, w skali 1:10000 wraz z rysunkami prezentującymi poszczególne zagadnienia opracowania,
3) StudiumUwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Bydgoszczy - kierunki rozwoju systemu transportowego, w skali 1:10000, wraz z zasadami strefowania.
4) StudiumUwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Bydgoszczy - infrastruktura techniczna – kierunki rozwoju, w skali 1:10000 wraz z rysunkami poszczególnych branż w skali 1:25000.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Przewodniczący Rady Miasta

Felicja Gwincińska

SPIS TREŚCI

OPRACOWANIA
OPISOWE

1. INFORMACJE PORZĄDKOWE 4

1.1. ZESPÓŁ AUTORSKI I WSPÓŁPRACUJĄCY 4
1.2. PODSTAWA OPRACOWANIA 5
1.3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA 5
1.4. METODA OPRACOWANIA 5
1.5. UWARUNKOWANIA I USTALENIA STUDIUM 6
1.6. ROLA STUDIUM W SYSTEMIE PLANOWANIA I ZARZĄDZANIA GMINĄ 7
1.7. WYKAZ OPRACOWAŃ WYKONANYCH DLA POTRZEB STUDIUM 8
1.8. WYKAZ OPRACOWAŃ WYKORZYSTANYCH PRZY OPRACOWYWANIU STUDIUM. 8

2. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA MIASTA 8

2.1. PODSTAWOWE DANE O MIEŚCIE 9
2.2. HISTORIA I UKŁAD PRZESTRZENNY 10
2.3. POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE 12
2.4. BYDGOSZCZ JAKO OŚRODEK REGIONALNY 13
2.5. BYDGOSZCZ JAKO KRAJOWY BIEGUN ROZWOJU 15

3. STAN MIASTA I UWARUNKOWANIA ROZWOJU 17

3.1. DOTYCHCZASOWE UWARUNKOWANIA PLANISTYCZNE 17
3.2. STAN ZAGOSPODAROWANIA 23
3.3. DEMOGRAFIA 26
3.3.1. STAN ISTNIEJĄCY 26
3.3.2. PROGNOZA 28
3.4. KSZTAŁTOWANIE I OCHRONA KRAJOBRAZU 30
3.4.1. RZEŹBA TERENU 30
3.4.2. WODA 31
3.4.3. LASY I TERENY ZIELENI 32
3.4.4. BUDYNKI I BUDOWLE 32
3.4.5. OBSZARY CHRONIONE 33
3.4.6. KOLOR 34
3.4.7. DROGI WODNE KOLEJOWE I KOŁOWE 34
3.5. KLIMAT 35
3.6. ROZPOZNANIE I OCENA ZASOBÓW WÓD PODZIEMNYCH, KOPALIN I BUDOWA GEOLOGICZNA 36
3.7. ROZPOZNANIE I OCENA ZASOBÓW WÓD POWIERZCHNIOWYCH 38
3.8. ROZPOZNANIE I OCENA STANU ŚRODOWISKA 40

3.9. ŚRODOWISKO KULTUROWE 44
3.9.1. STAN I UWARUNKOWANIA 44
3.9.2. STREFY OCHRONY KONSERWATORSKIEJ 45
3.10. STRUKTURA WŁASNOŚCI 46
3.11. OCZEKIWANIA WYNIKAJĄCE Z BADAŃ ANKIETOWYCH 47
3.12. PONADLOKALNA FUNKCJA MIASTA 48
3.13. OCENA ZAGROŻEŃ MIASTA 50
3.14. MODELOWANIE, SYMULACJA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY 53
3.15. SILNE STRONY MIASTA – SZANSE 62
3.16. SŁABE STRONY MIASTA - ZAGROŻENIA 62

4. WYPOSAŻENIE MIASTA W INFRASTRUKTURĘ TECHNICZNĄ I KIERUNKI JEJ ROZWOJU 63

4.1. KOMUNIKACJA KOLEJOWA 63
4.1.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 63
4.1.2. KIERUNKI ROZWOJU 63
4.2. KOMUNIKACJA DROGOWA ZEWNĘTRZNA 63
4.2.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 63
4.2.2. KIERUNKI ROZWOJU 64
4.3. KOMUNIKACJA DROGOWA WEWNĘTRZNA 64
4.3.1. STAN ISTNIEJĄCY – UWARUNKOWANIA 64
4.3.2. KIERUNKI ROZWOJU 66
4.4. KOMUNIKACJA PUBLICZNA 68
4.4.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 68
4.4.2. KIERUNKI ROZWOJU 68
4.5. DROGI WODNE 69
4.5.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 69
4.5.2. KIERUNKI ROZWOJU 70
4.6. KOMUNIKACJA LOTNICZA 70
4.6.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 70
4.6.2. KIERUNKI ROZWOJU 70
4.7. ZAOPATRZENIE W WODĘ 77
4.7.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 77
4.7.2. KIERUNKI ROZWOJU 77
4.8. ODPROWADZENIE ŚCIEKÓW SANITARNYCH I ICH OCZYSZCZANIE 79
4.8.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 79
4.8.2. KIERUNKI ROZWOJU 79
4.9. ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH I MELIORACJA MIEJSKA 81
4.9.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 81
4.9.2. KIERUNKI ROZWOJU 81
4.10. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO 83
4.10.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 83
4.10.2. KIERUNKI ROZWOJU 83

4.11. ZAOPATRZENIE W GAZ **86**
4.11.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 86
4.11.2. KIERUNKI ROZWOJU 86
4.12. ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ **88**
4.12.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 88
4.12.2. KIERUNKI ROZWOJU 88
4.13. USUWANIE I UTYLIZACJA ODPADÓW **92**
4.13.1. STAN ISTNIEJĄCY - UWARUNKOWANIA 92
4.13.2. KIERUNKI ROZWOJU 92
4.14. MOŻLIWOŚCI I PROPOZYCJE OBSŁUGI GMIN SĄSIEDNICH PRZEZ INFRASTRUKTURĘ TECHNICZNĄ MIASTA **95**

5. KIERUNKI ZASADY I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO **96**

5.1. STRATEGIA ROZWOJU BYDGOSZCZY DO ROKU 2010, A STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO **96**
5.2. KSZTAŁTOWANIE STRUKTURY MIASTA, KIERUNKI ROZWOJU I ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO **103**
5.2.1. CELE STRATEGICZNE A POLITYKA PRZESTRZENNA 103
5.2.2. STRUKTURA MIASTA 104
5.2.3. UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU WYODRĘBNIONYCH OBSZARÓW W STRUKTURZE MIASTA 106
5.3. PROPOZYCJE ZMIANY GRANIC ADMINISTRACYJNYCH MIASTA **119**
5.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW, DLA KTÓRYCH OPRACOWANIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO JEST OBOWIĄZKOWE I WSKAZANE **121**
5.4.1. OBSZARY, DLA KTÓRYCH SPORZĄDZENIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO JEST OBOWIĄZKOWE. 121
5.4.2. OBSZARY, DLA KTÓRYCH SPORZĄDZENIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO JEST WSKAZANE. 128

OPRACOWANIA GRAFICZNE

- **KSZTAŁTOWANIE I OCHRONA KRAJOBRAZU**
- **INFRASTRUKTURA TECHNICZNA**
- **KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO**
- **KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO**

1 INFORMACJE PORZĄDKOWE

1.1. ZESPÓŁ AUTORSKI I WSPÓŁPRACUJĄCY

GENERALNY PROJEKTANT STUDIUM	*mgr inż. arch.* *upr. urbanistyczne*	BARBARA LISZKIEWICZ - CZYŻEWSKA 681/88	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA	*mgr inż. arch.* *mgr* *mgr inż. arch. kraj.* *mgr inż. arch.* *mgr inż. arch.* *mgr inż. arch.* *mgr inż. arch.* *mgr inż. arch. kraj.* *mgr inż. arch.* *mgr inż. arch.*	LIDIA WILNIEWCZYC STANISŁAW WROŃSKI PRZEMYSŁAW ZALAS EWA PIETRZAK ANNA REMBOWICZ - DZIEKCIOWSKA JUSTYNA MUSIAŁ HENRYK GRONOWSKI SŁAWOMIR RYBACKI KATARZYNA GIMBUT - GÓRALCZYK JOLANTA CZYŻOWICZ MAŁGORZATA PAWLAK	
KOMUNIKACJA	*mgr inż.* *mgr inż..* *mgr inż.*	ANDRZEJ LITWA ANNA CHMIELEWSKA JACEK KAJCZUK	
	mgr inż. *mgr inż.*	ANDRZEJ HOFFMANN TADEUSZ BOGUTA	*Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy*
UWARUNKOWANIA PRZYRODNICZO - KULTUROWE, KRAJOBRAZ	*arch. kraj. dr inż..* *mgr* *mgr inż. arch. kraj.* *mgr*	ALEKSANDER PIETRZAK ALINA ROBAKOWSKA - PIETRZAK EWA PIETRZAK PRZEMYSŁAW ZALAS	
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	*mgr inż.* *mgr inż.*	ELŻBIETA LIS ANDRZEJ ROŻEK	
WSPÓŁPRACA			
SYMULACJE PRZESTRZENNEGO ROZWOJU BYDGOSZCZY MODELEM ORION	*dr inż. arch.* *dr inż. arch.* *dr*	TOMASZ OSSOWICZ JADWIGA BRZUCHOWSKA ELŻBIETA LITWIŃSKA	*Politechnika Wrocławska Katedra Planowania Przestrzennego*
	mgr inż. arch	PAWEŁ LICZNERSKI	
STUDIUM KONSERWATORSKIE	*mgr*	EWA RACZYŃSKA - MĄKOWSKA	
ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE	*mgr inż.*	MARIAN DĄBROWKI	
SYSTEM USUWANIA I UTYLIZACJI ODPADÓW	*dr hab. inż.*	JANUSZ HERMAN	
SYSTEM ZAOPATRZENIA W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ	*mgr inż.*	FRANCISZEK NIECHWIEJ	
ROZPOZNANIE I OCENA ZASOBÓW WÓD POWIERZCHNIOWYCH	*mgr inż.* *mgr inż.*	LUDGARDA IŁOWSKA ANDRZEJ ŁYCZYWEK	
ROZPOZNANIE I OCENA ZASOBÓW WÓD PODZ., UDOKUMENTOWANYCH ZŁÓŻ KOPALIN ORAZ BUDOWY GEOLOGICZNEJ REJONU BYDGOSZCZY	*mgr*	GRZEGORZ BOROŃ	
ROZPOZNANIE I OCENA ŚRODOWISKA BYDGOSZCZY W PROBLEMATYCE POW. ATM. I HAŁASU	*mgr inż.* *mgr inż.* *mgr* *mgr*	JADWIGA TRZĘSOWSKA ANDRZEJ TRZĘSOWSKI JERZY GÓRSKI MELITA JAKUBOWICZ	
MIASTO BYDGOSZCZ W ŚWIADOMOŚCI JEGO MŁODYCH OBYWATELI (ANKIETA)	*dr*	GRZEGORZ KACZMAREK	
BYDGOSZCZ NA TLE KRAJU, POWIĄZANIA REGIONALNE, PONADLIKALNA FUNKCJA MIASTA	*mgr*	ADAM STAŃCZYK	
OPRACOWANIE KOMPUTEROWE	*mgr inż.* *mgr inż.* *mgr inż.*	ANDRZEJ PASTWA ANDRZEJ LITWA ŁADYSŁAW MILANCEJ ANNA CHMIELEWSKA	

ZESPÓŁ AUTORSKI, OPRACOWYWAŁ STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY W CZASIE KADENCJI RADY MIASTA 1994-1998, POD NADZOREM WICEPREZYDENTA BYDGOSZCZY ROMANA DEMBKA, W CZASIE KADENCJI RADY MIASTA 1998-2002 POD NADZOREM WICEPREZYDENTA BYDGOSZCZY BRONISŁAWA BARANOWSKIEGO, PRZY WYDATNEJ I MERYTORYCZNEJ WSPÓŁPRACY KOMISJI GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ RADY MIASTA, POD PRZEWODNICTWEM PANI ZOFII HEKIERT

STUDIUM OPRACOWANO NA MAPIE STANOWIĄCEJ POŁĄCZENIE MAPY CYFROWEJ BYDGOSZCZY Z MAPĄ RASTROWĄ OTOCZENIA. POŁĄCZENIE OBU MAP WYKONANO W MIEJSKIEJ PRACOWNI URBANISTYCZNEJ W BYDGOSZCZY.

1.2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Studium uwarunkowań opracowywane jest obligatoryjnie zgodnie z wymogami ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym. W tym celu Rada Miasta Bydgoszczy podjęła stosowną uchwałę nr XXX/430/96 z 11 września 1996 r.

1.3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania studium jest uzyskanie podstawowego narzędzia strategicznego, umożliwiającego spełnienie podstawowych zadań własnych gminy w zakresie ładu przestrzennego, komunikacji infrastruktury technicznej, a w szczególności w oparciu o diagnozę stanu istniejącego:

- określenie uwarunkowań rozwoju;
- określenie kierunków rozwoju przestrzennego;
- określenie zasad polityki przestrzennej;
- określenie zasad i kierunków rozwoju infrastruktury technicznej;
- określenie obszarów dla których należy opracować miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i zasady ich koordynacji;
- stworzenie podstawy do budowy systemu informacji przestrzennej;
- stworzenie podstawy do negocjacji warunków wprowadzania programów wojewódzkich i rządowych;
- stworzenie narzędzia dla promocji i podejmowania bieżących decyzji administracyjnych.

Studium nie jest przepisem gminnym, jest „aktem kierownictwa wewnętrznego gminy" a uchwalone w nim kierunki zagospodarowania przestrzennego są realizowane poprzez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Studium nie jest podstawą do wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Studium jest jedynym obligatoryjnym interdyscyplinarnymi wielobranżowym opracowaniem, uwzględniającym długofalowe zamierzenia, określającym kierunki przemian przestrzennych i infrastruktury technicznej **na obszarze całego miasta.**

1.4. METODA OPRACOWANIA

Metoda opracowania studium Bydgoszczy powstała na podstawie analizy metod opracowywania studium dla innych porównywalnych miast, wykonywanych zarówno przez pracownie urbanistyczne jak również uczelnie i instytuty branżowe. Metoda jest pochodną długoletnich doświadczeń planistycznych i znajomości problemów miasta przez zespół opracowujący studium oraz osoby współpracujące.

Prace studialne zostały wzbogacone analizami rozwoju przestrzennego przy pomocy modelu symulacyjnego ORION.

Podstawą przyjętej metody jest profesjonalne rozpoznanie stanu poszczególnych dziedzin życia miasta, branż infrastruktury, zjawisk, uwarunkowań, potrzeb, tendencji i wniosków na tej podstawie określenie standardów i możliwości rozwojowych.

1.5. UWARUNKOWANIA I USTALENIA STUDIUM

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Bydgoszczy uwzględnia uwarunkowania wynikające z:

- dotychczasowego przeznaczenia, zagospodarowania i uzbrojenia terenu,
- występowania obiektów i terenów chronionych na podstawie przepisów szczególnych,
- stanu i funkcjonowania środowiska przyrodniczego i kulturowego, w tym stanu rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- prawa własności gruntów,
- jakości życia mieszkańców,
- zadań służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Bydgoszczy ustala:

- obszary objęte lub wskazane do objęcia ochroną na podstawie przepisów szczególnych,
- lokalne wartości zasobów środowiska przyrodniczego i zagrożenia środowiskowe,
- obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej, w tym wyłączone z zabudowy,
- obszary zabudowane, ze wskazaniem, w miarę potrzeby, terenów wymagających przekształceń lub rehabilitacji,
- obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę,
- obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wynikającą z potrzeby zaspokajania potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej,
- kierunki rozwoju komunikacji i infrastruktury technicznej, w tym obszary, na których będą stosowane indywidualne i grupowe systemy oczyszczania ścieków,
- tereny niezbędne do wytyczania ścieżek rowerowych,
- obszary, dla których sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe na podstawie przepisów szczególnych lub ze względu na istniejące uwarunkowania,
- obszary, na których opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest wskazane,
- obszary przewidywane do realizacji zadań i programów wynikających z polityki państwa i województwa.

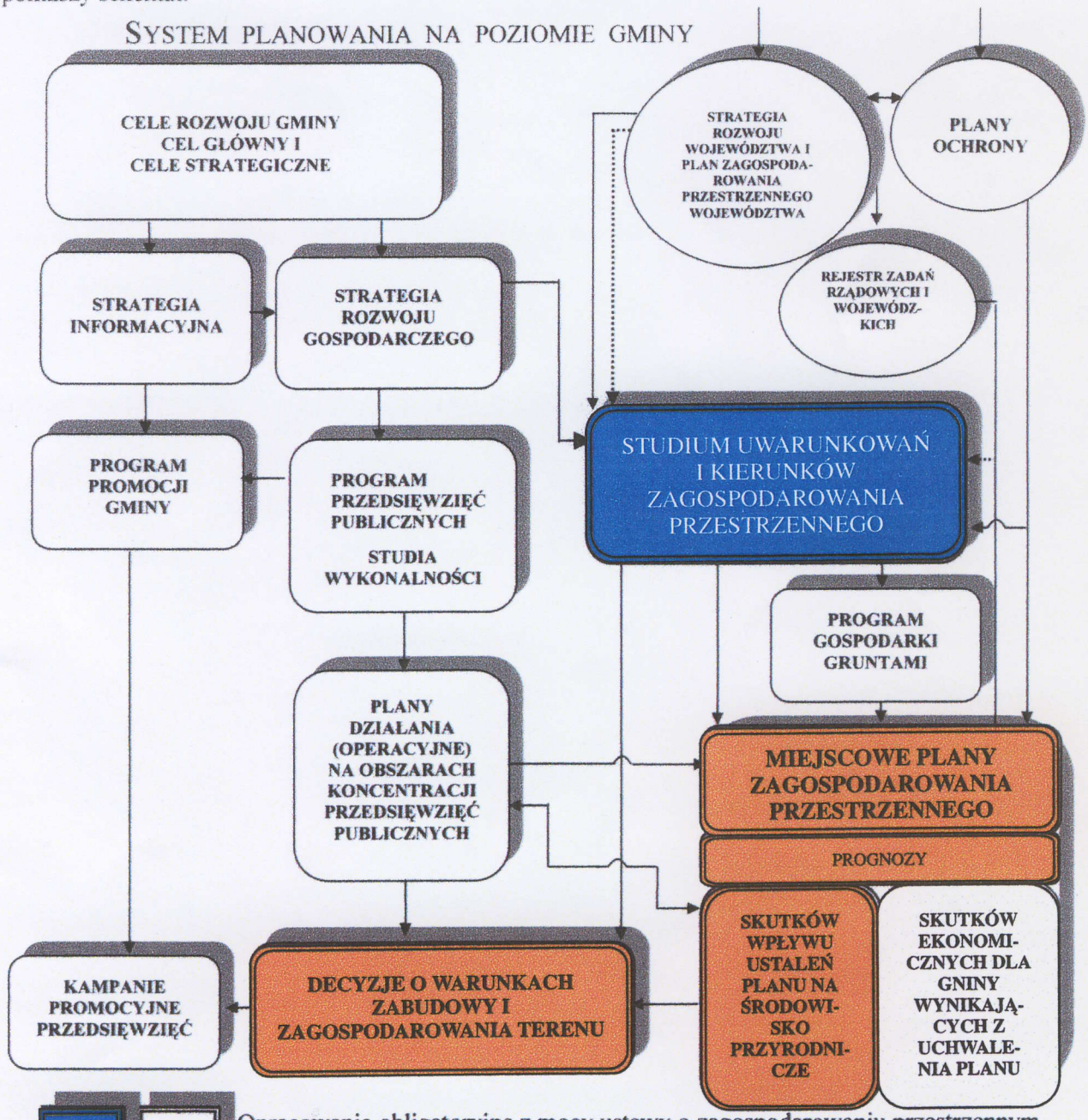
1.6. ROLA STUDIUM W SYSTEMIE PLANOWANIA I ZARZĄDZANIA GMINĄ

Studium wraz z strategią rozwoju gospodarczego i strategią informacyjną stanowi podstawowe narzędzie strategiczne stanowiące pierwszy poziom planowania gminy.

Będąc podstawowym instrumentem gospodarki przestrzennej studium umożliwia poprawne opracowanie i prowadzenie programów operacyjnych gminy jak: program gospodarki gruntami, program inwestycji publicznych, program aktywizacji obszarów strategicznych, program promocji gminy itp.

System planowania na poziomie gminy, zarówno pod względem zależności i uwarunkowań wynikających strategii rozwoju województwa, planu zagospodarowania przestrzennego województwa, rejestru zadań rządowych i wojewódzkich, jak i powiązań z innymi dokumentami o charakterze gminnym, określa poniższy schemat.

SYSTEM PLANOWANIA NA POZIOMIE GMINY



Opracowania obligatoryjne z mocy ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym.
Schemat systemu na podstawie opracowania Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Krakowie)

1.7. WYKAZ OPRACOWAŃ WYKONANYCH DLA POTRZEB STUDIUM

- Modelowanie rozwoju przestrzennego Bydgoszczy przy pomocy modelu symulacyjnego „ORION".
- Studium krajobrazowe i kulturowe Bydgoszczy.
- Studium historyczno – konserwatorskie, Stare Miasto cz. I.
- Studium konserwatorskie do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy.
- Ankieta przeprowadzona wśród uczniów klas maturalnych dotycząca preferencji i spostrzeżeń młodzieży na obecne i przyszłe zjawiska przestrzenne i społeczne Bydgoszczy.
- Koncepcja rozwoju systemu transportowego Bydgoszczy – uwarunkowania zewnętrzne.
- System zaopatrzenia w wodę.
- System odprowadzania ścieków sanitarnych i ich oczyszczanie.
- System odprowadzania wód deszczowych i melioracja miejska.
- System zaopatrzenia w ciepło.
- System zaopatrzenia w gaz.
- System zaopatrzenia w energię elektryczną.
- System usuwania i utylizacji odpadów.
- Rozpoznanie i ocena stanu środowiska (powietrze atm. i hałas)
- Rozpoznanie i ocena zasobów wód podziemnych, kopalin i budowa geologiczna.
- Rozpoznanie i ocena zasobów wód powierzchniowych.

1.8. WYKAZ OPRACOWAŃ WYKORZYSTANYCH PRZY OPRACOWYWANIU STUDIUM.

- Strategia rozwoju Bydgoszczy do 2010 roku
- Koncepcja rozwoju systemu transportowego Bydgoszczy, opracowana przez „Transprojekt" Poznań.
- Koncepcja docelowego układu drogowo – ulicznego, oraz układu komunikacji zbiorowej Bydgoszczy, opracowana przez Akademię Techniczno Rolniczą.
- Program ogólny – wodociąg Bydgoski.
- Program ogólny kanalizacji sanitarnej dla miasta Bydgoszczy.
- Program ogólny kanalizacji deszczowej dla miasta Bydgoszczy
- Projekt założeń do planu zaopatrzenia miasta Bydgoszczy w ciepło do 21010 roku
- Opracowanie fizjograficzne ogólne miasta Bydgoszczy 1:10 000.
- Naturalna przydatność funkcjonalna terenu. Diagnoza stanu środowiska i wstępna prognoza ostrzegawcza 1:10 000.
- Założenia do planu gospodarki energetycznej dla miasta Bydgoszczy.
- Diagnoza miasta Bydgoszczy.
- Koncepcja programowa rozwoju turystyki przyjazdowej.
- Studium warunków dostępności i percepcji Bydgoszczy dla turystyki przyjazdowej.
- Plan strategiczny rozwoju miasta (1993r).
- Analiza możliwości rozwoju Gminy Bydgoszcz.
- Studium demograficzne miasta Bydgoszczy do 2010 r.
- Raport o stanie gospodarki przestrzennej Bydgoszczy.
- Ankieta „Bydgoszcz XXI w".
- Kierunki polityki mieszkaniowej miasta Bydgoszczy.
- Bydgoskie w procesie regionalizacji.
- Inwentaryzacja urbanistyczna miasta Bydgoszczy.
- Ocena zagrożenia miasta Bydgoszczy (M.I.O.C.)

2. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA MIASTA

2.1. PODSTAWOWE DANE O MIEŚCIE

Podstawowe dane o mieście

Powierzchnia w tym:	**17448,00** ha
tereny zainwestowane	- **8814,00** ha
tereny niezainwestowane	- **8634,00** ha
Ludność w tym:	- 386,855 tys.
kobiety-	- 204,505 tys.
mężczyźni	- 182,350 tys
Gęstość zaludnienia	- 2217 os/km^2
Zatrudnienie ogółem	- 83,344 tys.
w tym: sektor publiczny	- 20,294 tys.
sektor prywatny	- 63,050 tys.
Stopa bezrobocia %-	7,1
Przeciętne wynagrodzenie (brutto) PLN-	- 1388,320
Podmioty zarejestrowane w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON)	- 38251

2.2. HISTORIA I UKŁAD PRZESTRZENNY

Bydgoszcz powstała nad charakterystycznym zakolem Brdy, w zachodniej części Kotliny Toruńsko - Bydgoskiej.
Mimo, że początki obecnej Bydgoszczy wiążą się dopiero z okresem średniowiecza, osadnictwo na tym terenie ma metrykę znacznie starszą. Najdawniejsze jego ślady sięgają młodszej epoki kamienia – neolitu (4200-1700p.n.e.).
Nazwa Bydgoszcz (a w zasadzie *Budegac*) po raz pierwszy wystąpiła w źródłach pisanych w 1238 roku.
Najstarsze na terenie Bydgoszczy skupiska osadnicze (XII-XIII w) rozwinęły się na wschód od dzisiejszego Starego Rynku, gdzie zlokalizowano gród, usytuowany początkowo na wyspie oblewanej wodami Brdy
Wzrastające znaczenie militarne Bydgoszczy stało się szczególnie widoczne w okresie wojen Władysława Łokietka z Krzyżakami, kiedy to dwukrotnie miejscowość trafiała w ręce zakonu.
Kilka lat po powrocie pod polskie panowanie 19 IV 1346 r. Król Kazimierz Wielki wystawił przywilej lokacyjny dla nowego ośrodka miejskiego. Bydgoszcz założona została na prawie magdeburskim - na niezabudowanej dotąd równinie na zachód od grodu na prawym brzegu Brdy. Od tego też momentu można mówić o początkach kształtowania się tu trójczłonowego zespołu osadniczego. Proces ten zakończony w II poł. XV wieku, doprowadził do wyraźnego wyodrębnienia się właściwego obszaru miasta jego przedmieść (wraz z Wyspą Młyńską i położonym na zachód Okolem), a także usytuowanego wyspowo zamku.

Kolejną fazą rozwojową Bydgoszczy było powstanie w końcu XIV wieku oraz w ciągu XV wieku przedmieść ukształtowanych na terenach położonych na północ, zachód i wschód od miasta. Najstarszym z nich było usytuowane od wschodu (na obszarze dawnego podgrodzia) Przedmieście Kujawskie, na którym rozciągało się jeszcze osadnictwo przedlokacyjne. Od strony zachodniej powstało Przedmieście Poznańskie, a na północy Przedmieście Gdańskie. Na tym ostatnim przedmieściu najpóźniej w ostatnim dziesięcioleciu XIV wieku osiedlili się Karmelici, którzy wznieśli tu wkrótce klasztor i kościół.
Trzecim - ostatnim, a zarazem najstarszym członem bydgoskiego średniowiecznego zespołu osadniczego był zamek, będący jednocześnie jego największą i najokazalszą budowlą. Przeprowadzone badania archeologiczne dowodzą, że obiekt murowany powstał na miejscu wcześniejszego grodu drewniano - ziemnego.
Tak ukształtowana tkanka miejska funkcjonowała niezmiennie przez kolejne lata. Nie miały na jej wygląd większego wpływu wydarzenia historyczne, ani zarazy i epidemie jakie nękały Bydgoszcz.
Początek wieku XVII i pierwsza wojna ze Szwecją, to czas dalszego rozrostu miasta o kolejne przedmieścia - wtedy min. wspomina się po raz pierwszy o Błoniu (1616). Praktycznie w tym okresie początkowo niewiele zmieniło się w rozplanowaniu miasta, z tym, że w jego sylwecie pojawiło się kilka znaczących budowli. Zakończono najprawdopodobniej budowę miejskich obwarowań. W ich obrębie najdłuższą i najważniejsza arterią komunikacyjna była ulica Długa (*platea longa*).. Nad miastem nadal górował zamek jako siedziba starosty i jego urzędów.
Ukształtowana ostatecznie do poł. XVII wieku ogólna panorama miasta oraz jego rozplanowanie przestrzenne nie uległy jakimś większym zmianom aż do schyłku XVIII w. Okres rozwoju miasta przerwał „potop" szwedzki w 1655 r. Szczególnie dużo zniszczeń przyniosła okupacja szwedzka w 1656 r., kiedy to wysadzono zamek i mennicę. Kolejne lata i splot wydarzeń historycznych -przemarsze wojsk, przechodzenie miasta z rąk do rąk spowodowały jego powolny upadek.
W 1772 r. w wyniku pierwszego rozbioru Polski Bydgoszcz znalazła się pod panowaniem pruskim. Okupant rozpoczął systematyczne inwestowanie i urządzanie miasta, tak pod względem organizacyjnym jak i przestrzennym. Wprowadził tu siedziby ważnych urzędów, czyniąc z miasta ważny ośrodek administracyjny i sądowniczy. Duży wpływ na rozwój miasta miała budowa Kanału Bydgoskiego w latach 1773-1774.
O intensywnym rozwoju miasta świadczy fakt wybudowania w latach 1772-1786 –dziewięćdziesiąt dziewięć nowych dwupiętrowych domów. Od 1783 roku ośrodek dzielił

się na Śródmieście i trzy przedmieścia :Poznańskie,Toruńskie i Gdańskie. Później na planie Lindnera z 1800 r.
Wydzielono jeszcze jedno przedmieście - Okole, połączone w jedną całość z Wyspą Młyńską. Oprócz tych przedmieść dobrze rozwijały się Grodztwo, Chwytowo i Babia Wieś. Zabudowa przedmieść najczęściej o charakterze jeszcze wiejskim skupiała się wzdłuż dróg wylotowych, zdarzać się jednak już zaczęły obiekty poważniejsze -o charakterze przemysłowym.
Okres Księstwa Warszawskiego to również czas dla miasta dość szczęśliwy -Bydgoszcz nadal pozostaje siedziba ważnych urzędów.
Powrót Bydgoszczy w ręce pruskie to powrót dawnej polityki znaczeniowej miasta. Okres ten to z jednej strony budowa kolejnych budynków mieszkalnych i zakładów przemysłowych, ale i zmiana topografii sakralnej na skutek kasaty istniejących zgromadzeń zakonnych.
Średniowieczne mury miejskie ulegające powolnej degradacji, uległy rozbiórce do poł. XIX w.
Dla dalszego kształtu i wyglądu miasta duże znaczenie miało powstanie w 1832 roku Towarzystwa Upiększania Miasta. Prowadziło ono działania zmierzające do brukowania, zadrzewiania ulic i placów, urządzania parków i promenad.
Pierwsza ćwierć XIX wieku to okres pewnej stagnacji urbanistycznej wiążącej się min. z kłopotami finansowymi miasta. Przyjmuje się, że do połowy XIX wieku nie nastąpiły poważniejsze zmiany w układzie przestrzennym Bydgoszczy, która oprócz terenu średniowiecznego miasta lokacyjnego obejmowała istniejące już wcześniej przedmieścia.
Przełomowy zarówno w rozwoju przestrzennym, jak i gospodarczym miasta był rok 1851,kiedy otrzymało ono pierwsze połączenie kolejowe oraz wcielono w jego granice administracyjne podmiejską gminę Bocianowo. Do 1859 roku włączono kolejno do miasta osadę Żupy, wieś Nowy Dwór i Grodztwo.
Konieczność powiązania przedmieścia Gdańskiego z dworcem na Bocianowie spowodowała powstanie traktu ,a następnie ulicy łączącej -obecnej Dworcowej wzdłuż której powstawać mogła nowa zabudowa. Na części nowo włączonego w granice administracyjne miasta terenu już w 1853 roku rozplanowano dwie nowe dzielnice mieszkaniowe na cześć ówczesnego króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV i jego małżonki: *Friedrich - Wilhelm - Stadt* i *Elisabeth - Stadt*.
Wraz z rozwojem gospodarczym miasta postępował rozwój infrastruktury. W 1860 roku uruchomiono gazownię miejską. W 1896 roku uruchomiono przy ul. Warmińskiego elektrownię miejskią. W 1888 uruchomiono pierwszą linię tramwajową łączącą Dworzec Główny i Wełniany Rynek. W 1895 ruszył pierwszy tramwaj elektryczny. W 1890 roku w pobliżu gazowni wzniesiono kompleks rzeźni miejskiej. Na przełomie XIX i XX wieku Bydgoszcz otrzymała nowoczesną sieć wodociągowo-kanalizacyjną.
W drugiej połowie XIX wieku ,głównie zaś na początku XX stulecia stałą się silnym centrum kulturalnym, a zwłaszcza oświatowym z licznymi szkołami.
Największą bez wątpienia inwestycją kulturalną tych czasów było wybudowanie (po spaleniu poprzedniego) nowego Teatru Miejskiego (1895-1896) przy Placu Teatralnym. Tak więc wcześniejsza zabudowa klasztorna, a później teatralna została zamieniona na bardzo okazały obiekt stanowiący charakterystyczny fragment tej części miasta.
W ten sposób zostało zasadniczo wykształcone do końca lat 70-tych XIX wieku na terenie Przedmieścia Gdańskiego nowe centrum administracyjno-oświatowe miasta z licznymi gmachami państwowymi i użyteczności publicznej.
Na południowo-wschodnich terenach Grodztwa wykształcił się natomiast do początku XX wieku zapoczątkowany budową gazowni, główny kompleks komunalnej zabudowy przemysłowej. Zakładając na kolejnych wzgórzach parki, stworzono w latach siedemdziesiątych ciekawy pas zieleni.
Szybki rozwój gospodarczy i wzrost liczby ludności na przełomie wieków zmusił do poszukiwania nowych terenów pod zabudowę. Z procesem tym wiąże się późne, bo w 1894 roku wytyczenie dzisiejszej ulicy Cieszkowskiego, której zabudowa powstała w latach 1895-1904 według projektów czołowych ówczesnych architektów bydgoskich.
Przełom XIX i XX wieku przyniósł również zmiany urbanistyczne na wschodnich obrzeżach Starego Miasta, zmierzające do uporządkowania i zagospodarowania tego terenu.

W roku 1895 wyburzono resztki średniowiecznego zamku,a w 1899 na południe od niego rozplanowano nowy plac (ob. Kościeleckich).

Jednak zasadniczy rozwój przestrzenny Bydgoszczy na przełomie wieków, generalnie zaś na początku XX stulecia przesunął się w kierunku północno - wschodnim. Najdłuższą ulicą stała się Gdańska. Jej północne krańce dochodziły do zespołu zabudowy koszarowej z wiodącym obiektem Szkoły Wojennej (Gdańska 190) wybudowanym w latach 1813-1819.
Z początkiem naszego stulecia rozwój urbanistyczny miasta skierował się w stronę wschodnią ku osiedlom podmiejskim Bielawy i Skrzetusko. Ruch budowlany objął nie zabudowane obszary północno-zachodnie dawnego Grodztwa, dochodząc na północy do ob. ulicy Chodkiewicza .

Generalnie równie szybko jak miasto rozwijały się wsie, folwarki podmiejskie. Zrastały się one wolno i chaotycznie , zwłaszcza od IV ćw. XIX wieku w bydgoski zespół miejski.
Najciekawszym osiedlem, tak pod względem awangardowości rozwiązania, jak i zabudowy, pozostającym jednak poza granicami miasta była urzędnicza kolonia willowa na Bielawach, gdzie wybudowano zespół 65 domów wolnostojących -willi lub domów bliźniaczych wraz z ogrodami, własnymi wodociągami i elektrycznością.
Pierwsza wojna światowa zahamowała rozwój miasta. W styczniu 1920 roku na mocy porozumień wersalskich miasto weszło w skład państwa polskiego.
Miasto, będące dotychczas siedzibą ważnych urzędów, straciło na znaczeniu. Spadło do roli miasta powiatowego . Osłabiło to zdecydowanie tempo rozwoju miasta.
Wkrótce po przejęciu miasta władze polskie z dniem 1 IV 1920 r. włączyły w granice administracyjne miasta 18 gmin podmiejskich posiadających do tej pory status prawny gmin wiejskich. Największe obszary przyłączone zostały od wschodu po obu stronach Brdy aż do Wisły. Po przeprowadzeniu inkorporacji Bydgoszcz stała się jednym z największych miast II Rzeczypospolitej. W 1921 roku była trzecim pod względem terytorium miastem w kraju, a w 1939 -piątym po Warszawie, Wilnie, Poznaniu i Lwowie. Większość jednak terenów pozostawała niezabudowana - zabudowane było ok. 10 %.
Po początkowej stagnacji od połowy lat XX rozpoczął się okres dalszego rozwoju miasta bazujący głównie na jego dogodnym położeniu ,połączeniach komunikacyjnych i potencjale przemysłowym.
Miasto rozbudowywało się w tym czasie zasadniczo wokół wykształconego do 1920 roku Śródmieścia.
Dopiero w 1928 roku przystąpiono pod kierunkiem architekta warszawskiego Stanisława Filipkowskiego do opracowania kompleksowego planu rozwoju miasta, według którego od 1931 roku zaczęto realizować jego rozbudowę. Powstało wówczas kilka osiedli mieszkaniowych min na Wilczaku, Jachcicach, Czyżkówku, Skrzetusku i Kapuściskach Wielkich oraz zapoczątkowano budowę osiedla Leśnego. Uzupełniano też istniejącą zabudowę śródmiejską.
Po wybuchu II wojny światowej Bydgoszcz została zajęta przez wojska hitlerowskie. Działania wojenne nie spowodowały większych strat w mieście. Pewne zmiany w urbanistyce miasta nastąpiły natomiast podczas okupacji. Dokonano wyburzenia zachodniej pierzei rynku wraz z kościołem jezuitów i przylegającym doń Muzeum Miejskim. Równocześnie rozebrano blok zabudowy pomiędzy ulicami Mostową, Jatki, Grodzką i Starym Rynkiem. Zburzono też synagogę żydowską. Wszystkie te działania miały miejsce w pierwszym roku okupacji.
Wyzwolenie miasta w dniach 23-26 stycznia 1945 przyniosło niewielkie straty w substancji miejskiej - największą z nich było spalenie teatru miejskiego.

2.3. POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE

Bydgoszcz położona nad rzeką Brdą u jej ujścia do Wisły, w swoim obecnym kształcie, znajduje się na styku kilku regionów fizyczno – geograficznych Polski tj.: Pojezierza Krajeńskiego, Doliny Brdy, Wysoczyzny Świeckiej, Doliny Fordońskiej, Pojezierza Chełmińskiego i Kotliny Toruńskiej.
Z tych względów na terenie Bydgoszczy i w bezpośrednim jej sąsiedztwie spotyka się zróżnicowaną w terenie i genezie rzeźbę terenu, kształtowaną przez wiele czynników w różnym okresie czasu.
Charakterystyczną cechą rzeźby na terenie miasta jest występowanie systemu rozległych, równinnych poziomów tarasowych i wysokich obszarów wysoczyznowych oraz szczególnie

eksponowanych w krajobrazie Bydgoszczy – stref krawędziowych pradoliny i dolin rzecznych.
Są one porozcinane systemem dolinek erozyjnych, których dnem często spływają niewielkie cieki wodne.
Od zachodu Bydgoszcz graniczy z terenami Doliny Kanału Bydgoskiego i Doliny Noteci, które charakteryzują się znacznym udziałem łąk i pastwisk wykształconych na glebach organicznych z gęstą siecią kanałów melioracyjnych, regulujących stosunki wodne tych obszarów.
Na południu Bydgoszcz styka się z jednym z największych obszarów wydm śródlądowych w Polsce tj. Wydm Puszczy Bydgoskiej, które prawie w całości są porośnięte lasem sosnowym. Lasy to istotny element wpływający na położenie i rozwój przestrzenny Bydgoszczy. Zajmują one około 22% powierzchni miasta i otaczają je dużymi kompleksami zarówno od południa – Puszcza Bydgoska, jak i od północy – zespół lasów Doliny Brdy łączy się z Borami Tucholskimi.
Wschodnia granica miasta opiera się na rzece Wiśle w miejscu gdzie dokonała ona przełomu i zmieniła kierunek swojego biegu z równoleżnikowego na południkowy – przełom Doliny Wisły pod Fordonem.
W Bydgoszczy i jej najbliższej okolicy znajdują się liczne obiekty i obszary przyrodnicze, które objęto ochroną prawną. Stanowią je 103 pomniki przyrody, znajdujący się w granicach administracyjnych miasta południowo – zachodni Parku Krajobrazowego Dolnej Wisły (Zbocze Fordońskie) oraz obszary krajobrazu chronionego (Zalewu Koronowskiego, Północnego Pasa Rekreacyjnego miasta Bydgoszczy, Wydm Kotliny Toruńsko – Bydgoskiej).
W pobliżu miasta ustanowiono 13 rezerwatów przyrody w tym: 2 ornitologiczne, 6 leśnych, 5 florystycznych

2.4. BYDGOSZCZ JAKO OŚRODEK REGIONALNY

Bydgoszcz należy do najważniejszych ośrodków regionalnych w kraju. Wysoką pozycję w sieci osadniczej zawdzięcza przede wszystkim procesom społeczno - gospodarczym zachodzącym w Polsce po II wojnie światowej. Wówczas, przez 30 lat, w okresie bardzo dynamicznego, a jednocześnie w związku ze zmianą systemu polityczno - społeczno - ekonomicznego, realizowanego niejako od podstaw, rozwoju Polski, Bydgoszcz pełniła funkcję jednej z 17 stolic województw. Wykształcone wówczas powiązania instytucjonalne, związane z lokalizacją licznych administracji specjalnych, funkcjonowały aż do reformy samorządowej z 1999 roku, mimo podziału administracyjnego w roku 1975. Od początku roku 1999 wraz z nowym podziałem kompetencji pomiędzy różne szczeble zarządzania, wpływy instytucjonalne Bydgoszczy maleją. Należy podkreślić, że funkcje regionalne Bydgoszczy rozwijały się przede wszystkim wskutek lokalizacji w tym mieście licznych administracji specjalnych[1], które podporządkowały miastu w sposób instytucjonalny obszar o powierzchni około 20 tys. km^2. Bydgoszcz, w porównaniu z innymi ośrodkami regionalnymi, w mniejszym stopniu wykształciła inne funkcje regionotwórcze, stąd też region Bydgoszczy jest przede wszystkim regionem administracyjnym.
Spośród innych czynników kształtujących regionalne więzi wymienić trzeba przede wszystkim pozostałe, oprócz administracji, instytucje składające się na szeroko rozumiany potencjał intelektualny miasta. Są to przede wszystkim szkoły wyższe, wśród których znajdują się rzadkie w skali kraju - akademie: medyczna i muzyczna. W roku akademickim 1998/99 na potencjał szkolnictwa wyższego składały się 4 uczelnie o utrwalonej renomie oraz kilka nowych, dopiero rozpoczynających funkcjonowanie, a także ośrodki zamiejscowe uczelni pozabydgoskich. Poważną słabością miasta w tym zakresie jest brak uniwersytetu i politechniki, co znacznie obniża prestiż, atrakcyjność i konkurencyjność miasta przede wszystkim na arenie międzynarodowej. W zakresie regionalnych mediów, Bydgoszcz należy do czołówki wśród miast - ośrodków regionalnych. W mieście działa jeden z 13

[1] Spośród funkcjonujących w 1996 roku w Polsce 45 administracji specjalnych, 3 swym zasięgiem nie obejmowały ówczesnego województwa bydgoskiego, a około 25 miało swoją siedzibę w Bydgoszczy. Większość z administracji, oprócz ówczesnego bydgoskiego obejmowało również województwa toruńskie i włocławskie, a niektóre także pilskie, płockie, olsztyńskie.

regionalnych ośrodków TVP, regionalna rozgłośnia radiowa, oraz 4 dzienniki o regionalnym zasięgu oddziaływania. Regionalny i ponadregionalny zasięg mają działające w Bydgoszczy instytucje finansowe (około 25 banków, w tym siedziba Banku Pocztowego i regionalnych central PKO i NBP), organizowane imprezy wystawienniczo – targowe (w 1998 roku - 5 miejsce w kraju pod względem liczby imprez) oraz działalność bydgoskich instytucji kulturalnych, przede wszystkim Filharmonii Pomorskiej, Opery Nova i Teatru Polskiego. Duże znaczenie dla kształtowania więzi z regionem mają także wyspecjalizowane placówki służby zdrowia, przede wszystkim Regionalne Centrum Onkologii.
W 1999 roku Bydgoszcz koncentrowała około 40% wszystkich firm z udziałem kapitału zagranicznego działających na terenie województwa. Potwierdza to, iż pełni ona rolę nieformalnej gospodarczej stolicy regionu.
Pełnienie przez Bydgoszcz administracyjnej, a w okresie 1975 - 98 nieformalnej stolicy regionu jest w dużym stopniu możliwe dzięki korzystnemu położeniu komunikacyjnemu. Układ najważniejszych tras komunikacyjnych regionu ma charakter radialny, zbiegający się w Bydgoszczy (drogi nr: 5, 10, 23 i 25). Podkreślenia wymaga fakt istnienia dużej liczby połączeń Bydgoszczy z innymi miastami regionu, np. tylko w komunikacji zwykłej PKS (bez licznych połączeń pospiesznych) z: Inowrocławiem - 43 (suma tam i powrót), Chojnicami - 43, Tucholą - 45, Świeciem - 56, Żninem - 59, Sępólnem - 55, Nakłem - 109. W Bydgoszczy działa lotnisko regionalne o technicznych możliwościach zapewniających przyszłościowy rozwój komunikacji międzynarodowej.
Pewnym potwierdzeniem siły i zasięgu oddziaływania Bydgoszczy jest także fakt, że w roku 1994, spośród migrujących do Bydgoszczy 2985 osób, aż 1449 pochodziło z ówczesnego bydgoskiego, 303 z toruńskiego, 163 z włocławskiego, a 111 z pilskiego. W roku 1996, na 2792 migrujące osoby, wartości te wyniosły analogicznie: 1354, 251, 126 i 120. Napływ z innych województw był znacznie mniejszy.
Po wprowadzeniu nowego podziału administracyjnego w 1999 roku rola Bydgoszczy jako ośrodka regionalnego uległa zmianie. Miasto utraciło status pełnej stołeczności gdyż zlokalizowano administrację rządową (Urzędu Wojewódzkiego) w Bydgoszczy a administrację samorządową (Urzędu Marszałkowskiego),w Toruniu.
W planowaniu strategicznym rozwoju miasta jako ośrodka regionalnego, należy rozwijać wszelkie działalności o charakterze regionalnym - skierowane na obsługę mieszkańców województwa. Priorytetem (także ze względu na rangę miasta w krajowej sieci osadniczej jest powołanie uniwersytetu i politechniki. Ponadto wspierać i kreować należy rozwój: potencjału kulturalnego, wyspecjalizowanych usług medycznych, mediów w szczególności w kierunku nadania lokalnym redakcjom prasowym i rozgłośniom radiowym zasięgu regionalnego. Wspierać należy rozwój sektora bankowego i firm otoczenia biznesu, funkcji naukowej i doradztwa w zakresie rolnictwa, przedsiębiorczości, i innych mających na celu instytucjonalne związanie nowego województwa z Bydgoszczą.

Podsumowując, należy stwierdzić, że funkcje i działalności, które dotychczas lokowały Bydgoszcz wśród czołowych ośrodków regionalnych w kraju, zmieniły swe regionotwórcze znaczenie. Obecnie niezbędne jest pilne rozwijanie tych działalności, które świadczą o regionalnej funkcji miasta, a więc przede wszystkim opisanych wyżej usług wyższego rzędu.

2.5. BYDGOSZCZ JAKO KRAJOWY BIEGUN ROZWOJU

Bydgoszcz należy do najważniejszych ogniw systemu społeczno - gospodarczego kraju. O wysokiej pozycji miasta w krajowej sieci osadniczej świadczy pełnienie szeregu funkcji wyspecjalizowanych, czyli rzadkich w skali kraju rodzajów działalności.
W okresie powojennym, aż do końca lat 80-tych wykazywała dużą dynamikę wzrostu liczby mieszkańców, wskutek czego w całym okresie powojennym należała do największych miast. W 1999 roku z liczbą ludności równą 386,7 tys. lokuje się na 8 miejscu w kraju.
Bydgoszcz należy do najważniejszych ośrodków regionalnych w kraju. Regionalne znaczenie miasta zostało wykształcone na bazie pełnienia przez cały okres powojenny funkcji ośrodka administracyjnego dla około 7% powierzchni kraju (byłe województwa bydgoskie, toruńskie i włocławskie wraz z sąsiednimi gminami z innych województw). Potwierdzeniem przynależności miasta do grupy ośrodków regionalnych jest członkostwo w Unii Metropolii Polskich - organizacji zrzeszającej 11 miast, które wykonują zadania istotne dla rozwoju całego kraju.
W skali kraju dosyć wysoko należy ocenić skoncentrowany w Bydgoszczy potencjał intelektualny, na który składają się działające w mieście (opisane szerzej w rozdziale „Bydgoszcz jako ośrodek regionalny"): szkoły wyższe, instytucje badawcze, media, instytucje kultury. Podkreślić należy tu szczególnie rolę miasta w rozpowszechnianiu informacji i kształtowaniu opinii społecznej około 2,5 mln mieszkańców kraju leżących w strefie oddziaływania bydgoskich mediów, w tym jednego z 13 ośrodków regionalnych TVP. Poważną słabością miasta jest brak uniwersytetu - Bydgoszcz jest jedynym dużym ośrodkiem regionalnym w kraju i jednym z największych miast europejskich nie posiadającym uczelni tego typu. Dążenia do utworzenia uniwersytetu należy rozpatrywać nie tylko w kontekście podniesienia jakości nauczania, ale przede wszystkim w kontekście wzrostu prestiżu i konkurencyjności miasta na arenie krajowej i międzynarodowej.
O znaczącej roli Bydgoszczy w systemie gospodarczym kraju świadczy również funkcjonowanie w mieście wyspecjalizowanego przemysłu, przede wszystkim elektromaszynowego i chemicznego, dostarczającego, w zakresie niektórych produktów, dużej części krajowej produkcji. O roli przemysłu w rozwoju miasta najlepiej świadczy fakt, że Bydgoszcz posiadała jeden z najwyższych wśród dużych miast, wskaźnik zatrudnionych w przemyśle na 1000 mieszkańców. W 1992 roku wśród 12 największych miast kraju jedynie Katowice posiadały wyższy wskaźnik, a pod względem bezwzględnej liczby zatrudnionych w przemyśle, Bydgoszcz zajmowała 7 pozycję w kraju, wyprzedzając np. Gdańsk i Szczecin. Do najważniejszych bydgoskich zakładów przemysłowych o znaczeniu ogólnokrajowym zaliczyć należy (w kolejności alfabetycznej): Bydgoską Fabrykę Kabli, Bydgoską Fabrykę Mebli, Eltrę, Jutrzenkę, Lucent Bell Technologies, Unilever, Zachem, Zakłady Mięsne Byd-Meat. Na uwagę zasługuje fakt dużego zainteresowania bydgoskimi zakładami wśród inwestorów zagranicznych, czego efektem jest istnienie w mieście firm z wyłącznym lub mieszanym kapitałem zagranicznych. Do największych, oprócz wymienionych BFM, Lucent Bell Technologies i Unilever, zaliczyć należy Coca Cola, PepsiCo, IBIS i kilka znaczących banków.
Bydgoszcz należy do bardzo ważnych węzłów komunikacyjnych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Wynika to z korzystnego położenia na przecięciu korytarzy tranzytowych w kierunkach: północ - południe (Skandynawia - Bałkany) i wschód - zachód (Europa Zachodnia - Rosja / kraje bałtyckie). Znaczenie miasta znacznie wzrośnie wraz z modernizacją i podniesieniem do rangi dróg ekspresowych dróg krajowych nr 5 (Poznań - Gdańsk) i nr 10 (Szczecin - Warszawa). Zmalało znaczenie węzła kolejowego, co wynika z jednej strony ze zmniejszenia przewozów węgla na magistrali Śląsk - Porty, a z drugiej, ze słabszego stanu technicznego linii zbiegających się w Bydgoszczy, skutkiem czego miasto obsługuje niewielka liczba pociągów kwalifikowanych, brak np. w ogóle połączeń klasy EuroCity i InterCity. Potencjalnie duże możliwości obsługi węzła transportu rzecznego są obecnie tylko częściowo wykorzystywane, choć należy się spodziewać, że wraz ze wzrostem koniunktury, ten unikatowy w skali kraju węzeł, łączący systemy Wisły i Odry (Polskę z Europą Zachodnią), odgrywał będzie większą rolę. Ważne dla funkcjonowania miasta i regionu jest także posiadanie lotniska komunikacyjnego o korzystnych parametrach technicznych. W strefie podmiejskiej Bydgoszczy zlokalizowano nadawczy maszt radiowy i

telewizyjny w Trzeciewcu oraz radiowe centrum nadawcze koło Solca Kujawskiego (najważniejszy obiekt nadawczy Polskiego Radia).
Sposobem na utrzymanie Bydgoszczy w gronie rzeczywistych krajowych wiodących ośrodków rozwoju jest szybkie zwiększanie potencjału usług wyższego rzędu.
Podsumowując, należy stwierdzić, że Bydgoszcz pełni rolę ważnego ogniwa systemu społeczno - gospodarczego kraju, mając bezpośredni wpływ na rozwój kraju. Wśród najważniejszych sfer tego oddziaływania wyróżnić należy:

- poważny udział w administrowaniu krajem (wynikający z lokalizacji w mieście wojewódzkiej administracji rządowej),
- znaczący potencjał intelektualny, zapewniający obsługę mieszkańców regionu w zakresie wyspecjalizowanych usług pozamaterialnych,
- -dobrze rozwinięty, wyspecjalizowany przemysł, w większości w dobrej kondycji finansowej, a częściowo bardzo zaawansowany technologicznie, dostarczający dużej części krajowej produkcji niektórych dóbr,
- pełnienie roli ważnego węzła komunikacyjnego,
- rosnącą rolę miasta jako ośrodka kulturalnego, co przejawia się w organizowaniu kilku znaczących imprez znaczenia krajowego i międzynarodowego.

3. STAN MIASTA I UWARUNKOWANIA ROZWOJU

3.1. DOTYCHCZASOWE UWARUNKOWANIA PLANISTYCZNE

W chwili obecnej (*stan na dzień 24 września 1999 r*) 100% powierzchni miasta jest objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Sytuacja ta jednak zmieni się drastycznie wraz z upływem 31 grudnia 1999 r. Dużym zagrożeniem dla gospodarki przestrzennej w mieście jest fakt, iż– zgodnie z obowiązującą obecnie *ustawą z dnia 7 lipca 1994 r o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1999 r. poz. Nr 15, poz. 139 z późn. zmianami)* -z dniem 1.01.2000r. tracą moc 34 plany obowiązujące przed 01.01.1995 r., a więc:

LP.	MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	ZATWIERDZENIE	PUBLIKACJA	JEDNOSTKA URBANISTYCZNA
1	2	3	4	5
1	PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA DOMKÓW JEDNORODZINNYCH DLA PRACOWNIKÓW ZAKŁADÓW NAPRAWCZYCH TABORU KOLEJOWEGO PRZY UL.SMUKALSKIEJ, DRZYCIMSKIEJ, GOŚCIERADZKIEJ W BYDGOSZCZY	ZARZ. NR 9/76 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 2.04.1976R.	DZ.URZ.WRN NR 7 POZ.58 Z DN.26.05.1976R.	PIASKI
2	PLANY SZCZEGÓŁOWE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NIEKTÓRYCH TERENÓW POD ZABUDOWĘ JEDNORODZINNĄ	ZARZ. NR 17/76 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 10.04.1976R.	DZ.URZ.WRN NR 6 POZ. 48 Z DN. 26.04.1976R.	OSOWA GÓRA
3	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DZIELNICY FORDON W BYDGOSZCZY	ZARZ. NR 21/76 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 6.07.1976R.	DZ.URZ.WRN NR 11 POZ. 93 Z 1976R.	FORDON
4	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA DOMKÓW JEDNORODZINNYCH DLA PRACOWNIKÓW KOMBINATU OBRABIAREK I NARZĘDZI DO OBRÓBKI PLASTYCZNEJ '	ZARZ. NR 32/76 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 8.10.1976R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR5 POZ.35 Z 1976R.	WYŻYNY
5	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁ.OWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO W DZIELNICY PIASKI DLA REALIZACJI BUDOWNICTWA JEDNORODZINNEGO PRZEZ ZAKŁADY RADIOWE ELTRA W BYDGOSZCZY	ZARZ. NR 47/77 POZ.18 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 28.12.1977R.	DZ.URZ.WRN NR 1/77 POZ.18	PIASKI
6	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENÓW W REJONIE ULIC: BOCZNEJ FORDOŃSKIEJ, KIJOWSKIEJ I ŁĘCZYCKIEJ	ZARZ. NR 8/78 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 20.02.1979R.	DZ.URZ.WRN NR 3/79 POZ.29	BARTODZIEJE
7	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DZIELNICY MIEDZYŃ W BYDGOSZCZY I USTALENIA TERENÓW BUDOWNICTWA JEDNORODZINNEGO W BYDGOSZCZY ORAZ ICH PODZIAŁU NA DZ. BUDOWLANE	ZARZ.NR 23/79 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 7.12.1979R.	DZ.URZ.WRN NR 1/80 POZ.7	MIEDZYŃ

1	2	3	4	5
8	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU BUDOWNICTWA MIESZKALNEGO W BYDGOSZCZY PRZY UL. SWARZEWSKIEJ-FROMBORSKIEJ	ZARZ.NR 21/80 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 11.12.1980R.	DZ.URZ.WRN NR 2/81 POZ.15	BARTODZIEJE
9	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU DZIELNICY ŚRÓDMIEŚCIE W BYDGOSZCZY	ZARZ.NR 8/81 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 18.03.1981R.	DZ.URZ.WOJ. BYDG. NR 2 POZ.25 Z DN. 29.04.1981 R.	ŚRÓDMIEŚCIE
10	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WSCHODNIEJ DZIELNICY MIESZKANIOWEJ FORDON-JEDNOSTKA D	ZARZ. NR 5/82 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 20.02.1982R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 2 POZ 25. Z DN.17.05.1982R.	FORDON
11	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BUDOWNICTWA JEDNORODZINNEGO – ULICA PAŁUBICKIEGO	ZARZ NR 3/84 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 17 01.1984R.	DZ.URZ.WRN 1/86 POZ.17	FORDON
12	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU ULIC: FORDOŃSKA, CERAMICZNA, SWARZEWSKA, KIJOWSKA	ZARZ. NR 7/84 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 27.02.1984R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 1/85 POZ.114 Z DN. 14.06.1989R.	BARTODZIEJE
13	CZĘŚCIOWA AKTUALIZACJA MIEJSCOWEGO PLANU SZCZEGÓŁOWEGO ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DZIELNICY FORDON W BYDGOSZCZY-JEDNOSTKA 'N'	ZARZ. NR 9/84 PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 5.03.1984R.	DZ.URZ.WRN NR 2 POZ.113 Z DN. 11.02.85R.	FORDON
14	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU POŁOŻONEGO PRZY UL. BIAŁOGARDZKIEJ, AUGUSTOWSKIEJ, LUBIŃSKIEJ W BYDGOSZCZY	UCH. NR XIV/98/87 MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY Z DN. 29.01.1987R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 4/87 Z DN. 29.04.1986R.	WYŻYNY
15	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO JEDNOSTKI 'C' W OSIEDLU FORDON W BYDGOSZCZY	UCH. NR XVI/117/87 MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY Z DN. 24.06.1987R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 12 POZ. 126 Z DN.9.11.1987R.	FORDON
16	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU PRZYLEGŁEGO DO ULIC: MORSKIEJ, GDYŃSKIEJ, KOŁOBRZESKIEJ	UCH. NR IV/22/89 MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY Z DN. 23.02.1989R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 11 POZ.160 Z DN. 27.06.1989R.	BARTODZIEJE
17	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU GÓRNY TARAS OSIEDLA FORDON W BYDGOSZCZY	UCH. NR V/29/89 MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY Z DN. 26.04.1989R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. 23/89 POZ.282 Z DN. 15.12.1989	FORDON
18	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU PRZYLEGŁEGO DO ULIC : OBOZOWEJ, WĄWLSKIEJ, BŁĄDZIMSKIEJ W BYDGOSZCZY	UCH. NR VI/36/89 MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY Z DN. 21.06.1989R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 15 POZ. 203 Z DN. 22.09.1989R.	PIASKI
19	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU ZAWARTEGO MIĘDZY ULICAMI: ŁĘCZYCKĄ, FORDOŃSKĄ, KIJOWSKĄ, MARII SKŁODOWSKIEJ-CURIE	UCH. NR X/59/89 MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY Z DN. 4.12.1989 R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG NR 1 POZ. 3 Z DN. 2.02.1991R.	BARTODZIEJE

1	2	3	4	5
20	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU 'CZYŻKÓWKO' W BYDGOSZCZY	UCH. NR X/69/90 MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY Z DN. 14.02.1990R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 19 POZ.215 Z DN. 19.06.1990R.	CZYŻKÓWKO
21	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU ZAWARTEGO MIĘDZY ULICAMI: NIZINY, GLINKI, BOYA-ŻELEŃSKIEGO	UCH. NR.XI/87/90 MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY Z DN. 25.04.1990R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 22 POZ.239 Z DN.10.08.1990R.	WYŻYNY
22	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU OGRANICZONEGO ULICAMI: UL.LESZCZYNA, TOREM KOLEJOWYM PKP, UL. KŁOSOWĄ, PASEM ZABUDOWY WZDŁUŻ UL. ORNEJ	UCH. NR X/90/90 RADY MIEJSKIEJ BYDGOSZCZY Z DN. 21.12.1990R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 11 POZ.87 Z DN. 15.05.1991R.	MIEDZYŃ
23	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU OGRANICZONEGO ULICAMI: MIŃSKĄ, STUDZIENNĄ, ŹRÓDLANĄ	UCH. NR X/86/90 RADY MIEJSKIEJ BYDGOSZCZY Z DN. 21.12.1990R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 8 POZ. 73 Z DN. 11.04.1991R.	FLISY
24	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU ZAWARTEGO MIĘDZY UL. MIŃSKĄ, PODMIEJSKĄ, PUSZCZYKOWĄ I TORAMI PKP	UCH. NR XVI/162/91 RADY MIEJSKIEJ BYDGOSZCZY Z DN. 26.06.1991R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 5 POZ.74 Z DN. 3.04.1992R.	OSOWA GÓRA – DOLNY TARAS
25	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU MIĘDZY UL.FORDOŃSKĄ, CERAMICZNĄ, SWARZEWSKĄ, POLANKA	UCH. NR XXV/275/92 RADY MIEJSKIEJ BYDGOSZCZY Z DN. 28.05.1992R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 7 POZ.121 Z DN.30.06.1992R.	BARTODZIEJE
26	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU PRZY UL. MIŃSKIEJ 7-11	UCH. NR XXX/354/93 RADY MIEJSKIEJ BYDGOSZCZY Z DN. 20.01.1993R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 5 POZ. 73 Z DN.6.04.1993R.	FLISY
27	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA JARY W BYDGOSZCZY	UCH. NR XL/406/93 RADY MIEJSKIEJ BYDGOSZCZY Z DN. 28.06.1993R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 14 POZ.190 Z DN. 5.11.1993R.	JARY
28	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA PRĄDY WSCHÓD	UCH. NR XLIV/446/93 RADY MIEJSKIEJ BYDGOSZCZY Z DN. 27.09.1993R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 14 POZ.159 Z DN. 19.10.1994R.	PRĄDY
29	MIEJSCOWY PLAN OGÓLNY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY	UCH. NR LII/538/94 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 25.05.1994R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 17 POZ.248 Z DN. 5.12.1994R	
30	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA SZWEDEROWO	UCH. NR VI/42/94 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DN. 30.11.1994R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 18 POZ.279 Z DN.5.12.1994R.	SZWEDEROWO
31	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA STARY FORDON	UCH. NR VI/47/94 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DN.30.11.1994R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 19 POZ.303 Z DN. 12.12.1994R.	STARY FORDON
32	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA NOWY FORDON- ESKULAPA	UCH. NR VI/48/94 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DN.30.11.1994R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 19 POZ.304 Z DN. 12.12.1994R.	OS.ESKULAPA
33	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA FORDON-SIELSKIE	UCH. NR VI/49/94 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DN.30.11.1994R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 19 POZ.305 Z DN. 12.12.1994R	OS.SIELSKIE
34	MIEJSCOWY PLAN SZCZEGÓŁOWY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA FORDON-WYSZOGRÓD	UCH. NR VI/50/94 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DN.30.11.1994R.	DZ.URZ.WOJ.BYDG. NR 19 POZ.306 Z DN. 12.12.1994R	OS.WYSZO-GRÓD

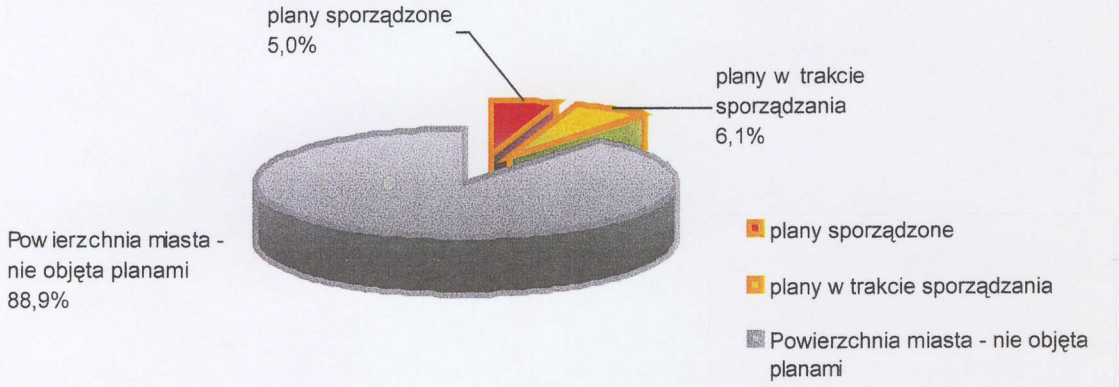
Po 01.01.1995 r. w Bydgoszczy

- sporządzono i uchwalono 58 nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, o łącznej powierzchni 876,32.ha
- w trakcie opracowania są kolejne 24 plany, obejmujące teren o powierzchni.1065,67 ha.

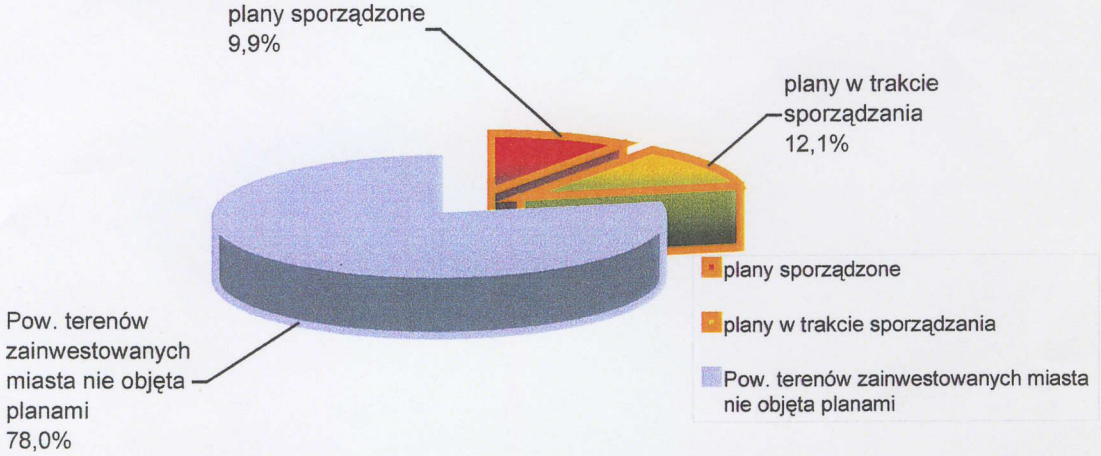
Łączna powierzchnia terenów objętych sporządzonymi i będącymi w trakcie opracowywania miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego wynosi 1941,99 ha , co stanowi 11,1% powierzchni całkowitej miasta.

Oznacza to, że po utracie ważności miejscowych planów sporządzonych w trybie starej ustawy (co nastąpi 01.01.2000 r) na 88,9% powierzchni miasta, gmina nie będzie miała możliwości prowadzenia polityki przestrzennej na podstawie prawa miejscowego.

UDZIAŁ POWIERZCHNI SPORZĄDZONYCH I SPORZĄDZANYCH MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO W STOSUNKU DO POWIERZCHNI CAŁKOWITEJ MIASTA BYDGOSZCZY - STAN NA 30.09.1999 R.



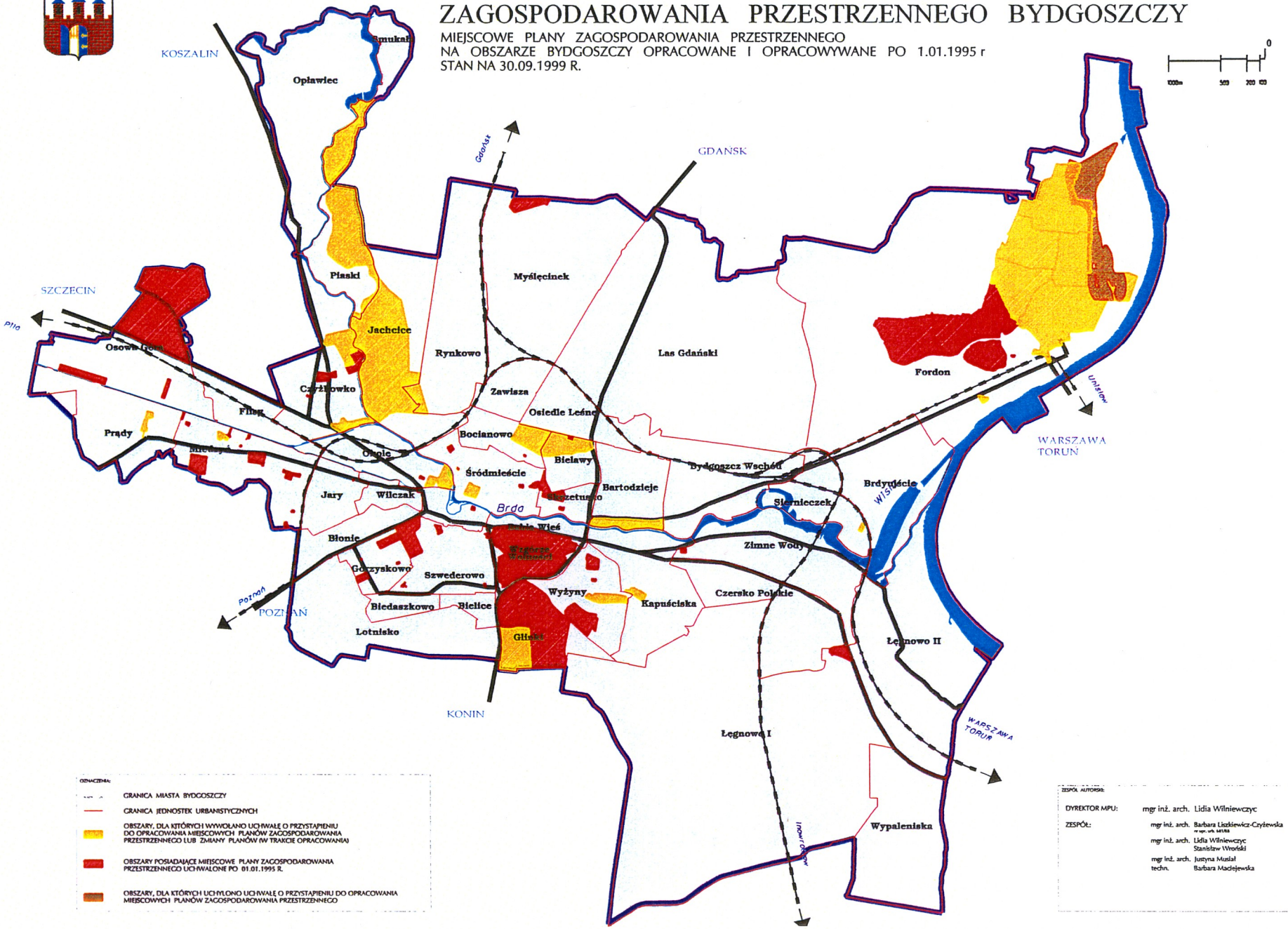
UDZIAŁ POWIERZCHNI SPORZĄDZONYCH I SPORZĄDZANYCH MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO W STOSUNKU DO POWIERZCHNI ZAINWESTOWANIA MIASTA BYDGOSZCZY



	Ilość	Pow. [ha]
Plany w trakcie sporządzania	24	1065,67
Plany sporządzone	58	876,32
RAZEM	**82**	**1941,99**
Powierzchnia miasta – nie objęta planami	-	15534,11
Powierzchnia całkowita miasta	-	**17476,1**
Powierzchnia terenów zainwestowanych miasta		**8814,0**
Powierzchnia terenów zainwestowanych miasta nie objęta planami		**6872,01**

STUDIUM UWARUNKOWAN I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
NA OBSZARE BYDGOSZCZY OPRACOWANE I OPRACOWYWANE PO 1.01.1995 r
STAN NA 30.09.1999 R.



OZNACZENIA:

- GRANICA MIASTA BYDGOSZCZY
- GRANICA JEDNOSTEK URBANISTYCZNYCH
- OBSZARY, DLA KTÓRYCH WYWOŁANO UCHWAŁĘ O PRZYSTĄPIENIU DO OPRACOWANIA MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO LUB ZMIANY PLANÓW (W TRAKCIE OPRACOWANIA)
- OBSZARY POSIADAJĄCE MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO UCHWALONE PO 01.01.1995 R.
- OBSZARY, DLA KTÓRYCH UCHYLONO UCHWAŁĘ O PRZYSTĄPIENIU DO OPRACOWANIA MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

ZESPÓŁ AUTORSKI:

DYREKTOR MPU: mgr inż. arch. Lidia Wilniewczyc

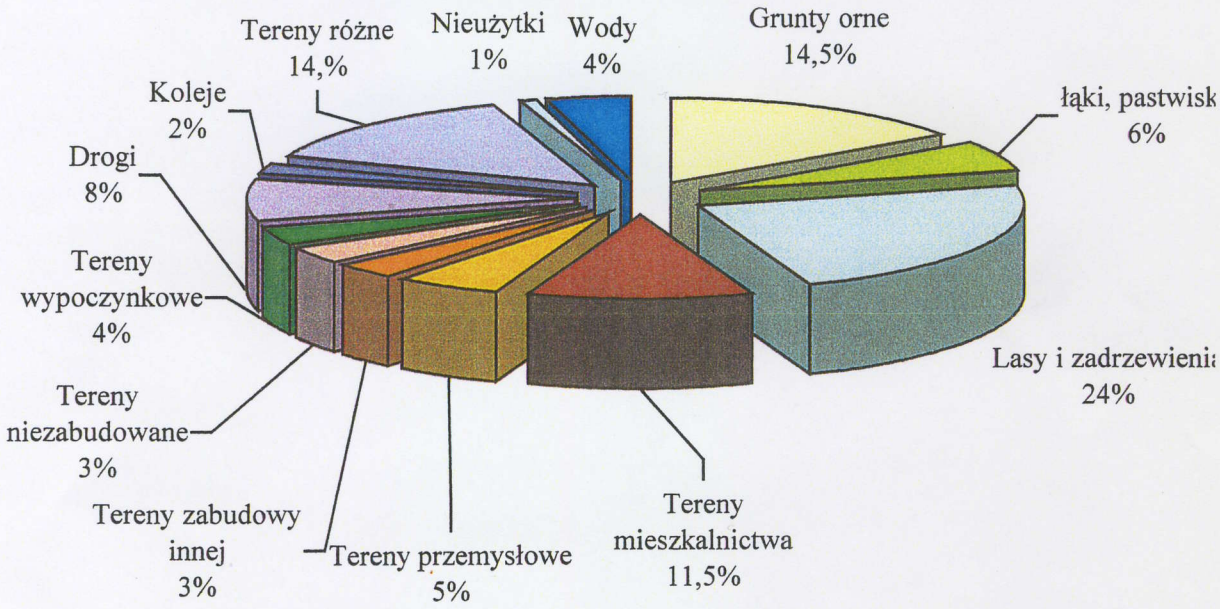
ZESPÓŁ:
mgr inż. arch. Barbara Liszkiewicz-Czyżewska
mgr inż. arch. Lidia Wilniewczyc
Stanisław Wroński
mgr inż. arch. Justyna Musiał
techn. Barbara Maciejewska

3.2. STAN ZAGOSPODAROWANIA

POWIERZCHNIA MIASTA 17448,00 HA – 100% ,
tereny zainwestowane 50,5%
tereny niezainwestowane 49,5%

TERENY NIEZAINWESTOWANE - 8634HA – 49,5% PM (-POWIERZCHNI

STRUKTURA ZAGOSPODAROWANIA GRUNTÓW MIASTA



MIASTA)- OBEJMUJĄ:

- Użytki rolne 3733 ha –21% pm -
  - Grunty orne –2696 ha –14,5% pm
  - Łąki trwałe, Pastwiska trwałe Sady, – 1037ha – 6%pm
- Lasy i zadrzewienia 4024ha – 24% pm
  - Lasy i grunty leśne – 3913ha
  - Grunty zadrzewione i zakrzaczone – 111ha
- Nieużytki 130ha – 1%
- Wody 747ha – 4%
  - Wody płynące 658ha
  - Wody stojące – 29ha
  - Rowy – 60ha

TERENY ZAINWESTOWANE - 8814HA – 50,5% PM OBEJMUJĄ:

- Tereny mieszkalnictwa – 1940ha – 11,5% pm
- Tereny przemysłowe 907ha – 5% pm
- Tereny zabudowy innej – 540ha – 3% pm
- Tereny niezabudowane w granicach obszarów zainwestowanych – 585 – 3% pm
- Tereny wypoczynkowe – 621ha - 4% pm
- Drogi i inne komunikacyjne 1432ha – 8% pm
- Koleje 295ha – 2% pm

- Koleje 295ha – 2% pm
- Tereny różne w granicach obszarów zainwestowanych – 2494ha –14% pm

UZBROJENIE TERENU:

Sieć wodociągowa rozdzielcza 487,1 km
Sieć kanalizacyjna 361,7 km
Podłączenia wodociągowe do budynków mieszkalnych –16680 km
Połączenia kanalizacyjne do budynków mieszkalnych – 10519 km
Zdroje uliczne 44 szt

Ludność korzystająca z sieci
Wodociągowej 365659 – 94,7% ogółu ludności
Kanalizacyjnej 336319 – 87,1% ogółu ludności
Gazowej 357039 – 92,4% ogółu ludności

MIESZKALNICTWO:

W granicach zabudowy mieszkaniowej

- zabudowa wys. intensywności stanowi ok. 35% pow
- zabudowa średniej intensywności stanowi ok. 21% pow
- zabudowa jednorodzinna stanowi ok. 44% pow

Ilość mieszkań 125609
Ilość izb 428508
Powierzchnia użytkowa mieszkań w m^2 6780332
Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w m^2 54,0
Przeciętna liczba osób w 1 mieszkaniu 2,98
Przeciętna liczba osób na izbę 0,8

SŁUŻBA ZDROWIA:

Szpitale - 9 - łóżka w szpitalach 2721
Przychodnie rejonowe 32
Domy i zakłady opieki społecznej - 4, miejsc - 298
Żłobki –9, miejsc – 505, dzieci - 460
Apteki - 106,

SZKOLNICTWO:

Szkoły podstawowe

ogółem 72 placówki, w tym:

- Szkoły podstawowe publiczne 61/ 33393 uczniów
- Szkoły podstawowe niepubliczne 3/ 476 uczniów
- Szkoły podstawowe specjalne 8/ 1408 uczniów

Gimnazja

Ogółem 59 placówek w tym:

- Gimnazja publiczne 54 / 5204uczniów w tym:
  - Gimnazja ogólnodostępne 46
  - Gimnazja specjalne 7
  - Gimnazja dla dorosłych 1
- Gimnazja niepubliczne 5 / 156 uczniów

Szkoły ogólnokształcące

Ogółem: 26 placówek w tym:

- licea ogólnokształcące publiczne 20 / 1158 uczniów w tym:
  - licea ogólnodostępne 16
  - licea specjalne 2
  - licea dla dorosłych 2
- licea niepubliczne 6/ 749 uczniów

Szkoły zawodowe

Szkoły zasadnicze i zawodowe 23 / 17841 uczniów w tym:

- zasadnicza szkoła zawodowa specjalna 1
- zasadnicza szkoła zawodowa dla dorosłych 1

Inne placówki oświatowe:

- Okręgowy ośrodek dokształcania zawodowego
- dwa centra kształcenia ustawicznego
- Policealne Studium Organizacji i Zarządzania

Szkoły wyższe

- Uczelnie wyższe 4 /28100 studentów

Placówki opiekuńcze:

- Pogotowie opiekuńcze,
- Dom Dziecka,
- Rodzinny Dom Dziecka,
- Ośrodek Adopcyjno-Opiekuńczy

Przedszkola

- Ogółem 92 placówki, w tym:
- Przedszkola publiczne 33/ 4369 dzieci
- Oddziały przedszkolne 31 / 627 dzieci przy 13 szkołach podstawowych
- Przedszkola niepubliczne 26 / 4320 dzieci
- Przedszkola specjalne 2, miejsc 48, dzieci 107 , nauczyciele 17

INSTYTUCJE KULTURY

- ogółem – 22 placówki kultury, w tym:
- domy kultury - 7, ośrodki kultury - 3, kluby kultury - 12
- biblioteki ogółem - 37 w tym biblioteki -1, filie - 36
- liczba ludności na 1 placówkę biblioteczną 10440
- kina 5 szt miejsc na widowni 2293 , liczba ludności na 1 miejsce 168
- muzea i oddziały muzealne - 4
- teatry i instytucje muzyczne – 3

TURYSTYKA I REKREACJA

- obiekty noclegowe 19, miejsca noclegowe 2723 w tym całoroczne 1705
- stadionów 8 w tym 3 powyżej 10 tys miejsc
- hal i sal sportowych 13 w tym 3 hale
- kortów tenisowych 50
- pływalni krytych 5
- baseny otwarte 3
- lodowisko 1
- strzelnice 2, przystani żeglarskich 11
- przystanie kajakowe 4
- tory: regatowy, łuczniczy. żużlowy

OCHRONA PRZYRODY I ZIELEŃ REKREACYJNA NA TERENIE MIASTA

- parki krajobrazowe 1486,0 ha

- obszary krajobrazu chronionego 4600,0ha
- użytki ekologiczne 3,5 ha
- pomniki przyrody 103
- parki o powierzchni powyżej 2ha – 11szt o łącznej powierzchni 107,37ha
- zieleńce łącznie 184 ha
- cmentarze komunalne 6 o pow. 30,2 ha
- cmentarze wyznaniowe 13 o pow. 49 ha
- lasy na terenie miasta w tym LPKiW - 3879 ha
- LPKiW - 830 ha w tym lasy 470 ha
  - zieleń urządzona 90 ha
  - zbiorniki wodne 18,5 ha
  - kompleks handlowo-wystawienniczy 6 ha

INNE

- placówki pocztowe 43 = 1,1/10tys.mieszk
- banki - 31

3.3. DEMOGRAFIA

3.3.1. Stan istniejący

Na koniec 1998 roku Bydgoszcz liczyła 386.855 osób i pod względem liczby ludności zajmowała 8 pozycję w kraju, a mieszkańcy Bydgoszczy stanowili 34,0% ogółu ludności województwa. W porównaniu z rokiem 1990 liczba ludności miasta wzrosła o 5.321 osób, to jest o 1,4%, a jej udział w liczbie ludności województwa nieznacznie zmalał.

Przyrost roczny, kształtujący się w latach osiemdziesiątych na średnim poziomie około 1% rocznie, w latach dziewięćdziesiątych obniżył się o około 0,2%. Bezpośrednią przyczyną wolnego tempa rozwoju ludności w latach 90-tych jest spadek przyrostu naturalnego, to jest wyższej liczby urodzeń od liczby zgonów. W ostatnich trzech latach liczba urodzeń w Bydgoszczy była niższa od liczby zgonów co spowodowało ujemny przyrost naturalny.

Drugim czynnikiem wpływającym na przyrost liczby ludności jest saldo migracji stałej, które od początku lat 90-tych ulegało systematycznemu zmniejszaniu.

Główne tendencje zachodzące w strukturze wiekowej społeczeństwa Bydgoszczy w ostatnich latach to:

- spadek udziału osób w wieku przedprodukcyjnym,
- wzrost udziału osób w wieku produkcyjnym,
- wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym.

W 1998 roku średni wiek mieszkańca Bydgoszczy (mediana wieku) wynosił odpowiednio: 39 lat dla kobiet i 35 lat dla mężczyzn.

Podstawowe dane demograficzne dla lat 1990 – 1998 kształtowały się następująco

Wyszczególnienie	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Ludność ogółem	381.534	383.574	383.568	386.830	385.708	386.056	386.592	386.268	386.855
Przyrost rzeczywisty w %	1.149 0,30	2.040 0,53	-6 0,00	1.262 0,33	878 0,23	348 0,09	536 0,14	-324 -0,08	587 0,15
Przyrost naturalny na 1000 ludności	596 1,6	553 1,5	343 0,9	644 1,7	334 0,9	20 0,0	-249 -0,7	-198 -0,5	-332 -0,9
Ludność w wieku (%):									
przedprodukcyjnym (0-17)lat	27,3	27,0	26,5	26,0	25,4	24,8	24,1	23,4	22,6
produkcyjnym (18-59/64 lata	60,3		60,7	60,9	61,3	61,5	62,0	62,4	62,9
poprodukcyjnym (60/65 lat i więcej)	12,4	12,6	12,8	13,1	13,3	13,7	13,9	14,2	14,5
Małżeństwa na 1000 ludności	2.463 6,6	2.199 5,8	1.995 5,3	2.009 5,3	2.085 5,5	2.040 5,4	1.981 5,2	1.966 5,2	1.960 5,2
Urodzenia żywe na 1000 ludności	4.467 11,9	4.511 12,0	4.166 11,0	4.298 11,3	4.038 10,6	3.658 9,6	3.545 9,3	3.445 9,1	3.352 8,8
Zgony ogółem na 1000 ludności	3.871 10,3	3.958 10,5	3.823 10,1	3.654 9,6	3.704 9,7	3.638 9,6	3.794 10,.0	3.643 9,6	3.684 9,7
w tym: zgony niemowląt na 1000 urodzeń żywych	74 16,5	80 17,8	96 22,8	84 19,6	79 19,6	60 16,4	44 12,4	38 11,0	46 13,7
Saldo migracji stałej	553	1.488	695	638	201	220	114	220	480

3.3.2. Prognoza

Prognoza liczby ludności na lata 2000 – 2010 przedstawia się następująco:

2000 rok - 387,2 tys. osób
2005 rok - 388,5 tys. osób
2010 rok - 391,0 tys. osób

Wielkości te zostały oszacowane przy założeniach:
- średniorocznego przyrostu liczby ludności w latach 2000 – 2010 na poziomie 0,09%,
- wzrostu liczby urodzeń po 2000 roku,
- stabilizacji liczby zgonów na obecnym poziomie,
- zachowania dodatniego salda migracji stałej i czasowej.

Małe przyrosty liczby ludności spowodowane będą niskimi przyrostami naturalnymi, wynikającymi z niskiej liczby urodzeń. Liczba urodzeń będzie wzrastać po 2000 roku, gdy w wiek dojrzały wchodzić zaczną ostatnie roczniki wyżu demograficznego. Jednak ze względu na obecną sytuację społeczno – gospodarczą oraz zmiany stylu życia nie nastąpi gwałtowny wzrost liczby urodzeń.
Znikomy wpływ na różnicowanie się przyrostów w czasie będą miały przyrosty powodowane migracjami. Saldo migracji stałej będzie dodatnie, jednak jego wielkość będzie kształtować się na niskim poziomie. Przyrosty powodowane dodatnimi różnicami sald zameldowań na pobyt czasowy nie będą wysokie.

Zachodzące od kilku lat zmiany w strukturze wiekowej ludności Bydgoszczy wyraźnie wskazują, że następuje proces starzenia się społeczeństwa. W najbliższym czasie proces ten będzie nadal postępował. Szczególny wpływ na taką sytuację będzie miało przesuwanie się dwóch wyżów demograficznych oraz niewielki wzrost liczby urodzeń. Przejawami tych procesów będą następujące zmiany w strukturze wiekowej społeczeństwa:
- spadek procentowego udziału grupy ludności w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat) z 22,6% w 1998 roku do 16,9% w 2010 roku;
- wzrost procentowego udziału grupy ludności w wieku produkcyjnym (18-59 lat kobiety i 18-64 lat mężczyźni) z 62,9% w 1998 roku do 64,4 % w 2010 roku;
- wzrost procentowego udziału grupy ludności w wieku poprodukcyjnym (60 lat i więcej kobiety oraz 65 lat i więcej mężczyźni) z 14,5% w 1998 roku do 18,7% w 2010 roku.

Zmiany liczebności poszczególnych grup wiekowych do 2010 roku kształtować się będą następująco (podział na grupy dzieci i młodzieży szkolnej wynika z nowego systemu szkolnictwa):

1. Grupa wieku 0-2 lat – dzieci w wieku opieki żłobkowej.
   Liczebność tej grupy będzie nieznacznie wzrastać. Wzrost liczebności tej grupy nastąpi po 2000 roku do 12,0 tys. osób w roku 2010. Udział tej grupy w ogólnej liczbie ludności wyniesie w 2010 roku 3,1%.

2. Grupa wieku 3-6 lat – dzieci w wieku przedszkolnym.
   Liczebność tej grupy będzie maleć do 2005 roku, do 13,6 tys. osób, a następnie nieznacznie wzrośnie. Udział tej grupy w ogólnej liczbie ludności spadnie z 4,2% w 1998 roku do 3,8% w 2010 roku.

3. Grupa wieku 7-12 lat – dzieci w wieku szkoły podstawowej.
   Liczebność tej grupy przez cały okres prognostyczny będzie maleć, w stosunku do 1998 roku zmaleje o 8,7 tys. osób, osiągając w 2010 roku 20,2 tys. osób. Udział tej grupy w ogólnej liczbie ludności spadnie z 7,5% w 1998 roku do 5,2% w 2010 roku.

4. Grupa wieku 13-15 lat – młodzież gimnazjalna.
   Liczebność tej grupy będzie maleć w całym okresie prognostycznym, w stosunku do 1998 roku zmaleje o 8,4 tys. osób, osiągając w 2010 roku 10,7 tys. osób.

Udział tej grupy w ogólnej liczbie ludności wyniesie w 2010 roku 2,7%.

5. Grupa wieku – 16-17 lat – młodzież uczęszczająca do liceów i szkół zawodowych.

Do grupy tej należą obecnie roczniki wyżu demograficznego. Liczebność tej grupy w najbliższych latach będzie ustabilizowana. Po 2000 roku zacznie się systematyczny spadek liczebności tej grupy. W stosunku do 1998 roku grupa ta zmniejszy się o 4,6 tys. osób, osiągając w 2010 roku 8,3 tys. osób. Udział młodzieży w wieku 16-17 lat w ogólnej liczbie mieszkańców wyniesie w tym roku 2,1%.

6. Grupa wieku 18–59 lat kobiety oraz 18-64 lat mężczyźni – ludność w wieku produkcyjnym.

W grupie tej należy wyróżnić młodzież w wieku 19-24 lat czyli grupę osób podejmujących dalszą naukę lub poszukujących pierwszej pracy oraz grupę wieku 20-29 lat tj. grupę wieku intensywnego zawierania małżeństw. Liczebność obu tych grup będzie wzrastać do 2005 roku, a następnie zmaleje.

Liczebność całej grupy ludności w wieku produkcyjnym będzie wzrastać do roku 2005. Szacuje się, że w roku tym osiągnie ona 256,3 tys. osób i będzie o 12,9 tys. osób liczniejsza niż w 1998 roku. Procentowy udział w liczbie ludności ogółem w 2005 roku wyniesie 66,0%. Po roku tym nastąpi spadek liczebności tej grupy, osiągając w 2010 roku 251,8 tys. osób. Będzie to spowodowane przejściem w wiek emerytalny licznej grupy kobiet.

7. Grupa wieku 60 lat i więcej kobiety oraz 65 lat i więcej mężczyźni – wiek poprodukcyjny.

W najbliższych latach następować będzie stały wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym. Szczególnie silny przyrost nastąpi po 2005 roku gdy do tej grupy zaczną przechodzić roczniki wyżu demograficznego lat pięćdziesiątych. Szacuje się, że w okresie 1998-2010 ludność w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 17,4 tys. osób. Udział tej grupy w ogólnej liczbie ludności w 2010 roku będzie wynosił 18,7%.

Szczegółowe informacje dotyczące prognozowanej struktury ludności Bydgoszczy według wieku przedstawia poniższa tabela:

Grupy wiekowe	1995 r.		2000 r.		2005 r.		2010 r.	
	tys. osób	%	tys. osób	%	tys. osób	%	tys. osób	%
ogółem	386,1	100,0	387,2	100,0	388,5	100,0	391,0	100,0
0-2	11,9	3,1	10,0	2,6	10,8	2,8	12,0	3,1
3-6	17,7	4,6	14,7	3,8	13,6	3,5	14,7	3,8
7-12	34,4	8,9	27,0	7,0	22,3	5,7	20,2	5,2
13-15	19,2	5,0	16,5	4,3	13,2	3,4	10,6	2,7
16-17	12,7	3,3	13,0	3,3	9,5	2,4	8,3	2,1
18-64 M	117,6	30,4	123,0	31,8	128,1	33,0	129,2	33,0
18-59 K	119,9	31,0	124,8	32,2	128,2	33,0	122,6	31,4
65+ M	15,8	4,1	18,5	4,8	20,4	5,3	23,5	6,0
60+ K	36,9	9,6	39,7	10,2	42,4	10,9	49,8	12,7

W strukturze płci zachowane zostaną dotychczasowe proporcje. Udział kobiet w ogólnej liczbie ludności Bydgoszczy pozostanie na poziomie około 52%. Będzie więc utrzymywała się stała przewaga liczby kobiet nad liczbą mężczyzn. Szacuje się, że współczynnik feminizacji wyniesie 111 kobiet na 100 mężczyzn.

3.4. KSZTAŁTOWANIE I OCHRONA KRAJOBRAZU

UWARUNKOWANIA PODSTAWOWE Z ZAKRESU KSZTAŁTOWANIA I OCHRONY KRAJOBRAZU

Miasto jest miejscem pracy zamieszkania i wypoczynku, które jako podstawowe środowisko życia silnie oddziaływuje na swoich mieszkańców. Z tych względów harmonijny krajobraz miasta jest ważnym źródłem przeżyć emocjonalnych wpływających na zdrowie psychiczne i fizyczne ludzi.

WNIOSEK GŁÓWNY

Konieczność świadomego kształtowania harmonijnego krajobrazu miasta.

3.4.1. Rzeźba terenu

UWARUNKOWANIA

- Urozmaicona rzeźba terenu - na poziomie od 28,0 m n.p.m. do 96,0 m n.p.m.. znajdująca się w rejonie o nizinnym charakterze
- Występowanie systemu rozległych , równinnych poziomów tarasowych i wysokich obszarów wysoczyznowych oraz szczególnie eksponowanych w krajobrazie Bydgoszczy stref krawędziowych i dolin rzecznych
- System dolinek erozyjnych, których dnem często spływają niewielkie cieki wodne
- Lokalizacja na styku kilku regionów fizyczno – geograficznych Polski tj. Pojezierza Krajeńskiego, Wysoczyzny Świeckiej, Doliny Fordońskiej, Pojezierza Chełmińskiego, Kotliny Toruńskiej i Doliny Środkowej Noteci. Z tych względów na terenie Bydgoszczy i w bezpośrednim jej sąsiedztwie spotyka się zróżnicowaną w formie i genezie rzeźbę terenu kształtowaną przez wiele czynników w różnym okresie czasu. Ma to istotne znaczenie z punktu widzenia m.in. walorów krajobrazowych.
- Utrudniony a czasami w znacznym stopniu zahamowany naturalny przepływ energii, poprzez niewłaściwe zagospodarowanie terenu
- Brak wydobycia i podkreślenia rzeźby terenu
- Brak wykorzystania terenów skarpowych i przyskarpowych jako naturalnych terenów rekreacji , wypoczynku i ekspozycji miasta.

WNIOSKI

- Sytuowanie budynków osią długą prostopadle do warstwic
- Sytuowanie zabudowy o maksymalnej wysokości do dwóch trzecich wysokości skarpy w odległości zapewniającej dominację skarpy tj 3-5 wysokości stoku, z dopuszczeniem lokalizacji obiektów o wysokim dodatnim potencjale identyfikacyjnym –szczególne walory architektoniczne, zwłaszcza o funkcjach ogólnomiejskich w odległości i wysokości innej niż wyżej wymieniona. Podobnie zabudowa niska ekstensywna może być lokalizowana w bliższej odległości od stoku.
- Lokalizowanie głównych promenad miasta wraz z punktami widokowymi na terenach krawędziowych skarp
- Lokalizowanie terenów zieleni o funkcji wypoczynkowej na obszarach o urozmaiconej rzeźbie
- Unikanie zatracania cech rzeźby terenu poprzez lokalizację zabudowy wysokiej na terenach zaniżonych.
- Kształtowanie przestrzeni otwartych zwłaszcza ciągów zieleni w układzie prostopadłym do skarp oraz jako przedłużenia naturalnych obniżeń terenu (dna dolin, jarów)
- Dbałość o tzw. V elewację zwłaszcza w odniesieniu do budynków zlokalizowanych u podnóża skarpy np. poprzez lokalizowanie ogrodów, tarasów, urządzeń rekreacyjno-sportowych, , zmianę pokrycia, kolorystyki , lokalizowanie okien, itp.

3.4.2. Woda

UWARUNKOWANIA

- Węzeł hydrograficzny tworzony przez rzekę Wisłę i jej dorzecze z rzeką Brdą a w zachodniej części miasta kanał Bydgoski z Notecią. Układ unikalny w skali europejskiej
  Możliwość wykorzystania gospodarczego i przyrodniczo- rekreacyjnego.
- Duża ilość niewielkich cieków wodnych, strumyków, stawów i różnego typu zbiorników antropogenicznych stanowiących duży potencjał przyrodniczo-krajobrazowy.
- Lokalizacja miasta w rejonie kraju o najniższej rocznej sumie opadów 512mm (stepowienie krajobrazu).
- Występowanie na terenie miasta zasobów wód podziemnych wraz ze strefami ochronnymi .

WNIOSKI

- Z uwagi na ujemy bilans wodny wskazane są wszelkie formy retencji poprzez małą retencję tj. utrwalanie istniejących zbiorników wodnych, wykorzystanie wysięków wodnych dla budowy zbiorników , średnią retencję (stopień wodny Jachcie) do dużej (kaskadowanie Wisły godzące potrzeby ekologii z potrzebami gospodarczymi).
- Włączenie stref ochronnych zasobów wód podziemnych w system przyrodniczy miasta celem zwiększenia stopnia ochrony tych wód.
- Ścisłe powiązanie funkcjonalno-przestrzenne terenów zieleni z obszarami wodnymi, poprzez tworzenie w otoczeniu cieku lub zbiornika naturalnej strefy biologicznie czynnej (parki, promenady, ciągi pieszo rowerowe, zadrzewienia, lasy, łąki, pastwiska).
- Kształtowanie zbiorników wodnych i ich otoczenia w oparciu o naturalne wątki kompozycyjne.
- ograniczenie zabudowy w bezpośrednim sąsiedztwie wód do miejsc uwarunkowanych historycznie i funkcjonalnie (porty, przystanie sportowe, kąpieliska, obiekty użyteczności publicznej takie jak kawiarnie, galerie itp.)
- Włączenie terenów wodnych i przywodnych w układ obszarów przyrodniczych miasta
- Stosowanie wszelkich form urządzenia wody sprzyjających jej ruchowi (kaskady, fontanny, jazy, bystrza, spiętrzenia) co będzie miało korzystny wpływ na mikroklimat zwłaszcza jonizację powietrza.
- Ochrona jakości zasobów wodnych

3.4.3. Lasy i tereny zieleni

UWARUNKOWANIA

- Brak czytelnego powiązania terenów leśnych otaczających miasto ze strefą śródmiejską co jest szczególnie istotne przy kotlinnym położeniu tych obszarów.
- Brak czytelnego układu terenów biologicznie czynnych o funkcji przyrodniczo – rekreacyjnej (rozdrobnienie, brak ciągłości) co przyczynia się do obniżenia potencjału samoregulacyjno – odpornościowego.
- Częste „zamykanie" terenów zieleni poprzez zbyt bliską i wysoką zabudowę.
- Mała ilość publicznych terenów przy stosunkowo dużej ilości terenów biologicznie czynnych.
- Mała różnorodność biologiczna terenów leśnych zlokalizowanych w mieście.
- Mało zasobne siedliska, przy niskich opadach atmosferycznych stanowią o niskim potencjale odpornościowym istniejących i potencjalnych obszarów zieleni.

WNIOSKI

- Tworzenie spójnego systemu terenów biologicznie czynnych celem zapewnienia korzystnej melioracji klimatycznej miasta – stref intensywnej wymiany materii – poprzez układ terenów zieleni lub mało intensywnej niskiej zabudowy, ewentualnie korzystnego klimatycznie układu ulic (tj. lokalizowanych w układzie prostopadłym do skarp i Brdy).
- Tworzenie terenów zieleni przede wszystkim w oparciu o elementy naturalne (rzeźba, woda, roślinność).
- Łączenie miejskich terenów przyrodniczych z otaczającymi miasto terenami biologicznie czynnymi.
- Lokalizowanie obiektów programowo zawierających duży udział zieleni (szkoły, przedszkola, obiekty sportowe, obiekty kultury i.t.p.) w sąsiedztwie obszarów zieleni ogólnodostępnej.
- Lokalizowanie budynków w układzie pozwalającym na możliwie szerokie powiązania widokowe i przyrodnicze terenu zieleni z otoczeniem oraz najkorzystniejsze warunki wymiany materii i energii.
- Kształtowanie budynków i budowli wznoszonych w sąsiedztwie publicznych terenów zieleni na zasadzie współzależności kompozycji brył architektonicznych i roślinnych.

  W bezpośrednim sąsiedztwie publicznych terenów zieleni wskazane jest lokalizowanie obiektów o funkcjach kulturalno – oświatowych, rekreacyjnych.
- Kształtowanie wielkoprzestrzennej kompozycji miasta poprzez kontynuację „grzbietów" zabudowy, w formie pasów zieleni wysokiej i bardzo wysokiej nie podlegającej rębni o zróżnicowanym składzie gatunkowym w otaczających lasach.

3.4.4. Budynki i budowle

UWARUNKOWANIA

- Budynki i budowle są trwałym i dominującym elementem zagospodarowania przestrzennego miasta o dużych możliwościach utrwalenia , wydobycia, nawiązania do warunków naturalnych, potencjał ten nie jest wykorzystany w Bydgoszczy.
- Znaczna liczba budynków wysokich jest zlokalizowana w dolinie rzeki Brdy na jej niższych terasach nadzalewowych co powoduje zatracenie dolinnego charakteru miasta.
- Obudowa rzeki Brdy obiektami zwłaszcza nie związanymi funkcjonalnie z rzeką powoduje jej zatracenie w krajobrazie miasta oraz ograniczenie jej wpływu klimatycznego. Główny historyczny trakt komunikacyjny miasta – ul.Jagiellońska tylko na krótkim odcinku pozwala obserwować rzekę i tereny skarpy południowej.
- Mała ilość placów miejskich.

- Brak podkreślenia rangi obiektów użyteczności publicznej poprzez odpowiednie zagospodarowanie otoczenia.
- Brak wewnętrznych i zewnętrznych powiązań widokowych powoduje zjawisko tzw. „utraconego horyzontu".
- Lokalizacja obiektów technicznych o nieatrakcyjnej formie na terenach eksponowanych w krajobrazie miasta.
- Zbyt niskie posadawianie budynków w stosunku do ulic i naturalnych cech terenu.

WNIOSKI

- Kształtowanie brył architektonicznych tak aby były możliwie ażurowe od strony naturalnych, atrakcyjnych elementów krajobrazu.
- Zachowanie poprzez odpowiednie kształtowanie układu zabudowy powiązań widokowych w układzie wewnętrznym i zewnętrznym miasta (osie widokowe, kompozycyjne).
- Przebudowa jak również w miarę możliwości dyslokacja obiektów technicznych obsługi miasta dysharmonizujących krajobraz miejsc szczególnie eksponowanych.
- Wyznaczanie i kształtowanie placów miejskich jako jednego z głównych elementów kompozycji przestrzennej jednostek urbanistycznych miasta.
- Podkreślanie rangi obiektów zwłaszcza o funkcjach istotnych w skali miasta oraz regionu (funkcje metropolitalne) trafną lokalizacją oraz zagospodarowaniem otoczenia m.in. poprzez skalę obiektu, przedpole, otwarcia.
- Lokalizowanie obiektów identyfikacyjnych w miejscach szczególnie eksponowanych w krajobrazie miasta (wjazdy do miasta, ważne węzły komunikacyjne, miejsca węzłowe jednostek urbanistycznych, funkcje unikalne, itp.).
- Kształtowanie wielkoprzestrzennej kompozycji zabudowy poprzez świadomą lokalizację zabudowy zwłaszcza wysokiej (w formie tzw. „grzbietów").
- Ochrona i zwiększanie wpływu elementów środowiska przyrodniczego na krajobraz miasta wina polegać na różnicowaniu koncentracji funkcji miastotwórczych na obszarach rozwoju i modernizacji miasta. W miarę zbliżania się do obszarów o szczególnych walorach naturalnych winna się jej intensywność zmniejszać a sposób i formy zabudowy i zagospodarowania powinny kontynuować naturalny wątek kompozycyjny – harmonijne nawiązanie do obszarów przyrodniczych.
- przy posadowieniu budynków uwzględnianie nie tylko warunków gruntowo-wodnych ale również przewidywanego projektowanego profilu tras oraz naturalnego odwodnienia terenu.

3.4.5. Obszary chronione

UWARUNKOWANIA

Istniejące obszary chronione – przyrodnicze i kulturowe. Tereny wyróżniające się walorami krajobrazowymi , przyrodniczymi bądź kulturowymi, mające duży potencjał identyfikacyjny Głównymi obszarami przyrodniczymi prawnie chronionymi są:

- Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Wisły.
- Obszar Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego.
- Obszar Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego miasta Bydgoszczy.
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko – Bydgoskiej.
- Użytek Ekologiczny – Osowa Góra.
- Liczne pomniki przyrody (wg wykazu na mapie nr 9/12).

Głównymi obiektami i obszarami kulturowymi prawnie chronionymi są:

- Obiekty wpisane do rejestru zabytków (wg wykazu na mapie nr 9/12).
- Strefa ochrony konserwatorskiej A.
- Strefa ochrony konserwatorskiej B – proponowana do studium.
- Strefa ochrony archeologicznej W.
- (dodatkowo patrz: opracowanie konserwatorskie).

WNIOSKI

Utrzymanie, ochrona oraz wydobycie i utrwalenie potencjału identyfikacyjnego , przyrodniczego i kulturowego obiektów i obszarów prawnie chronionych poprzez:

- wprowadzenie stosownych ustaleń do planów zagospodarowania przestrzennego, oraz konsekwentną ich realizację.
- Opracowanie uszczegółowionych studiów przyrodniczo-krajobrazowych dla obszarów prawnie chronionych reprezentujących szczególne walory w skali miasta, na których mogą być realizowane obiekty nowoprojektowane. Opracowania takie powinny obejmować znacznie większy obszar niż to wynika z decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu dla poszczególnych inwestycji. Do terenów wskazanych do objęcia takimi opracowaniami należą strefa śródmiejska ze szczególnym uwzględnieniem rejonu staromiejskiego oraz terenów zlokalizowanych nad Brdą, obszar Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły zwłaszcza rejon Zamczyska.

3.4.6. Kolor

UWARUNKOWANIA

- Kolor jest bardzo istotną cechą krajobrazu wpływającą na psychikę człowieka, wzbudzającą określone emocje i przeżycia.
- Kolor jest ważnym elementem kompozycji przestrzennej miasta.
- Uwarunkowania klimatyczne tj. duża ilość dni pochmurnych, duże zanieczyszczenie powietrza (zmniejszona przezroczystość) powodują zaniżenie odbiory walorów estetycznych obiektów naturalnych i antropogenicznych.
- Znaczny stopień uniezależnienia mieszkańców miasta od warunków naturalnych, małe odzwierciedlenie w doborze gatunkowym fenologicznych pór roku, uniemożliwiają korzystny dla zdrowia człowieka kontakt z naturą i następujących w niej zmian.
- Brak wykorzystania iluminacji w podkreślaniu korzystnego wizerunku miasta.

WNIOSKI

Podniesienie potencjału kolorystycznego obszarów i obiektów naturalnych i antropogenicznych poprzez:

- Włączenie do problematyki planów miejscowych i projektów budowlanych, zasad kolorystycznego kształtowania jednostek urbanistycznych i obiektów.
- Kompozycję roślinną w skali miasta umożliwiającą obserwację zmienności pór roku.
- Stosowanie kolorów jasnych a nawet nieznacznie przejaskrawionych.
- Oświetlenie i iluminację szczególnie atrakcyjnych obiektów, co oprócz funkcji estetycznej spowoduje podniesienie bezpieczeństwa w tych rejonach.

3.4.7. Drogi wodne kolejowe i kołowe

UWARUNKOWANIA

- Przewóz towarów i osób zwłaszcza w miastach stale wzrasta, co powoduje ich znaczą uciążliwość dla terenów sąsiedzkich, jednocześnie zagospodarowanie terenów przyległych nie jest adekwatne do stopnia uciążliwości ulic.
- Obszary węzłowe komunikacyjne nie znajdują podkreślenia w odpowiednim zagospodarowaniu otaczających je terenów.
- Obiekty obsługi komunikacyjnej wymagają określonej przestrzeni która wzrasta wraz z intensywnością ich wykorzystania. Proces ten powoduje konieczność rezerwacji terenów o znacznej perspektywie czasowej, które winny być zagospodarowane jako obiekty tymczasowe a często są zajmowane przez obiekty stałe.
- Brak wykorzystania potencjału transportowego dróg wodnych i kolejowych.

WNIOSKI

- Intensyfikowanie wykorzystania dróg wodnych i kolejowych celem zmniejszenia uciążliwości komunikacji a zarazem podniesienia walorów miasta.
- Ustalenie docelowych rezerw pod węzłowe obszary komunikacyjne pozwoli na prawidłową lokalizacje obiektów towarzyszących tej funkcji (hotele , restauracje, biura obsługi ruchu turystycznego, itp.).
- Ograniczenie szkodliwości samochodów jako znacznego źródła zanieczyszczeń i uciążliwości w mieście poprzez zagospodarowanie terenów przyległych do komunikacji z uwzględnieniem następujących stref:
  a- strefa trasy głównej i tras pomocniczych
  b- strefa barier izolacyjnych
  c- strefa obiektów obsługi trasy – parkingi garaże, zabudowa generalnie niska z ewentualnymi akcentami wysokimi nie przewidziana na stały pobyt ludzi
  d- strefa zabudowy miasta nie warunkowana uciążliwościami tras intensywnego ruchu
- Zmiana funkcji dla terenów zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w strefie uciążliwości komunikacyjnych poprzez modernizację lub gdy to jest niemożliwe zwiększenie stopienia izolacji i wentylacji budynków. Jest to istotne z uwagi na fakt że stopień narażenia ludzi i stężenia zanieczyszczeń w pomieszczeniach jest kilkakrotnie większy niż w przestrzeni otwartej.
- Zapewnienie, przy trasowaniu dróg oraz zagospodarowaniu terenów stykowych istniejących ważniejszych ciągów komunikacyjnych (zwłaszcza tranzytowych), wglądu na obiekty i obszary o najwyższym potencjale identyfikacyjnym miasta
- Stopniowanie wysokości zabudowy, od niskiej w bezpośredniej strefie wpływu uciążliwości trasy poprzez średnio wysoką i wysoką w miarę oddalania się od źródła uciążliwości, jest to uwarunkowane wzrostem uciążliwości ulicy oraz obniżaniem się jej melioracyjnej funkcji wraz z wysokością budynku.

3.5. KLIMAT

Średnia temperatura powietrza w Bydgoszczy z wielolecia 1945 r. ÷ 1994 r. wynosi 8,4 °C. Najniższą temperaturę zanotowano 1 lutego 1956 r. (-26,9°C) a najwyższą 31 lipca 1994 r. (38°C) - amplituda 64,9°C.

W Bydgoszczy przeważają wiatry z kierunku zachodniego, dla którego średnia częstość ich występowania w roku wynosi 18% oraz z kierunku południowo – zachodniego 13%. (N – 7%, NE – 7%, E – 11%, SE – 6%, S – 7%, NW – 7%)

Procentowy udział ciszy dla Bydgoszczy wynosi 24%, co ma duże znaczenie dla dolinie położonej części miasta (stagnacja zanieczyszczeń, inwersje temperatur).

Średnia prędkość wiatru w Bydgoszczy w latach 1945 ÷ 1994 wynosi 2.3 m/s.

Ciśnienie atmosferyczne w Bydgoszczy średnie z wielolecia 1945 ÷ 1994 wynosi 1009 hPa.

Rejon Bydgoszczy należy do obszarów kraju o najniższej rocznej sumie opadów. Średnia suma z lat 1945 ÷ 1994 wyniosła 512 mm. Jednak wahania opadów kształtują się od 269 mm w 1989 r. do 809 mm w 1980 r.

3.6. ROZPOZNANIE I OCENA ZASOBÓW WÓD PODZIEMNYCH, KOPALIN I BUDOWA GEOLOGICZNA

Budowa geologiczna rejonu Bydgoszczy

Omówienie budowy geologicznej rejonu Bydgoszczy ograniczono do istotnych w profilu litologicznym rejony Bydgoszczy, osadów mezozoicznych (górna jura, dolna kreda) i kenozoicznych (trzeciorzęd i czwartorzęd)

Warunki hydrotechniczne, zasoby i jakość wód

W rejonie Bydgoszczy występują generalnie następujące poziomy wodonośne:

- poziom czwartorzędowy (przypowierzchniowy i dolin kopalnych),
- poziom trzeciorzędowy,
- poziom kredowy (dolnokredowy).

Poziom czwartorzędowy (przypowierzchniowy i dolin kopalnych)

Występuje powszechnie na omawianym terenie, jest podstawą zaopatrzenia w wodę wodociągu miejskiego. Jej wody są podatne na zanieczyszczenia pochodzące z powierzchni terenu (poziom nie jest naturalnie izolowany). Na terenie zabudowy miejskiej chemizm wód tego poziomu jest zmieniony antropogenicznie.

Poziom trzeciorzędowy

Związany jest z piaskami mioceńskiej formy formacji burowęglowej i występuje prawie na całym obszarze Bydgoszczy w postaci monotonnej serii o stałej miąższości i wykształceniu litologicznym. Przy generalnie ciągłej pokrywie warstwy ilastej pliocenu poziom ten jest dobrze zabezpieczony, zanieczyszczenia występują w pobliżu okien hydrogeologicznych plejstoceńskich dolin kopalnych. Intensywne wykorzystanie tego poziomu na potrzeby przemysłowe doprowadziło do obniżenia wody w warstwie wodonośnej i spadku położenia statycznego lustra wody w rejonie Brdyujścia i Zimnych Wód. Realnym źródłem zanieczyszczenia są nie zlikwidowane lub zasypane niezgodnie z zasadami, studnie zafiltrowane w warstwie mioceńskiej, gdzie zanieczyszczenie może nastąpić w każdej chwili poprzez otwór wiertniczy.

Poziom kredowy (dolnokredowy)

Najzasobniejszy poziom wodonośny, występuje jedynie na terenie północno – wschodniej części Bydgoszczy, brak go w rejonie na południowy zachód od linii Osowa Góra – Glinki. Poziom ten z uwagi na głębokość i zasilanie jest odpowiednikiem „warszawskiego oligocenu" o powinien podlegać szczególnej ochronie i przeznaczeniu wyłącznie na potrzeby gospodarki komunalnej.

W rejonie istniejących spękań tektonicznych poziom dolnokredowy jest zasolony, w Starym Fordonie, na terenach objętych od lat intensywnym poborem wody przez ujęcia przemysłowe, zaobserwowano ***systematyczny wzrost stężenia jonu chlorkowego.***

Wody geotermalne

Zasoby energii geotermalnej w rejonie Bydgoszczy nie zostały dotychczas szczegółowo rozpoznane. W okolicach Bydgoszczy wody geotermalne mogą być związane z utworami dolnej jury, budujących synklinorium mogileńsko – łódzkie.

W rejonie Bydgoszczy strop utworów jury dolnej występuje na głębokości ok. 1500 m. Wody geotermalne występują w obrębie piaskowców wodonośnych, których miąższość wynosi ok 400 m. Przewodność hydrauliczna dolnojurajskiego poziomu wodonośnego przekracza 600 m^2/s. Potencjalna wydajność dla pojedynczego dubletu geotermalnego wynosi ok. 200 m^2/s.

Temperaturę w stropie utworów dolnej jury szacuje się na ok. 40°C. Wody są dość silnie zmineralizowane – ok. 50 g/dm^3.

Dostępne zasoby energii geotermalnej w rejonie Bydgoszczy, określane jako ilość ciepła, przypadającego na jednostkę powierzchni, zakumulowanego do głębokości 3000 m,

wynoszą 300 ÷ 350 GJ/m^2, z czego na utwory dolnojurajskie przypada ok. 30 GJ/m^2. Zasoby statyczne wydobywalne wynoszą w rejonie Bydgoszczy ok. 4 GJ/m^2. Moc cieplna potencjalnego dubletu geotermalnego wody zbiornika dolnojurajskiego w rejonie Bydgoszczy szacuje się na 1,5 ÷ 3,5 MW.

Ochrona wód podziemnych

Na terenie Bydgoszczy ochrona jakości wody realizowana jest poprzez:

- ochronę głównych zbiorników wód podziemnych prowadzonych w ramach programu ogólnokrajowego,
- minitoring jakości w sieci krajowej prowadzony przez Państwową Inspekcję Ochrony Środowiska i Państwowy Instytut Geologiczny,
- ustanawianie stref ochronnych wokół czynnych ujęć zaopatrujących ludność w wodę do picia,
- monitorowanie jakości wody w rejonie zainwentaryzowanych ognisk zanieczyszczenia,
- działania rekultywacyjne, polegające na usuwaniu zanieczyszczeń z gruntu (np. bariera poniżej obiektów „ZACHEMU").

Główne zbiorniki wód podziemnych

W rejonie Bydgoszczy wydzielono dwa Główne Zbiorniki Wód Podziemnych (GZWP):

- zbiornik nr 140 – Subzbiornik (trzeciorzędowy) Bydgoszcz,
- zbiornik nr 138 – Pradolina Toruń – Eberswalde (Noteć) – czwartorzędowy.

Główne zbiorniki wymagają weryfikacji, na podstawie badań terenowych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami należy także wyznaczyć dla nich strefy ochronne.

Strefy ochronne

Na terenie Bydgoszczy ustanowiono i prowadzone są dalsze prace w celu ustanowienia stref ochronnych ujęć:

- w 1996 r. ustanowiono strefę ochrony pośredniej dla ujęcia wody pitnej „S" Zakładów Chemicznych „Organika – Zachem",
- LAS GDAŃSKI – zaprojektowano strefy ochrony pośredniej wewnętrznej, zewnętrznej i strefę ochrony strumieni spływających ze Skarpy Myślęcińskiej,
- studnie awaryjne przy ul. Szarych Szeregów i Przodowników Pracy – tylko strefę ochrony pośredniej zewnętrznej,
- strefy dla innych ujęć – w przygotowaniu.

Strefy stwierdzonych zanieczyszczeń

Na terenie Bydgoszczy stwierdzono następujące ogniska zanieczyszczeń rzutujących na jakość wód podziemnych:

- Zakłady Chemiczne „Organika – Zachem" w Bydgoszczy,
- składowiska Zespołu Elektrociepłowni Bydgoszczy przy ul. Toruńskiej i Nowotoruńskiej,
- teren Zakładu Uni – Lever przy ul. Kraszewskiego,
- szereg innych nieudokumentowanych obiektów

Wykorzystanie wód podziemnych

Na terenie Bydgoszczy istnieje znaczna ilość wód podziemnych, zarówno dla potrzeb gospodarki komunalnej jak i dla przemysłu. Wykaz wszystkich ujęć (czynnych i używanych okresowo) przedstawiono w tabeli nr 3 pełnego tekstu opracowania.

W roku 1994 ustalono, że zasoby wód podziemnych w „kat. B" wydane dla ujęć komunalnych i przemysłowych w 1993 r. wyniosły:

- Las Gdański - 1747 m^3/h
- czynne ujęcia awaryjne - 498 m^3/h
- zakłady produkcyjne - 4056 m^3/h
- razem - **6301** m^3/h
- pobór wody z w/w ujęć wynosił - **3016,3** m^3/h
- wielkość wydanych pozwoleń wodno–prawnych - **4023** m^3/h

Łączna ilość wydanych wówczas decyzji zasobowych dla wszystkich studni i ujęć berierowych wyniosła 9917,4 m^3/h.

W efekcie zaproponowano obniżenie wielkości zasobów eksploatacyjnych do poziomu wydanych pozwoleń wodno – prawnych, zachowując prawa osób trzecich przy stopniowym

przesuwaniu poboru wód podziemnych przez zakłady przemysłowe na korzyść gospodarki komunalnej.

Występowanie surowców skalnych

Na terenie Bydgoszczy nie udokumentowano złóż kopalin podstawowych. Udokumentowano trzy złoża kopalin pospolitych:

- złoże surowców ilastych ceramiki budowlanej FORDON
  - zasoby: 1 191 tys.m^3
- złoże piasku budowlanego w rejonie Czyżkówka
  - zasoby: 6 872 tys.t
- złoże kruszywa dla żwirowni Bydgoszcz - Wschód
  - zasoby: 345 tys.m^3

W Bydgoszczy jedynie złoże surowców ilastych ceramiki budowlanej „FORDON" jest obecnie eksploatowane i posiada znaczenie gospodarcze. Koncesja na wydobywanie kopaliny ze złoża została udzielona decyzją Wojewody Bydgoskiego z dnia 21.12.1992 r., znak OS-II-7512-3/26/89/92 Przedsiębiorstwu CEGIELNIE BYDGOSKIE S.A. Koncesja została wydana do dnia 21.12.2020 r. pozostałe złoża zostały w znacznym stopniu wyeksploatowane, a teren, na którym się znajdują jest zabudowany.

Obszary górnicze

W granicach administracyjnych miasta Bydgoszczy znajduje się jeden wyznaczony obszar i teren górniczy – dla złoża surowców ilastych ceramiki budowlanej „FORDON".

3.7. ROZPOZNANIE I OCENA ZASOBÓW WÓD POWIERZCHNIOWYCH

Położenie hydrograficzne Bydgoszczy stanowi, iż jest ona ważnym węzłem wodnym.
Fakt ten wpływa w sposób istotny na jej rozwój gospodarczy i określa kierunki zagospodarowania przestrzennego regionu.
W skład systemu w granicach administracyjnych miasta wchodzą:

- rz. Wisła (od km 768,3 do 782),
- rz. Brda (jej ujściowy odcinek),
- Kanał Bydgoski,
- Stary Kanał Bydgoski,
- Strugi: Flis Północny, Flis Południowy, Rów Kolejowy.

Obecny układ i charakter sieci wód powierzchniowych jest wynikiem jego przystosowania do pełnienia funkcji:

- środowiskowych
  utrzymanie piętrzenia na budowlach hydrotechnicznych – stabilizacja zwierciadła wód gruntowych w obszarze zlewni – wymuszanie rozwiązań w infrastrukturze miasta – wpływ na klimat i rozwój roślinności przywodnej,
- gospodarczych
  dostarczanie wody pitnej i bytowej (ujęcie wody powierzchniowej Czyżkówko) – produkcja energii elektrycznej (elektrownia wodna Smukała, elektrownia na Jazie Walcowym w Czersku Polskim, kaszarnia) – dostarczanie wody technologicznej dla zakładów przemysłowych do nawodnień – są odbiornikami wód z kanalizacji deszczowej oraz ścieków – pełnią funkcje żeglugowe,
- rekreacyjnych
  w strefie przywodnej (spacery wzdłuż bulwarów, wędkowanie) – sporty wodne – turystyka wodna.

Średnie zasoby wodne w ciekach w granicach administracyjnych miasta kształtowane są przepływy :

z kierunku Brdy	$Q_{śr}$ = 26,39 m^3/s
z kierunku Kanału Bydgoskiego	$Q_{śr}$ = 0,486 m^3/s
w rzece Wiśle	$Q_{śr}$ = 981 m^3/s

Wszystkie cieki z wyjątkiem Wisły zabudowane są stopniami piętrzącymi nie w pełni zapewniającymi prawidłowe funkcjonowanie infrastruktury miejskiej oraz drogi wodnej Wisła – Odra, a także obiektami energetycznymi. Należą do nich:

- na rzece Brdzie:
  - elektrownia Smukała
  - śluza Miejska
  - jaz ulgowy
  - jaz Farny
  - śluza Brdyujście
  - Jaz Walcowy Czersko Polskie
- na Kanale Bydgoskim
  - śluza Okole
  - śluza Czyżkówko
  - śluza Prądy
  - śluza Osowa Góra
- na Starym Kanale Bydgoskim
  - śluzy Nr IV, V, VI
- aktualnie realizowane są inwestycje:
  - śluza żeglugowa Czersko Polskie
  - przelew boczny Czersko Polskie z elektrownią wodną
  - regulacja rz. Brdy Młyńskiej

W istniejącym systemie wodno – gospodarczym występuje szereg niekorzystnych zjawisk ograniczających jego funkcje. Należą do nich

- wyczerpane możliwości Kanału Bydgoskiego jako odbiornika wód deszczowych i oczyszczonych ścieków,
- częsta zmiana przepływów w korycie rz. Brdy spowodowana podszczytową pracą Zespołu Elektrowni Wodnych Koronowo – Tryszczyn – Smukała,
- nie wykorzystane możliwości stworzenia bazy rekreacyjnej w strefie przywodnej,
- zła jakość zasobów wodnych,
- niewłaściwe parametry zabudowy cieków ograniczające rozwój żeglugi,
- nie wykorzystanie istniejącej, choć niedoskonałej drogi wodnej dla potrzeb komunalnego transportu oraz turystyki wodnej,

Rozwiązanie powyższych problemów można osiągnąć poprzez realizację następujących zamierzeń:

- budowę stopnia piętrzącego Jachcice w km 15 + 880,
- regulację rz. Brdy na odcinku 13 + 300 do km 15 + 880,
- regulację rz. Brdy Młyńskiej od Jazu Farnego w km 10 + 900 do 11 + 720,
- regulację rz. Brdy w jej ujściowym odcinku od km 2 + 000 do 6 + 500,
- likwidację ograniczeń żeglugowych limitujących dalszy rozwój żeglugi (podniesienie światła pionowego mostu kolejowego w Łęgnowie, wyeliminowanie źródeł zamulania koryta)

<u>Uwagi dodatkowe – zagrożenie powodziowe</u>

- ze strony rz. Wisły
- przepływ $Q_{1\%}$ = 9190 m^3/s zagrożenie dla terenów:
  - Nizina Łęgnowo – Otorowo
  - ujście Brdy do Wisły z terenami przyległymi
  - nie obwałowana część doliny Łoskoń – Strzelce
- ze strony rz. Brdy
- przepływy:
- $Q_{1\%}$ = 92 m^3/s
- $Q_{0,1\%}$ = 109 m^3/s
- $Q_{0,5\%}$ = 95,6 m^3/s

Możliwości retencyjne jezior w górnym biegu rzeki oraz zbiorniki elektrowni wodnych powodują, że zagrożenie powodziowe nie istnieje. Ponadto koryto Brdy przystosowane jest do bezpiecznego przepuszczenia przepływów o wielkości 75,8 m^3/s co odpowiada przepływowi $Q_{2\%}$ (75,58 m^3/s).

Na zalanie narażone są tereny ujściowe odcinka rz. Brdy w okresie wezbrań Wisły – tzw. cofka Wisły.

W celu ograniczenia potencjalnego zagrożenia powodziowego nie należy dopuszczać do rozbudowy infrastruktury przemysłowej w dolnym odcinku Brdy (km 0,00 ÷ 12,00)

3.8. ROZPOZNANIE I OCENA STANU ŚRODOWISKA

Dla oszacowania wskaźnika jakości powietrza na terenie Bydgoszczy wykorzystano dziesięć najważniejszych map: opadu pyłów, ołowiu i kadmu, pyłu zawieszonego W, dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, chloru, kwasu solnego, kwasu siarkowego i formaldehydu, sumując stężenia zanieczyszczeń wg wzoru:

$$W_{[x,y]} = \sum_{n=1}^{10} \frac{S_n}{D_{an}}$$

gdzie W – wskaźnik zanieczyszczenia w punkcie o współrzędnych x, y na mapie,

S_n – stężenie zanieczyszczenia w punkcie o współrzędnych x, y

D_{an} – dopuszczalna wartość dla zanieczyszczenia n

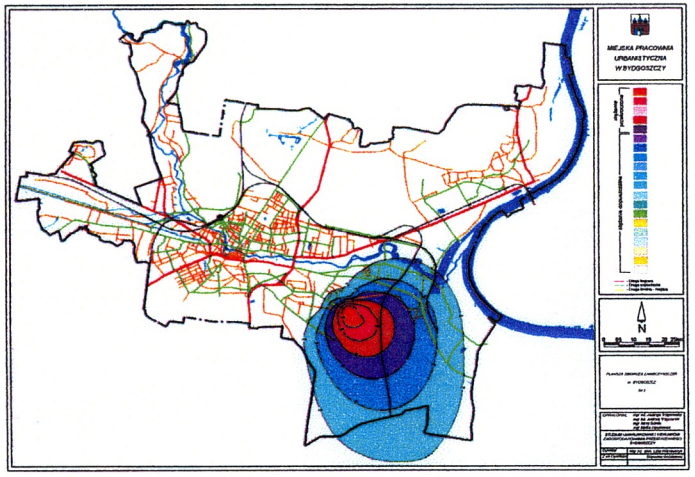
W tym przypadku wyliczony wskaźnik może przyjmować wartości od 0 do 10. Wskaźnik może z pewnym przybliżeniem wskazywać na toksyczność powietrza , jednak bez odniesienia do dopuszczalnych norm. Na przykład wskaźnik 2 wystąpi, gdy stężenia wszystkich dziesięciu uwzględnionych zanieczyszczeń nie przekroczą 20% ich dopuszczalnych stężeń, jak również ,gdy wystąpi około dwukrotne przekroczenie dopuszczalnego stężenia jednej z substancji, przy śladowym zanieczyszczeniu pozostałymi. Toksyczność jest natomiast wielkością statyczną; ta sama ilość substancji dla jednych może być nieszkodliwa, a innych powodować schorzenia o różnym nasileniu.

Nawet pomijając zjawiska synergizmu i antagonizmu można zakładać, że im większy będzie ten wskaźnik, tym gorsze warunki higieniczno – sanitarne powietrza. Wykreślona mapa wskaźnika jakości powietrza wskazuje, że najwyższe wartości ~6, wskaźnik przyjmuje w rejonie osiedli Kapuściska i Wyżyny, zmniejszając się w kierunku Brdy. Pozostałe tereny o nieco wyższym stanie higieniczno – sanitarnym, wskaźnik 4 obejmuje centralne rejony miasta wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych (Wilczak, Śródmieście, tereny przemysłowo – składowe Bydgoszczy Wschód i dalej wzdłuż Fordońskiej, aż do Łowickiej).

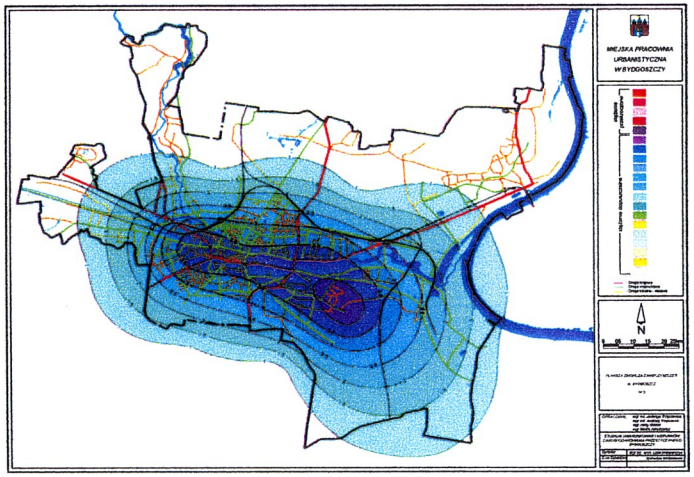
Analizując emisję hałasu drogowego w Bydgoszczy można stwierdzić, że stan narażania mieszkańców jest duży. Szacuje się, że procent populacji narażonej na hałas ponadnormatywny w mieście wynosi 40%. Wyniki badań hałasu drogowego „szczególnych uciążliwości" wykazują, że w 28 badanych punktach pomiarowych przekroczenie poziomu progowego w porze wiosennej wystąpiło w 9 przypadkach, a w porze jesiennej – w 13. Natomiast w badaniach monitoringu ulicznego stwierdzono przekroczenie na wszystkich badanych ulicach od 12 do 27 dB(A) dla poziomu równoważnego. Przekroczenia wystąpiły przeważnie w dzielnicach śródmiejskich, gdzie zabudowa jest zwarta, wysoka i nie ma możliwości rozproszenia się hałasu. Narażenie na emisję hałasu drogowego populacji mieszkającej w dalszej odległości od arterii komunikacyjnych zależy od ekranizacji ich mieszkań przez budynki lub inne elementy budowlane, usytuowane bezpośrednio przy danej arterii.

Wszystkie bydgoskie szpitale są narażone na dużą emisję hałasu drogowego. Badania monitoringowe wykazały przekroczenia od 22 do 28 dB(A).

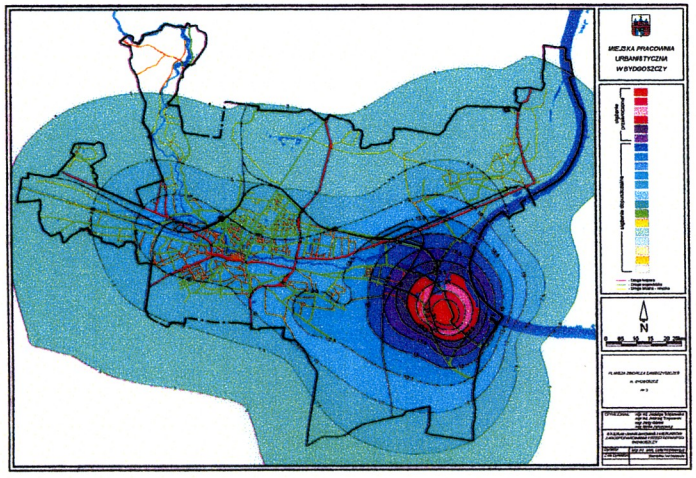
Likwidacja tak dużego poziomu hałasu drogowego w Bydgoszczy wymaga bardzo wnikliwej analizy tego stanu na wszystkich ulicach oraz modernizacji sieci drogowej, stosowania kranów akustycznych naturalnych lub specjalnie budowanych.



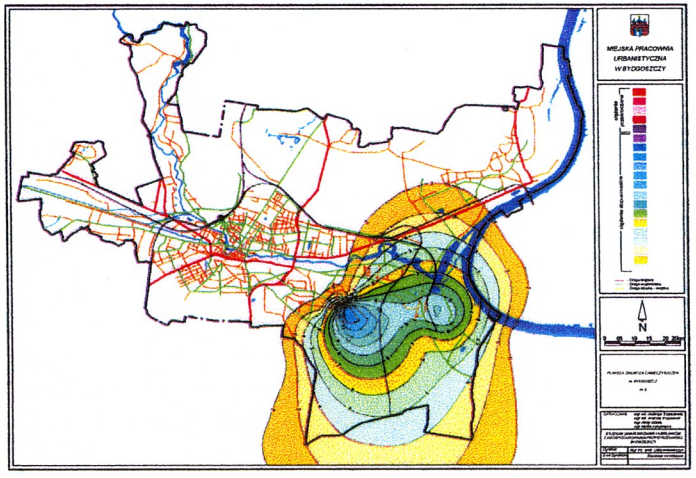
CHLOR



FORMALDEHYD



KWAS SIARKOWY



CHLOROWODÓR

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

- Droga krajowa
- Droga wojewódzka
- Droga lokalno - miejska

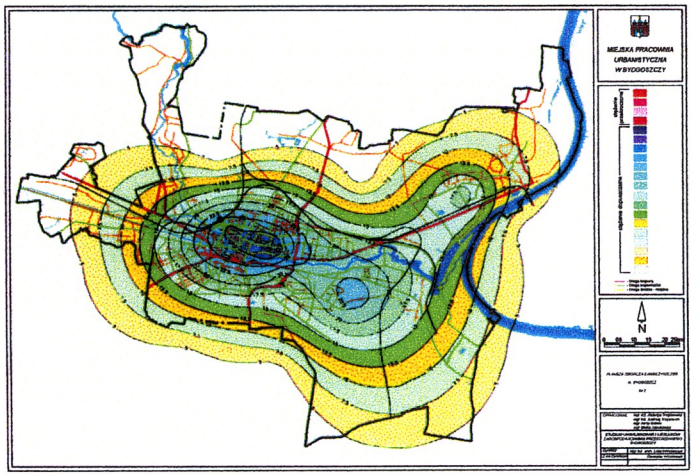
N

PLANSZA ZBIORCZA ZANIECZYSZCZEŃ

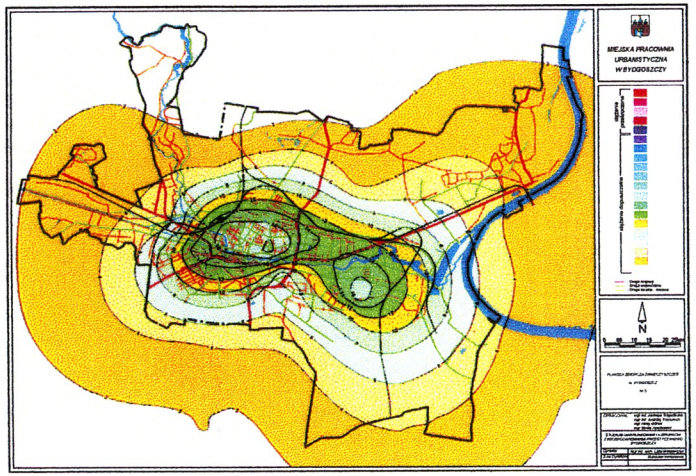
m. BYDGOSZCZ

Nr 1

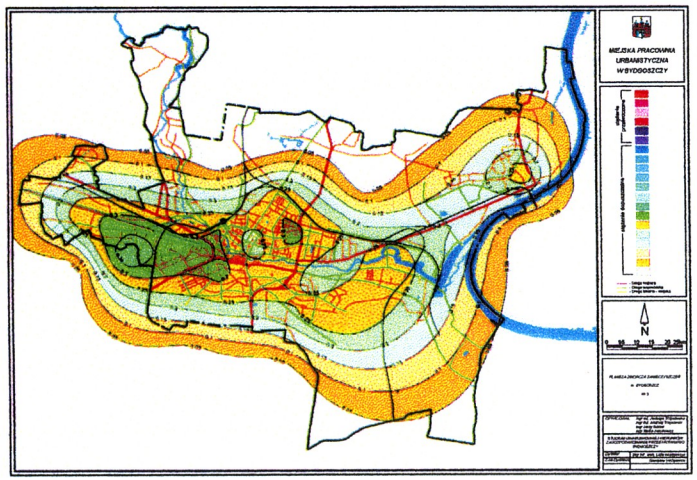
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Jadwiga Trzęsowska mgr inż. Andrzej Trzęsowski mgr Jerzy Górski mgr Melita Jakubowicz
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY	
Dyrektor	Mgr inż. arch. Lidia Wiśniewczyc
Z-ca Dyrektora	Stanisław Wroński



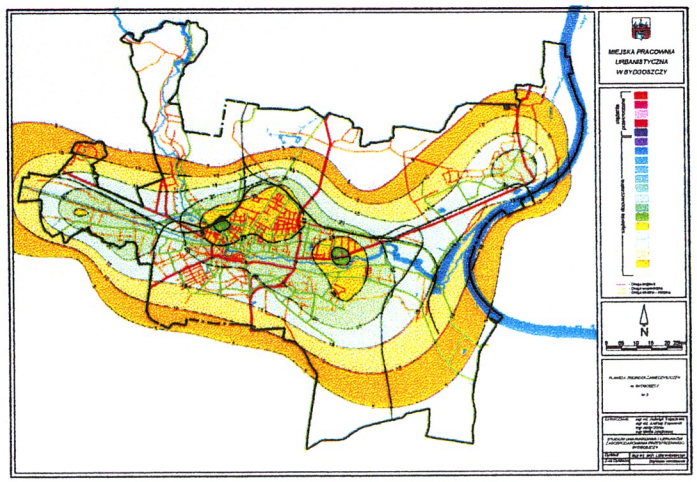
DWUTLENEK AZOTU



DWUTLENEK SIARKI



OPAD KADMU



OPAD OŁOWIU

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

- Droga krajowa
- Droga wojewódzka
- Droga lokalno - miejska

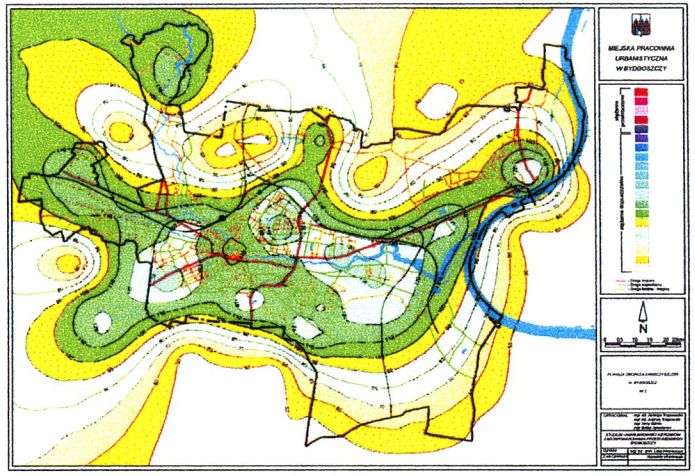
N

PLANSZA ZBIORCZA ZANIECZYSZCZEŃ

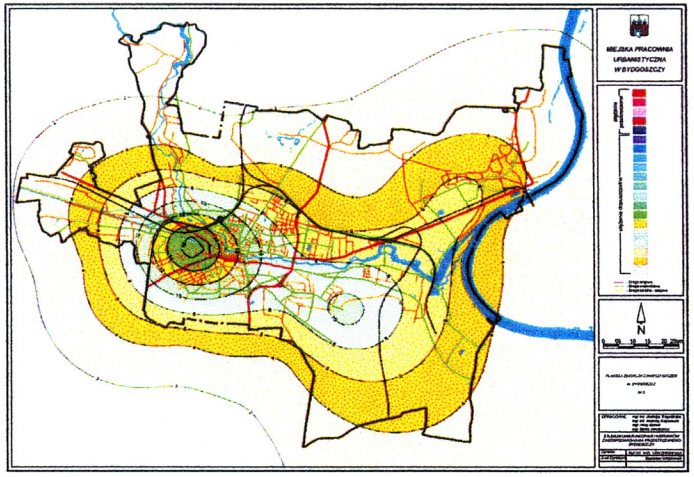
m. BYDGOSZCZ

Nr 2

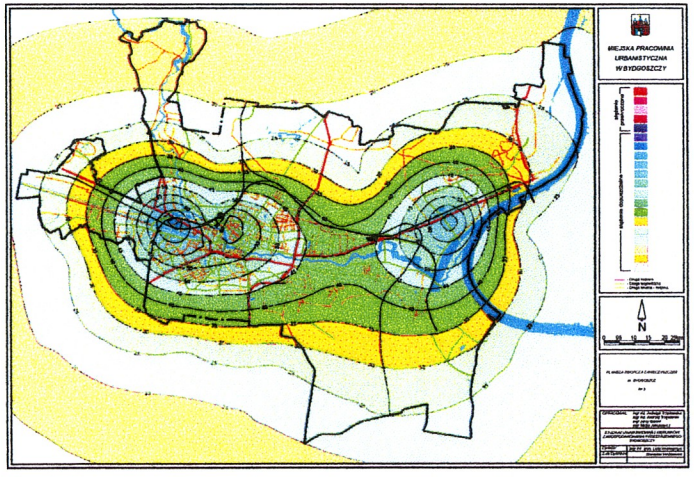
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Jadwiga Trzęsowska mgr inż. Andrzej Trzęsowski mgr Jerzy Górski mgr Melita Jakubowicz
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY	
Dyrektor	Mgr inż. arch. Lidia Wiśniewczyc
Z-ca Dyrektora	Stanisław Wroński



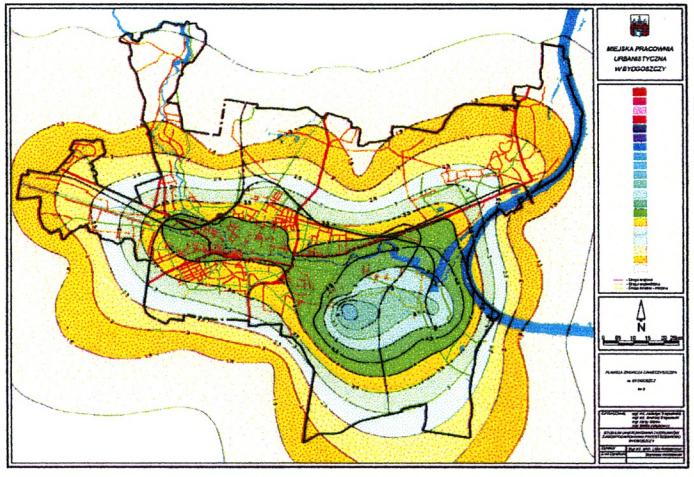
OPAD PYŁU



PYŁ ZAWIESZONY (R)



PYŁ ZAWIESZONY (W)



WSKAŹNIK JAKOŚCI POWIETRZA

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

- Droga krajowa
- Droga wojewódzka
- Droga lokalno - miejska

N

PLANSZA ZBIORCZA ZANIECZYSZCZEŃ

m. BYDGOSZCZ

Nr 3

OPRACOWAŁ:	mgr inż. Jadwiga Trzęsowska mgr inż. Andrzej Trzęsowski mgr Jerzy Górski mgr Melita Jakubowicz
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY	
Dyrektor	Mgr inż. arch. Lidia Wiśniewczyc
Z-ca Dyrektora	Stanisław Wroński

3.9. ŚRODOWISKO KULTUROWE

3.9.1. Stan i uwarunkowania

Środowiskiem naturalnym człowieka jest ogół komponentów naturalnych (przyrodniczych) powstałych bez udziału człowieka, natomiast przekształcone przezeń twory przyrody oraz wytworzone wartości materialne i duchowe składają się na *środowisko kulturowe.* Ta druga część środowiska, zawierająca wśród wytworzonych wartości również najbardziej cenione, tzw. dobra kultury (zabytki),ma szczególnie duże i istotne znaczenie w życiu i rozwoju kulturalnym człowieka, a zubożenie tego środowiska zawsze powoduje poważne i negatywne zmiany w psychice ludzkiej. Jest ona związana z poczuciem *tożsamości człowieka,* manifestowanej ciągłością kulturową, udokumentowanej dziedzictwem kulturowym i wykorzystywanej jako ważna część jakości życia.
Środowisko kulturowe jest więc istotnym składnikiem jakości życia człowieka, na które składają się: poziom życia, jego warunki i *otoczenie.*

Na środowisko kulturowe człowieka składa się przekształcone otoczenie (przyroda) oraz dzieła rąk (kultura materialna) i umysłu (kultura duchowa).Ograniczając pojęcie to tylko do materialnej (przyrodniczej i kulturowej) części tego środowiska, najszerszą jego postacią jest *krajobraz kulturowy.* Krajobraz ten ulega ciągłym przemianom, jednakże ze względu na zawarte w nim nieprzemijające wartości i ich znaczenie dla człowieka, wszelkie jego formy wymagają zainteresowania i ochrony.

Świadomość złożoności zagadnienia powoduje, że trudno jest jednoznacznie porównywać i oceniać poszczególne fragmenty tego środowiska. Jeżeli zdamy sobie sprawę ,że uwagę należy zwrócić zarówno na wnętrze krajobrazowe i urbanistyczne, a więc zespoły przestrzenne, jak i wnętrza architektoniczne tzn. obiekty architektury wraz z uzupełniającą je zielenią, wreszcie wypełnienia i tła, a więc małą architekturę, rzeźby ,meble, zieleńce, krzewy ,kwietniki- to zrozumiemy jak wielka spoczywa odpowiedzialność na wszystkich ,którzy to środowisko kształtują, chroniąc jednocześnie jego najcenniejsze, czy może najbardziej charakterystyczne elementy.
Myślenie w tak szerokich kategoriach- środowiska i krajobrazu kulturowego, stanowi wyraz świadomości i troski o zachowanie, ale i kształtowanie tożsamości człowieka.

Ochrona środowiska, krajobrazu kulturowego to zagadnienie jeszcze stale wymagające zarówno edukacji społecznej, jak i odpowiednich zapisów w studiach i planach miejscowych.

Bydgoszcz, jak szereg innych miast posiada specyficzne, własne środowisko kulturowe - jest no różne także w różnych dzielnicach. Inaczej wygląda Śródmieście z gęstą zabudową czynszową, przeplotami zieleni parkowej, rozbieganą ulicą, brukowanymi podwórkami, żeliwnymi ogrodzeniami wokół niektórych willi, inaczej postrzegamy usystematyzowany układ zabudowy staromiejskiej o zmniejszonej skali. Zupełnie inny krajobraz prezentują np. Jachcice z willową zabudową, często bliźniaczą, domkami robotniczymi z lat dwudziestych, gdzie spotkać można ulice z „kocimi łbami" i szpalerami drzew uzupełniających malowniczą, wyciszoną zabudowę. Bielawy ze swoimi willami z początku wieku, Stary Fordon z zabudową małomiasteczkową - spadzistymi czerwonymi dachami, wąskimi uliczkami pnącymi się ku wzgórzu lub opadającymi ku Wiśle.

Każda dzielnica, a pośrednio odpowiadająca jej jednostka urbanistyczna posiada swój charakter, który mniej lub bardziej jest czytelny obecnie lecz świadomość jego istnienia jest szalenie ważna w planowaniu przestrzennym ,nie tylko po to by utrwalać, zachowywać elementy krajobrazu, stanowiące o jego lokalnej specyfice, ale również by kształtować ten krajobraz świadomie ,wprowadzać nowe elementy, odpowiadające charakterowi terenu lub porządkujące go, wnoszące nowe wzbogacające walory.

Bydgoszcz będąc miastem dużej wielkości, na którego obecny kształt składa się zlepek obszarów wchłanianych i zagospodarowywanych na przestrzeni kilku stuleci, obecnie posiada dzięki temu bardzo zróżnicowane oblicze. Z pewnością elementem wiodącym oprócz stopnia i charakteru zurbanizowania jest duże nasycenie zielenią oraz obecność rzek, kanałów we wnętrzu organizmu miejskiego. Każda dzielnica w nieco inny sposób odnosi się i przekształca te elementy, tworząc własne oblicze.

Ochrona krajobrazu kulturowego znalazła swój wyraz w stosownej Uchwale Rady Miejskiej. Obecne studium stanowi kolejny krok w dążeniu do świadomej waloryzacji środowiska kulturowego, precyzując zasięg stref ochrony konserwatorskiej.

3.9.2. Strefy ochrony konserwatorskiej

Stefa 'A' – pełnej ochrony konserwatorskiej

Obejmuje obszary szczególnie wartościowe o dobrze zachowanej historycznej strukturze przestrzennej przeznaczone do zachowania. W granicach strefy obowiązuje ponadto zakaz wprowadzania zasadniczych zmian bez opracowania szczegółowego projektu adaptacji całego zespołu.

W ramach strefy A ochrony konserwatorskiej obowiązuje wymóg uzyskania wytycznych konserwatorskich po wydaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Konserwator zabytków opiniuje wszelkie projekty związane z rozbudową i modernizacją budynków, ze zmianami ich elewacji lub przebudową układu przestrzennego obszaru.

Strefą A ochrony konserwatorskiej objęto teren Starego Miasta i Wyspy Młyńskiej oraz zabudowę starej części Fordonu.

Strefa 'B' – ochrony konserwatorskiej

Obejmuje obszar podlegający ochronie w zakresie zasadniczych elementów układu przestrzennego i skali zabudowy, stanowiąc jednocześnie strefę pośrednią ochrony archeologicznej. Na terenach objętych granicami strefy dopuszcza się możliwość modyfikacji i porządkowania przestrzeni opartej o zasadę integracji elementów kompozycji historycznej i współczesnej.

W studium zaproponowano ograniczenie zasięgu strefy 'B' ochrony konserwatorskiej w stosunku do aktualnie obowiązującej. Strefa wyznaczona ustaleniami miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego obejmuje obszar miasta w granicach przed 1939 roku, w tym obszary zupełnie pozbawione cech historycznych ze względu na współczesne zagospodarowanie oraz tereny niezabudowane.

W związku z powyższym proponuje się wyznaczenie nowego obszaru obowiązywania strefy 'B' ochrony konserwatorskiej, pamiętając o potrzebie maksymalnej ochrony nie tylko pojedynczych obiektów ale i całego środowiska urbanistycznego o walorach historycznych.

W ramach strefy 'B' wymagane jest uzyskanie wytycznych konserwatorskich po wydaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu i przedłożeniu koncepcji projektowanej inwestycji. Konserwator opiniuje na tej podstawie dokumentację projektową związaną z wprowadzaniem zasadniczych zmian elewacji oraz przebudową układu przestrzennego – dotyczy to zabudowy historycznej i współczesnej.

Zasięgiem proponowanej strefy 'B' objęto następujące jednostki urbanistyczne z zabudową historyczną wymagającą ochrony konserwatorskiej: Śródmieście, Bocianowo, Okole, Jary, Wilczak, Bielawy, Górzyskowo, Szwederowo, Babia Wieś, Skrzetusko, Czyżkówko, Jachcice, część terenów na osiedlu Wyzwolenie i Powiśle w Fordonie .

Strefa 'W' – ochrony archeologicznej -

obejmuje potencjalne i rozpoznane obszary występowania stanowisk archeologicznych. Wszelkie prace ziemne prowadzone w granicach strefy podlegają uzgodnieniom z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Strefą 'W' objęto m.in. część terenów Wyspy Młyńskiej w rejonie ul. Mennica, tereny przylegające do kościoła pw. śś. Marcina i Mikołaja przy ul.Farnej, tereny zlokalizowane przy ul. Grodzkiej w miejscu dawnego zamku, przy ul. Bernardyńskiej na obszarze dawnego założenia klasztornego oo.Bernardynów, teren po nieistniejącym kościele i klasztorze oo. Karmelitów, obszar dawnego założenia SS.Klarysek wraz z odkrytym cmentarzyskiem na terenie obecnego Urzędu Wojewódzkiego oraz inne licznie stanowiska archeologiczne

położone na Zamczysku, w Myślęcinku, w Zimnych Wodach, na Sierniecczku, w Brdyujściu, Przylesiu, w Smukale i Opławcu.

Obiekty wpisane do Rejestru Zabytków

W studium w Opracowaniu Krajobrazowym dotyczącym obszarów i obiektów chronionych wskazano 180 obiektów o dużej wartości architektonicznej i historycznej wpisanych do Rejestru Zabytków. Wpis do rejestru wiąże się z objęciem danego obiektu lub założenia ochroną prawną i konserwatorską. Wszelkie zmiany wprowadzane w zakresie architektury, wystroju wnętrz, funkcji oraz układu przestrzennego muszą być uzgadniane ze służbami konserwatorskimi i uzyskać akceptację Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

3.10 STRUKTURA WŁASNOŚCI

Struktura własności jest w mieście wyjątkowo zróżnicowana zarówno pod względem form własności jak również jej rozmieszczenia. Zgodnie z powszechnymi prawidłami, najbardziej zróżnicowana – co do form i wielkości działek - jest w obszarze Centrum i Śródmieścia. Zróżnicowanie maleje proporcjonalnie w miarę oddalania się od Centrum. W obecnym stanie prawnym nie jest możliwe precyzyjne ustalenie powierzchni poszczególnych form własności z uwagi na:

- trwający ciągle proces zwrotu wywłaszczonych i wykupionych nieruchomości, które nie zostały zagospodarowane na cele, na które zostały wywłaszczone i wykupione;
- będący w formie zanikającej proces komunalizacji;
- trwający obrót nieruchomościami;
- nie zawsze aktualną (nie z winy Urzędu Miasta) ewidencję gruntów;
- trwający proces wykupu terenów będących w wieczystym użytkowaniu.

Przybliżona struktura własności, wg stanu na 1997 r przedstawia się następująco:

Ogólna pow. miasta	**17 448,0 ha**	-	**100%**
w tym:			
• grunty Skarbu Państwa	9 762,0 ha	-	56%
• grunty prywatne	3 097,0 ha	-	18%
• grunty komunalne	4 589,0 ha	-	26%

Grunty komunalne użytkowane są w sposób następujący:

Ogólna pow. gruntów komunalnych	**4 589,0 ha**	**- 100%**
w tym:		
• grunty oddane w wieczyste użytkowanie	2 441,0 ha	-53 %
• zasoby gruntów 1 402,0 ha		-31%
• grunty oddane w zarząd i użytkowanie	627,0 ha	-14%
• grunty oddane w dzierżawę, użyczenie, własne organów gminy.	119,0 ha	-3%

Pod względem sposobu użytkowania, grunty komunalne użytkowane są następująco:

• drogi	794,0 ha	-17%
• tereny zieleni	371,0 ha	-8%
• lasy komunalne	115,0 ha	-3%
• ogrody działkowe	378,0 ha	-8%
• nieruchomości zabudowane	1 317,0 ha	-29%
• nieruchomości niezabudowane	556,0 ha	-12%
• inne	1 058,0 ha	-26%
• razem	4 589,0 ha	-100%

Przedstawiona struktura własności gruntów, użytkowania gruntów komunalnych i ich rozczłonkowanie stanowią przeszkodę w racjonalnym ich wykorzystaniu do prowadzenia polityki gospodarki gruntami i polityki przestrzennej.

3.11. OCZEKIWANIA WYNIKAJĄCE Z BADAŃ ANKIETOWYCH

Badania ankietowe przeprowadzono w Bydgoszczy w 1993r. „Bydgoszcz XXI w." wśród instytucji, organizacji związkowych, gospodarczych i politycznych, oraz w 1998 r. wśród młodzieży klas maturalnych, „Miasto Bydgoszcz w świadomości jego młodych obywateli". Efektem ankiety „Bydgoszcz XXI w." było potwierdzenie znanych potrzeb, uwarunkowań i problemów miasta dotyczących:

- miejsca i roli miasta w kraju i regionie;
- problemów i potrzeb komunikacyjnych i infrastruktury technicznej miasta;
- stanu i poprawy warunków życia mieszkańców;
- stanu budownictwa mieszkaniowego;
- stanu społecznej kultury, zdrowia i wypoczynku;
- sfery gospodarczej;
- sfery ekologicznej.

Problemy wskazane w ankiecie nie straciły aktualności po pięciu latach od jej przeprowadzenia, a niektóre zwłaszcza w sferze komunikacji uległy pogłębieniu.

Ciekawe wnioski wynikają natomiast z ankiety „Miasto Bydgoszcz w świadomości jego młodych obywateli", której celem było poznanie sposobu postrzegania przez młodzież zjawisk i wyobrażeń o mieście oraz zrozumienie ich potrzeb i preferencji.

Z ankiety wynikają następujące wnioski ogólne:

- Na studia wybiera się 92% uczniów, z których 52% zamierza studiować na uczelniach bydgoskich.
- Zdecydowana większość uczniów (66%) łączy swoją pracę i przyszłość z Bydgoszczą, co świadczy o dużej atrakcyjności miasta w świadomości społecznej młodzieży. Jest to tendencja nowa i korzystna.
- Wśród najbardziej odczuwanych braków na pierwszym miejscu znalazła się ich kategoria związana z czystością, estetyką otoczenia, ochroną środowiska, jego ekologicznym użytkowaniem i zagospodarowaniem. Świadczy to niewątpliwie o zaskakująco wysokiej randze tej problematyki w świadomości badanej młodzieży. W drugiej kolejności najczęściej postrzegane są niedobory w dziedzinie infrastruktury rekreacyjnej, sportowej, rozrywkowej. Brak powszechnie dostępnych obiektów i urządzeń służących tym celom, brak nowoczesnej hali widowiskowej, sportowej, pól i boisk do uprawiania modnych sportów i zabaw rekreacyjnych młodzieży. Wysoką trzecią lokatę zajmuje „uniwersytet". Jest to niewątpliwie związane z toczącą się aktualnie w Bydgoszczy debatą nad utworzeniem uniwersytetu.
- Charakterystyczne jest niezwykłe skoncentrowanie ulubionych miejsc spotkań w rejonie śródmieścia i Starego Miasta. Jeśli doliczyć jeszcze centralne parki oraz kluby, puby, kawiarnie, tamże najczęściej zlokalizowane, okazuje się, że niemal wszyscy uczniowie ten rejon traktują jako atrakcyjne miejsca spotkań. Potwierdza to niezwykłą siłę przyciągania i koncentracji zachowań w centrum miejskiej przestrzeni, pomimo wyjątkowo małej atrakcyjności bydgoskiej Starówki. Oznacza to równocześnie brak innych atrakcyjnych dla młodzieży miejsc, a także nie wykształcenie się jeszcze innych lokalnych (dzielnicowych) centrów („przestrzeni integralnych"), mogących konkurować ze śródmiejskim city.
- W świadomości młodzieży Bydgoszcz powinna się w przyszłości kojarzyć głównie z:
  - centrum kultury, nauki i życia akademickiego - 33,0%
  - dużym ośrodkiem administracyjnym (wojewódzkim, regionalnym) - 28,0%

- miastem czystym, zadbanym, ekologicznym - 20,0%
- centrum gospodarczym, biznesu i handlu - 13,0%

➢ Wśród postulowanych przez młodzież zmian główną dziedziną (61%) jest komunikacja. Chodzi przy tym zarówno o funkcjonowanie komunikacji publicznej jak również w ogóle o układ komunikacyjny miasta (jakość dróg, korki, bezpieczeństwo i.t.p.). Na drugiej pozycji znalazły się postulaty dotyczące wyglądu miasta (30%). Podstawowe zarzuty to brud, bałagan, brak estetyki i ładu przestrzennego i.t.p. Na trzecim miejscu (20%) podkreślano problemy związane z małą architekturą i infrastrukturą miasta. Brak miejsc przytulnych, swojskich, kameralnych i bezpiecznych. Na czwartym miejscu (20%) podkreślono potrzebę zmian w otoczeniu ekologicznym (zieleń, ochrona środowiska), tradycyjnie postrzeganym jako zaniedbanym.

➢ Wśród problemów, które by irytowały gościa Bydgoszczy, zdecydowanie najbardziej irytujący młodzież jest wygląd estetyczny i stan sanitarny miasta (70%), ale już na drugiej pozycji znajdujemy komunikację (25%), będącą już tradycyjnie najbardziej uciążliwą strefą życia mieszkańców wielkich miast. Na kolejnych pozycjach też tradycyjnie stan środowiska naturalnego, a dalej specyficzne kategorie: niezadowolenie ze stanu kultury w mieście, także tej dnia codziennego i subkultury ulicy, oraz władz i innych instytucji publicznych..

➢ Gościom natomiast powinny podobać się następujące obszary: Starówka, Stary Rynek, ul. Gdańska, ul. Długa, kościoły (Fara, Klaryski, Garnizonowy), Myślęcinek, filharmonia, opera). Ciekawe, że nie wymienia się tu innych równie intensywnie handlowo eksploatowanych przestrzeni, ale nieprzyjaznych i przestrzennie chaotycznych (okolice Focha, Jagiellońskiej, Śniadeckich, a nawet Cieszkowskiego – wspominana tylko z racji kilku odnowionych kamienic).

➢ Wnioski ogólne:

- Obraz młodzieży i miasta jaki wyłania się z analizowanych wyników ankiety jest oczywiście bardzo uproszczony i tendencyjny. Wyraźnie uwidacznia brak doświadczenia młodzieży w wielu kwestiach społecznych i niewielkiej jeszcze orientacji w miejskim świecie. Trzeba o tym pamiętać chcąc na tej podstawie wyciągać wnioski do planowania czy podejmować inne decyzje. Jest to rzeczywiście bardzo młodzieńczy: zawężony i „rekreacyjny" obraz miasta. Problematyka społeczna i socjalna pojawia się na dalszych miejscach. Wyjątek stanowi problematyka komunikacji i wyglądu Bydgoszczy. Ale to ....widać gołym okiem. Można powiedzieć, że mamy tu do czynienia z pewnym ważnym „profilem", czy segmentem miejskim.
- Brak własnego zdania i znajomości rzeczy powoduje, że opinie uczniów często powielają obiegowe, podtrzymują łatwe stereotypy nie mające wiele wspólnego z rzeczywistością. Nie mniej jednak trzeba bliżej przyjrzeć się nawet takiej kierunkowej orientacji – skoro jest. I nie może on być ignorowany przy organizacji, planowaniu i zarządzaniu miejską przestrzenia. Zwłaszcza, że młodzież jest i na ten wymiar bardzo wyczulona.
- Biorąc poprawkę na ów młodzieńczy pryzmat widzenia problemów miasta nie sposób nie zauważyć, że większość odczuwanych niedoborów dotyczy sfery funkcjonalnej i użytkowej. Młodzi ludzie zwracają szczególną uwagę na nieprzyjazne strony miasta, obcość, niedostępność, ale i brzydotę i chaos urbanistyczny i architektoniczny.

3.12. PONADLOKALNA FUNKCJA MIASTA

Bydgoszcz, obok pełnienia licznych działalności wyspecjalizowanych w skali kraju oraz licznych funkcji regionalnych i ponadregionalnych, pełni także, poprzez świadczenie usług na rzecz mieszkańców gmin podmiejskich, rolę ośrodka ponadlokalnego.

Paradoksalnie, zakres usług ponadlokalnych jest w Bydgoszczy znacznie mniejszy, niż wskazywałby na to potencjał społeczno - gospodarczy miasta. W zakresie niektórych zagadnień, małe miasta województwa odgrywają ważniejszą rolę w obsłudze obszarów otaczających, niż Bydgoszcz, co jest spowodowane 2 przyczynami:

1. Stosunkowo wysokim poziomem ogólnego rozwoju społeczno - gospodarczego gmin podmiejskich, osłabiającym uzależnienie mieszkańców od dóbr i usług oferowanych przez Bydgoszcz (wokół mniejszych miast tworzą się strefy o bardzo słabym wyposażeniu w usługi, całkowicie uzależnione od ośrodka centralnego).

2. Rejonizowaniem usług, z których duża część zamyka obszary swej działalności w granicach miasta, nie obejmując obszarów podmiejskich, co jest typowe dla małych miast, w których lokalizuje się np. szkoły, urzędy pocztowe, placówki obsługi rolnictwa, kościoły parafialne i inne, obsługujące także obszary otaczające.

W związku z powyższym, o funkcji Bydgoszczy jako ośrodka centralnego w stosunku do obszarów podmiejskich, decydują przede wszystkim z następujące czynniki:

1. Funkcjonuje w mieście ponad 38 tysięcy podmiotów gospodarczych, zatrudniających łącznie około 185 tys. osób, w tym częściowo dojeżdżających z obszarów podmiejskich.
W 1995 roku przeprowadzono badania dojazdów do pracy do 66 wybranych zakładów. Spośród zatrudnionych w nich 35,5 tys. osób (16% wszystkich zatrudnionych w zakładach liczących ponad 5 osób), 5,5 tys. stanowiły osoby codziennie dojeżdżające. Łączną liczbę dojeżdżających do pracy szacowano na około 13 - 17 tysięcy.

2. Funkcjonuje w mieście znacząca baza szkolnictwa ponadpodstawowego, o zróżnicowanych profilach kształcenia. W szkołach średnich dla młodzieży w roku szkolnym 1997 / 98 uczyło się ponad 29,7 tys. osób, w tym część osób dojeżdżających.
W 1995 roku przeprowadzono, w ponad 20 szkołach ponadpodstawowych, badania dojazdów do szkół. Łącznie do badanych szkół uczęszczało około 1/3 ogółu uczniów bydgoskich szkół średnich, a wskaźnik dojeżdżających wyniósł około 14%. Liczbę osób dojeżdżających do wszystkich szkół ponadpodstawowych szacowano na około 3,9 - 4,4 tys.

3. Funkcjonuje w mieście bardzo szerokiej gamy placówek handlowych i usługowych o zakresie oferowanych dóbr i usług znacznie wykraczającym poza ofertę podobnych placówek w gminach podmiejskich.

4. Funkcjonuje w mieście wyspecjalizowanych placówek usług pozamaterialnych, z których najważniejsze to obiekty kultury i sztuki, instytucje finansowe, wyspecjalizowane placówki medyczne. Działalność tych placówek skierowana jest przede wszystkim na rynek lokalny (dla mieszkańców miasta), jednak pełnią one także ważną funkcję w obsłudze ludności podmiejskiej, jak również mieszkańców województwa i regionu. Na szczególną uwagę zasługują lokalne media, które odgrywają ważną rolę w kształtowaniu więzi mentalnej mieszkańców strefy podmiejskiej z miastem. Wymienić tu należy zlokalizowane w Bydgoszczy redakcje dzienników (5 redakcji, z których Gazeta Pomorska, Gazeta Wyborcza - Regionalna, Dziennik Wieczorny i Ilustrowany Kurier Polski oprócz dużego rynku lokalnego i ponadlokalnego, mają charakter prasy regionalnej, natomiast Express Bydgoski koncentruje się na problematyce miasta i gmin podmiejskich) oraz rozgłośni radiowych o niewielkim (20-40 km) promieniu odbioru audycji (Radio El - FM, Radio Pomoże, Radio Plus - *Św. Wojciech*, Radio Elita). Mieszkańców całego regionu (także strefy podmiejskiej) obsługują: Radio PiK i Ośrodek Regionalny Telewizji Polskiej.

Na uwagę zasługuje fakt, że poszczególne czynniki kształtowania związków funkcjonalnych z obszarami podmiejskimi są ze sobą silnie związane. Osoby dojeżdżające do Bydgoszczy, do pracy lub szkół, najczęściej korzystają również ze zlokalizowanej tu bazy handlowo - usługowej. Z przeprowadzonych w 1995 roku badań wynika, że codziennie do Bydgoszczy przyjeżdża około 25 tys. osób, a więc około 6,5% liczby stałych mieszkańców.

Rys. 1. Strefa podmiejska Bydgoszczy na tle powiatu bydgoskiego ziemskiego.

Integracji Bydgoszczy oraz gmin podmiejskich sprzyja bardzo dobrze funkcjonujący system komunikacyjny, opierający się przede wszystkim na komunikacji autobusowej PKS, a tylko w niektórych kierunkach w przewadze (Bydgoszcz - Solec Kujawski, Bydgoszcz - Serock - Świekatowo) lub w dużym stopniu (Bydgoszcz - Nakło, Bydgoszcz - Inowrocław, Bydgoszcz - Laskowice Pom.) na komunikacji kolejowej PKP. Liczba połączeń autobusowych (w komunikacji zwykłej) wybranych miejscowości z Bydgoszczą jest następująca (suma połączeń tam iż powrotem, wg rozkładu 1995/96): Koronowo - 141, Rynarzewo - 131, Białe Błota - 130, Tryszczyn - 126, Osielsko - 121, Szubin - 113, Brzoza - 111, Nakło - 108, Wojnowo - 86, Trzeciewiec - 83, Łabiszyn - 75, Mrocza - 74. Podkreślić należy fakt, że liczba połączeń równa 72 oznacza w praktyce połączenie z Bydgoszczą (tam i z powrotem) co pół godziny. W izochronie półgodzinnej dostępności z Bydgoszczy leży 21 stacji i przystanków kolejowych.

Biorąc pod uwagę charakter i intensywność współzależności funkcjonalnych z Bydgoszczą, w gminach podmiejskich wyróżnić można obszar o szczególnie dużej sile i liczbie współzależności, określany jako strefa podmiejska. Zasięg strefy podmiejskiej Bydgoszczy na tle granic powiatu ziemskiego bydgoskiego przedstawia mapa. Bardzo korzystnym faktem dla szeroko rozumianego rozwoju zarówno miasta, jak i obszarów podmiejskich jest objęcie granicami powiatu większości obszaru strefy podmiejskiej.

3.13. Ocena zagrożeń miasta

Uwzględniając położenie geograficzne oraz charakter przemysłu, na obszarze miasta mogą wystąpić nadzwyczajne zagrożenia spowodowane awariami urządzeń technicznych i katastrofami komunikacyjnymi w wyniku których może dojść do:

- uwolnienia toksycznych środków przemysłowych,
- powstania katastrofalnych zatopień,
- powstania pożarów przestrzennych,
- skażeń promieniotwórczych,
- zakażeń biologicznych – epidemii,
- rozległych katastrof komunikacyjnych
- klęsk żywiołowych takich jak: powodzie, huragany, duże opady śniegu.

Zagrożenia od toksycznych środków przemysłowych (TSP)

W 8 zakładach składowane są toksyczne środki przemysłowe stwarzające zagrożenie komunalne. W mieście najwięcej składuje się chloru i amoniaku.

Chlor w zakładach : Zachem i ujęcie wody Czyżkówko

Amoniak w zakładach: Foton, Zakłady Mięsne, Torbyd, Chłodnia Składowa, Browary Bydgoskie, Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska.

Maksymalny zasięg stref i powierzchni skażeń.

	MAX. ZASIĘG STĘŻEŃ [km]	MAX. POW. PORAŻEŃ (km^2)			
		PROGOWYCH	LEKKICH	ŚREDNICH	ŚMIERTELNYCH
ZACHEM	22	90	42,4	28,2	15,8
UJĘCIE WODY CZYŻKÓWKO	3	2,1	1,0	0,6	0,37
POZOSTAŁE ZAKŁADY	2	1,1	0,5	0,3	0,2

Uwolnienie TSP może też wystąpić po katastrofie komunikacyjnej na szlaku kolejowym lub drogowym

Szlaki kolejowe

Wszystkimi szlakami kolejowymi przebiegającymi przez miasto przewozi się toksyczne środki przemysłowe w 50 tonowych cysternach. Wprzypadku awarii takiej cysterny i uwolnienia się chloru maksymalny zasięg skażenia może wynieść do 11 km.

Maksymalne powierzchnie porażeń:

- progowych - do 22,4 km^2
- lekkich - do 10,6 km^2
- średnich - do 7 km^2
- śmiertelnych - do 4 km^2

Szlaki drogowe

Po drogach kołowych przewozi się TSP w cysternach 20 tonowych. W przypadku np. kolizji drogowej i uwolnienia się chloru zasięg strefy skażenia może wynieść do 7 km.

Maksymalne powierzchnie porażeń:

- progowych - do 9,5 km^2
- lekkich - do 4,5 km^2
- średnich - do 3,1 km^2
- śmiertelnych - do 1,6 km^2

Katastrofalne zatopienia

Mogą powstać w wypadku zerwania zapory ziemnej zbiornika wodnego Koronowo. Nastąpi wtedy niekontrolowany wypływ ok. 70 mln. m^3 wody i podniesienie jej lustra po upływie 1 – 2 godzin o 6 – 7 m, co spowoduje zatopienie do 3600 ha terenów zamieszkałych przez około 90 tys. osób. Zatopionych też będzie ok. 74 zakładów przemysłowych.

Obszar zatopienia ograniczają od północy ulice: Okrężna, Żeglarska, Bulwary, Dworcowa, Karłowicza, Swarzewska, Fordońska, Dźwigowa, Przemysłowa, Witebska, Wyszogrodzka, Fordońska, Promenada, Rybaki;

od południa ulice: Siedlecka, Piwna, Byszewska, Młyńska, Nadrzeczna, Śląska, Rondo Grunwaldzkie, Kruszwicka, Chwytowo, Poznańska, Wały Jagiellońskie, Toruńska, Promenada.

Pożary przestrzenne

Na ich powstanie narażone głównie w mieście będą: Śródmieście z jego zwartą zabudową oraz tereny leśne otaczające miasto. Dodatkowo utrudniać akcję ratunkową będą zgromadzone w mieście ilości toksycznych środków przemysłowych i paliw. Lokalne pożary w zakładach posiadających TSP mogą zwiększyć swoje zasięgi od 1,5 ÷ 2,0 razy.

Skażenia promieniotwórcze

Mogą wystąpić w wyniku awarii obiektów jądrowych i urządzeń wykorzystujących substancje promieniotwórcze – rozmieszczone poza granicami kraju. W promieniu porównywalnym z odległością Bydgoszczy do Czarnobyla znajduje się 26 czynnych reaktorów jądrowych – każdy o mocy powyżej 440 MW. Awaria jednego z nich może

spowodować podwyższenie poziomu promieniowania jonizującego na obszarze całego miasta. Skutki takiego zdarzenia nie będą powodowały bezpośredniego zagrożenia życia, ale długotrwały stan podwyższonego promieniowania nie będzie bez znaczenia dla organizmów żywych. Lokalne zagrożenia promieniotwórcze mogą stanowić źródło promieniowania jonizującego wykorzystywane w przemyśle, służbie zdrowia i urządzeniach zabezpieczających a także materiały i odpady promieniotwórcze. W normalnych warunkach chronione są one różnymi systemami zabezpieczeń, jednak mogą być niebezpieczne podczas katastrof w transporcie, katastrof budowlanych lub pożarów budynków (instalacji) w których występują.

Zakażenia biologiczne – epidemie

Mogą one powstawać i potęgować się w warunkach zaistnienia innych zagrożeń, takich jak powodzie, pożary itp. Awarie oczyszczalni ścieków, niekontrolowane spusty do rzek i innych zbiorników wodnych ścieków przemysłowych mogą spowodować zniszczenie życia biologicznego w tych zbiornikach i powstanie źródeł zakażeń mogących wywołać epidemie. Rejony występowania takich zjawisk oraz ich skala są trudne do przewidzenia.

Rozległe katastrofy komunikacyjne

Układ sieci dróg kolejowych i kołowych oraz obecność w komunikacji miejskiej sieci tramwajowej powoduje, że na terenie Bydgoszczy bardzo prawdopodobne są katastrofy komunikacyjne z udziałem wielu różnych pojazdów ze skutkiem o dużym zasięgu.

Na terenie miasta mogą też występować klęski żywiołowe spowodowane przez powodzie. huragany oraz długotrwałe i obfite opady śniegu.

Powódź

Główne źródło zagrożenia powodzią stanowią rzeki Brda i Wisła. Rzeka Brda jest najbardziej groźna na odcinku od Smukały do Papierni oraz od jazu w Czersku Polskim do Brdyujścia. W razie wystąpienia Brdy z koryta mogą być zalane niżej położone tereny po obu brzegach rzeki, a w szczególności:

- grunty rolno – ogrodnicze w dzielnicy Jchcice
- papiernia na Czyżkówku,
- ujęcie wody Czyżkówko,
- tereny ulic przyległych do Brdy (Topazowa, Witebska, Przemysłowa, Zakładowa, Portowa, Toruńska od 147 ÷ 125, Żabia)

Rzeka Wisła stanowi zagrożenie dla terenów przyległych w okolicy Otorowa i Łęgnowa od 764 do 770,5 km. Powierzchnia terenów zagrożonych w tym rejonie wynosi ok. 430 ha. Lewy brzeg od 766 km do 771 km chroniony jest wałami przeciwpowodziowymi. Od 772 km do 775 km taras górny o rzędnych ok. 42 m n.p.m. zbliża się do koryta rzeki tworząc stromy brzeg w rejonie Fordonu. Od 775 km taras górny oddala się od koryta Wisły tworząc tym samym taras zalewany, który w okolicy Łoskonia osiąga szerokość 1,5 km.

W razie powstania zatoru i podwyższenia wody ponad stan alarmowy zagrożone będą następujące obiekty:

- wrota zamykające Port Drzewny w Łęgnowie oraz Dworzec PKP w Łęgnowie,
- zbiorniki uśredniające ścieki Zachemu,
- stacja pomp w Łęgnowie,
- wał główny przeciwpowodziowy na odcinku od Łęgnowa do Otorowa o długości 7,5 km,
- wał wsteczny przeciwpowodziowy Zachemu w Łęgnowie.

Huragany

Ich wystąpienie powodować może zniszczenie i uszkodzenia napowietrznych linii energetycznych oraz odkrytych linii przesyłowych – ciepłowniczych i gazowych. Miejscowe zagrożenia mogą stanowić linie energetyczne wysokich napięć 110 i 220 kV

Duże opady śniegu

Obfite i długotrwałe opady śniegu w połączeniu z innymi zjawiskami atmosferycznymi (wiatr, niskie temperatury) stwarzać mogą znaczne utrudnienia komunikacyjne w komunikacji drogowej i kolejowej, szczególnego nadzoru wymagać będzie węzeł kolejowy Bydgoszcz Główna. Długość linii kolejowych w granicach administracyjnych Bydgoszczy wynosi 50 km. Długość sieci dróg wynosi 563 km. Przez miasto przebiegają te trzy trasy kołowe o znaczeniu strategicznym dla funkcjonowania komunikacji kraju.

3.14. MODELOWANIE, SYMULACJA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

Założenia do przeprowadzonych modelowań

- Modelowano rozmieszczenie aktywności zdefiniowanych w różnych kategoriach:
- Kategoria I – rolnictwo, finanse, kultura, administracja, infrastruktura techniczna – *Aktywności zdeterminowane*
- Kategoria II – produkcja (30%), obsługa firm (50%), handel hurtowy (30%), handel detaliczny (30%), zdrowie (15%), budownictwo i transport (25%) – *Aktywności częściowo zdeterminowane*
- Kategoria III – targi i wypoczynek – *Aktywności niezdeterminowane.*
- Kategoria IV – turystyka z gastronomią, nauka i oświata - *Aktywności częściowo zdeterminowane.*
- Kategoria V – zamieszkiwanie - Aktywności częściowo zdeterminowane.
- Miarą wielkości wszystkich aktywności było zatrudnienie, z wyjątkiem zamieszkiwania mierzonego liczbą mieszkańców i wypoczynku mierzonego liczbą wypoczywających (równą liczbie mieszkańców).
- Przyjęto dwa etapy rozwoju miasta:
- ETAP I - charakteryzujący wielkości aktywności zdeterminowanych w latach 1998 ÷ 2005
- ETAP II - charakteryzujący wielkości aktywności zdeterminowanych w latach 2006 ÷ 2020
- W modelowaniu uwzględniono 24 typy kontaktów. Parametry wszystkich kontaktów dla ETAPU I i ETAPU II wymieniono w spisie tabel.
- Przeprowadzono pięć serii modelowań:
  - M 1 dla ETAPU I przy sieci komunikacji istniejącej,
  - M 2 dla ETAPU I przy sieci komunikacji na rok 2005,
  - M 3 dla ETAPU II przy sieci komunikacji istniejącej,
  - M 4 dla ETAPU II przy sieci komunikacji na rok 2005,
  - M 5 dla ETAPU II przy sieci komunikacji na rok 2020,
- Każda seria składa się z czterech symulacji:
  - Symulacja 1K1 : D 0 uwzględniająca wyłącznie czynnik kontaktów między aktywnościami,
  - Symulacja 2K0 : D 1 uwzględniająca wyłącznie czynnik predyspozycji między aktywnościami
  - Symulacja 3K1 : D 0,5 symulacja mieszana uwzględniająca czynnik kontaktów z wagą 1, czynnik predyspozycji z wagą 0,5,
  - Symulacja 4K1 : D 1 symulacja mieszana uwzględniająca czynnik kontaktów z wagą 1, czynnik predyspozycji z wagą 1.
- Wstępne przydziały wielkości niezdeterminowanych, od których zaczyna się proces symulacji przyjęto wprost proporcjonalnie od powierzchni całkowitej regionów.
- Predyspozycje regionów dla poszczególnych aktywności przyjęto jako średnią arytmetyczną ocen trzech niezależnych zespołów ekspertów (zespoły MPU).
- Ze względu na wymagania terenowe aktywności niezdeterminowane podzielono na trzy kategorie:
  - Kategoria I - przemysł, handel hurtowy, handel detaliczny, targ, nauka, transport i budownictwo, zamieszkiwanie
  - Aktywności terenochłonne „walczą" o tereny wolne ustalone w poszczególnych rejonach i „wypychają" stamtąd aktywności „słabsze".
  - Kategoria II - obsługa firm, turystyka, gastronomia, ochrona zdrowia i oświata.
  - Aktywności nieterenochłonne. Ustalono, iż ograniczenia powierzchniowe nie odgrywają dla nich istotnej roli.
  - Kategoria III – wypoczynek.
  - Aktywności o zróżnicowanych chłonnościach. Dla tej aktywności ustalono odrębne chłonności w poszczególnych terenach.

- Wielkość terenów dostępnych do zagospodarowania ustalono jako sumę powierzchni nadających się do tego terenów wolnych oraz terenów uzyskanych przez „uwolnienie" części poszczególnych aktywności.

Zakres prezentacji graficznej

- 5 plansz przedstawiających przyrosty i ubytki wybranych 11 aktywności w poszczególnych jednostkach urbanistycznych– plansze W1 – W5
  → WYKRESY WSTĘGOWE (Excel)
- 5 plansz przedstawiających przyrosty i ubytki dla poszczególnych jednostkach urbanistycznych – plansze K1 – K5
  → WYKRESY KOLUMNOWE (Excel)
- 4 plansze przedstawiające porównanie stanu istniejącego z wynikami modelowań dla każdej z czterech wybranych kategorii
  → WYKRESY MAPOWE (plik JPEG)

Wnioski ogólne

- Analizując dane graficzne (plansza A1 – A5) nasuwa się następujący wniosek ogólny:zmiana sieci w znaczącym stopniu nie wpływa na zachowanie się miasta.
- Przemieszczenie aktywności w poszczególnych modelowaniach są podobne. Przyczyną takiego zachowania aktywności w każdym modelowaniu, bez względu na przyjęte parametry sieci i wielkości aktywności zdeterminowanych w obu ETAPACH, *jest brak równowagi inwestycyjnej miasta w chwili obecnej*.
- Miasto, dzięki przyjętej metodzie symulacyjnej odzwierciedlającej rzeczywiste procesy migracyjne, dąży do *zoptymalizowania* tych ruchów. Tym samym najważniejsze dla niego jest przyciągnięcie takich aktywności, które zlikwidują niepotrzebne przemieszczenia np. dojazdy do pracy mieszkańców Fordonu zostają zamienione na miejsca pracy w najbliższym możliwym otoczeniu. Skupiska takich przemieszczeń występują przede wszystkim w okolicy Fordonu 1, Fordonu 2, Fordonu 3 dla większości aktywności. Największe rozgęszczenia (ubytki) w centrum (Śródmieście) i otoczeniu rejonu Brdyujście.
- Drugą przyczyną wyjaśniającą gwałtowne przemieszczenia się aktywności i ich *koncentrację* w ściśle określonych miejscach, jest pojawienie się ważnych z punktu widzenia *dostępności* (krótka droga dojazdu, uprzywilejowane połączenia) rejonów miejskich, dla których miejski proces inwestycyjny „zatrzymał się". Są to z reguły rejony *centralne o niskiej intensywności, lecz o dużej jeszcze chłonności*. Rejony te zaktywizowały się na skutek przebudowy układu sieci komunikacyjnej – zamknięcia „pierścieni" wokół centrum np. połączenia dworca PKP ulicą Kamienną z Bydgoszczą Wschód.
- W ETAPIE I rozwija główna część Bydgoszczy w ETAPIE II Fordon. Rejony położone między tymi silnymi centrami ubożeją. Wydaje się, że rozwój tych jednostek nastąpić może w dalszej perspektywie. Należy poddać symulacji wzrost znaczenia tych terenów w chwili powiązania ich z planowanymi drogami krajowymi (i autostradą). Planowany węzeł komunikacyjny wypada właśnie na tych terenach. Realizacja tego zadania stworzy polepszenie powiązań transportowych tego obszaru z południowymi osiedlami, jak również z północnym obrzeżem centralnego obszaru miasta. Zapewni także lepszą dostępność z zewnątrz.
- Fordon ze względu na znaczne przyciąganie aktywności centrotwórczych musi być traktowany nie jak odosobnione duże osiedle mieszkaniowe, lecz jako *niezależny przyszłościowo ośrodek miejski*. Fordon przyciąga największy przyrost produkcji, jak również transport, handel hurtowy i detaliczny. Został przekroczony pewien próg krytyczny, powyżej którego rozwój Fordonu opiera się na własnej atrakcyjności, a nie na współpracy z centralno – zachodnią cząścią Bydgoszczy.

- W Fordonie *rejon Fordon 1 rozwija się najbardziej dynamicznie*. Jest to miejsce najkorzystniejsze dla ośrodka usługowego, a także dla rozwoju miejsc pracy w przemyśle (produkcji) i transporcie. Zdecydowanie najlepiej wypada jako miejsce lokalizacji targów.
- W centrum miasta zauważa się *wymianę funkcji*. Ubywa produkcji, przybywa handlu hurtowego, a także zabudowy mieszkaniowej.

Wnioski szczegółowe

- Zwiększają się tereny zamieszkiwania w obszarze centrum miasta: Śródmieście (22), Bocianowo (20). Należy to tłumaczyć zajmowaniem miejsca po wypchniętych aktywnościach związanych z produkcją. Bardzo intensywnie rozbudowuje się Fordon 1 (71), Fordon 3 (73) – tzw. „górny taras" oraz Fordon 2 (72) na skutek znacznych rezerw chłonności w tych rejonach.
- *Przemysł* (produkcja) przesuwa się do rejonów położonych obrzeżnie, które posiadają duże tereny wolne. O takim rozmieszczeniu przemysłu zadecydował kontakt z zamieszkiwaniem (71%) oraz kontakt kooperacyjny pomiędzy zakładami produkcyjnymi (29,5%). Rejony te to głównie (w kolejności): Fordon 2 (72), Fordon 1 (71), Okole (16), Fordon 3 (73). Znaczne ubytki przemysłu tłumaczyć należy naporem innych aktywności, głównie w okolicy centrum: Śródmieście (22) i Bocianowo (20), oraz w okolicach Brdyujścia (28) i Łęgnowa I (41), na skutek relokacji dużych zakładów produkcyjnych – duża koncentracja produkcji najbardziej oddalona od terenów zamieszkiwania.
- O rozmieszczeniu *handlu hurtowego* decydował kontakt z zamieszkiwaniem (32,5%), kontakty z transportem, handlem detalicznym i targami oraz kontakt kooperacyjny między hurtowniami. Znajdując nowe wolne miejsca po wypchniętej produkcji koncentruje się on głównie w Fordonie 1 (71), Łęgnowie I 41), Fordonie 2 (72), Bydgoszczy Wschód (26).
- Na rozmieszczenie *handlu detalicznego* miały wpływ kontakty: z zamieszkiwaniem (64,7%), z miejscami pracy (16,3%), handlem hurtowym, turystyką i nauką (w sumie 9,5%) oraz wewnętrzne skłonności do łączenia zakupów (9,6%). Parametry kontaktów zostały tak przyjęte, że modelowanie powinno wskazywać lokalizację dzielnicowych ośrodków handlowych. Wynikiem tak określonej aktywności, jest znaczne zwiększenie wielkości ośrodków handlowych w ciągu osiedli południowych: Szwederowo (31), Wyżyny (38), Kapuściska (37). Największe przyrosty występują w Fordonie 1 (71) i Fordonie 2 (72). Znaczny spadek handlu w Śródmieściu (22) oznacza upadek centrum jako ośrodka dzielnicowego. W rejonie tym wzrastać będzie koncentracja handlu o wysokiej specjalizacji.
- Wysoka predyspozycja dla *targów* w rejonie Bydgoszczy Wschód (26) wykreowała ten rejon jako jedyną alternatywę w stosunku do tworzącego się ośrodka targowego na Fordonie 1 (71). Pojawiła się również nowa lokalizacja na Okolu (16), na skutek traktowania tego rejonu jako węzła (doskonałe powiązania komunikacyjne przy wyższych kategoriach sieci). Rejon parku myślęcińskiego, chociaż preferowane najmocniej w predyspozycjach, zostały wykluczone w każdym wariancie symulacji, na skutek braku powiązań komunikacyjnych.
- Na rozmieszczenie *obsługi firm* wpłynął kontakt z zamieszkiwaniem (49%) oraz kontakty z finansami, nauką i kooperacja między firmami (51%). W modelowaniu nie uwzględniono zapotrzebowania terenu dla obsługi firm. Dlatego też zaobserwowano największą koncentrację tej aktywności w pasie południowym w rejonach Szwederowa (31), Wyżyn (38) i Wzgórza Wolności (32) oraz w pasie północnym od Okola (16) przez *Bydgoszcz Wschód (26) do Fordonu (71 i 72)*.

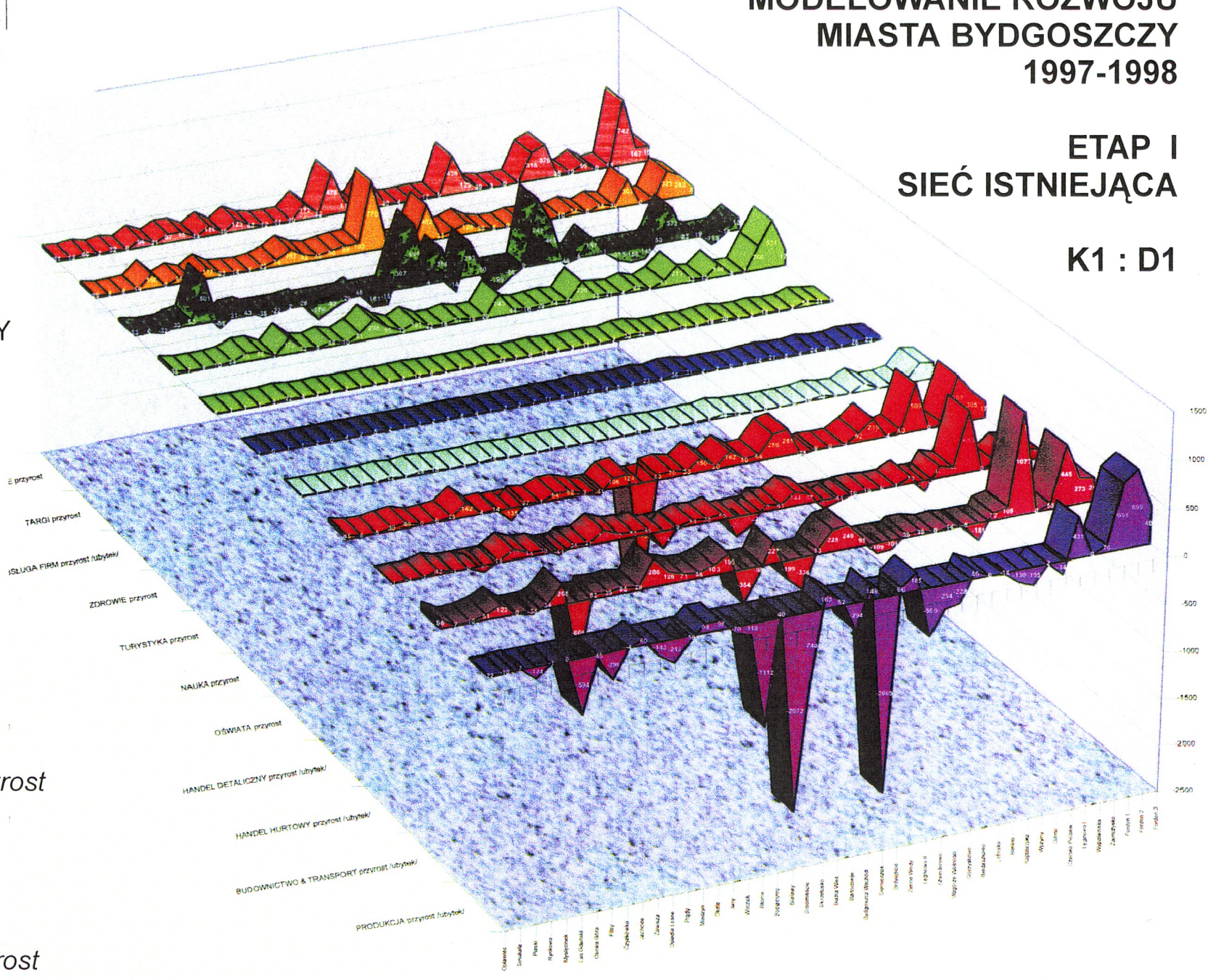
- *Budownictwo* i transport (traktowane jako jedna aktywność) przesunęła się z centralnej i południowej części miasta ku wschodowi - Fordon 1 (71, Łęgnowo I (41) i w mniejszym stopniu ku zachodowi – Czyżkówko (10),. Duże jego skupisko przypada także na rejony węzłowe: Bydgoszcz Wschód (26) i Okole (16). Prawie całkowicie został wypchnięty z ciągu osiedli południowych: Kapuścisk (37) i Bartodzieji (25).
- Na *turystykę* składały się obiekty obsługi turystów i gastronomia. O jej rozmieszczeniu decydowały kontakty: z miejscami zamieszkania (63%), z handlem detalicznym (11,7%), kulturą (15,4%) i targami (10%). Wyniki wskazują, że jest potrzebne uzupełnienie tej aktywności w rejonach: Fordon 1 (71), Szwederowo (31), Fordon 2 (72), Wyżyny (38) i Fordon 3 (73) wszędzie tam, gdzie występują znaczne skupiska ludzkie.
- Jedynym czynnikiem określającym rozmieszczenie nowych obiektów *nauki* było ich powiązanie z miejscami zamieszkania, dojazdy pracowników i studentów. Najlepszymi rejonami rozwoju nauki są: Szwederowo (31), Kapuściska (37), Wyżyny (38), Wzgórze Wolności (32). Tendencja ta wskazuje na potrzebę zbliżenia obiektów nauki do południowych osiedli mieszkaniowych.
- Rozmieszczenie zdrowia i edukacji (oświaty) zależało tylko od kontaktu z terenami zamieszkiwania z takimi parametrami, które służyły zwiększeniu równomierności obsługi tych terenów. Wyniki wskazują na nadmierną koncentrację obiektów opieki zdrowotnej w Śródmieściu (22). Niedobory występują w rejonach Szwederowa (31), Wyżyn (38), Okola (16) i na Fordonie 1 i 2 (71, 72)

MODELOWANIE ROZWOJU MIASTA BYDGOSZCZY 1997-1998

ETAP I
SIEĆ ISTNIEJĄCA

K1 : D1

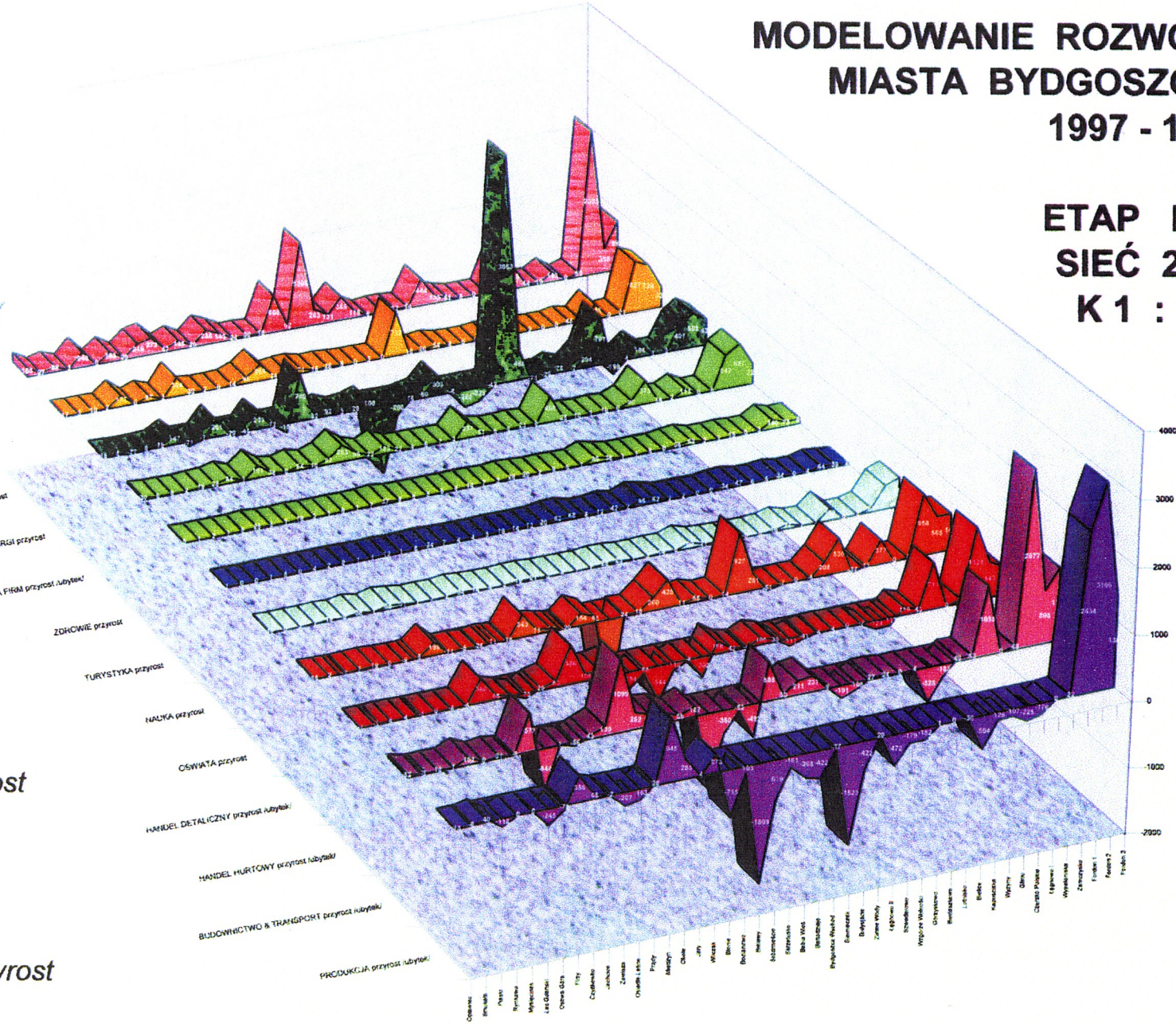
- PRODUKCJA *przyrost /ubytek*
- BUDOWNICTWO & TRANSPORT *przyrost /ubytek*
- HANDEL HURTOWY *przyrost/ubytek*
- HANDEL DETALICZNY *przyrost/ubytek*
- OŚWIATA *przyrost*
- NAUKA *przyrost*
- TURYSTYKA *przyrost*
- ZDROWIE *przyrost*
- OBSŁUGA FIRM *przyrost /ubytek*
- TARGI *przyrost*
- ZAMIESZKANIE *przyrost*



MODELOWANIE ROZWOJU MIASTA BYDGOSZCZY 1997 - 1998

ETAP I + II
SIEĆ 2005
K 1 : D 1

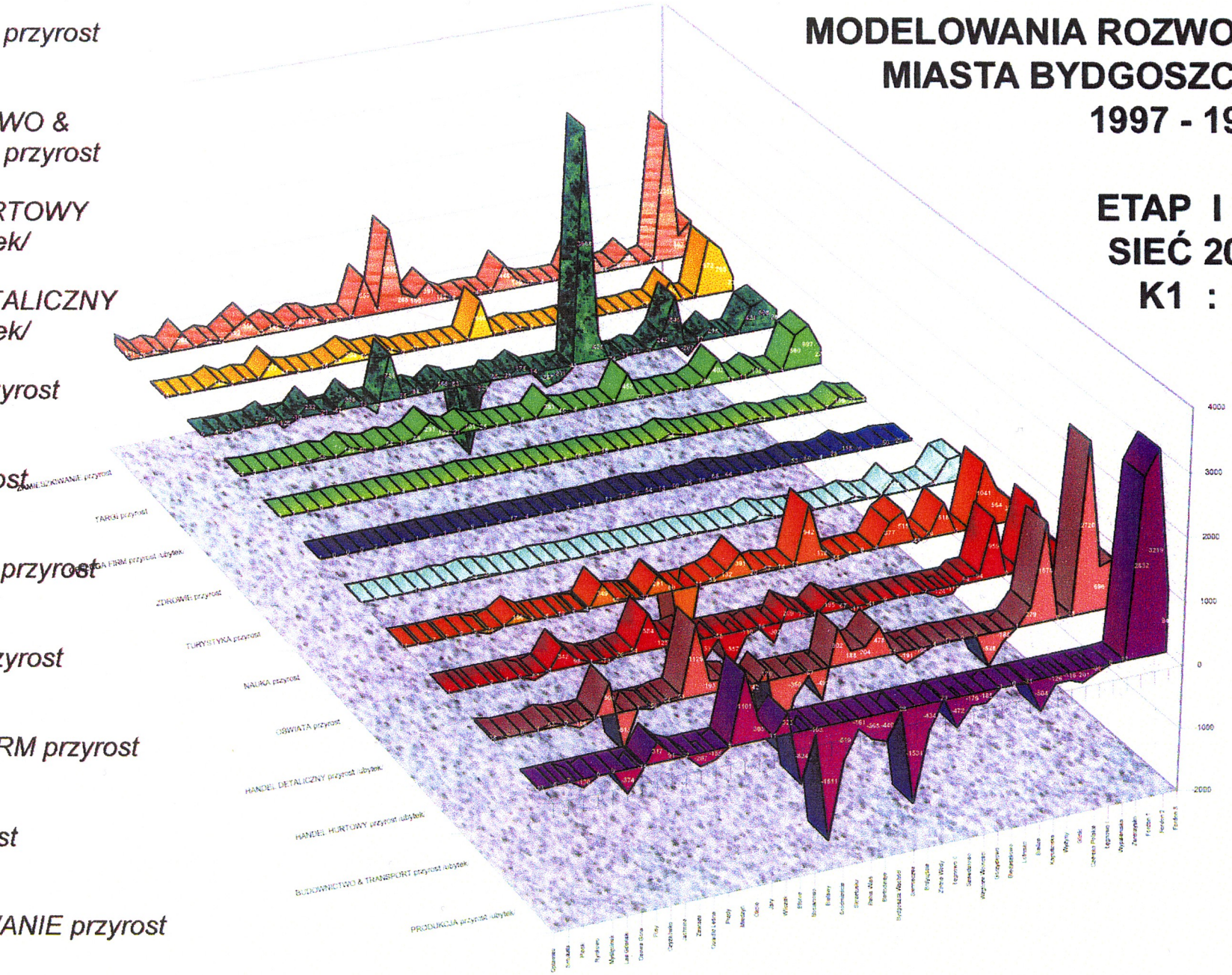
- PRODUKCJA przyrost /ubytek/
- BUDOWNICTWO & TRANSPORT przyrost /ubytek/
- HANDEL HURTOWY przyrost /ubytek/
- HANDEL DETALICZNY przyrost /ubytek/
- OŚWIATA przyrost
- NAUKA przyrost
- TURYSTYKA przyrost
- ZDROWIE przyrost
- OBSŁUGA FIRM przyrost /ubytek/
- TARGI przyrost
- ZAMIESZKIWANIE przyrost



MODELOWANIA ROZWOJU MIASTA BYDGOSZCZY 1997 - 1998

ETAP I + II
SIEĆ 2020
K1 : D1

- PRODUKCJA przyrost /ubytek/
- BUDOWNICTWO & TRANSPORT przyrost /ubytek/
- HANDEL HURTOWY przyrost /ubytek/
- HANDEL DETALICZNY przyrost /ubytek/
- OŚWIATA przyrost
- NAUKA przyrost
- TURYSTYKA przyrost
- ZDROWIE przyrost
- OBSŁUGA FIRM przyrost /ubytek/
- TARGI przyrost
- ZAMIESZKIWANIE przyrost

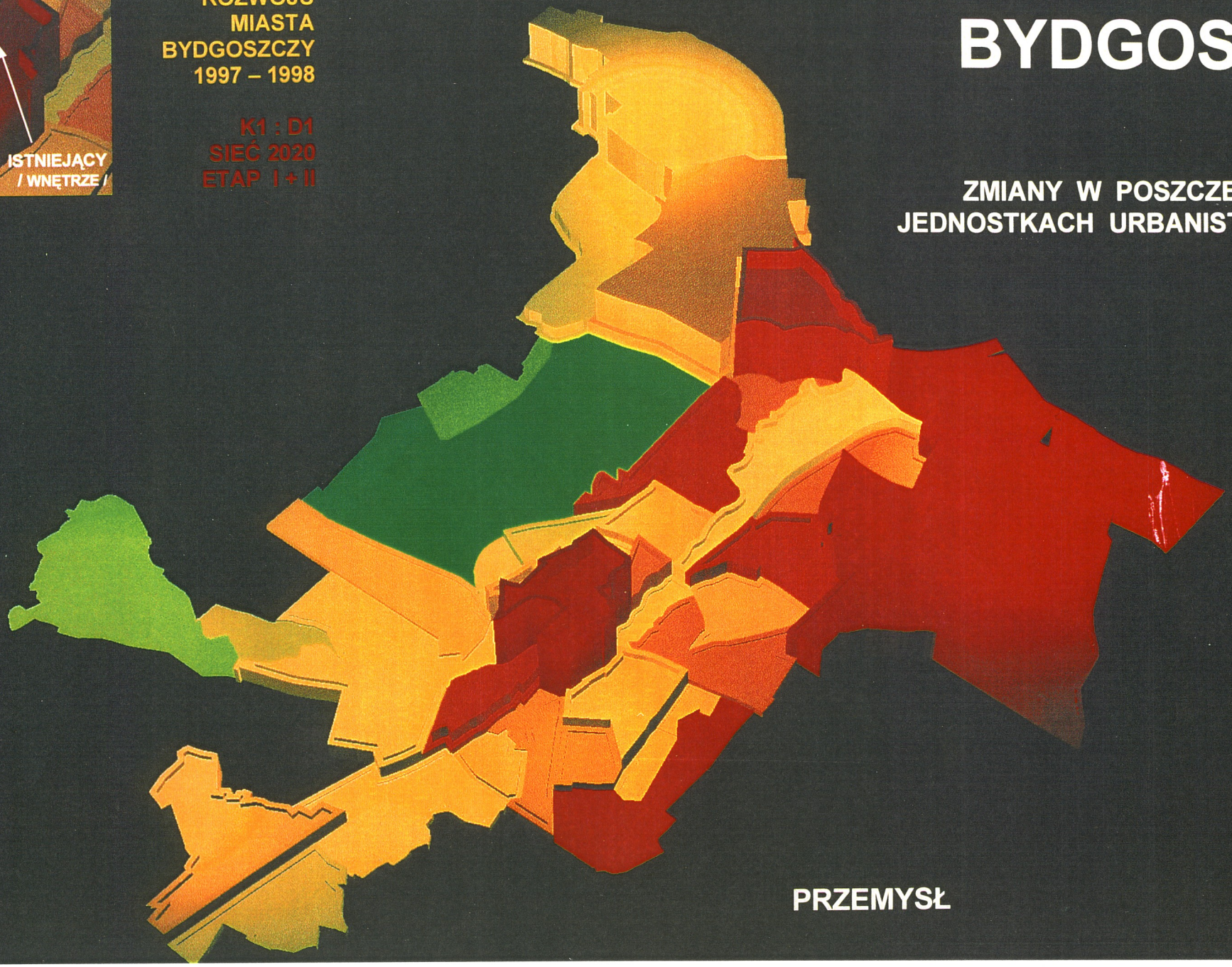


MIASTO BYDGOSZCZ

MODELOWANIE
ROZWOJU
MIASTA
BYDGOSZCZY
1997 – 1998

K1 : D1
SIEĆ 2020
ETAP I + II

ZMIANY W POSZCZEGÓLNYCH JEDNOSTKACH URBANISTYCZNYCH



PRZEMYSŁ

MODELOWANIE
ROZWOJU
MIASTA
BYDGOSZCZY
1997 – 1998

K1 : D1
SIEĆ 2020
ETAP I + II

MIASTO BYDGOSZCZ

ZMIANY W POSZCZEGÓLNYCH JEDNOSTKACH URBANISTYCZNYCH

HANDEL DETALICZNY
ZDROWIE I OŚWIATA

w proporcjach 0,5 : 0,3 : 0,2
charakterystyka warunków życia mieszkańców

3.15. SILNE STRONY MIASTA – SZANSE

Silne strony miasta

- Koncentracja potencjału gospodarczego i kapitału.
- Koncentracja potencjału naukowego.
- Duży potencjał intelektualny.
- Korzystne położenie geograficzne i komunikacyjne.
- Wysokie aspiracje mieszkańców - silna więź z miastem.
- Duża ilość młodych wykształconych mieszkańców.
- Rezerwy terenowe.
- Duża aktywność w pozyskiwaniu inwestorów.
- Zadowalający marketing miasta.
- Przyjazne otoczenie.

Szanse

- Otwarcie się miasta na kraj i świat.
- Aktywność społeczna mieszkańców.
- Działania proekologiczne.
- Wzrost zainteresowania inwestycjami w mieście i regionie.
- Wzrost skuteczności działań w sferze planowania przestrzennego.

3.16. SŁABE STRONY MIASTA - ZAGROŻENIA

Słabe strony miasta

- Nierównomierny rozwój przestrzenny.
- Brak ładu przestrzennego.
- Duży udział uciążliwego przemysłu.
- Brak dobrze wykształconego centrum.

Zagrożenia

- Brak wystarczających środków na inwestycje komunalne.
- Niedostateczne środki z budżetu centralnego na finansowanie zadań państwa w Bydgoszczy.
- Zmienność prawa i polityki finansowej państwa.
- Lawinowy wzrost liczby pojazdów.

4. WYPOSAŻENIE MIASTA W INFRASTRUKTURĘ TECHNICZNĄ I KIERUNKI JEJ ROZWOJU

4.1. KOMUNIKACJA KOLEJOWA

4.1.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Bydgoski węzeł kolejowy tworzą linie:

- linia kolejowa pierwszorzędna: Katowice-Karsznice-Inowrocław-Bydgoszcz Gł.-Tczew;
- linia kolejowa pierwszorzędna: Nowa Wieś Wielka-Bydgoszcz Wschód-Kościerzyna-Gdynia Gł. Osobowa-Gdynia Port;
- linia kolejowa pierwszorzędna; Kutno-Toruń Gł.-Bydgoszcz Gł.-Nakło-Piła;
- łącznica kolejowa pierwszorzędna: Bydgoszcz Gł. Towarowa -Czyżkówko (posterunek odgałęźny)
- linia kolejowa drugorzędna: Brodnica-Unisław Pom.-Kowalewo Pom.-Chełmża-Fordon-Bydgoszcz Wsch. Towarowa;
- linia kolejowa drugorzędna: Poznań Wsch.-Wągrowiec- Bydgoszcz Główna.

Wyżej wymienione linie kolejowe koncentrują ruch towarowy i pasażerski; jedynie rozdział tych przewozów następuje na odcinkach: Nowa Wieś Wielka-Bydgoszcz Gł. oraz Bydgoszcz Gł.-Maksymilianowo.

Na terenie Bydgoszczy funkcjonuje 5 stacji kolejowych i 9 przystanków osobowych. Najbardziej obciążona przewozami pasażerskimi jest stacja Bydgoszcz Główna odprawiająca około 90 % podróżnych.

Zmieniające się warunki gospodarcze sprawiają, że udział kolei w przewozach, tak pasażerskich, jak i towarowych maleje.

Układ kolejowy jest mało zintegrowany z miejskimi podsystemami transportowymi, głównie ze względu na układ tras kolejowych przebiegających obrzeżnie w stosunku do terenów zainwestowanych. Linie kolejowe na terenie miasta są zelektryfikowane, z wyjątkiem linii kolejowej Poznań Wschód – Wągrowiec – Bydgoszcz Główna.

4.1.2. Kierunki rozwoju

„Studium...." zakłada adaptację istniejącego układu kolejowego.

Nie przewiduje się dla potrzeb rozwoju linii kolejowych rezerwowania terenów.

W związku z przesunięciem środka ciężkości miasta w kierunku wschodnim należy podnieść rangę stacji Bydgoszcz Wschód w obsłudze ruchu pasażerskiego – tworząc węzeł integracyjny komunikacji zewnętrznej i wewnątrzmiejskiej

4.2. KOMUNIKACJA DROGOWA ZEWNĘTRZNA

4.2.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Przez miasto Bydgoszcz przebiegają następujące ciągi dróg krajowych obciążające sieć głównych ulic:

- **droga nr 5 (E261)** – Świecie –Bydgoszcz - Poznań – Wrocław - Bolków ulicami: Armii Krajowej, Al.Kardynała St.Wyszyńskiego, (6,5 km);
- **droga nr 10** – Szczecin - Wałcz – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płońsk (Warszawa) ulicami: Grunwaldzką, Kruszwicką, Poznańską, Grudziądzką, Wałami Jagiellońskimi, Toruńską, mostem w Al. St. Kard. Wyszyńskiego, Fordońską, (20,6 km);
- **droga nr 23** - Bydgoszcz-Koszalin ulicami: Koronowską, Wiejską (4,1 km)

- **droga nr 25** - Bydgoszcz-Konin – Ostrów Wielkopolski, ulicami: od Ronda Toruńskiego, ul. Jana Pawła II, Kujawską (3,6 km)
- **droga nr 245** - Bydgoszcz-Toruń od skrzyżowania z przedłużeniem ul. Grunwaldzkiej, obwodnicą południową miasta, poprzez skrzyżowanie z drogą nr 25 w miejscowości Stryszek, do skrzyżowania z ul. Nowotoruńską przy Wypaleniskach (w granicach miasta na wschodnim odcinku).

oraz ciągi dróg wojewódzkich:

- **droga nr 5** - o przebiegu ul. Szubińską od Pl. Poznańskiego do drogi nr 245 (2,8 km)
- **droga nr 243** - -Bydgoszcz-Strzelce Górne przez Włóki ulicami: od mostu przez Wisłę w Fordonie, Bydgoską, Wyzwolenia

Według danych z generalnego pomiaru ruchu zestawionych przez "Transprojekt" w 1995 r trasy te obciążone są ruchem pojazdów ciężkich i bardzo ciężkich w kategorii ruchu gospodarczego i rekreacyjno-turystycznego.

Potrzeby zamiejskiego ruchu komunikacją publiczną zaspakaja Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa, której główny dworzec usytuowany jest przy ul. Jagiellońskiej. W wyniku reformy administracyjnej kraju dokonane zostały z dniem 1 stycznia br. zmiany klasyfikacji i przebiegi dróg publicznych. Nowa jednolita numeracja zostanie ustalona w późniejszym okresie.

4.2.2. Kierunki rozwoju

Przewiduje się zmiany w przebiegu dróg układu krajowego.
Istniejąca droga nr 5 Bolków – Poznań – Bydgoszcz – Świecie - Gdańsk, w randze drogi ekspresowej – jako S-5 – trasowana jest od węzła z drogą S-10 w rejonie Wypalenisk, ulicą Nowotoruńską, nowym przebiegiem na odcinku od ul. Nowotoruńskiej do ul. Toruńskiej, dalej równolegle do linii kolejowej (magistrali węglowej), do węzła „Jasiniec", stąd w kierunku północnym do Gminy Osielsko, po jej wschodniej granicy poprzez miejscowość Stare Niwy, do włączenia w Szosę Gdańską w okolicy miejscowości Wilcze.
Przebieg drogi nr 10 Szczecin – Warszawa ustalony został do wprowadzenia na południową obwodnicę miasta jako droga ekspresowa S-10.
Jako uzupełnienie układu obwodnicowego miasta postuluje się o wybudowanie odcinka trasy Pawłówek –Tryszczyn z połączeniem do drogi krajowej nr 5 – w kierunku Gdańska, jako pierścień zewnętrzny.
Pozostałe drogi krajowe to drogi kończące przebieg w Bydgoszczy - nie przewiduje się dla nich istotnych zmian.

Dla obsługi zewnętrznego ruchu pasażerskiego proponuje się lokalizację nowego dworca komunikacji autobusowej w rejonie Dworca Głównego PKP na terenach aktualnie zajmowanych przez ZNTK – po zapewnieniu odpowiedniego powiązania z podstawowym układem ulicznym.
Z uwagi na wzrost zagrożenia spowodowany wzrostem ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne należy dążyć do eliminacji tego ruchu z obszaru centrum i intensywnej zabudowy mieszkaniowej.

4.3. KOMUNIKACJA DROGOWA WEWNĘTRZNA

4.3.1. Stan istniejący – uwarunkowania

Istniejący układ ulic Bydgoszczy według obowiązującej klasyfikacji administracyjnej tworzą ulice krajowe-leżące w ciągach dróg krajowych, ulice wojewódzkie powiatowe, gminne i wewnętrzne.

Długość ulic w poszczególnych kategoriach przedstawia się następująco:

- krajowe	34,8 km
- wojewódzkie	7.5 km
- powiatowe	124 km
- gminne	420,6 km
Razem	587 km

W/w klasyfikacja nie odpowiada obecnej klasyfikacji funkcjonalnej.

Struktura funkcjonalna powinna być następująca:

GP	ok. 33 km
G	ok. 27 km
Z	ok. 86 km
L+D	ok. 441 km

Zgodnie z „Warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie" ulice krajowe powinny tworzyć sieć ulic GP, ulice wojewódzkie – sieć ulic G i Z (wyjątkowo GP), ulice powiatowe – sieć ulic G i Z (wyjątkowo L), ulice gminne – sieć ulic L i D (wyjątkowo Z)

Gmina powinna dążyć w oparciu o przepisy ustawy o drogach publicznych, do zaklasyfikowania ulic do właściwych - zgodnych z funkcją - kategorii.

Poważnym natomiast problemem natury technicznej jest fakt, że przypisane ciągom ulicznym funkcje nie odpowiadają jednak parametrom technicznym stawianym danej klasie ulicy.

Dynamiczny wzrost liczby pojazdów samochodowych zwłaszcza w ostatnich latach - wzrost wskaźnika motoryzacji o ok. 50 % (w 1989 r - 150 poj./1000 mieszk.; 1993 r - 225 poj./1000 mieszk. oraz 1997 r – ok. 280 poj/1000 mieszk.) przedstawiono na wykresach:

- wzrost liczby samochodów osobowych w stosunku do liczby mieszkańców (rys. 1)
- wzrost wskaźnika motoryzacji (rys. 1a)

i w tabeli zawierającej powyższe dane (tab. 1).

Powstałe zaległości w realizacji inwestycji komunikacyjnych przy jednoczesnym znikomym przystosowaniu istniejącej sieci ulicznej do coraz większych potoków ruchu kołowego spowodowały, że warunki ruchu drogowego w mieście ocenia się jako złe.

W chwili obecnej jedynie ciągi ulic: Szubińskiej, Kujawskiej (od ul.Wojska Polskiego w kierunku południowym), Wojska Polskiego (od ul. Kujawskiej do "Zachemu"),Poznańskiej-Grudziądzkiej, Wałów Jagiellońskich, odcinka ul. Marszałka Focha, Jagiellońskiej Fordońskiej oraz Al. Kard. St. Wyszyńskiego i Armii Krajowej, Mickiewicza i Aleje Ossolińskich posiadają dwujezdniowe układy w przekroju poprzecznym, zgodnie z ustaleniami planu ogólnego z 1976 r.

Jednak występowanie w ciągach tych ulic licznych skrzyżowań z układem ulic lokalnych oraz obciążenie tych ulic obsługą sąsiadującego zainwestowania (bramy wjazdowe) powodują obniżenie zakładanych standardów ruchu, obniżenie przepustowości ciągów ulicznych i skrzyżowań.

Podstawową wadą istniejącego układu drogowego jest brak tras komunikacyjnych pozwalających na sprawne przemieszczanie się między dzielnicami z pominięciem obszaru Śródmieścia, gdzie zachowała się zwarta zabudowa, oraz zdecydowanie za mała liczba przepraw mostowych pomiędzy lewo i prawobrzeżną częścią miasta

Z przeprowadzonych pomiarów ruchu drogowego wynika, że przeprawy mostowe (most Bernardyński i most Pomorski) są najbardziej obciążonymi odcinkami sieci ulicznej.

Dodatkowym elementem niekorzystnie wpływającym na sprawność ruchu jest ogromny deficyt miejsc parkingowych, zwłaszcza w obszarze Śródmieścia, gdzie koncentrują się podstawowe funkcje ogólnomiejskie.

Na podstawie przeprowadzonych analiz, w oparciu o dostępne materiały, przy uwzględnieniu jedynie potrzeb parkingowych mieszkańców danych rejonów, stwierdzono, ze deficyt miejsc postojowych w zależności od stopnia zainwestowania sięga nawet 60-70 %.
W obszarze Śródmieścia, gdzie deficyt miejsc postojowych jest największy, zastosowane zostały przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy metody z zakresu inżynierii ruchu, tj. powstały strefy wyłączone z ruchu oraz strefy płatnego parkowania. Potrzeby parkingowe bilansują się jedynie w obszarach zabudowy jednorodzinnej. Najbardziej niekorzystnie wygląda bilans miejsc postojowych na terenie: Śródmieścia i Szwederowo. Szczegółowe analizy potrzeb parkingowych przedstawia opracowanie ATR Bydgoszcz z 1997 roku – „Koncepcja docelowego układu drogowo – ulicznego oraz komunikacji zbiorowej miasta Bydgoszczy".

Obsługa potrzeb zmotoryzowanych w zakresie stacji paliw wydaje się, że jest wystarczająca, z uwagi na mnogość stacji które powstały w przeciągu ostatnich lat zwłaszcza koncernów zachodnich.

Aktualnie rysują się tendencje wykorzystywania do celów przemieszczania się roweru.
Funkcjonujące – specjalnie oznakowane ciągi rowerowe – to odcinek nad Starym Kanałem Bydgoskim oraz odcinki wzdłuż ul. Fordońskiej (od Rometu w kierunku Fordonu) na terenie Fordonu oraz w Myślęcinku łącznie 20,5 km.

4.3.2. Kierunki rozwoju

Podstawowy system układu ulicznego tworzą:
- drogi ekspresowe (docelowe przebiegi tras krajowych drogi nr 5 oraz drogi nr 10)
- trasy główne ruchu przyspieszonego łączące odległe jednostki urbanistyczne
  - ciąg Akademicka _- Kamienna – Ludwikowo – Grunwaldzka
  - Al. Jana Pawła II, Al. Kard. St. Wyszyńskiego, Armii Krajowej
  - ulica Nad Torem
  - ul. Fordońska
  - ul. Nowotoruńska
- trasy główne jako trasy spinające
  - Grunwaldzka od węzła zachodniego do Kruszwickiej,
  - Kruszwicka,
  - Szubińska – Wały Jagiellońskie – Poznańska – Toruńska
  - Ogińskiego – Sułkowskiego,
  - Wojska Polskiego do połączenia nowym przebiegiem z trasą S-5
- oraz jako niższego rzędu trasy zbiorcze.

Przyjmuje się, że nadal ruch samochodowy będzie wzrastał i wskaźnik motoryzacji osiągnie w 2020 roku ok. 430 poj./1000mieszkańców.
Największe perturbacje komunikacyjne występują w rejonie Śródmieścia, w obszarach gdzie nakładają się przebiegi dróg krajowych nr 5 i 10, i gdzie koncentruje się przewaga ruchu międzydzielnicowego. Dotyczy to w szczególności czterech najbardziej obciążonych skrzyżowań miejskich: Ronda Fordońskiego, Ronda Toruńskiego, Ronda Jagiellonów i Zbożowego Rynku.
Drugim palącym problemem jest połączenie dzielnicy Fordon z centrum miasta. Należy podkreślić, że dzielnica ta powstała w bardzo krótkim okresie ostatnich 13 lat i zamieszkuje ją około 60 tys. mieszkańców. Cały ogromny potok ruchu generowany przez tą dzielnicę skupia się na ulicy Fordońskiej, która w godzinach szczytów komunikacyjnych pracuje na granicy przepustowości.
Powyższa diagnoza zagrożeń skłania do skoncentrowania działalności inwestycyjnej w tych podstawowych rejonach miasta. Jako pierwszoplanowe zadanie inwestycyjne przyjęto wytworzenie drugiego połączenia Fordonu z miastem, jako przedłużenie ul. Akademickiej

do rejonu Węzła Wschodniego, jako dwujezdniowej trasy głównej z dwutorową linią tramwajową w pasie rozdzielającym. Aby w pełni skonsumować dobrodziejstwo nowego połączenia należy w następnej kolejności przystąpić do rozbudowy Węzła Wschodniego, który z jednej strony umożliwi włączenie w/w trasy Akademickiej, dokona rozdziału ruchu z Fordońskiej w nową trasę Wschód-Zachód (po śladzie dawnego torowiska kolejowego).
Należy podkreślić zasadnicze znaczenie w/w trasy WZ dla odciążenia obszaru Śródmieścia, jak również wspomnianego już czterowęzła w rejonie centrum.
Będzie to nowoczesna trasa, o przebiegu równoleżnikowym, zlokalizowana po północnej granicy terenów ścisłego zainwestowania, pozwalająca przeprowadzić ruch na kierunek Szczecina z pominięciem Centum miasta. Trasa będzie miała swój początek w Węźle Wschodnim i będzie prowadziła aż do rejonu węzła Artyleryjska - Zaświat, i dalej poprzez rejony Papierni do Węzła Zachodniego, gdzie umożliwi rozdział ruchu na kierunek Szczecina i Koszalina.
Przyjęto dla niej kategorię ulicy głównej ruchu przyspieszonego i przekrój dwujezdniowy, po trzy pasy ruchu w każdym kierunku. Wszystkie skrzyżowania z główniejszymi trasami poprzecznymi przewiduje się docelowo jako skrzyżowania wielopoziomowe. Ponadto przewidujemy wzdłuż trasy dwutorową linię tramwajową, położoną asymetrycznie po południowej jej stronie.
Należy w trybie pilnym przystąpić do rozwiązywania problemów trasy komunikacyjnej w ciągu ulicy Wyszyńskiego
Jest to w chwili obecnej obszar, gdzie w godzinach szczytu popołudniowego zator komunikacyjny trwa od godziny 15-tej do godz. 17-tej.Ulica ta stanowi odcinek miejski trasy ekspresowej NS, której elementy o w miarę zadowalającym standardzie to północny wylot w kierunku na Gdańsk, oraz wylot południowy jarem ul. Jana Pawła II i ul. Kujawską.
Należy jednak podkreślić z całą mocą, że istniejące obciążenia ruchowe związane są immanentnie z samym ruchem miejskim, i że bez nowoczesnych skrzyżowań dwupoziomowych nie uda się w tym obszarze uzyskać jakiejkolwiek poprawy. Proponowane przez zespół autorski rozwiązania , a mianowicie budowę wyżej wymienionych układów węzłów dwupoziomowych w formie estakady w tym ciągu ulicznym, dają szansę natychmiastowej poprawy warunków środowiska i życia mieszkańców, i w tym rozumieniu są zasadniczo zbieżne z postulatami ochrony środowiska. Szansą na rozwiązanie jest działanie dwutorowe, polegające z jednej strony na wprowadzeniu w/w rozwiązań, z drugiej strony wymagające budowy nowych tras dla spięcia obu części miasta nowymi przeprawami mostowymi. Dotyczy to realizowanej już przeprawy – ul. Nowołęczycka, nowej trasy w przedłużeniu ul. Ogińskiego, przeprawy z trasą – Graniczna . Na podkreślenie zasługuje zwłaszcza ranga ul. Ogińskiego, która znajduje się pomiędzy dwoma najbardziej obciążonymi odcinkami miejskiej sieci drogowej, i będzie docelowo sprowadzała ruch z południowego tarasu zabudowy mieszkaniowej, zamieszkałej przez blisko połowę mieszkańców miasta.
Dalszymi istotnymi przekształceniami układu komunikacyjnego są proponowane zmiany na obszarze Śródmieścia. W celu lepszej jego obsługi i poprawy dojazdu do rejonu dworca PKP proponuje się wykonanie tzw. "małej obwodnicy Śródmieścia" przebiegającej w ciągu ulic: Hetmańskiej i Mazowieckiej do ul. Zygmunta Augusta. Zamknięcie obwodu od strony zachodniej stanowić będzie przedłużenie ul. Zygmunta Augusta poprzez ul. Graniczną do ul .Grunwaldzkiej. Odcinek ten łączy się ponadto na północy z wyżej omówioną trasą WZ w węźle Artyleryjska - Zaświat.
Ponadto przewiduje się usprawnienie wylotu z miasta na kierunku Koszalina poprzez wykonanie od Węzła Zachodniego nowej trasy w kategorii ulicy głównej ruchu przyspieszonego (tzw. trasy "Nad Torem")
Na terenie dzielnic Wzgórze Wolności, Wyżyny, Kapuściska nie przewiduje się istotnych zmian układu uznając jego stan za zadowalający.
W odniesieniu do dzielnicy Szwederowo wprowadzono zmiany związane z trasą odciążającą istniejące ulice Brzozową, Żwirki i Wigury nowym przebiegiem stycznym do obszaru lotniska, dalej Inowrocławską oraz Nowobrzozową do skrzyżowania z ul. Kujawską i Jana Pawła II.
Na terenie dzielnicy Miedzyń i Jary przebiega ul. Nakielska, która także wymaga pilnej modernizacji i podniesienia parametrów technicznych do klasy ulicy zbiorczej

Jednym z ważniejszych problemów komunikacyjnych w mieście jest problem parkingów, zwłaszcza w rejonie obszaru centralnego i Śródmieścia. Proponuje się utrzymanie wdrożonych już metod strefowania i wprowadzania opłat za parkowanie.
Zał. tabela nr 2 oraz rys. nr 2 „Strefy komunikacyjne" to proponowany do wdrożenia „Normatyw parkingowy", uściślający zasady i poziom obsługi komunikacyjnej dla projektowanych zamierzeń inwestorskich.
Należy w najbliższym czasie podjąć realizację parkingów spiętrzonych przede wszystkim na obrzeżu centrum dla samochodów osobowych. Dla samochodów ciężarowych należy wyznaczyć tzw. parkingi strategiczne na obrzeżu miasta w rejonie Bydgoszcz Osowa Góra – część przemysłowa, rejon Zachemu oraz w obszarach o funkcjach usługowo – produkcyjnych.

Wspomagającym układem jest system ciągów rowerowych. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej przystąpił do wdrażania tego systemu wg zamierzeń określonych dokumencie „Priorytety w zakresie budowy ścieżek rowerowych" – przyjętym przez Radę Miasta, którego rozwiązania zgodne są z założeniami określonymi w niniejszym Studium

4.4. KOMUNIKACJA PUBLICZNA

4.4.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Zadania przewozowe w komunikacji masowej realizowane są przez trakcję tramwajową i linie autobusowe, z przewagą wykorzystania linii autobusowych.
Podział modalny - czyli udział podróży komunikacją zbiorową w stosunku do pozostałych, po gwałtownym spadku na początku lat 90–tych, ustabilizował się obecnie na poziomie 55 %. Jest to udział na granicy optymalności.
Długość tras komunikacyjnych wynosi:
- 29,2 km tras tramwajowych
- 114.1 km linii autobusowych

Trakcja tramwajowa oparta jest na taborze poruszającym się po torach o prześwicie 1000 mm.
Udział trakcji tramwajowej systematycznie maleje na rzecz komunikacji autobusowej, gdyż długość torowisk tramwajowych od kilkunastu lat nie zwiększa się, nie obejmuje nowych obszarów zainwestowania, podczas gdy istniejące tracą na znaczeniu jako generatory podróży. Udział podróży tramwajem w podróżach komunikacją publiczną wynosi obecnie 35% (autobus pozostałe – 65%).
Oba podsystemy nawzajem się uzupełniają.
Komunikacja tramwajowa obsługuje Śródmieście łącząc je z dzielnicami przemysłowymi oraz z południowo-wschodnią częścią miasta. Układ tramwajowy jest niespójny. Brakuje zwłaszcza połączenia tramwajowego w ul. Kujawskiej (od Zbożowego Rynku do ul. Wojska Polskiego). Newralgicznym odcinkiem mającym wpływ na funkcjonowanie trakcji tramwajowej jest ulica Jagiellońska od Pl. Teatralnego do Ronda Jagiellonów, gdzie nakłada się 6 z 8 istniejących linii.
Tabor tramwajowy w liczbie około 180 jednostek obsługiwany jest przez jedną zajezdnię zlokalizowaną przy ulicy Toruńskiej.
Przyczyną rozwoju komunikacji autobusowej i przechodzenia pasażerów z tramwaju do autobusu jest brak inwestowania w nowe trasy szynowe. Nowe obszary obsługiwane są coraz gęstszą siecią linii komunikacji autobusowej, bardziej elastycznej w kształtowaniu.
W mieście wielkości Bydgoszczy szkielet komunikacji zbiorowej (kierunki największych potoków) obsługiwać powinna komunikacja szynowa. W takim przypadku jest ona ekonomicznie uzasadniona.
Analizy zawarte w studium transportowym wykonane przez TRANSPROJEKT z Poznania wykazały, że obecnie postępująca marginalizacja komunikacji szynowej obniża parametry ekonomiczne całego układu komunikacji zbiorowej.
Ograniczona przepustowość układu ulicznego, szczególnie na obszarze Śródmieścia, powoduje znaczny spadek prędkości komunikacyjnej oraz ciągłe zakłócenia w częstotliwości kursowania autobusów, przy ograniczonych możliwościach stosowania preferencji dla komunikacji autobusowej.

Tabor autobusowy, na który składa się z ok. 280 autobusów MZK obsługiwany jest przez 2 zajezdnie, zlokalizowane przy ul. Inowrocławskiej, ul. Szajnochy.

4.4.2. Kierunki rozwoju

Komunikacja publiczna oparta jest na trakcji tramwajowej. Podtrzymuje się założenia planu ogólnego i odejście od mało realistycznej koncepcji SKM-u na rzecz nowoczesnego tramwaju, który w całym świecie, w miastach średnich i dużych, przeżywa renesans jako środek komunikacji masowej.
Zakłada się, że podstawowe zadania przewozowe realizować będzie rozbudowany układ tramwaju tradycyjnego z liniami o podwyższonych parametrach, (tzw. LRT – Light Rail Transit), o prześwicie toru 1000 mm, natomiast autobus będzie jedynie uzupełnieniem komunikacji tramwajowej.
Intensywna rewitalizacja transportu szynowego powinna stać się jednym z podstawowych elementów polityki komunikacyjnej miasta. W przeciwnym przypadku sieć tramwajowa ulegnie powolnej degradacji i w końcowym efekcie likwidacji. Taki scenariusz znacznie pogorszy warunki obsługi podróżnych na sieci transportowej w obszarze miasta.

Za pierwszoplanowe zadanie uważamy przyjęte już do realizacji połączenie Centrum miasta z jednostką Fordon o przebiegu od węzła wschodniego po północnej stronie torów kolejowych i dalej w kierunku Fordonu ul. Akademicką do pętli w rejonie skrzyżowania z ul. Andersa z ul. Piłsudskiego. Na terenie Fordonu, od skrzyżowania ul. Akademickiej i Andersa możliwe jest trasowanie tramwaju w ulicy Akademickiej w kierunku wschodnim po południowej stronie osiedla Bajka i zakończenie pętlą w rejonie Starego Miasta Fordonu.
Jako drugie istotne jest spięcie Wyżyn ze Zbożowym Rynkiem, co poprawi wykorzystanie trasy wzdłuż Wojska Polskiego i pozwoli na przejście do tramwaju dużych potoków komunikacji autobusowej i wprowadzi ich do śródmieścia, znacznie usprawni komunikację dla mieszkańców południowych dzielnic miasta.
Kolejne zadanie to spięcie połączenia do dworca – a w zasadzie usprawnienie obsługi centrum. Proponowane rozwiązania alternatywne: linia w ul. Naruszewicza oraz odtworzenie linii tramwajowej w ulicy Dworcowej przy założeniu przekształceń i restrukturyzacji zainwestowania obszaru wzdłuż ul. Dworcowej
Zadania te zgodne są z założeniami sprecyzowanymi w Uchwale Rady Miejskiej Bydgoszczy w sprawie przyjęcia kierunków realizacji polityki transportowej miasta z 1996 roku

Ponadto na Szwederowie jako główną oś komunikacji masowej przyjęto dwutorową linię tramwajową w ciągu ulic: Solskiego - Pięknej, jako kontynuacja linii tramwajowej z ul. Wojska Polskiego. Linia ta posiada sprowadzenie do Centrum przez ul. Kujawską.
W części północno-zachodniej łączy się z linią tramwajową w ciągu ul. Szubińskiej Kruszwickiej, stanowiącej drugie połączenie z Centrum. W rejonie ulicy Ks. Szulza przewiduje się wyprowadzenie linii w kierunku przystanku PKP - Bydgoszcz Błonie. Rozmieszczenie przystanków pokrywa się zasadniczo z lokalizacją skrzyżowań głównych ulic układu podstawowego i zapewnia dogodną izochronę dojścia dla przeważającej części obszaru dzielnicy.
Jako perspektywę rozwoju układu szynowego należy traktować wydłużenie linii tramwajowej w ul. Nakielskiej, dla ewentualnego przyłączenia terenów ekspansji na Łochowo-Łochowice
Wspomagającym układem jest układ linii autobusowych przebiegających po podstawowym ulicznym układzie komunikacyjnym

4.5. DROGI WODNE

4.5.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Na istniejącej i obecnie sporadycznie wykorzystywanej przez żeglugę trasie można wyróżnić dwa zasadnicze odcinki:

I - Brda skanalizowana - będący uprzednio naturalnie płynącą rzeką (km 0.0-14.4)

II- Kanał Bydgoski - kanał sztuczny (km 14.4-21.0)

Biorąc pod uwagę występujące na nich parametry, jak: głębokość szlaku żeglownego i układ w planie na rzece Brdzie, wymiary Kanału Bydgoskiego oraz prześwity pod mostami w wielu miejscach nie odpowiadają wymaganiom stawianym trasom o najniższej klasyfikacji, tj. I klasie drogi wodnej.

Jedynie śluzy leżące w ciągu w/w wymienionej drogi wodnej mają gabaryty zbliżone do wymagań klasy II. Rzeka Brda i Kanał Bydgoski na omawianym odcinku zostały zaliczone do śródlądowych wód żeglownych

W zakolu Brdy przy ulicy Przemysłowej znajduje się port rzeczny, obsługiwany układem bocznicowym, z dojazdem drogowym od strony ul. Przemysłowej.

4.5.2. Kierunki rozwoju

W ramach prac nad „Studium...." przeanalizowano dotychczasowe opracowania przebiegu drogi wodnej w okolicy Bydgoszczy.

Zgodnie z wytycznymi Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Bydgoszczy analizowano dwa przebiegi trasy wodnej:

- modernizacja istniejącego szlaku rzeki Brdy i Kanału Bydgoskiego do parametrów drogi III klasy
- kanał obwodnicowy (trasa południowa) - o parametrach drogi IV klasy

Z uwagi na techniczne, kosztowne i na dzień dzisiejszy niemożliwe do sprecyzowania w zakresie terminu realizacji przeszkody podwyższenia parametrów istniejącego szlaku wodnego proponuje się pozostawienie tego ciągu w parametrach II klasy technicznej.

Wszelkie urządzenia infrastruktury technicznej krzyżujące się z drogą wodną podlegające remontom bądź budowie winny być dostosowane do parametrów II klasy.

W związku z powyższym należy wnioskować do stosownych władz o przeprowadzenie drogi żeglownej wg. tzw. wariantu południowego.

Z uwagi na przewidywane użeglowienie Dolnej Wisły (w parametrach IV klasy drogi wodnej proponuje się zachować rezerwy dla nowego portu rzecznego w powiązaniu z terminalem kontenerowym na wysokości przystanku kolejowego Bydgoszcz – Łęgnowo.

4.6. KOMUNIKACJA LOTNICZA

4.6.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Lotnisko zlokalizowane jest w południowej części miasta. Od północy graniczy z dzielnicą Szwederowo, od południa z kompleksem leśnym. Wschodnią i zachodnią granicę obszaru lotniska stanowią ciągi ulic: Jana Pawła II i Szubińskiej.

Aktualnie miasto Bydgoszcz posiada lotnisko cywilne obsługujące ruch krajowy. Port lotniczy obsługujący pasażerów położony jest na terenie Gminy Białe Błota, posiada dojazd od ul. Jana Pawła II.

4.6.2. Kierunki rozwoju

Podjęte decyzje administracyjne o utworzeniu Bydgoskiej Korporacji Lotniczej przesądzają o utworzeniu na bazie części lotniska wojskowego, lotniska cywilnego, które obsługiwałoby komunikację pasażerską i towarową.

Proponuje się dokonać zmiany granic administracyjnych miasta, celem zachowania całego lotniska w obszarze Gminy Bydgoszcz.

KOMUNIKACJA - podsumowanie – wnioski

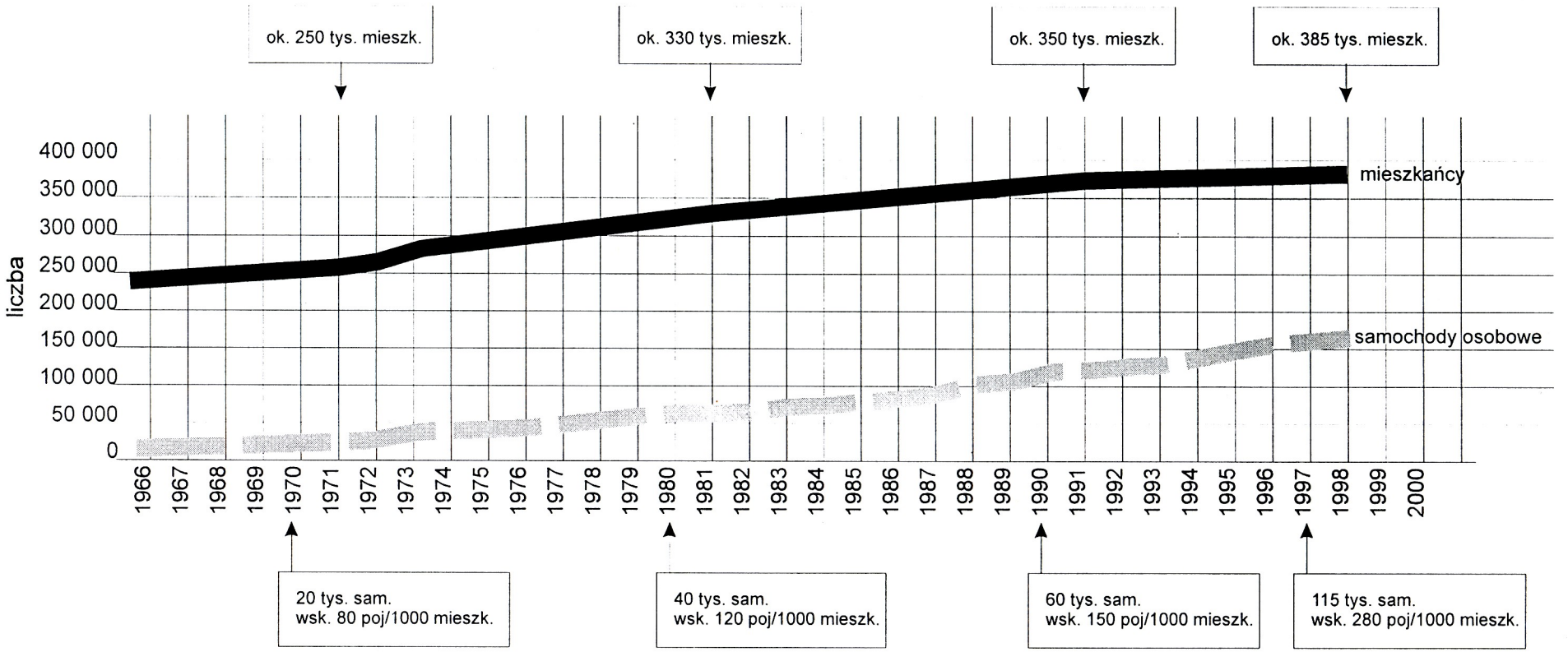
1. Przyjęte w Studium rozwiązania zgodne są z polityką komunikacyjną oparte są na zasadzie strefowania dostępności komunikacyjnej uzależnionej od funkcji obszaru o zróżnicowanym podziale zadań przewozowych między komunikacją publiczną a indywidualną.
Przyjęte założenia uściślające zasady obsługi komunikacyjnej poszczególnych rejonów miasta powinny być punktem wyjścia do sprecyzowania tzw. normatywu parkingowego dla miasta, który byłby podstawą do precyzowania wymagań w zakresie poziomu i standardu obsługi komunikacyjnej. Dokumentowi temu należałoby nadać rangę Uchwały Rady Miasta. Jako wyjściowe przyjąć zasady określone na rysunku nr 2 – Strefy Komunikacyjne oraz w załączniku tabelarycznym - Wskaźniki prognozowania miejsc parkingowych w Bydgoszczy tabela nr 2.

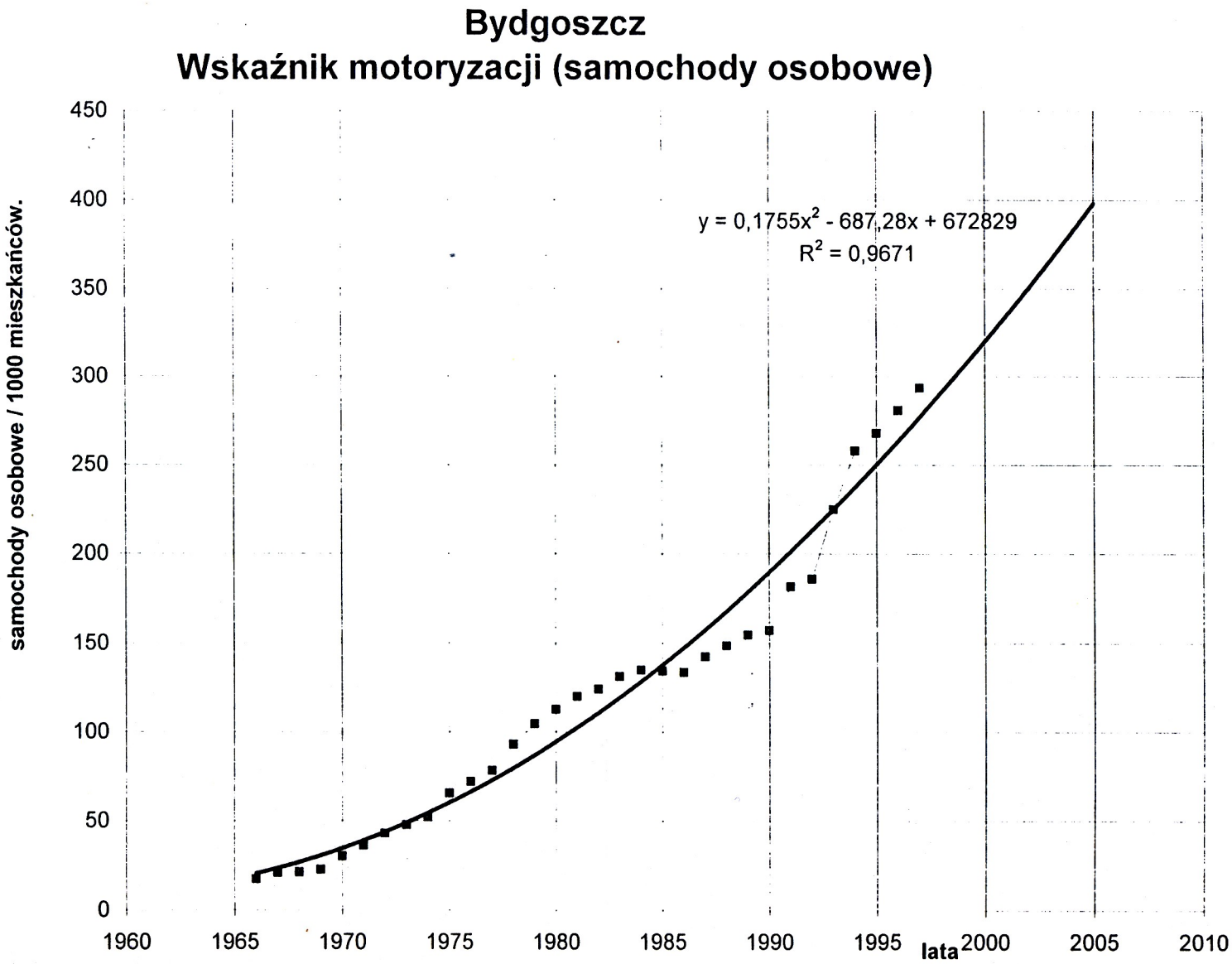
2. Podstawowe znaczenie dla prawidłowego rozwoju sytemu transportowego miasta ma zdefiniowanie polityki transportowej rozumianej jako strategia rozwoju systemu komunikacyjnego, określenie celów rozwoju transportu (– cel główny – sprawna obsługa transportowa miasta) i środków wybranym celom służącym.
Studium zakłada wdrożenie strategii zrównoważonego rozwoju, której pierwszym jest naczelne założenie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Bydgoszczy, a jego odzwierciedleniem Uchwała Rady Miasta Nr XXIX/ 411/96 z dnia 10 lipca 1996 roku, wyznaczająca główne cele miasta w dziedzinie transportu.

Cele te można osiągnąć poprzez działania zmuszające do:

- przemieszania funkcji obszaru – zmniejszającej popyt na transport
- zahamowania ucieczki pasażerów z transportu publicznego poprzez podniesienie jego atrakcyjności – wzmocnienie sieci – bogata oferta, „przyjazne taryfy", komfort podróży
- niezbędne inwestycje infrastrukturalne w zakresie sieci ulicznej
- ograniczanie swobody dostępności do obszarów śródmieścia samochodem
- wdrożenie nowoczesnych środków sterowania ruchem
- rozwijanie alternatywnych form transportu (rower)

Wzrost liczby samochodów w stosunku do liczby mieszkańców




Bydgoszcz
Wskaźnik motoryzacji (samochody osobowe)
y = 0,1755x² - 687,28x + 672829
R² = 0,9671
samochody osobowe / 1000 mieszkańców.
lata
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0
1960
1965
1970
1975
1980
1985
1990
1995
2000
2005
2010

Rysunek 1a

Przyrost liczby mieszkańców i liczby samochodów osobowych

Rok	Mieszkańcy		Samochody osobowe		Wskaźnik motoryzacji		Przyrost liczby mieszkańców		Przyrost liczby samochodów
1965	256 600		3 906		15				
1966	260 700		4 536		17		4 100		630
1967	262 500		5 502		21		1 800		966
1968	277 600		5 867		21		15 100		365
1969	280 000		6 344		23		2 400		477
1970	282 200		8 521		30		2 200		2 177
1971	285 700		10 353		36		3 500		1 832
1972	291 200		12 525		43		5 500		2 172
1973	308 100		14 702		48		16 900		2 177
1974	313 500		16 343		52		5 400		1 641
1975	322 700		21 212		66		9 200		4 869
1976	325 950	*	23 517	*	72	*	3 250	*	2 305
1977	329 200		25 821		78		3 250		2 305
1978	332 100		30 908		93		2 900		5 087
1979	343 800		35 963		105		11 700		5 055
1980	348 600		39 320		113		4 800		3 357
1981	352 400		42 321		120		3 800		3 001
1982	356 500		44 226		124		4 100		1 905
1983	357 700		46 922		131		1 200		2 696
1984	361 400		48 760		135		3 700		1 838
1985	365 950	*	49 153	*	134	*	4 550	*	393
1986	370 500		49 546		134		4 550		393
1987	373 900		53 277		142		3 400		3 731
1988	377 000		56 026	*	149	*	3 100	*	2 749
1989	380 000		58 774		155		3 000		2 749
1990	381 500		60 019		157		1 500		1 245
1991	383 600		69 678		182		2 100		9 659
1992	383 600		71 280		186		0		1 602
1993	384 830		86 577		225		1 230		15 297
1994	385 708		99 548		258		878		12 971
1995	386 056		103 514		268		348		3 966
1996	386 592		108 551		281		536		5 037
1997	386 476		113 404		293		-116		4 853
1998									
1999									
2000									

* - szacunek (brak danych)

Tabela nr 1

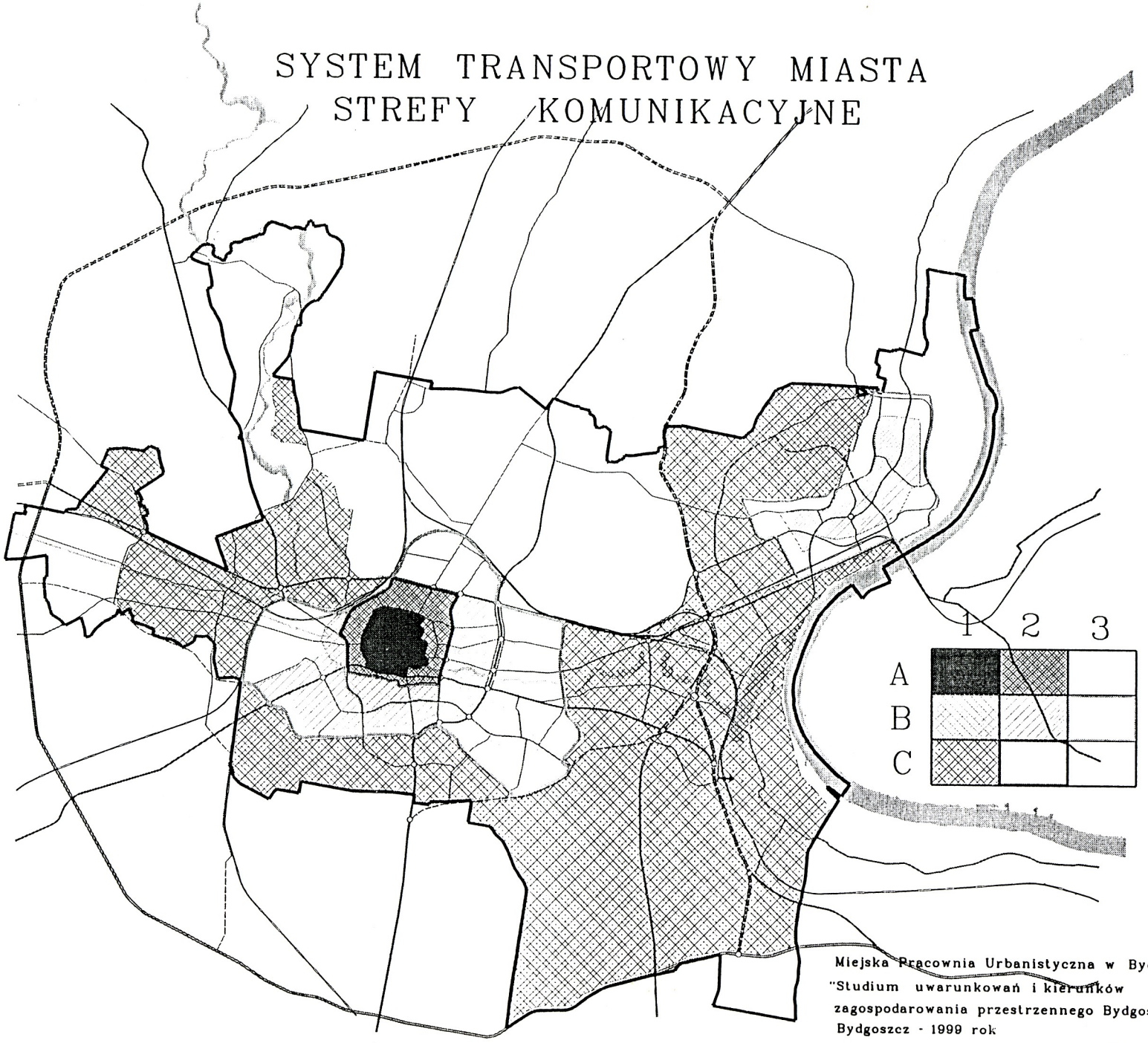
Wskaźniki prognozowania miejsc parkingowych w Bydgoszczy wynikające a zasad polityki zrównoważonego rozwoju perspektywa 2015 r.											
			Liczba stanowisk postojowych przypadających na:								
Strefa urbanistyczna			Zabudowa mieszkaniowa	Biura, urzędy	Obiekty handlowe, restauracje, kawiarnie	Teatry, kina, sale widowiskowe i sportowe	Uczelnie i szkoły	Hotele, szpitale	Przychodnie, biblioteki	Wystawy, internaty	Zakłady produkcyjne
			1 mieszkanie	1000m^2 pow. użytkowej	1000m^2 pow. użytkowej	100 miejsc użytkowych	100 studentów i zatrudn.	100 łóżek	1000m^2 pow. użytkowej	100 miejsc zwiedzających lub łóżek	100 zatrudn.
			1	2	3	4	5	6	7	8	9
Wskaźnik maksymalny	A1	Centrum miasta	0,6	6 - 10	6 - 10	4 - 7	3 - 10	10 - 15	5 - 8	5 - 6	4 - 6
	A2	Śródmieście funkcjonalne	0,7	12 - 15	10 - 15	7 - 11	5 - 16	12 - 20	8 - 11	3 - 6	6 - 8
	B1	Obszary istniejącej zabudowy intensywnej	0,7 - 0,9	15 - 25	12 - 20	8 - 12	5 - 20	15 - 25	10 - 15	5 - 8	6 - 8
	B2	Obszary projektowanej zabudowy intensywnej	0,8 - 1,2	15 - 28	12 - 20	8 -12 +0,5A	5 - 20	15 - 25	12 - 20	5 -8 +0,5A	10 - 12
Wskaźnik minimalny	B3	Obszary zabudowy o średniej intensywności	1,2 - 1,5	15 - 28	12 - 30	10 -15 +0,5A	6 - 25	20 -30 +0,5A*	12 - 20	5 -10 +0,5A	10 - 15
	C1	Obszary zabudowy ekstensywnej miejskiej	1,0 - 1,5	20 - 30	12 - 30	10 -25 +0,5A	7 - 30	25 -40 +0,5A*	15 - 25	8 -15 +0,5A	20 - 30
	C2	Obszary zabudowy ekstensywnej typu podmiejskiego	1,0 - 2,0	20 - 30	12 - 35	10 -15 +0,5A	7 - 35	25 -45 +0,5A*	15 - 25	8 -15 +0,5A	20 - 30

Uwagi:

1. Górne wielkości przyjmować należy w planowaniu przestrzennym, natomiast dolne na etapie realizacji - obowiązują do 2015 r.
2. 0,5 A dodatkowe stanowiska dla autobusów, * - tylko dla hoteli
3. Normatyw nie obowiązuje dla stanowisk parkingowych dla samochodów ciężarowych; wyklucza się parkowanie tych samochodów na terenie działek zabudowy jednorodzinnej.

Tabela nr 2

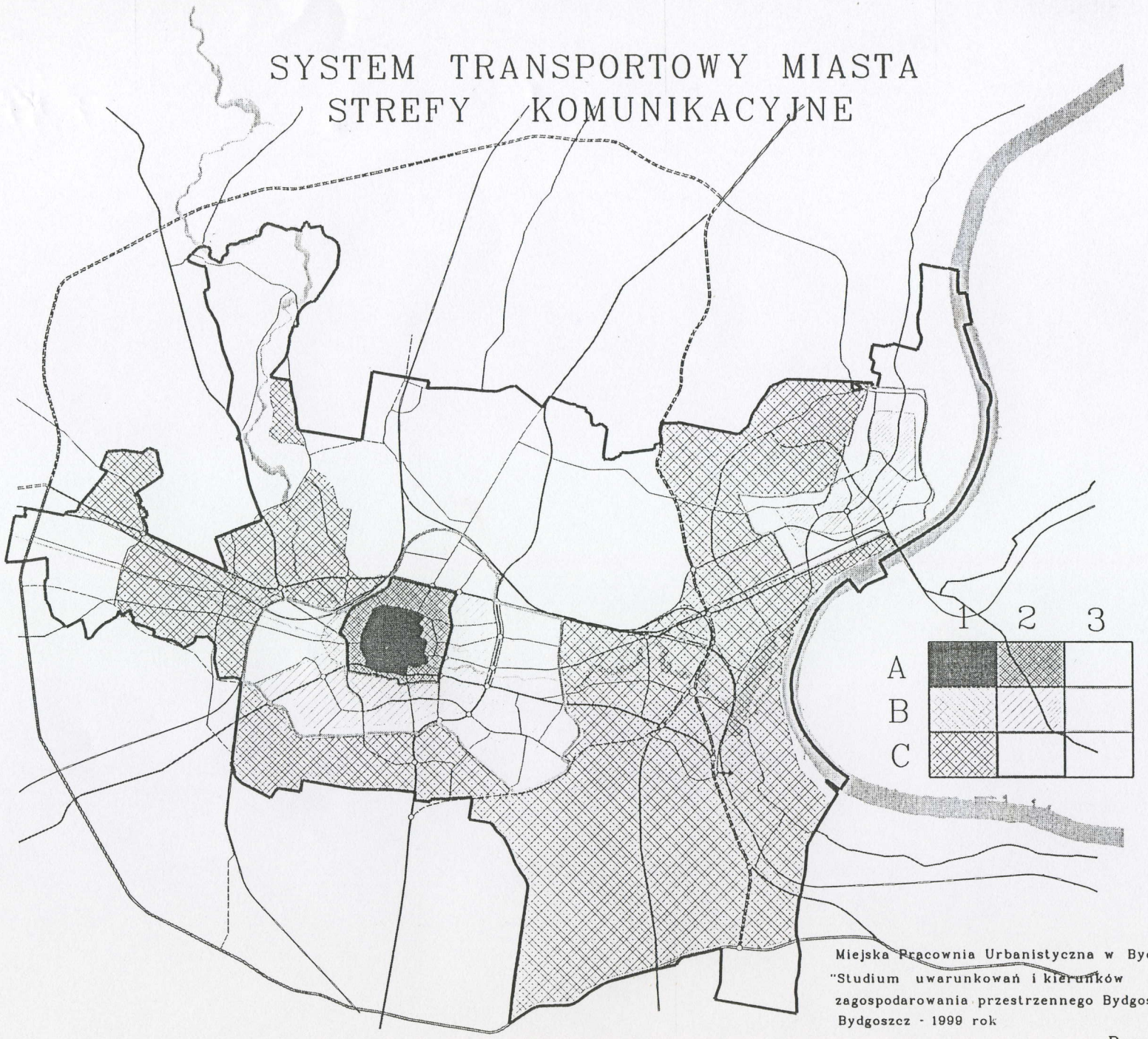
SYSTEM TRANSPORTOWY MIASTA
STREFY KOMUNIKACYJNE



Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy
"Studium uwarunkowań i kierunków
zagospodarowania przestrzennego Bydgoszczy"
Bydgoszcz - 1999 rok

Rysunek nr 2

SYSTEM TRANSPORTOWY MIASTA
STREFY KOMUNIKACYJNE



Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy
"Studium uwarunkowań i kierunków
zagospodarowania przestrzennego Bydgoszczy"
Bydgoszcz - 1999 rok

Rysunek nr 2

4.7. ZAOPATRZENIE W WODĘ

4.7.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Wodociąg miejski (30 km długości sieci) wybudowany na przełomie wieku 1899 r. dla miasta (50 tys. mieszkańców) ujmował wodę w ilości 600 m^3 / h – 12 tys. m^3 / d w Lesie Gdańskim z poziomu czwartorzędowego ujęciem lewarowym. Główne magistrale (ϕ 400 i ϕ 450 mm) łączyły ujęcie ze zbiornikiem wieżowym (poj. 1236 m^3) na Wzgórzu Dąbrowskiego. Ujęcie wody „Las Gdański" po rozbudowie posiada zatwierdzone zasoby wód podziemnych z trzech poziomów wodonośnych w ilości 38 tys. m^3 / d.

Drugie ujęcie wody – powierzchniowej z rzeki Brdy, które uruchomione zostało w 1962 r, posiada pozwolenie wodno – prawne na pobór wody w ilości 200 tys. m^3 / d oraz stację uzdatniania o wydajności 100 tys. m^3 / d.

Poza w/w ujęciami wodociąg miejski posiada ujęcia awaryjne o łącznej wydajności 500 m^3 / h.

W granicach miasta wody podziemne ujmowane są przez ujęcia zakładowe („Zachem" - 587 m^3 / h, 333 m^3 / h. 261 m^3 / h; „Stomil" – 300 m^3 / h; Zakłady Mięsne – 250 m^3 / h).

Dla celów technologicznych pobierana jest woda z Brdy w ilości 90 tys. m^3 / d. Główni kontrahenci to: EC-1, EC-2, Bydgoskie Zakłady Papiernicze, Kabel Bydgoszcz.

Z wodociągu miejskiego korzysta 97% mieszkańców. Łączna długość sieci wodociągowej średnicy 100 ÷ 1200 mm wynosi 500 km.

Sieć podzielona jest na dwie strefy ciśnienia. Strefa pierwsza obejmuje dolne rejony miasta. Strefa druga górny taras (Jary, Błonie, Górzyskowo, Biedaszkowo, Szwederowo, Bielice, Lotnisko, Wzgórze Wolności, Glinki, Wyżyny, Kapuściska, Czersko, Łęgnowo) oraz Zimne Wody na dolnym tarasie. Strefy podwyższonego ciśnienia posiadają dz. Osowa Góra, Smukała i Piaski.

Zabezpieczenie retencji w pierwszej strefie ciśnienia jest wystarczające, w drugiej strefie ciśnień, jej brak. Zasilanie drugiej strefy jest jednostronne, sytuacja ta przy braku retencji stanowi główne zagrożenie pewności dostawy wody. Na pewność dostawy wody ma wpływ również wielostronne zasilanie. Braki w tym zakresie występują głównie w dzielnicy Fordon, mimo istnienia zbiorników retencyjnych, które częściowo złagodziły stan zagrożenia awaryjnego.

4.7.2. Kierunki rozwoju

Łączne zapotrzebowanie (max. doba) wody dla Bydgoszczy i gmin ościennych (wg programu ogólnego wodociągu bydgoskiego) wynosi:

- - 1998 r. - 114 tys. m3 / d
- - 2020 r- 150 tys. m3 / d
- - 2040 r. - 182 tys. m3 / d

W zestawieniu z zapotrzebowaniem wodociąg bydgoski posiada znaczne rezerwy wydajności ujęć.

Najważniejsze zadania:

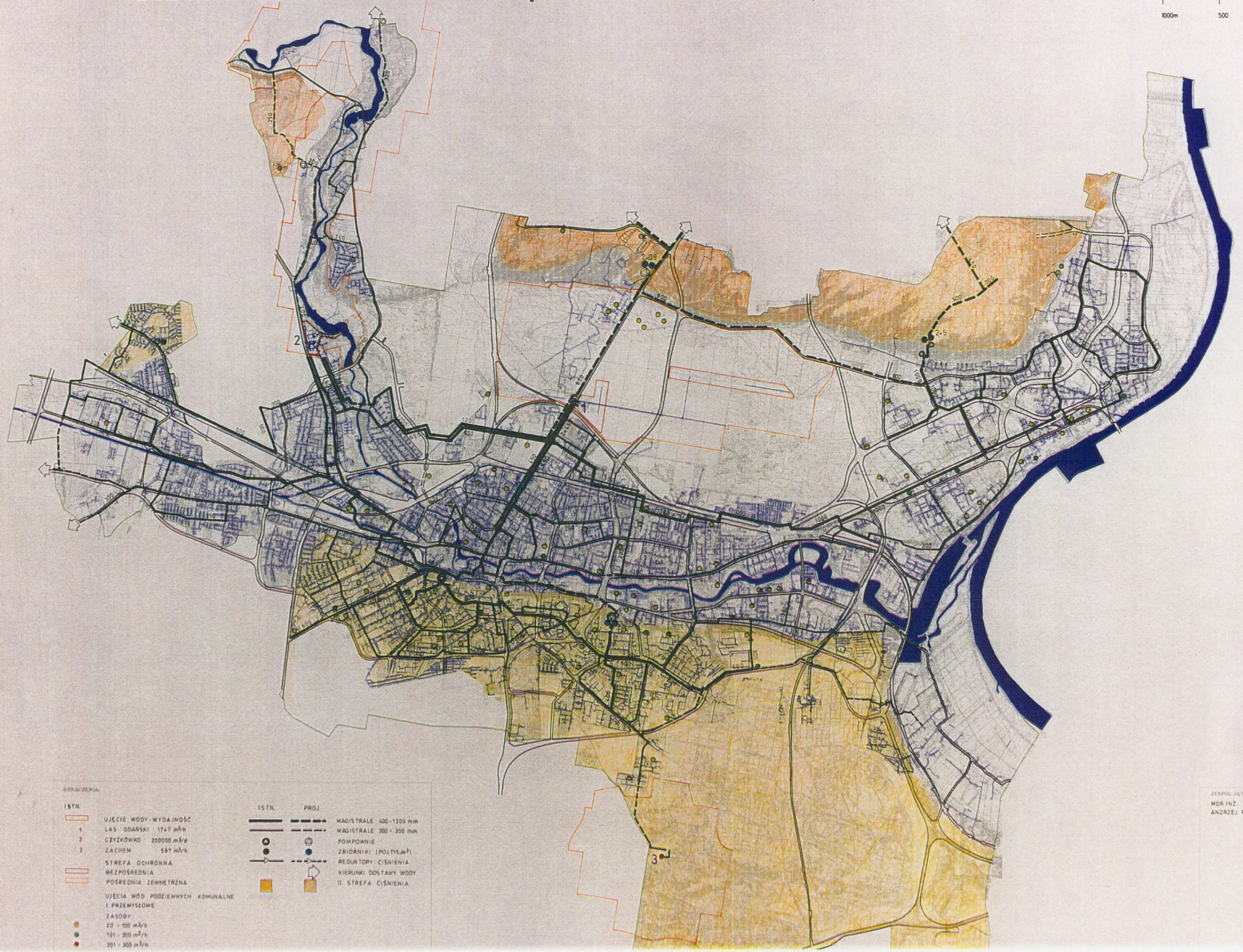
- Konieczne jest podniesienie jakości dostarczanej wody przez modernizację procesu uzdatniania na ujęciu „Czyżkówko" oraz budowę stacji uzdatniania na ujęciu „Las Gdański".
- Niezbędna jest realizacja zadań objętych ustaleniami stref ochrony sanitarnej ujęć „Czyżkówko" i „Las Gdański"
- Sieć wodociągowa dla osiągnięcia pełnej niezawodności dostawy wody wymaga dwustronnego zasilania (Fordon, II strefa ciśnienia) oraz wymiany zdekapitalizowanych odcinków sieci.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

SYSTEM ZAOPATRZENIA W WODĘ

SKALA 1 : 25000

0 1000m 500 200 100



4.8. ODPROWADZENIE ŚCIEKÓW SANITARNYCH I ICH OCZYSZCZANIE

4.8.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Zorganizowany system kanalizacji sanitarnej projektowany dla miasta liczącego 50 ÷ 100 tys. mieszkańców powstał w 1900 r. System ten prawidłowo funkcjonował do lat 50 – tych w układzie sieci sprowadzającej ścieki do przepompowni PK – 1 oraz systemu tłoczącego ścieki na pola irygacyjne Kapuściska i Czersko Polskie.

Przeciążenie systemu w sieci kanałów piętrowych (sanitarno – deszczowych) spowodowało pogorszenie stanu sanitarnego Brdy, a zwiększony dopływ ścieków i ograniczenie powierzchni pól irygacyjnych spowodował, że tylko 20% ścieków poddanych jest oczyszczaniu.

Drugi systemowy układ kolektorów realizowany w latach 1950 ÷ 90 pozostał bez oczyszczania ścieków (wyjątek stanowi tu Oczyszczalnia Osowa Góra i Piaski) z zrzutem do rzek Brdy i Wisły. Stanu tego nie poprawia podczyszczanie w osadnikach Imhoffa lub osadnikach ziemnych przed wylotami niektórych kolektorów.

Z sieci kanalizacji sanitarnej korzysta 85% mieszkańców, długość sieci wynosi 360 km.

Istniejący system charakteryzuje się:

- przeciążeniem kolektorów i kanałów, szczególnie w systemie kanalizacji piętrowej w Śródmieściu (zlewnia „B"),
- brakiem oczyszczania ścieków 80% ścieków odprowadzanych jest do odbiorników bez właściwego oczyszczenia,
- brakiem systemu transportu ścieków (pompowni i rurociągów tłocznych) do realizowanych oczyszczalni ścieków (OMB Fordon i OMB Kapuściska)

Pozytywne trendy to:

- wyniki podjętych działań projektowych i realizacyjnych, które doprowadziły do realizacji oczyszczalni Fordon (30, 60, 90 tys. m^3/d – etapy realizacji),
- przygotowanie realizacji oczyszczalni Kapuściska (70, 100 tys. m^3/d – etapy realizacji) oraz system transportu ścieków z miasta (zlewnia A, H, I i Ł) oraz z gminy Solec Kujawski,
- rezerwa 60% przepustowości oczyszczalni Osowa Góra,
- rezerwa przepustowości kolektorów w dzielnicy Fordon dla tranzytu ścieków z miasta [zlewnia B, D, E, (A)] oraz górnego tarasu Fordonu i gminy Osielsko.

4.8.2. Kierunki rozwoju

Podstawowym warunkiem poprawy stanu sanitarnego miasta jest likwidacja wylotów ścieków nieoczyszczonych do rz. Brdy i Wisły. Realizacja tego zadania została podjęta przy zachowaniu zasady, że wyłączy się rzekę Brdę z przyjmowania zrzutu ścieków oczyszczonych z uwagi na miarodajne przepływy (Brda – 26 m^3/s, Wisła – 981 m^3/s) i przyjmie rzekę Wisłę jako odbiornik ścieków oczyszczonych. Budowa dwóch oczyszczalni Fordon (o wydajności 30, 60, 90 tys. m^3 / d) i Kapuściska (o wydajności 70, 100 tys. m^3/d) z zrzutem oczyszczonych ścieków do Wisły.

Pozostawienie oczyszczalni Osowa Góra (o wydajności 12 tys. m^3/d) w zlewni Kanału Bydgoskiego (Brdy).

Rozbudowa i modernizacja sieci kanalizacyjnej obejmuje:

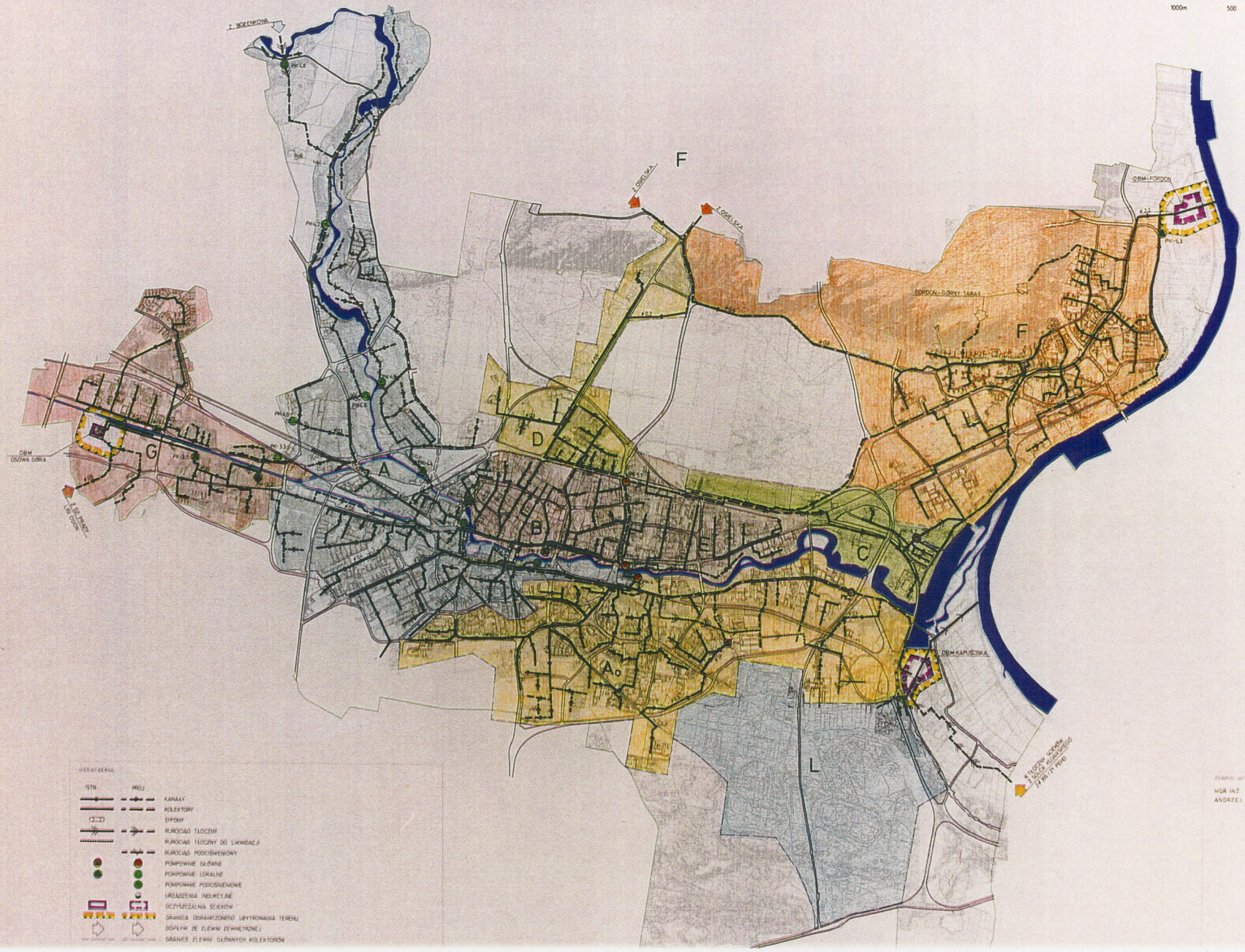
- budowę systemu transportu ścieków na teren oczyszczalni Fordon i Kapuściska z możliwością częściowej rezerwy przerzutu ścieków na poszczególne oczyszczalnie,
- odciążenie i modernizację kanalizacji w centrum miasta, wymianę urządzeń i obiektów zdekapitalizowanych (realizowanych w 1900 r.),
- realizację kanalizacji w jednostkach urbanistycznych nie objętych systemem kanalizacji, ze szczególnym uwzględnieniem terenów stref ochrony sanitarnej ujęć wody.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

SYSTEM ODPROWADZANIA ŚCIEKÓW SANITARNYCH

SKALA 1 : 25000

0 1000m 500 200 100



4.9. ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH I MELIORACJA MIEJSKA

4.9.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Odbiornikami wód deszczowych z istniejącego systemu kanalizacji deszczowej są:

- rzeki: Wisła i Brda,
- kanały: Stary Kanał Bydgoski, Nowy Kanał Bydgoski,
- strugi: Flis Północny, Flis Południowy, Potok Prądy, Rów Nakielski.

Zorganizowany system kanalizacji powstał na przełomie wieku w 1900 r. i był rozbudowywany do 1940 r. w sposób racjonalny. Był to system kanalizacji piętrowej sanitarno – deszczowej. Obejmował on centrum miasta z wylotami kolektorów deszczowych do Brdy. Dalsza budowa systemu w kierunku wschodnim w dół rzeki była konsekwentną kontynuacją założonego systemu, polegającą na odprowadzeniu wód opadowych najkrótszą drogą do rzeki.

Działania polegające na rozbudowie istniejącego systemu w kierunku południowym i północnym doprowadziły do przepełnienia kolektorów i kanałów deszczowych szczególnie w odcinkach ujściowych do rzeki. Rozbudowa miasta w kierunku wschodnim i postępująca urbanizacja dzielnic zachodnich spowodowała włączenie do systemu kanalizacji deszczowej jako odbiorników rzeki Wisły oraz Starego i Nowego Kanału Bydgoskiego.

Obecny system kanalizacji deszczowej charakteryzuje się:

- rezerwą przepustowości kolektorów w zlewni Wisły (kol. A, B, C, C_1).
- ograniczeniem odbioru wód deszczowych w zlewni Starego i Nowego Kanału Bydgoskiego,
- brakiem urządzeń do przejęcia zanieczyszczeń pierwszej fali spływów wód deszczowych (separatory, piaskowniki),
- brakiem odciążenia w Śródmieściu,
- brakiem systemowych rozwiązań w północnych dzielnicach miasta, w szczególności na terenach o wysokim poziomie wód gruntowych oraz w strefach ochrony sanitarnej ujęć wody (Czyżkówko i Las Gdański)

4.9.2. Kierunki rozwoju

Warunkiem podstawowym dla poprawy stanu sanitarnego miasta i utrzymania Brdy w (II ÷ III) klasie czystości na odcinku miejskim jest:

- utrzymanie przepływu 20 ÷ 26 m^3/s przez budowę zbiornika Jachcice, który pozwoli zachować właściwe rozcieńczenie wód deszczowych spływających do rzeki,
- budowa urządzeń upustowych na Kanale Bydgoskim (śluza Czyżkówko) dla zwiększenia możliwości odbioru wód deszczowych w zlewni kanału,
- budowa urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe (separatory, piaskowniki) oraz właściwa eksploatacja wpustów ulicznych, które stanowią pierwszy stopień oczyszczania ścieków deszczowych,
- realizacja kanalizacji deszczowej i deszczowo – drenażowej w północnych dzielnicach miasta oraz na obszarach stref ochronnych ujęć wody,
- umożliwienie przeprowadzenia kolektorów deszczowych ze zlewni obszarów intensywnej urbanizacji poza granicami miasta. Dotyczy to w szczególności obszarów stref ochrony sanitarnej ujęć wody,
- zachowanie cieków powierzchniowych dla swobodnego spływu wód, szczególnie w dzielnicach zachodnich oraz na odcinku miejskim Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły jak również na terenach chronionych wałem p. powodziowym w dzielnicy Fordon.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

SYSTEM ODPROWADZANIA WÓD DESZCZOWYCH I MELIORACJI MIEJSKICH

SKALA 1 : 25000

0 1000m 500 200 100

ZESPÓŁ AUTORSKI:
MGR INŻ.
ANDRZEJ RÓŻEK

4.10. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO

4.10.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Miejski system ciepłowniczy (MSC) powstał na przełomie lat sześćdziesiątych po przebudowie w 1962 r. elektrowni Jachcice na elektrociepłownie (EC-1), budowie sieci cieplnych w centrum miasta oraz sieci parowej dla ZNTK i Papierni. W 1970 r. uruchomiono drugie źródło MSC elektrociepłownię EC-2 we wschodnim rejonie miasta. Spowodowane to było zapotrzebowaniem przemysłu, a w drugiej kolejności potrzebami mieszkaniowymi. W 1975 r. miasto w 56% zasilane było z scentralizowanego systemu ciepłowniczego. Obecna moc źródeł działających na rzecz MSC wynosi:

	Ciepło	Energia elektryczna
EC-1	185 MW	10 MW
EC-2	777 MW	160 MW
EC-3	45 MW	10 MW

Do systemu włączone są ciepłownie lokalne Błonie (35) MW i Białe Błota (23 MW). Poza systemem znajduje się ciepłownia Osowa Góra (23 MW). Miejski system ciepłowniczy pokrywa w pełni zapotrzebowanie miasta w ciepło, w szczególności w ostatnich latach gdy zmniejszył się pobór ciepła (w wodzie i parze) dla przemysłu oraz wystąpiły mechanizmy racjonalnego użytkowania energii z przyczyn ekonomicznych.
Drugi istotny trend wynikający z przepisów o ochronie środowiska wymusza działania polegające na zmniejszeniu emisji szkodliwych substancji do atmosfery m.in. poprzez wymianę lub podniesienie jakości paliw stosowanych w MSC. Z sieci cieplnej KPEC pokrywane jest zapotrzebowanie miasta w 70%, długość sieci wynosi 396 km.. Źródła ciepła EC-1, Ciepłownia Błonie, Ciepłownia Białe Błota i Ciepłownia Osowa Góra wymagają modernizacji z uwagi na wymogi ochrony środowiska.
Z uwagi na małe średnice i niewystarczającą ilość spięć sieci, występują ograniczenia nie pozwalające na swobodną wymianę rejonów zasilania między EC-1 i EC-2.

4.10.2. Kierunki rozwoju

Zmiany zachodzące w udziale paliw w zaopatrzeniu miasta w ciepło, polegające na wycofywaniu się ze spalania węgla na rzecz gazu, oleju oraz korzystania z energii elektrycznej do celów grzewczych zmieniają strukturę pokrycia zapotrzebowania na ciepło przez poszczególne media. Prawo swobodnej konkurencji mediów energetycznych jako wyróżnik będzie miało: koszty, ograniczenia wynikające z ochrony środowiska oraz pewność dostawy.
W związku z tym w MSC. zachodzą zmiany polegające na przechodzeniu na paliwa o niższych zagrożeniach dla środowiska oraz instalowaniu sprawnych urządzeń zmniejszających emisję szkodliwych substancji do atmosfery.
Przewiduje się dalszą modernizację źródeł.: EC-3 - wymiana następnego kotła węglowego na opalany olejem i uzyskanie mocy 90 MW; EC-2 – spalanie węgla dobrej jakości, stosowanie palników niskoemisyjnych, podniesienie skuteczności odpylania; EC-1 – przejście na zastosowanie oleju lub gazu ze zmniejszeniem mocy z 185 MW do 150 MW, ciepłownie: Błonie, Białe Błota, Osowa Góra i Fordon - przystosowanie do opalania gazem i olejem (paliwo szczytowe). Te propozycje zmian polegające na zastosowaniu gazu dla komunalnych źródeł ciepła wiążą się z zarezerwowaniem odpowiedniej dostawy z krajowego systemem dystrybucji gazu oraz budową gazociągów wysokiego ciśnienia, doprowadzających gaz do sieci miejskiej z rejonu Szubina oraz z północno - zachodniej magistrali gazu ziemnego od strony Wtelna. Dla dzielnicy Fordon wymagane jest odtworzenie istniejącego zasilania miasta od strony północnej siecią gazową wysokiego ciśnienia.
Sieć ciepłownicza z uwagi na postępującą dekapitalizację wymagać będzie wymiany. Wymiana i modernizacja obejmuje w szczególności odcinki sieci (wykonanie dokładek do istniejących rurociągów), które zwiększą rejon zasilany z EC-2.

Wzrost zapotrzebowania na ciepło będzie hamowany przez stosowanie oszczędnych materiałów i technologii energooszczędnych oraz podnoszenie izolacyjności przegród budowlanych. Ogólne zapotrzebowanie na ciepło miasta (wg. studium zaopatrzenia w ciepło) w 2010 r wynosić będzie 1300 MW. Pokrycie tego zapotrzebowania z MSC wyniesie 900 MW. Poza miejską siecią cieplną udział poszczególnych mediów wynosić będzie: gaz – 250 MW, olej – 65 MW, kotłownie i piece węglowe – 60 MW, energia elektryczna – 37 MW.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

SYSTEM ZAOPATRZENIA W CIEPŁO

SKALA 1 : 25000

0 1000m 500 200 100

4.11. ZAOPATRZENIE W GAZ

4.11.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Zorganizowany system zaopatrzenia miasta w gaz (węglowy), początkowo głównie dla oświetlenia, powstał w 1860 r. System po rozbudowie sieci pokrywał potrzeby miasta na cele bytowo – gospodarcze i przemysłowe. Uciążliwość i zdekapitalizowanie źródła gazu węglowego, którym była stara gazownia w centrum miasta spowodowały konieczność budowy nowej gazowni, którą oddano do eksploatacji w 1967 r. we wschodnim rejonie miasta. Podłączenie miasta do krajowego systemu gazu ziemnego wysokometanowego (GZ-50) spowodowało sukcesywne przestawianie sieci na zasilanie gazem ziemnym i wyłączenie z pracy gazowni. Obecnie Bydgoszcz zasilana jest gazem ziemnym z układu krajowego sieci wysokiego ciśnienia z trzech stacji redukcyjnych I stopnia o łącznej wydajności 33 tys. Nm^3/h. Sieć gazowa rozdzielcza zasilana jest z magistral średniego ciśnienia poprzez 42 stacje redukcyjne II stopnia o przepustowości 4500 ÷ 300 m^3/h. Z gazu korzysta 115 tys. odbiorców domowych. Zużycie roczne gazu wyniosło w 1997 r. 60 mln. Nm^3 w tym przez odbiorców domowych 45 mln. Nm^3. Zwiększa się w ostatnich latach zużycie gazu na cele grzewcze. Zasilanie miasta z krajowego układu jest wystarczające na obecnie występujące zapotrzebowanie gazu. Z uwagi jednak na fakt, że powiązanie z siecią krajową występuje tylko we wschodnich rejonach miasta, celowe byłoby dodatkowe zasilanie miasta od strony zachodniej dla poprawy działania sieci magistralnej średniego ciśnienia.
Zakład gazowniczy Bydgoszcz dla zapewnienia bezpiecznej dostawy gazu prowadzi sukcesywną wymianę sieci z dostosowaniem jej przepustowości do występujących zapotrzebowań gazu. Roczna wymiana obejmuje od 10 ÷ 20 km sieci gazowej.

4.11.2. Kierunki rozwoju

W ostatnich latach obserwuje się zwiększone zapotrzebowanie gazu na cele grzewcze, które występuje w terenach zabudowy jednorodzinnej (zachodnie i północne dzielnice miasta) oraz w Śródmieściu. Miejski scentralizowany system zaopatrzenia w ciepło, z uwagi na wymogi ochrony środowiska występuje o zwiększone dostawy gazu dla ciepłowni i kotłowni lokalnych. Jeden z wariantów zaopatrzenia w ciepło miasta Bydgoszczy przewiduje zasilanie elektrociepłowni EC-1 w gaz dla kotłów lub turbin gazowych (12 ÷ 15 tys. Nm^3/h). System gazowniczy miasta musi być przygotowany na ten wzrost zapotrzebowania zarówno w zakresie sieci magistralnej średniego ciśnienia jak i w powiązaniach z systemem krajowym. Przewiduje się zasilanie miasta z układu krajowego od strony północnej i zachodniej z magistrali wysokiego ciśnienia ϕ 200 mm Koronowo – Wtelno - Mrocza oraz zasilanie od strony Szubina w rejonie dzielnicy Błonie, Miedzyń lub Prądy. Sieć magistralna średniego ciśnienia będzie rozbudowywana w miarę potrzeb, a poprzez stacje redukcyjne II° i sieć niskiego ciśnienia gaz będzie dostarczany odbiorcom.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

SYSTEM ZAOPATRZENIA W GAZ

SKALA 1 : 25000

0 1000m 500 200 100

ZESPÓŁ AUTORSKI:
MGR INŻ.
ANDRZEJ ROŻEK

4.12. ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

4.12.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Zapotrzebowanie mocy odbiorców z terenu miasta Bydgoszczy w szczycie zimowym 1997/98 r. (pomiary z tzw. środy pomiarowej dnia 17.12.1997 r.) wynosiło 241,4 MW. Miejscowe źródła energii elektrycznej wytwarzały ją w tym czasie z mocą 136.3 MW. Poniżej przedstawiony będzie udział poszczególnych kategorii miejskiej infrastruktury energetycznej.

Elektrownie miejscowe

Decydujące znaczenie dla miejscowej produkcji energii elektrycznej ma elektrociepłownia EC-II, o mocy szczytowej w okresie zimowym 114 MW. Elektrociepownia EC-I wytwarza 12 MW a EC-III – 4 MW. W elektrowniach wodnych (Smukała i związana z nią funkcjonalnie EW Tryszczyn) – 6,3 MW. Właścicielem elektrociepłowni jest firma Zespół Elektrociepłowni Bydgoszcz Spółka Akcyjna. Elektrownie wodne są własnością Zakładu Energetycznego Bydgoszcz Spółka Akcyjna.

Sieć elektroenergetyczna

Sieć tę w Bydgoszczy tworzą 2 stacje NN/WN (stacja 220/110 kV Jasiniec oraz położona tuż za granicami miasta stacja Bydgoszcz Zachód, obecnie pracująca na napięciu 220/110 kV) oraz 5 linii NN o napięciu pracy 220 kV (tj linie: Pątnów – Jasiniec tor I, Pątnów – Jasiniec tor II, Jasiniec – Gdańsk, Jasiniec – Grudziądz, a także linia przygotowana gabarytowo do pracy na napięciu 400 kV Jasiniec – Bydgoszcz Zachód). W sieci tej zainstalowane są trzy. autotransformatory 220/110 kV o mocy po 160 MVA każdy. Sieć NN w całości jest własnością firmy Polskie Sieci Elektroenergetyczne Spółka Akcyjna.

Sieć elektroenergetyczna wysokich napięć (WN)

Sieć tę tworzy w Bydgoszczy 15 stacje WN i rozprowadzone między tymi stacjami linie WN (16 szt.). Do sieci tej zaliczyć trzeba ponadto 5 przebiegających przez obszar miasta tranzytowych linii 110 kV, wyprowadzających z Bydgoszczy energię elektryczną. Stacje WN na terenie Bydgoszczy są z reguły stacjami dystrybucyjnymi, z transformacją 110/15 kV. tylko jedna stacja (przy EC-II) pełni odmienne zadania. Nie wykonując transformacji dla sieci 15 kV pracuje jako rozdzielnia w sieci 110 kV oraz służy potrzebom wytwórczym. Spośród pozostałych 14 stacji WN do Zakładu Energetycznego Spółka Akcyjna należy aż 10 szt. – jako tzw. główne punkty zasilania (GPZ). Trzy stacje są własnością odbiorców energii elektrycznej i jako stacje abonenckie pracują tylko na potrzeby swych właścicieli. GPZ Jachcice pełni rolę zarówno stacji dystrybucyjnej - zasilając odbiorców energii – jak i stacji przyelektrownianej, wyprowadzającej wyprodukowaną energię elektryczną. W większości GPZ – tów zainstalowane są 2 transformatory 110/15 kV. Zainstalowane tam jednostki to 11 po 25 MVA, 9 po 16 MVA oraz jeden 63 MVA, jeden 31,5 MVA. Łączna moc zainstalowanych transformatorów wynosi 523,5 MVA. Przy podanym wyżej zapotrzebowaniu w szczycie na moc w wysokości 241,4 MW daje to ogólnie zadowalający wynik w zakresie pożądanej rezerwy transformatorowej, przekraczający 100%, ale w poszczególnych przypadkach warunki pełnej rezerwy mocy nie są dotrzymane.

Linie WN są prawie w całości napowietrzne (poza odcinkiem 200 m przy EC-II). Zbudowane są z reguły na słupach kratowych z przewodami 3 × AFL – 6 240 mm^2 . Nieliczne odcinki linii są dwutorowe. Żadna z linii nie jest zagrożona przeciążeniem. Właścicielem wszystkich linii WN na terenie Bydgoszczy jest Zakład Energetyczny Bydgoszcz Spółka Akcyjna.

Sieć miejska WN w Bydgoszczy ma w przeważającej mierze cechy konstrukcji wrzecionowej – aktualnie występują 2 niezależne ciągi WN rozpięte między 2 stacjami NN.

4.12.2. Kierunki rozwoju

Zaopatrzenie w energię elektryczną odbiorców z terenu miasta nie napotyka obecnie na zasadnicze bariery rozwojowe. W tym zakresie niezbędne są w pierwszej kolejności inwestycje modernizacyjne, zwiększające lub utrwalające zdolności produkcyjne energii. Nie wymagają więc zasadniczych decyzji z zakresu zagospodarowania przestrzennego

miasta. Natomiast inwestycje w miejskiej sieci dystrybucyjnej muszą przebiegać zarówno w sferze modernizacji istniejących obiektów jak też i budowy nowych, wymagających odpowiedniego przygotowania urbanistycznego.

Modernizacje miejscowych źródeł energii

W perspektywie niniejszej prognozy za uzasadnioną należałoby uznać modernizację elektrociepłowni EC-I, z instalacją nowej jednostki wytwórczej o mocy 50 MW – opalanej paliwem gazowym. Byłoby to zgodne z aktualnymi trendami w energetyce krajowej, zmierzającymi do zmniejszenia uzależnienia produkcji energii elektrycznej od węgla kamiennego i brunatnego.

Elektrociepłownia EC-II jest obiektem technicznie sprawnym, a plany modernizacyjne nie wykraczają poza przeciwdziałanie, zużyciu istniejących bloków energetycznych.

Elektrociepłownia EC-III nie ma większego znaczenia dla bilansu elektroenergetycznego miasta. To samo dotyczy elektrowni wodnych na rzece Brdzie.

Rozwój sieci przesyłowej NN

Szersze włączenie obiektów elektroenergetycznych w Bydgoszczy do struktury sieci przesyłowej NN służyć ma nie tylko miastu, lecz przede wszystkim potrzebom z terenu województwa, a ponadto także zadaniom krajowym tej sieci. Planuje się uruchomienie węzła 400/110 kV (w stacji Bydgoszcz Zachód) z doprowadzeniem 3 linii 400 kV.

Przez obecny teren miasta przebiegać będzie tylko jedna z tych linii, to jest linia 400 kV Bydgoszcz Zachód – Grudziądz. W linię tę wkomponowany zostanie istniejący odcinek – funkcjonujący obecnie jako linia 220 kV Jasiniec B. - Zachód – gdyż odcinek ten zbudowany już został w gabarycie 400 kV. Linia ta zostanie wyprowadzona ze stacji Jasiniec i przedłużona w kierunku Grudziądza. Na odcinku od stacji Jasiniec byłaby to linia dwutorowa, przy czym drugim torem ma być obecna linia 220 kV do Grudziądza, z utrzymaniem jej pracy na napięciu 220 kV. Trasa tej dwutorowej linii powinna prowadzić w kierunku północnym zgodnie z trasą wiązki wyprowadzonych w tym kierunku linii ze stacji Jasiniec. Jest dla miasta ważne, aby trasą tej linii całkowicie ominąć obszar tzw. Górnego Tarasu w Fordonie - jako, że jej uciążliwość byłaby znaczna tak z uwagi na zajęty pas terenu (szer. ok. 60 m.) jak i ze względów architektonicznych.

Rozbudowa stacji Bydgoszcz - Zachód dotyczy pod względem administracyjnym gminy Białe Błota. Planowane jest powiększenie terenu dla potrzeb nowej rozdzielni 400 kV. Pozostałe obiekty sieci 220 kV nie będą rozbudowywane.

Rozwój sieci dystrybucyjnej WN

W Bydgoszczy przyrost zapotrzebowania na moc pokryty może być w większości poprzez modernizacje istniejących GPZ - tów. Polegać one mają na wymianie transformatorów na większe jednostki - z transformatorami 40/20/20 MVA włącznie, mimo, że dotąd takich w Bydgoszczy nie zastosowano. Wiąże się to z głęboką modernizacją istniejących obiektów, która i tak w przyszłości jest niezbędna z uwagi na ich naturalne zużycie.

Do najpilniejszych modernizacji - mających związek z planami zagospodarowania przestrzennego - należy rozbudowa GPZ B. Południe (w jednostce urbanistycznej Kapuściska) oraz rozbudowa obecnego punktu zasilającego PZ ATR w Fordonie.

Do pilnych nowych obiektów stacyjnych należą GPZ Czyżkówko, a następnie GPZ Piękna (Szwederowo), a w dalszej kolejności GPZ Glinki. Powinny to być nowoczesne stacje kompaktowe, estetyczne i zajmujące mały obszar miejskiego terenu.

Nowe linie WN na terenie miasta, to przede wszystkim dwutorowa napowietrzna linia 110 kV z rejonu Osowej Góry poprzez Czyżkówko, Piaski i Rynkowo do Niemcza. Linia ta jest podstawą konstrukcji całej sieci miejskiej WN i musi być zrealizowana. Jej budowa pozwoli zarazem na demontaż uciążliwej linii 110 kV Jasiniec - Koronowo, na odcinku od stacji Jasiniec poprzez Myślęcinek do Niemcza.

Podobnie zasadnicze znaczenie ma nowa dwutorowa linia napowietrzna 110 kV z GPZ Fordon, biegnąca w przedłużeniu obecnej linii dwutorowej trasą podskarpową z Fordonu w kierunku Świecia i Kotomierza. Zapewni ona rezerwowe zasilanie dla dzielnicy mieszkaniowej Fordon, a także stworzy warunki do wygospodarowania terenu dla dwutorowej linii 400 kV i 220 kV do Grudziądza z ominięciem obszaru urbanistycznego Fordonu, zwłaszcza Górnego Tarasu.

Projektowane nowe linie rozwijają koncepcję wrzecionowej sieci WN na terenie miasta. Po jej zrealizowaniu będzie to sieć złożona z 4 niezależnych ciągów, w miejsce obecnych

2 ciągów. Trasy nowych ciągów przebiegałyby na obrzeżach miasta, nie kolidując z planami jego zagospodarowania przestrzennego.
Odrębnym tematem w budowie linii WN jest zastosowanie kabli. Aktualnie powstają w warunkach krajowych możliwości ich stosowania - Bydgoska Fabryka Kabli uruchomiła już produkcję kabli 110 kV z izolacją polietylenową (tzw. suchych), na właściwym poziomie technicznym. Barierą w zastosowaniu jest wysoka cena. W niniejszej prognozie przewiduje się sporadyczne ich zastosowanie, głównie w centrum miasta dla usunięcia kolizyjnych fragmentów linii napowietrznych.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

SYSTEM ZAOPATRZENIA W ENERGIE ELEKTRYCZNĄ

SKALA 1:25 000

0 1000m 500 250 100

GDAŃSK
KOTOMIERZ
ŚWIECIE (CELULOZA)
NIEMCZ
OSIELSKO
GRUDZIĄDZ
GRUDZIĄDZ
FORDON
NAKŁO
CZYŻKÓWKO
OS.GÓRA
ATR
JASINIEC
ROMET
B.PÓŁNOC
B.WSCHÓD
ŚRÓDMIEŚCIE
B.ZLONIE
PRĘKNA
RUPIENICA
KAUCZUK
B.POŁUDNIE
EC II
ZACHEM 2
GLINKI
ZACHEM 1
B.ZACHÓD
WISŁA
SOLEC KUJ.

OZNACZENIA

kolor czerwony - 110 kV; kolor żółty - 220 kV; kolor niebieski - 400 kV.
Uwaga: dodatek koloru zielonego oznacza obiekt projektowany.

napow. linie jednotorowe
proj. napow. linie jednotorowe
proj. linie kablowe (110 kV)
proj. napow. linie dwutorowe po trasie istn. linii jednotorowej
proj. napow. linie dwutorowe

ZESPÓŁ AUTORSKI:

mgr inż. FRANCISZEK NIECHWIEJ

4.13. USUWANIE I UTYLIZACJA ODPADÓW

4.13.1. Stan istniejący - uwarunkowania

Pomimo wielu podjętych działań gospodarka odpadami jest niezadowalająca. Poważnym wymagającym rozwiązania problemem jest nagromadzenie (1996r.) 1794,3 tys. ton odpadów przemysłowych (w przeliczeniu na 1 km^2 pow. miasta było to 10,3 tys. ton). Zakłady przemysłowe miasta Bydgoszczy wywożą rocznie (1997 r.) około 14820 ton odpadów na wysypisko odpadów komunalnych w Żółwinie – Wypaleniska. Zakłady Chemiczne Organika – Zachem zdeponowały na własnym składowisku 6311 ton, natomiast wytworzyły w 1996 r. 17841 ton.

W 1996 r miasto Bydgoszcz i cztery sąsiednie gminy wytworzyły i złożyły 666 700 m^3 (ok. 140 000 ton). na wysypisku odpadów komunalnych Rozwój selektywnej zbiórki i wtórnego wykorzystania odpadów jest bardzo powolny. Przebudowa obecnego systemu gospodarki odpadami jest pilnie konieczna.

Za pozytywne należy uznać przygotowanie instalacji chemicznych „Zachemu" do utylizacji odpadów niebezpiecznych oraz zwiększenie corocznie stopnia wykorzystania odpadów przemysłowych. W 1997 r. nastąpiło rozwiązanie problemu odpadów medycznych, przez co ten rodzaj odpadów przestanie być uciążliwym problemem dla Bydgoszczy. Eksploatowany jest mogilnik dla odpadów niebezpiecznych o pojemności 20 tys. m^3. Rozpoczęto też rozbudowę wysypiska odpadów komunalnych w Żółwinie – Wypaleniskach.

Charakter, wielkość i uciążliwość wytwarzanych w Bydgoszczy odpadów odzwierciedla nieprawidłowości technologii produkcji gospodarki zasobami i konsumpcji dóbr materialnych. Minimalizacja masy wytwarzanych odpadów do poziomu zapewniającego równowagę surowcową, ekologiczną i sanitarną, musi być osiągnięta poprzez daleko idącą synchronizację technologii produkcji i sposobu bytowania ludzi z kształtowaniem i funkcjonowaniem ekologicznej struktury w skali miasta.

4.13.2. Kierunki rozwoju

Zaległe i nowopowstające problemy gospodarki odpadami w Bydgoszczy mogą być rozwiązane poprzez stopniowe wdrażanie następujących przedsięwzięć:

- Budowa spójnego systemu usuwania i utylizacji odpadów obejmującego know – how, procedury, produkty, usługi, wyposażenie, a także procesy produkcyjne, organizacyjne, menedżerskie i kontrolne. W jego skład wejdą centrum gospodarki odpadami, stacje unieszkodliwiania odpadów, punkty przeładunkowe, składowiska zbiorcze, centrum przyjmowania odpadów posortowanych, Sieć i zakłady transportu specjalistycznego, lokalne firmy – stacje AGRO – EKO. Zakłady wytwarzające odpady związane będą z Centrum i nie będą musiały samodzielnie rozpoznawać sposobów i miejsc utylizacji własnych odpadów.
- Minimalizacja odpadów przez zastosowanie technologii mało – i bezodpadowych wymaga rozpatrzenia całego cyklu powstawania odpadów, zbierania ich, magazynowania, oczyszczania, reutylizacji i ostatecznej eliminacji. Oszczędne zużycie surowców, niewykorzystywanie do produkcji nieodnawialnych zasobów, unikanie stosowania substancji niebezpiecznych, mniejszy pobór energii, łatwość ponownego użytku lub przerobienia, pełna biodegradacja zamykająca cykl życiowy produktów. Konieczne jest określenie jak najlepszych, nowych metod, strategii, polityki, sposobów i środków wymiany informacji, komunikowania się i edukacji. Opracowanie i szerokie rozpowszechnianie wymienionych koncepcji powinno być stymulowane przez różne instrumenty polityczne, w tym akty prawne i normatywne dotyczące wspierania technologii małoodpadowych i wyrobów bezpiecznych dla środowiska, a także konkretne narzędzia ekonomiczne i działania dobrowolne takie jak umowy i porozumienia partnerskie.
- Powinna zacząć obowiązywać zasada likwidowania zanieczyszczeń u źródła, a więc preferowania przemian w strukturze produkcji oraz technologii materiałów odpadowych, zamiast kosztownego usuwania i składowania odpadów. Wymaga to

rozpatrzenia cyklu powstawania odpadów, zbierania ich, magazynowania, oczyszczania, reutylizacji i ostatecznej eliminacji.

- Podjęcie działań profilaktycznych, które powinny być wynikiem kompleksowego podejścia, uwzględniającego redukcję i recyrkulację resztek odpadów oraz zastępowanie, odzysk i powtórne wykorzystanie wyrobów przemysłowych. Celem powinno być zmniejszenie ilości odpadów i ich toksyczności zarówno na poziomie procesów produkcyjnych, jak i gotowych wyrobów.
- Dążenie do wdrożenia koncepcji sterowania wyrobem, tzn. pełne uwzględnienie wszystkich rodzajów możliwego oddziaływania wyrobu na środowisko i podział odpowiedzialności między dostawców surowców, producentów, handlowców, konsumentów, zakłady recyrkulacji materiałów i przerobu odpadów oraz organizacje państwowe. Powstać powinien nowy punkt widzenia, jeżeli chodzi o ponoszenie odpowiedzialności za wyroby, które po krótkim użytkowaniu stają się odpadami. Podział odpowiedzialności powinien dotyczyć także projektowania i produkcji wyrobów bezpiecznych dla środowiska, stopniowej rezygnacji z usuwania wyprodukowanych i zużytych towarów, wykorzystania pozostałości w nowych wyrobach, pomocy w tworzeniu mocy przerobowej w zakresie zbiórki odpadów i recyrkulacji materiałów.
- Opracowanie waloryzacji terenów dla określenia możliwości lokalizacji obiektów gospodarki odpadami. Sprawami wymagającymi inicjatyw i współdziałania w zakresie założeń do miejscowego planu ogólnego zagospodarowania są również: optymalizacja sieci skupu, rozszerzenie procesów i punktów uszlachetniania odpadów oraz lokalizacja miejsc produkcyjnego i pozaprodukcyjnego wykorzystania surowców wtórnych, produktów biokonwersji odpadów, ziem znormalizowanych, kompostów.
- Zakres strategii proekologicznej przekracza możliwości poszczególnych firm bydgoskich, wymaga uzgodnienia i wymuszenia współpracy pomiędzy nimi, w ramach Systemu Usuwania i Utylizacji Odpadów. Głównym ośrodkiem zarządzającym całym Systemem powinno być Centrum Gospodarowania Odpadami.

Rozwój infrastruktury technicznej systemu usuwania i utylizacji odpadów.

Planuje się dla miasta Bydgoszczy budowę spójnego systemu usuwania i utylizacji odpadów, w skład którego winny docelowo wejść:

- centrum gospodarki odpadami
- stacje unieszkodliwiania odpadów
- punkty przeładunkowe
- składowiska zbiorcze
- centrum przyjmowania posortowanych odpadów
- sieć transportu specjalistycznego
- zakłady termiczne unieszkodliwiania odpadów medycznych
- zakłady transportowe
- stacje AGRO EKO – lokalne firmy produkujące i zagospodarowujące kondycjonowane gleby, ziemie znormalizowane, komposty.

Głównym ośrodkiem systemu będzie Centrum Gospodarki Odpadami, zarządzające całym systemem i redystrybującym odpady do poszczególnych zakładów utylizacyjnych systemu.
System usuwania i utylizacji odpadów w Bydgoszczy budowany będzie etapami, tak by w pierwszym rzędzie zapewnić przyjęcie grupy odpadów o największej uciążliwości. Początkowo strumień odpadów przejmowany będzie przez wysypisko Żółwin – Wypaleniska, jako największy wydział Stacji Unieszkodliwiania Odpadów, oraz wyodrębnione zakłady unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych. Kolejne elementy systemu tworzone będą w miarę rozwoju programu. Wybór konkretnych terenów linii technologicznych, sposobów sortowania, biokonwersji odpadów następować będzie przy akceptacji Zarządu Miasta.
Standard wyposażenia w infrastrukturę techniczną danego terenu będzie miał istotne znaczenie dla stanu środowiska. Na pogorszenie jakości środowiska będą też miały wpływ ustalenia określające zasady obsługi transportowej obszaru objętego systemem usuwania i utylizacji odpadów. Wzajemne relacje przestrzenne między poszczególnymi jednostkami terenowymi (punktami przeładunkowymi, stacjami, zakładami transportowymi,

składowiskami), znajdującymi się w obrębie funkcjonowania systemu, przedstawiono na rysunku planu (podkład mapowy).

Zarówno miejsca położone na obszarze objętym planem, jak i poza nim, tereny lokalizacji poszczególnych elementów systemu usuwania i utylizacji odpadów (stacje unieszkodliwiania, punkty przeładunków, składowiska zbiorcze, zakłady transportowe, stacje AGRO EKO itp.), podlegać będą ocenie z punktu widzenia ochrony środowiska, czy to w procedurze sporządzenia prognozy dotyczącej stosownego planu, czy też w ramach oceny oddziaływania na środowisko stosownych inwestycji

4.14. MOŻLIWOŚCI I PROPOZYCJE OBSŁUGI GMIN SĄSIEDNICH PRZEZ INFRASTRUKTURĘ TECHNICZNĄ MIASTA

Zaopatrzenie w wodę

Wodociąg bydgoski posiada rezerwę w wydajności ujęć wody powierzchniowej i podziemnej. Program ogólny wodociągu miejskiego przewiduje przygotowanie sieci i urządzeń do dosyłu wody dla gmin sąsiednich (maksymalne zapotrzebowanie dobowe)

- Osielsko - I etap – 8 tys. m^3/d; II etap – 14 m^3/d
- Sicienko -1,7 tys. m^3/d
- Białe Błota:
  - Prądy, Lisi Ogon - 4 tys. m^3/d
  - Łochowo, Łochwice - 6 tys. m^3/d

Odprowadzenie i oczyszczenie ścieków sanitarnych

Miejski system odprowadzenia ścieków przejmie i oczyści ścieki z gmin sąsiednich:

- Osielsko w ilości: I etap – 7,6 tys. m^3/d; II etap 13,3 tys. m^3/d do zlewni oczyszczalni „Fordon"
- Istnieje możliwość przejęcia ścieków z gminy Pruszcz Pomorski i ich oczyszczania w oczyszczalni „Fordon"
- Solec Kujawski w ilości I etap – 2,5 tys. m^3/d; II etap – 4,5 tys. m^3/d do zlewni oczyszczalni „Kapuściska"
- Białe Błota (Prądy, Lisi Ogon) – 4 tys. m^3/d do zlewni oczyszczalni „Osowa Góra"

Odprowadzenie wód deszczowych

Bydgoski węzeł wodny (Wisła, Brda, Kanał Bydgoski) w granicach miasta będzie odbiornikiem wód deszczowych z postępującej urbanizacji gmin sąsiednich. Sprawa ta nabiera szczególnego znaczenia w obszarach zasilania ujęć wody „Las Gdański" i „Czyżkówko". Do Brdy poniżej strefy ochrony ujęcia przejęte zostaną wody deszczowe z zachodniej części gminy Osielsko, do kanalizacji deszczowej trasy Nr 5 (do zlewni rz. Brdy), z środkowej części. Natomiast do kanalizacji deszczowej trasy Nr 5 (projektowany przebieg), z wschodniej części gminy Osielsko (do zlewni rz. Wisły).
Wody deszczowe z gminy Białe Błota kierowane będą do zlewni kanału Bydgoskiego i rzeki Brdy poprzez Rów Prądy, Flis Południowy i Kanał Notecki. Sposób należytego rozwiązania kanalizacji deszczowej w w/w gminach ma wpływ na strefy ochrony ujęć wody i stan sanitarny miasta Bydgoszczy

Zaopatrzenie w ciepło

Miejski system ciepłowniczy nie przewiduje dosyłu ciepła do gmin ościennych. Zachodzą jednak pewne związki z gminami ościennymi. W gminie Białe Błota znajduje się źródło ciepła (Ciepłownia „Białe Błota" i magistrala 2 × 400 mm) eksploatowane przez Komunalne Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej w Bydgoszczy. Również właściwa eksploatacja elektrociepłowniEC-2 i EC-3, w zakresie emisji zanieczyszczeń, ma wpływ na teren gmin Dąbrowa Chełmińska i Zławieś Wielka.

Zaopatrzenie w gaz

System gazowniczy miasta, z uwagi na zasilanie z krajowego systemu gazowniczego, może mieć pośredni wpływ na przebiegi gazociągów wysokiego ciśnienia dla zasilania gmin ościennych.
Obecne dwa powiązania powodują konieczność zapewnienia stref bezpieczeństwa od gazociągów do obiektów budowlanych. Projektowane dodatkowe powiązanie miasta z układem krajowej dystrybucji gazu wymagać będzie zapewnienia stref i tras dla przebiegu gazociągów wysokiego ciśnienia. Dotyczy to powiązań miasta od strony południowo – zachodniej (rejon Szubina) i północno – zachodniej (rejon Wtelna). Odtworzenie nieczynnego gazociągu wysokiego ciśnienia od strony Strzelce Dolne odbywać się będzie po trasie już istniejącej.
Przebiegi te umożliwią gazyfikację gmin po zrealizowaniu układu stacji redukcyjnych I i II stopnia i ewentualne powiązanie sieci średniego ciśnienia miasta i gmin ościennych.

5. KIERUNKI ZASADY I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO

5.1. STRATEGIA ROZWOJU BYDGOSZCZY DO ROKU 2010, A STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Strategia rozwoju Bydgoszczy do 2010 r. określiła misję rozwoju miasta.

BYDGOSZCZ -

MIASTEM NOWOCZESNYM, PRZYJAZNYM LUDZIOM I ŚRODOWISKU, STWARZAJĄCYM WARUNKI HARMONIJNEGO ROZWOJU, ROSNĄCEJ JAKOŚCI ŻYCIA I ZAMOŻNOŚCI SPRZYJAJĄCYM REALIZACJI DĄŻEŃ I ASPIRACJI MIESZKAŃCÓW, DYNAMICZNYM OŚRODKIEM GOSPODARCZYM, NAUKOWYM I KULTURALNYM, ZNACZĄCYM CENTRUM WSPÓŁPRACY I WYMIANY MIĘDZYREGIONALNEJ ORAZ MIĘDZYNARODOWEJ.

Wraz z misją, będącą celem generalnym rozwoju miasta oraz jego przyszłościowym wizerunkiem, określone zostały następujące cele strategiczne:

- Poprawienie jakości życia mieszkańców i stanu środowiska naturalnego.
- Usprawnienie funkcjonowania miasta, unowocześnienie i rozwój organizmu miejskiego.
- Tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi nowoczesnej gospodarki.
- Stymulowanie rozwoju miasta jako ośrodka metropolitarnego o znaczeniu międzynarodowym poprzez efektywne wykorzystanie i rozwój potencjałów: ekonomicznego, naukowego, kulturalnego, sportowego i turystycznego.
- Wzmocnienie roli Bydgoszczy jako jednego z krajowych centrów usług.

Założenia studium uwarunkowań wskazują na zasady, uwarunkowania i kierunki możliwości przekształceń struktury przestrzennej miasta - umożliwiające podjęcie działań zmierzających do pełnej realizacji wytyczonych celów.

CEL STRATEGICZNY 1

Poprawianie jakości życia mieszkańców i stanu środowiska naturalnego.

W strukturze przestrzennej miasta wskazuje się tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wraz z funkcjami uzupełniającymi służącymi kompleksowej obsłudze mieszkalnictwa.

Tereny pod nowe osiedla to:

- Jachcice – (poligon).
  - Wzrost ilości mieszkańców w:
    I etapie 7.500
    II etapie 3.000
  - Uwarunkowania - konieczność pełnego uzbrojenia terenu skomunikowanie ze strefą śródmiejską /poprzez tereny kolejowe do ul. Zygmunta Augusta/.
- Os. Eskulapa w Fordonie
  - Przewidywany wzrost ilości mieszkańców 5,5 tys.
  - Uwarunkowania - kontynuacja osiedla mieszkaniowego z wykorzystaniem istniejącego uzbrojenia i prowadzeniem tras uzupełniających.
- "Dolny Taras" w Fordonie

- Kontynuacja zabudowy w kierunku północnym i kontynuacji działań realizacyjnych w jednostce „C", tereny zainwestowane przeznaczone do modernizacji i dogęszczenia.

➢ "Górny Taras" w Fordonie
- Przewidywany wzrost ilości mieszkańców – 20 -30 tys.
- Uwarunkowania - konieczność uzbrojenia terenu w tym skomunikowanie poprzez obszar parku krajobrazowego, tereny zainwestowane przeznaczone do modernizacji i dogęszczenia.

➢ Szwederowo
- Uwarunkowania - rozdrobniona i zróżnicowana struktura własności- dostępność infrastruktury technicznej, tereny zainwestowane przeznaczone do modernizacji i dogęszczenia.

➢ Śródmieście
- Modernizacja i rewaloryzacja istniejącej tkanki mieszkaniowej prowadzenie zabudowy plombowej i dogęszczenie w kwartałach zabudowy. Wyróżnia się rejon os. Bocianowo do przekształceń strukturalnych w celu rozwijania funkcji mieszkaniowej i usługowej.

Przyjmuje się jako zasadę sukcesywnej zabudowy terenów uzbrojonych w pierwszej kolejności oraz zasadę wyprzedzającego kompleksowego przygotowania nowych terenów mieszkaniowych przed udostępnieniem ich do zabudowy.
Strefy potencjalnych terenów zorganizowanego budownictwa mieszkaniowego w zróżnicowanej i rozdrobnionej strukturze własności wskazuje się do scalenia i wtórnego zgodnego z koncepcją urbanistyczną podziału na działki i kompleksowego projektowania i realizacji systemów komunikacji i infrastruktury technicznej.
Zabezpieczenie terenów mieszkaniowych przed lokowaniem niepożądanych uciążliwych funkcji.

Poprawa stanu środowiska naturalnego i ładu przestrzennego miasta

Niniejszy dokument realizuje zadania strategiczne zapisane pod nr 1.2.A.1.
Celem umożliwienia spójnej polityki przestrzennej proponuje się podjęcie działań zmierzających do wynegocjowania z gminami sąsiednimi spójnych zasad zagospodarowania terenów przyległych do Bydgoszczy w oparciu o zasadę trwałego zróżnicowanego proekologicznego rozwoju oraz stałej współpracy z zarządami gmin sąsiednich celem zabezpieczenia strefy podmiejskiej przed chaotycznym zagospodarowaniem i tendencjom rozpraszania zabudowy a obszarów ekologicznych przed dewastacją i nadmierną penetracją.
Postuluje się regulacje granic administracyjnych miasta poprzez włączenie terenów funkcjonalnie i przestrzennie spójnych wobec obszaru miejskiego i znajdujących się w obrębie bezpośredniego oddziaływania miejskich systemów komunikacji i infrastruktury technicznej w rejonie osiedla Osowa Góra, Smukała, Opławiec, Białe Błota, Czyżkówko a także w perspektywie terenów gminy Osielsko leżącej na kierunku potencjalnego rozwoju m. Bydgoszczy.
Zakłada się pokrycie terenu miasta opracowaniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zgodnie z interesami gminy.
Problematyka związana ze wskazaniem obszarów do opracowania planów miejscowych odnosi się do terenów dla których postuluje się podjęcie działań przedplanistycznych w formie koncepcji funkcjonalno-przestrzennych zespołów jednostek przestrzennych /lub obszarów funkcjonalnych/, dla których opracowanie planu miejscowego w skali całego obszaru z punktu widzenia miasta gwarantowałoby prawne zabezpieczenie prowadzenia przestrzennej i funkcjonalnej polityki rozwojowej.
Wykonanie opracowań przedplanistycznych pozwala na wypracowanie prawnych mechanizmów regulacji i kontroli procesów rozwojowych, które w skali obejmującej mniejsze obszarowo tereny mogą być niewystarczająco zabezpieczone, jak również na planowe, wyprzedzające rozstrzygnięcia konfliktowe i zabezpieczające możliwość prowadzenia określonych typów inwestycji.

Studium w sferze postulatywnej opracowania koncepcji programowo przestrzennych wydzielonych strukturalnie obszarów miasta odnosi się do :

- śródmieścia miasta,
- strefy ścisłego centrum,
- stref położonych wzdłuż cieków wodnych,
- terenów Bydgoszcz – Wschód, dla których wystąpi konieczność podjęcia decyzji o opracowaniu planu miejscowego dla nowych inwestycji związanych z elementami kubaturowymi, drogami i liniowymi magistralami infrastruktury /sytuacja ta nie odnosi się do konkretnego terenu lecz do sytuacji prawnej w jakiej każdy z terenów może się potencjalnie znaleźć w wyniku zgłoszenia zamierzenia inwestycyjnego/.

Obligatoryjność opracowania planów miejscowych dotyczy terenów dla których:

- decyzja o podjęciu planu dla określonego terenu wynika z treści art. 13 ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym. W takim przypadku zasięg opracowania planu wynika z jednoznacznie zaistniałych podstaw i warunków jego opracowania,
- decyzja o podjęciu planu wynika z faktu planowania nowej inwestycji kubaturowej lub liniowej dla której konieczne jest uzyskanie pozwolenia na budowę i decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu z wyłączeniem sytuacji dla których ma zastosowanie art. 44 ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, tj. możliwość wydania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w trybie przeprowadzonej rozprawy administracyjnej. W takim przypadku zasięg opracowania planu winien odnosić się do koniecznych i świadomie ograniczonych terenów. Dopuszcza się rozszerzenie granic opracowania planu w przypadkach gdy planowane zamierzenie narusza stan funkcjonalny, strukturę przestrzenną i własnościową miejsca.

Przyjmuje się jako zasadę iż indywidualne wnioski o opracowanie lub zmianę planów zagospodarowania przestrzennego są gromadzone i rozpatrywane kompleksowo. Przystąpienie do prowadzenia opracowania planistycznego uwarunkowane jest zgodnością z interesem gminy oraz zapewnionymi możliwościami wypełnienia skutków prawnych uchwalenia miejscowego planu. Wyznaczanie granic terenów wskazanych do opracowania planu wg zasad opisanych powyżej.

CEL STRATEGICZNY 2

Usprawnienie funkcjonowania miasta, unowocześnienie i rozwój organizmu miejskiego

Zagadnienia dotyczące uwarunkowań i kierunków rozwoju w zakresie działów infrastruktury technicznej zostały wykazane w poszczególnych rozdziałach branżowych.
Studium politykę komunikacyjną miasta przekłada na język planistyczny poprzez wyznaczenie tras komunikacyjnych /szczegóły w opracowaniu branżowym dotyczącym komunikacji/.

Włączenie Bydgoszczy i regionu w kontynentalny system transportu

Wnioski z opracowania branżowego dotyczącego zewnętrznych uwarunkowań komunikacyjnych Bydgoszczy.

Drogi wodne

Wisła, skanalizowana Brda i Kanał Bydgoski stanowią trwały, ważny element urbanistyczny miasta.
Ponieważ istnieje prawdopodobieństwo użeglownienia Dolnej Wisły /w parametrach IV klasy drogi wodnej/ należy projektować port rzeczny - na wysokości przystanku kolejowego Bydgoszcz Łęgnowo.
Ewentualna budowa drogi wodnej Odra - Wisła w parametrach IV klasy jest możliwa jedynie w oparciu o projektowany kanał obwodnicowy na południe od miasta Bydgoszczy.

Funkcja komunikacyjna drogi wodnej przez Bydgoszcz, powinna być utrzymana i rozwijana w oparciu o parametry II klasy technicznej.
Należy rozwijać także funkcje turystyczne i rekreacyjne w oparciu o rzekę Brdę, Wisłę oraz przepływającą w sąsiedztwie Noteć.
W/w rzeki stanowią jednocześnie źródło wody komunalnej, przemysłowej dla potrzeb rolnictwa, odbiornik ścieków, źródło energii, składnik klimatu i element krajobrazu, winny więc podlegać szczególnym rygorom ochrony zgodnie z zasadami ekorozwoju.

Drogi kolejowe

Bydgoski węzeł kolejowy znaczenia międzyregionalnego w związku z rozwojem przestrzennym miasta oraz uwzględniając istniejące i spodziewane wielkości ruchu na poszczególnych liniach, wymaga podjęcia następujących działań:

- należy podnieść rangę stacji osobowej Bydgoszcz Wschód, w związku z przesunięciem się środka ciężkości miasta w kierunku wschodnim, Wpłynie to bardzo korzystnie na pracę stacji Bydgoszcz Główna, zmniejszając jednocześnie generowany przez nie ruch na sieci ulicznej,
- w związku z powyższym rola stacji Bydgoszcz Leśna może ulec obniżeniu, ponieważ jest położona blisko stacji Bydgoszcz Główna,
- w związku z występującą kolizją ulicy W-Z /ul. Kamienna –węzeł zachodni/ z torami odstawczymi stacji Bydgoszcz Główna /zlokalizowanymi obok ul. Artyleryjskiej/ należy zapewnić w innym miejscu analogiczną wiązkę torów,
- uwzględnić na obszarze miasta lokalizację stacji kontenerowej w oparciu o warianty:
  Między Bydgoszcz Bielawy a Bydgoszcz Wschód lub Bydgoszcz Żółwin – zachodni rejon „Zachemu".
-

Drogi samochodowe

- Dogodny system obwodnic /istniejących i projektowanych wokół miasta/ oraz promieniście wyprowadzone drogi i ulice z układu macierzystego gwarantują doskonałą dostępność i związki z gminami ościennymi w dziedzinach gospodarczych, turystycznych i innych.
- Obsługa transportem samochodowym Bydgoszczy w oparciu o koncentrycznie zbiegające się w mieście drogi krajowe obliguje do realizacji następujących zadań:
  - droga ekspresowa Nr 5
    powinna uzyskać przebieg od węzła z drogą Nr S-10 Wypaleniska, ul. Nowotoruńską, nowym przebiegiem na odcinku Nowotoruńska – Toruńska, dalej równolegle do linii kolejowej (magistrali węglowej), do węzła „Jasiniec", następnie w kierunku północnym poprzez gminę Osielsko do włączenia w Szosę Gdańską w rejonie miejscowości Wilcze.
  - droga ekspresowa Nr 10 winna przebiegać po śladzie drogi krajowej Nr 245 wykorzystując na odcinku: Wypaleniska, Stryszek, Pawłówek – istniejącą obwodnicę miasta Bydgoszczy. Zmiana numeracji drogi krajowej Nr 10 /pośladzie obecnej drogi Nr 245/ winna nastąpić z chwilą oddania mostu autostradowego obok Torunia i południowej obwodnicy Torunia.
- Niezbędne jest podłączenie dzielnicy mieszkaniowej Fordon do drogi ekspresowej Nr 5 w rejonie Wilcza /tam się zbiega północno-zachodnia obwodnica Bydgoszczy/ - na bazie ul. Sudeckiej /podniesienie jej parametrów. Ulica Wyzwolenia na północ od skrzyżowania z ul. Sudecką /w kierunku Łoskonia, Strzelc, Trzęsacza i Kozielca powinna prowadzić głównie ruchy gospodarcze – na rzecz rolnictwa i turystyki rowerowej.
- W perspektywie drogi wylotowe z Bydgoszczy w kierunku Torunia /przez Fordon/ muszą uzyskać parametry drogi dwuprzestrzennej, podobnie jak droga do Inowrocławia oraz do Tryszczyna – ulicą Nowokoronowską i do Pawłówka – ul. Grunwaldzką.
- Wyciągając wnioski z pomiarów ruchu w 1995 roku na sieci dróg krajowych, wyraźny i stały wzrost motoryzacji w kraju i dynamiczny w Bydgoszczy, należy ściśle przestrzegać przyjętych parametrów ulic stanowiących przedłużenie dróg krajowych.

- Istotnym elementem wzbogacającym układ drogowy w rejonie Bydgoszczy /mający istotny wpływ na jego funkcjonowanie i na miasto będzie miała przeprawa drogowa na stopniu wodnym /na Wiśle/ w Solcu Kujawskim. Nie można wykluczyć, że Solec Kujawski /przez analogię jak Fordon/ może stać się w przyszłości dzielnicą Bydgoszczy.
- Przebieg drogi ekpresowej Nr 5 przez gminę Osielsko wraz z zelektryfikowaną magistralą kolejową do Gdańska wyznaczają nowy kierunek /na północ/ rozowju miasta, niezależnie od innych korzystnych przesłanek np. niskie bonitacje gleb, doskonały klimat, bliskość, doskonała dostępność do śródmieścia Bydgoszczy.

Lotnisko

- Wielkość Regionu Pomorsko-Kujawskiego i jego potencjał uzasadniają istnienie pasażerskiego lotniska regionalnego w Bydgoszczy.
- Potrzeba funkcjonowania lotniska wynika z poniższych faktów:
  - Bydgoszcz posiada ok. 400 tysięcy mieszkańców;
  - w promieniu 100 km zamieszkuje ok. 3 miliony mieszkańców /w tym Toruń ok. 200 tys., Inowrocław ok. 100 tysięcy w odległości poniżej 50 km/,
- Funkcjonowanie lotniska stymuluje rozwój miasta Bydgoszczy i Regionu tworząc nową jakość w kontaktach krajowych i międzynarodowych.
- Bydgoszcz ze swym zapleczem stanowi silny ośrodek gospodarczy, administracyjny, naukowy, turystyczny, sportowy.
- Lotnisko istnieje - posiada dobre parametry i jest aktualnie unowocześniane.
- Lokalizację dworca lotniczego /terminalu/ uznać należy za niezmienną i do niej dostosowywać inne elementy zagospodarowania przestrzennego miasta.
- Należy dokonać zmiany granic administracyjnych miasta, celem zachowania całego lotniska na obszarze gminy Bydgoszcz. Obecnie część powierzchni lotniska położona jest w gminie Białe Błota.

Trasy rowerowe

Zapewnić związki rekreacyjne i turystyczne Bydgoszczy z gminami ościennymi także szlakami rowerowymi, na następujących kierunkach:

- Osiedle Leśne /ul.Gdańska/ w kierunku Bożenkowa Zdroje i Żołędowa.
- Fordon /ul. Sielska/ w kierunku Borówna i wzdłuż Wisły - na północ.
- Fordon /poprzez most na Wiśle/ w kierunku Ostromecka i Czarnowa /Toruń/.
- Osiedle Glinki /ul. Dąbrowa/ w kierunku Piecek - Jeziora Jezuickiego.
- Osiedle Błonie /ul. Szubińską poprzez wiadukt drogowy nad torami do Inowrocławia/ w kierunku Trzcińca, Zielonki /Szubina/.
- Osiedle Czyżkówko - w kierunku Mochle /Tryszczyn, Wojnowo/.

Szlaki piesze

- Piesze szlaki turystyczne wyprowadzone lub wprowadzone do miasta, muszą mieć odbicie w opracowywanych planach miejscowych poszczególnych osiedli jak i obrzeżnych gmin.
- Piesze szlaki powinny trafiać w ulice na których przewiduje się /lub istnieje/ uspokojenie ruchu samochodowego.
- Piesze szlaki zamiejskie, mogą nawiązywać do systemu głównych tras rowerowych w mieście.

Linie autobusowe

- Promieniście wychodzące z miasta ulice stanowiące przedłużenie dróg zamiejskich znaczenia krajowego, są w miarę równomiernie obciążone ilością codziennych kursów autobusowych .
- Obecną lokalizację dworca autobusowego w śródmieściu należy uznać za niekorzystną /zbyt oddalona od stacji kolejowej, na małej działce - bez rezerw na rozwój, w obszarze inwersyjnym, kolidująca z funkcjami rekreacyjnymi nad rzeką Brdą, położona przy jednej z najbardziej obciążonej ruchem ulicy Jagiellońskiej - stwarzając na niej utrudnienie w płynności ruchu/.

przy ul. Grunwaldzkiej/ oraz wprowadzenie wspierającego dworca autobusowego w rejonie Bydgoszcz Wschód.

CEL STRATEGICZNY 3

Tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi nowoczesnej gospodarki

Wyznacza się teren śródmiejski i ścisłego centrum jako obszary strategiczne dla miasta, dla których obowiązują zasady szczególnie wnikliwej i konsekwentnej polityki przestrzennej przy założeniu zwiększenia koncentracji zabudowy usługowej wyższego rzędu o wysokich standardach architektonicznych oraz prowadzenie polityki komunikacyjnej zmierzającej do sprawnej obsługi tychże terenów z koniecznością lokalizacji parkingów .
W strefie tej winny być lokalizowane usługi związane z obsługą miasta i regionu oraz obsługą ruchu turystycznego.
Dla rozwoju aktywności gospodarczej: wytwórczości, działalności serwisowej i handlu hurtowego wskazuje się tereny:

- położone we wschodniej i południowo – wschodniej części miasta : Bydgoszcz – Wschód, Sierniecczek, Brdyujście, Zimne Wody, Czersko polskie, Łęgnowo,
- położone w zachodniej części miasta: Osowa Góra – Dolny Taras, Czyżkówko

Tereny zainwestowane przeznaczone do przekształceń strukturalnych lub przestrzennych, stanowiące między innymi pozostałość po likwidowanych przedsiębiorstwach przemysłowych należy rewitalizować wg zasad wynikających ze specjalistycznych opracowań wskazujących sposoby optymalnego zagospodarowania.
Należy przyjąć jako zasadę docelową dyslokację funkcji uciążliwych produkcyjnych i hurtowych z terenów dla których zaistnieje sprzeczność pomiędzy dotychczasowym użytkowaniem terenu a wskazanym w opracowaniach planistycznych,. w szczególności odnośnie obszarów śródmiejskich i gęsto zaludnionych.
Studium wyznacza obszary koncentracji usług komercyjnych w rejonie:

- Okole – Węzeł Zachodni
- Bydgoszcz Wschód – rejon przystanku kolejowego
- teren obecnego ZNTK i tereny przyległe do trasy W-Z.

Akceptuje się istnienie i powstawanie niewielkich przedsiębiorstw produkcyjnych - nieuciążliwych, serwisowych na obszarach o dominującej funkcji usługowej a nawet mieszkaniowej pod warunkiem uprzedniego rozstrzygnięcia wynikających stąd problemów, przez opracowanie specjalistyczne lub miejscowych planów zagospodarowania terenu.

CEL STRATEGICZNY 4 I 5

Stymulowanie rozwoju miasta jako ośrodka metropolitarnego o znaczeniu międzynarodowym poprzez efektywne wykorzystanie i rozwój potencjałów ekonomicznego, naukowego, kulturalnego, sportowego i turystycznego.

Wzmocnienie roli Bydgoszczy jako jednego z krajowych centrów usług.

Powyższe cele strategiczne jak i wynikające ze strategii rozwoju miasta zadania realizacyjne ze względu na uwarunkowania przestrzenne i zachowanie spójności działań planistycznych w dokumencie studium rozpatrywane są łącznie.
W celu stworzenia warunków do stymulacji działań zmierzających do koncentracji aktywności gospodarczych i stworzenia warunków do zintensyfikowania obszarów miasta wyznacza się w studium obszary predestynowane do lokalizacji funkcji podnoszących potencjał miasta.

Obszarem pierwszego rzędu jest wyznaczony studium obszar śródmieścia i centrum, gdzie preferuje się koncentrację usług ogólnomiejskich i regionalnych oraz zabudowy mieszkaniowej o wysokich standardach a ponadto obszary:

- w rejonie ul. Jagiellońskiej do Kamiennej wzdłuż ul. Sułkowskiego preferowane do rozwoju dynamicznego szkolnictwa wyższego –dzielnica uniwersytecka,
- w rejonie ul. Grunwaldzka, Graniczna, Kr. Jadwigi – preferowana dominująca funkcja ukierunkowanych centralnie usług ogólnomiejskich
- w rejonie ul. Nadrzecznej –Okole,
- w rejonie ul. Toruńskiej – Babia Wieś preferowana dominująca funkcja sportowo-rekreacyjna i wystawiennicza
- w rejonie ul. Wyszyńskiego – Curie Skłodowskiej preferowane dominujące funkcje Akademii Medycznej ,
- w rejonie ul. Mennica, Wyspa Młyńska preferowane funkcje hotelowo-rekreacyjne, muzealnicze,
- w rejonie ul. Rejewskiego – Bydgoszcz Wschód preferowana dominująca funkcja aktywności gospodarczej i targowej o zasięgu ponadlokalnym i ponad regionalnym
- w rejonie Fordońskiego osiedla akademickiego i medycznego preferowane utrzymanie i rozwój dotychczasowej funkcji.

5.2. KSZTAŁTOWANIE STRUKTURY MIASTA, KIERUNKI ROZWOJU I ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

5.2.1. Cele strategiczne a polityka przestrzenna

Realizacja celów strategicznych określonych przez Radę Miasta Bydgoszczy w „Strategii rozwoju Bydgoszczy do 2010 roku" uwarunkowana jest między innymi prawidłowym funkcjonowaniem organizmu miejskiego, właściwymi relacjami między poszczególnymi elementami jego struktury. Instrumentami realizacji w/w celów jest niniejsze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, które określa politykę przestrzenną rozwoju miasta, oraz plany miejscowe.
Wydzielenie poszczególnych elementów w strukturze miasta umożliwia strefowanie polityki przestrzennej - określenie podstawowych zasad rozwoju, zagospodarowania i standardów dla poszczególnych obszarów, zróżnicowanych pod względem intensywności i struktury zainwestowania oraz potencjału rozwojowego.
Polityka przestrzenna dotyczy:

- kształtowania struktury miasta,
- tworzenia pola rozwoju / oferty przestrzenne, tereny rozwoju /,
- ochrony wartości naturalnych /przyrodniczych/ i kulturowych.

W „studium Bydgoszczy" wyodrębniono strefy polityki przestrzennej dla obszarów:

- zabudowanych i wskazanych dla zabudowy: śródmieścia i centrum, mieszkalnictwa, skoncentrowanych usług publicznych i komercyjnych, aktywności gospodarczej usługowo-produkcyjnej, rekreacji i sportu,
- miejskiego systemu przyrodniczego, który współtworzą tereny otwarte (lasy, zadrzewienia, łąki, pola, wody otwarte), z ograniczonym prawem zabudowy oraz zieleń miejska w strefach zabudowanych, cmentarze, ogrody działkowe,
- systemu transportu z urządzeniami realizowanymi przy udziale środków publicznych,
- systemu infrastruktury technicznej obejmującego ciągi wymagające stref ochronnych / korytarze techniczne/ i urządzenia powierzchniowe / obiekty technicznej obsługi miasta /: elektrociepłownie, oczyszczalnie, ujęcia wody, tereny utylizacji odpadów,
- podlegających ochronie prawnej na podstawie przepisów szczególnych i odrębnych z wyróżnieniem obszarów:
  - rozwoju
  - przekształceń funkcjonalno-przestrzennych,
  - rehabilitacji istniejącego zainwestowania,
  - strategicznych,
  - wymagających sporządzenia planów miejscowych.

Obszary rozwoju wyznaczono na terenach niezabudowanych, użytkowanych rolniczo lub stanowiących nieużytki leśne /poligon/ oraz na terenach o stosunkowo niskiej intensywności zabudowy o znacznym potencjale rezerw terenowych.

Obszary przekształceń funkcjonalno-przestrzennych obejmują tereny zdegradowane technicznie i moralnie, dla których zakłada się zmiany funkcjonalne i znaczny zakres wymiany substancji budowlanej.

Obszary rehabilitacji istniejącego zainwestowania ustala się głównie dla struktur przestrzennych o szczególnych walorach kulturowych, celem utrzymania zasadniczych elementów zabudowy decydujących o tożsamości układu urbanistycznego.

Obszary strategiczne stanowią najważniejsze przestrzenie miejskie pod względem zarządzania rozwojem, zmiany wizerunku miasta, wzrostu efektywności ekonomicznej i zmiany jakości przestrzeni publicznych. W studium określono granice, funkcje i zasady zagospodarowania obszarów strategicznych na podstawie uchwalonej przez Radę Miasta „Strategii rozwoju Bydgoszczy do 2010 roku".

Obszary zorganizowanej działalności inwestycyjnej ustala się dla obszarów o złożonej strukturze własnościowej, przeznaczonych pod realizacje inwestycji w priorytetowych rejonach miasta.

5.2.2. Struktura miasta

Uwarunkowania rozwoju

O jakości życia mieszkańców decyduje przyjazne im otoczenie w zakresie: zamieszkania, pracy, wypoczynku - podstawowych elementów struktury miasta oraz łączących je systemów: transportu i wyposażenia technicznego .
O budowie miasta zadecydowały:
1) uwarunkowania lokalne:
- naturalne środowisko przyrodnicze – stałe determinanty przestrzeni miejskiej,
- kulturowe, rozwój historyczny będący wynikiem potencjału społeczno – gospodarczego miasta na przestrzeni wieków,

2) uwarunkowania zewnętrzne – rola w kraju.

O atrakcyjności wizerunku miasta, jego krajobrazie decyduje z kolei wyeksponowanie i ochrona wartości:
- przyrodniczych w postaci ukształtowanego systemu zieleni miejskiej,
- kulturowych, stanowiących dziedzictwo kulturowe mieszkańców , świadczących o tożsamości i prestiżu miasta.

Prawidłowa struktura miasta gwarantująca jego sprawne funkcjonowanie, ład przestrzenny, atrakcyjną fizjonomię czyli krajobraz miejsca, jest podstawą warunkującą rozwój rozmaitych działalności a tym samym decydującą o jakości życia mieszkańców.
W strukturze miasta wyróżnia się:
- struktura funkcjonalna: ułożenia poszczególnych części miasta o różnych funkcjach względem siebie: mieszkania , praca, wypoczynek
- struktura przestrzenna: kompozycja miasta, jego wizerunek, sposób zagospodarowania i zabudowy,
- podsystemy miasta, które łączą wyżej wymienione struktury: transport i infrastruktura techniczna.

Na podstawie wszechstronnych analiz z zakresu istniejącego zainwestowania, oceny zasobów pod kątem jakości, standardów, konfliktów – sprzeczności funkcji (interesów), uciążliwości, potrzeb terenowych, preferencji wyłonił się przestrzenno – funkcjonalny obraz miasta – model strukturalny, który ilustruje plansza podstawowa w skali 1 : 10 000.

<u>Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta.</u>

Warunki naturalne zadecydowały o wydłużonym kształcie przestrzennym miasta, którego rozpiętość wynosi:
- ok. 27 km między północno-wschodnią granicą miasta i zachodnią,
- ok. 9 km między północną i południową granicą miasta.

W przestrzeni miejskiej wyróżniają się charakterystyczne pasma:
I – intensywnej zabudowy w dolinie Brdy /do ujścia do Wisły/ i wzdłuż Kanału Bydgoskiego z obszarami:
1) strefy śródmiejskiej: Starego Miasta z Wyspą Młyńską przy zakolu Brdy, XIX- i XX-wiecznej zabudowy po północnej stronie Starego Miasta: Śródmieście, Bocianowo, Bielawy, Okole, Wilczak,
2) otaczających strefę śródmiejską od północy i wschodu osiedli zabudowy wielorodzinnej: Leśne, Bartodzieje, Skrzetusko, Bartodzieje a po stronie północno-zachodniej osiedla zabudowy jednorodzinnej: Flisy, Jary, Miedzyń, Jachcice, Czyżkówko, Osowa Góra, Opławiec,
3) w kierunku wschodnim , przy ujściu Brdy do Wisły, strefa zabudowy przemysłowej i składowej: Bydgoszcz Wschód, Zimne Wody, Sierniecczek,
4) w kierunku północno-wschodnim satelitarne osiedle intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - Fordon

II - pasmo na wysoczyźnie południowej – Taras Południowy:
1) intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej: Kapuściska, Wyżyny, Wzgórze Wolności, Szwederowo, Błonie i jednorodzinnej – Glinki,
2) zabudowy przemysłowo-składowej :Łęgnowo, Otorowo, Czersko Polskie oraz lotnisko.
III - pasmo na wysoczyźnie północnej – Taras Północny – o ekstensywnym zainwestowaniu i szczególnych walorach krajobrazowych, które tworzy naturalna konfiguracja terenu z towarzyszącą zielenią:
1) zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna: Piaski, Smukała, Myślęcinek, Zamczysko, Fordon – Górny Taras,
2) zieleń naturalna porastająca skarpy, kompleksy leśne z terenami rekreacji: Leśny Park w Myślęcinku, ogrody działkowe,
IV - tereny otwarte wzdłuż rzek i Kanału Bydgoskiego: zieleń przybrzeżna, łąki i pola uprawne.

Główne kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta:

1. Ukształtowanie strefy centralnej – Centrum miasta – poprzez:
   - intensyfikację funkcji centrotwórczych,
   - poprawę dostępności komunikacyjnej z preferencją dla komunikacji zbiorowej i pieszej,
   - waloryzację obszaru, ochronę i wzbogacenie cech identyfikacyjnych centrum.

Obszar Centrum:
Stare Miasto z Wyspą Młyńska, teren po zachodniej stronie Brdy ograniczony ulicami: Św. Trójcy, Kruszwicką, M. Focha, Królowej Jadwigi, teren po wschodniej stronie Brdy ograniczony ulicami: Śniadeckich z Placem Piastowskim, kwartały przyległe do ul. Gdańskiej w kierunku Al. Mickiewicza, rejon ul. 3-go Maja, ul. Jagiellońskiej w kierunku ul. Ogińskiego ,

2. Rewaloryzacja i rewitalizacja strefy śródmiejskiej:
   - preferencje lokalizacyjne dla funkcji usługowo-mieszkaniowych,
   - budowa obwodnic śródmiejskich z parkingami wielopoziomowymi,
   - dyslokacja funkcji produkcyjno-składowych, adaptacja terenów poprzemysłowych na cele usługowo-mieszkaniowe.

Zasięg przestrzenny:
obszar ograniczony ulicami: projektowaną trasą W-Z, Sułkowskiego, Ogińskiego z projektowanym odcinkiem do ul Toruńskiej, Skarpą Południową, ul. Kruszwicką, Grunwaldzką i Zygmunta Augusta.

3. Rozwój obszarów koncentracji usług publicznych, prestiżowych dla miasta i regionu z zakresu:
   - nauki: ośrodki akademickie w strefie śródmiejskiej i w Fordonie,
   - zdrowia: ośrodki kliniczne i specjalistyczne szpitale – Skrzetusko, Wzgórze Wolności, Kapuściska, Błonie, Fordon,
   - kultury i sportu: Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku, ośrodki sportów wodnych przy torze regatowym na Brdyujściu i na Babiej Wsi, modernizacja istniejących stadionów zlokalizowanych przy osiedlach mieszkaniowych i w sąsiedztwie ośrodków akademickich /"Polonia" na Skrzetusku, przy ATR w Fordonie po rekultywacji terenów eksploatacyjnych/, budowa miejskiej hali sportowo-widowiskowej w rejonie Bydgoszcz-Wschód lub na Babiej Wsi,

4. Rozwój obszarów koncentracji usług komercyjnych, nie kwalifikujących się do lokalizacji w strefie śródmiejskiej, poprzez przekształcenie terenów głównie przemysłowych w rejonach węzłów komunikacyjnych.
Obszary biegunowe:
I - Węzeł Zachodni - ZNTK,

II - Bydgoszcz Wschód, rejon przystanku kolejowego z przyległym terenem ograniczonym projektowaną trasą W_Z, ul. Fordońską, ul. Łęczycką,
III - Glinki-Szwederowo /rejon ul. Kujawskiej/.

5. W zakresie mieszkalnictwa:
- modernizacja i intensyfikacja istniejących osiedli z wielorodzinną zabudową wielkoblokową otaczających strefę śródmiejską, zlokalizowanych na Skarpie Południowej i na Dolnym Tarasie w Fordonie,
- modernizacja i intensyfikacja istniejących osiedli zabudowy jednorodzinnej w zachodniej i północnej części miasta,
- realizacja nowych zespołów mieszkaniowych o wysokiej intensywności zabudowy zróżnicowanej strukturze: Jachcice, Fordon – Dolny i Górny Taras,
- realizacja nowych zespołów mieszkaniowych o niskiej intensywności zabudowy zintegrowanych z krajobrazem, głównie w północno-zachodniej części miasta: Smukała, Opławiec, Piaski, częściowo Jachcice, Myślęcinek-Zamczysko, Prądy,
- wyznaczenie rezerw pod budownictwo mieszkaniowe na terenach o ograniczonej czasowo dostępności, wymagających przekształceń funkcjonalnych /tereny składów przy Lesie Gdańskim, tereny wojskowe na Jachcicach/.

6. W zakresie aktywności gospodarczej usługowo-produkcyjnej:
- utrwalanie istniejących struktur przemysłowo-składowych w zachodniej i wschodniej części miasta: Osowa Góra, Czyżkówko, Bydgoszcz Wschód, Sierniecczek, Brdyujście, Zimne Wody,
- rozwój aktywności gospodarczych w południowo-wschodniej części miasta na bazie projektowanej rozbudowy transportu o znaczeniu ponadlokalnym: obwodnicy południowej, lotniska, portu rzecznego w Łęgnowie, transportu kolejowego ze stacją przeładunkową i terminalem w Łęgnowie /teren „Zachemu"/.

7. Kształtowanie miejskiego systemu zieleni ekologicznej w formie zapewniającej ciągłość przestrzenno-funkcjonalną obszarów środowiska naturalnego i zieleni w strefach zurbanizowanych według zasad określonych w studium; powiększenie powierzchni czynnych biologicznie, w tym realizacji ciągów zieleni / korytarzy ekologicznych / o kierunku prostopadłym do istniejących form naturalnych: zieleni krajobrazowej na Skarpie Północnej i Południowej, zieleni przybrzeżnej rzek oraz otaczających lasów podmiejskich, według zasad określonych na załącznikach graficznych studium.

5.2.3. Uwarunkowania i kierunki rozwoju wyodrębnionych obszarów w strukturze miasta

MIESZKALNICTWO

Uwarunkowania rozwoju

W najbliższych latach na dynamikę rozwoju budownictwa mieszkaniowego, a tym samym na popyt, będą miały wpływ m. in.:
- znaczny spadek przyrostu naturalnego i migracji w ostatnim dziesięcioleciu; prognozowany przyrost ilości mieszkańców do 2010 roku wynosi 391 tys.,
- dochody gospodarstw domowych uwarunkowane sytuacją gospodarczą miasta, regionu i kraju,
- występujące tendencje do podnoszenia standardu zamieszkania w drodze wymiany mieszkań – „migracja międzyosiedlowa",
- dostępność terenów dla realizacji różnorodnych form zabudowy mieszkaniowej, wyposażonych w podstawowe media: sieć uliczną i uzbrojenie.

Potrzeby mieszkaniowe

Szacowane potrzeby ilości mieszkań do 2010 roku wynoszą 19, 5 tys. przy uwzględnieniu:

- wzrostu mieszkańców do około 400 tys. mieszkańców, przy malejącym wskaźniku ilości osób przypadających na gospodarstwo domowe z 2,8 w 1998 r. do 2,6 w 2010r.
- ubytków w istniejącej substancji mieszkaniowej /rozbiórki spowodowane stanami technicznymi budynków lub potrzebami inwestycyjnymi/ – około 1100 mieszkań,
- potrzeb i aspiracji mieszkańców w zakresie standardu zamieszkania.

Istniejąca struktura zabudowy – chłonność terenów mieszkaniowych:

- - budownictwo wielorodzinne – ok. 78% mieszkańców, ze Śródmieściem ok. 85%,
- - budownictwo jednorodzinne – ok. 15% mieszkańców

Diagnoza istniejącej struktury przestrzennej:

1) mieszkalnictwo wysokiej intensywności zabudowy z dominującym budownictwem wielorodzinnym:

- osiedla o zabudowie wielkoblokowej otaczające strefę śródmiejską: Leśne, Bartodzieje, Wyżyny, Kapuściska, Wzgórze Wolności, Szwederowo, Błonie, Okole, Bielawy, Skrzetusko,
- obszary zabudowane o średnim standardzie zamieszkania,
- własność: głównie spółdzielnie mieszkaniowe – ograniczone pole działania samorządu,
- konflikty przestrzenne: uciążliwość komunikacyjna, nieład przestrzenny,

2) mieszkalnictwo o średniej intensywności zabudowy z dominującym budownictwem jednorodzinnym:

- - główna koncentracja w zachodniej i północno-zachodniej części miasta: Jary, Miedzyń, Flisy, Osowa Góra, Czyżkówko, Piaski, Jachcice, Glinki,
- - tereny zabudowane budynkami realizowanymi głównie w latach 60- i 80-tych o niskich walorach architektonicznych, tworzące monotonny krajobraz,
- - uzbrojenie niepełne, ulice w większości nieutwardzone o nieuregulowanym stanie prawnym,
- - własność: grunty prywatne,
- - konflikty przestrzenne: uciążliwość towarzyszących funkcji usługowo-produkcyjnych, niedostateczne wyposażenie w podstawowe usługi osiedlowe,

3) mieszkalnictwo o niskiej intensywności zabudowy z dominującym budownictwem jednorodzinnym:

- - główna koncentracja w zachodniej i północnej części miasta: Prądy, Opławiec, Smukała, Fordon-Górny Taras, Myślęcinek-Zamczysko,
- - dominująca zabudowa typu zagrodowego pochodząca sprzed 1945 r., o niskim standardzie architektonicznym i złym stanie technicznym, spowodowanym dotychczasowymi ograniczeniami planistycznymi, średnia wielkość działek od 1000 m do kilku hektarów,
- - brak uzbrojenia, drogi nieutwardzone, często o nieuregulowanym stanie prawnym,
- - własność: głównie grunty prywatne,
- - konflikty przestrzenne: niekontrolowane podziały gruntów rolnych na działki budowlane, rozproszenie zabudowy, mieszane formy zabudowy: mieszkalna, rekreacyjna i gospodarcza na terenach ogrodów działkowych zagrożenie środowiska spowodowane brakiem kanalizacji sanitarnej, brak ładu przestrzennego.

Kierunki rozwoju, polityka przestrzenna

Chłonność rezerw terenowych pod budownictwo mieszkaniowe wyznaczonych w studium szacuje się dla około 100 tys. mieszkańców.

Główne obszary rozwoju:

1) Jachcice /poligon/, chłonność terenów: 10,5 tys. mieszkańców, w tym: I etap – 7,5 tys., II etap /strefa ochronna strzelnicy/ - 3 tys.,
2) Fordon – Górny Taras:, chłonność terenów - 30 tys. mieszkańców,
3) Fordon – Dolny Taras:, chłonność terenów – 25 tys. mieszkańców,
4) obszary zabudowane przewidziane do intensyfikacji, w tym Szwederowo i Śródmieście, tereny zabudowy jednorodzinnej – 24,5 tys. mieszkańców.
5/ potencjalne tereny dla lokalizacji mieszkalnictwa o chłonności ok. 10 tys. mieszkańców, wymagające przekształceń funkcjonalnych: wschodnia część Jachcic /teren strzelnicy /, Bydgoszcz-Wschód – teren między Lasem Gdańskim i terenami kolejowymi.

Przyrost zasobów mieszkaniowych powinien następować w kolejności:
1) uzupełniania istniejących zespołów mieszkaniowych: Śródmieście, Szwederowo, Glinki, Piaski, Opławiec, Smukała, Zofin-Niepodległości, Tatrzańskie, Zamczysko,
2) budowy nowych zespołów stanowiących kontynuację istniejących: Jachcice /poligon/, w Fordonie osiedla: Eskulapa, Pałcz, Łoskoń,
3) budowy nowych zespołów oddalonych od istniejących lub o szczególnych warunkach dostępności: Fordon-Górny Taras, Bydgoszcz-Wschód /tereny przyległe do Lasu Gdańskiego, po rekultywacji terenu/, Prądy, Jachcice / teren strzelnicy /.

Polityka przestrzenna dla wyodrębnionych obszarów mieszkaniowych, podstawowe zasady i warunki zagospodarowania terenów:

1. Mieszkalnictwo wysokiej intensywności zabudowy z dominującym budownictwem wielorodzinnym:

a/ obszary przewidziane do utrzymania: Leśne, Bartodzieje, Wyżyny, Kapuściska, Wzgórze Wolności, Szwederowo, Błonie, Okole, Bielawy, Skrzetusko, osiedla w Fordonie: Bohaterów, Tatrzańskie, Szybowników, Bajka, Przylesie, Niepodległości.

Postulowane kierunki modernizacji:

- - realizacja uzupełniającej infrastruktury społecznej z zakresu usług podstawowych, wypoczynku codziennego,
- - waloryzacja osiedli pod kątem ładu przestrzennego w zakresie architektury i otoczenia zabudowy,
- - zagospodarowanie terenów zielenią z urządzeniami rekreacji – podstawowymi elementami wypoczynku codziennego mieszkańców - którą należy kształtować w formie ciągów o kierunku zbliżonym do południkowego, łączących się z terenami osiedlowych usług /szkołami, przedszkolami/, parków oraz miejskim systemem zieleni przybrzeżnej: rzek, Kanału Bydgoskiego i zieleni przyskarpowej Tarasu Północnego lub Południowego,
- - ograniczenie uciążliwości komunikacyjnej przez realizację: stref uspokojonego ruchu, parkingów wielopoziomowych, ekranów akustycznych przy trasach tranzytowych,

b/ obszary przekształceń: Śródmieście, Bocianowo, Okole – na zachód od ul. Granicznej:

- - waloryzacja kwartałów pod kątem ładu przestrzennego w zakresie architektury, otoczenia zabudowy, realizacja uzupełniającej zabudowy mieszkalno-usługowej o wysokim standardzie,
- - rewitalizacja wartościowych układów urbanistycznych m.in. „Londynek",
- - ograniczenie uciążliwości komunikacyjnej przez realizację: stref uspokojonego ruchu, parkingów wielopoziomowych.

c/ obszary rozwoju:

- Szwederowo – Górzyskowo:
  - przebudowa kwartałów w ramach zorganizowanej działalności inwestycyjnej,
  - scalanie rozdrobnionej własności prywatnej / rola gminy/,
- Fordon – Dolny Taras: rozbudowa w kierunku północno – wschodnim i zachodnim, osiedla: Zofin-Niepodległości, Tatrzańskie, Pałcz, Łoskoń, Eskulapa:

- budowa powiązań komunikacyjnych z centrum i sieci ulic osiedlowych,
- realizacja infrastruktury technicznej i społecznej,
- dążenie do różnorodności form zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej,
- sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,

➢ Fordon – Górny Taras:
- konieczność realizacji infrastruktury technicznej, społecznej i komunikacji, w tym powiązań z Tarasem Dolnym i centrum komunikacją zbiorową,
- postulowana różnorodność form zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej,
- konieczność sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na podstawie opracowań konkursowych,
- obszar strategiczny,

➢ Jachcice - poligon:
- realizacji infrastruktury technicznej, społecznej i komunikacji, w tym powiązań z podstawowym układem ulic miejskich,
- postulowana różnorodność form zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej,
- realizacja w formie zorganizowanej działalności inwestycyjnej,
- budowa osiedla etapowa, rozwój uwarunkowany sąsiedztwem terenów wojskowych,
- obszar strategiczny.

2. Mieszkalnictwo średniej intensywności zabudowy z dominującym budownictwem jednorodzinnym:

a/ obszary przewidziane do utrzymania - Jary, Flisy, Miedzyń, Osowa Góra, Czyżkówko:
➢ - realizacja uzupełniającej zabudowy mieszkaniowej i usług podstawowych,
➢ - postulowane ograniczenia dla funkcji uciążliwych /zakłady produkcyjne, hurtownie itp./,
➢ - realizacja uzupełniającej infrastruktury technicznej,
➢ - modernizacja sieci ulicznej, podwyższenie standardów ulic, w tym realizacja ścieżek rowerowych,

b/ obszary rozwoju: Glinki, częściowo Jachcice, Piaski, Prądy:
realizacja na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
konieczność realizacji przez gminę infrastruktury technicznej i komunikacji,

c/ potencjalne obszary rozwoju:
- Bydgoszcz Wschód - obszar położony między Lasem Gdańskim i terenami kolejowymi: dostępność uwarunkowana rekultywacją terenów oraz likwidacją istniejącego zainwestowania: składów, częściowo ogrodów działkowych oraz powiązań komunikacyjnych z głównymi ulicami miejskimi,
- Jachcice - obszar położony po wschodniej stronie projektowanego osiedla na poligonie; dostępność uwarunkowana dyslokacją obiektów wojskowych oraz uzyskaniem zgody na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne.

3. Budownictwo mieszkaniowe o niskiej intensywności zabudowy zintegrowane z krajobrazem:
➢ lokalizacja na terenach o szczególnych walorach przyrodniczych, w strefach krajobrazowych, strefach ochrony sanitarnej ujęć wody: Smukała, Opławiec, Piaski, Zamczysko – Myślęcinek, częściowo Jachcice i Fordon – Górny Taras,
➢ realizacja na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz uzyskaniem zgody na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne,
➢ uwzględnieniem rygorów w zakresie zagospodarowania i zabudowy poszczególnych terenów,
➢ konieczność realizacji przez gminę infrastruktury technicznej i komunikacji,

ŚRÓDMIEŚCIE Z CENTRUM

Obszar ograniczony ulicami: projektowaną trasą W-Z, Sułkowskiego, Ogińskiego z projektowanym odcinkiem do ul Toruńskiej, Skarpą Południową, ul. Kruszwicką, Grunwaldzką, Zygmunta Augusta.
Osiedla: Śródmieście, Bocianowo, Stare Miasto, część Okola

Diagnoza stanu istniejącego, uwarunkowania rozwoju przestrzennego:

- mieszana, konfliktogenna struktura funkcjonalna – bezpośrednie sąsiedztwo intensywnej zabudowy mieszkaniowej, rozproszonych usług, uciążliwych zakładów produkcyjnych, hurtowni – rejon Bocianowa, ul. Podolskiej, ul. Zduny, część Okola.
- zróżnicowanie pod względem jakości przestrzennej:
- ukształtowane kompozycyjnie zespoły urbanistyczne o dużych wartościach architektonicznych: Stare Miasto, obszar położony po wschodniej stronie ul. Gdańskiej (Al. Mickiewicza, Plac Weyssenhoffa, ul. Sielanka, „dzielnica muzyczna" z filharmonią, teatr, bazylika i inne obiekty użyteczności publicznej)
- obszary substandardów architektonicznych wymagające rehabilitacji istniejącego zainwestowania: XIX w. część Śródmieścia położona po zachodniej stronie ul. Gdańskiej, Okole, zespół zabudowy w rejonie ul. Św. Trójcy, Bocianowo z „Londynkiem", „Wenecja Bydgoska", ul. Pod Blankami,
- obszary dysonansów przestrzennych – otoczenie opery, rejon dworca kolejowego, zabudowa wzdłuż ul. Jagiellońskiej, rejon Starego Miasta - ul. Podwale, ul, Grodzka, ul. Bernardyńska
- zagrożenia fizyczne: proces starzenia się substancji śródmiejskiej, uciążliwość komunikacyjna, dewastacja spowodowana niewłaściwym użytkowaniem lub niewłaściwymi remontami i adaptacjami,
- niewydolność komunikacyjna:
  - deficyt miejsc parkingowych,
  - uciążliwość komunikacyjna,
  - ograniczona przepustowość historycznego układu ulicznego,
  - brak systemu komunikacji zbiorowej,
  - brak segregacji ruchu pieszego i kołowego,
  - brak obwodnic śródmiejskich stanowiących barierę dla ruchu samochodowego w kierunku centrum,
- niewykorzystane walory krajobrazu naturalnego:
  - strefy przybrzeżne Brdy,
  - Wyspa Młyńska,
  - osie widokowe, panorama w kierunku Skarpy Południowej,
  - niedostateczna ilość ogólnodostępnej zieleni parkowej, przerwane systemy ekologiczne, szczególnie w północnej części osiedla Bocianowo, Okole

Kierunki rozwoju, polityka przestrzenna:

- - dążenie do zachowania i wzbogacani wartości istniejącego zainwestowania przez:
  - realizowanie ustaleń stref ochrony konserwatorskiej „A" i archeologicznej „W" obszaru Starego Miasta z Wyspą Młyńską oraz strefą „B" całego Śródmieścia
  - uznania wartościowych obszarów za cele strategiczne
  - Centrum, Stare Miasto z Wyspą Młyńską, tereny wzdłuż Brdy, tereny przyszłego Uniwersytetu: rejon ulic: Gdańskiej, Chodkiewicza, Sułkowskiego, Ogińskiego,
- ukształtowanie centralnej strefy śródmiejskiej – centrum, obejmującej obszar: Starego Miasta z Wyspą Młyńska, teren po zachodniej stronie Brdy ograniczony ulicami: Św. Trójcy, Kruszwicką, M. Focha, Królowej Jadwigi, obszar po wschodniej stronie Brdy ograniczony ulicami: Śniadeckich z Placem Piastowskim,

kwartały przyległe do ul. Gdańskiej w kierunku Al. Mickiewicza, rejon ul. 3-go Maja, ul. Jagiellońskiej w kierunku ul. Ogińskiego,

- prowadzenie polityki przestrzennej zmierzającej do:
  - koncentracji w strefie centralnej usług o znaczeniu ogólnomiejskim, regionalnym i krajowym, usług unikatowych o atrakcyjnym programie, prestiżowych obiektów użyteczności publicznej: kultury, rozrywki, finansów, administracji lokalnej i rządowej, turystyki, hotelarstwa, wyspecjalizowanego handlu i rzemiosła, oraz uzupełniającej funkcji mieszkaniowej,
  - utrzymania i sanacji historycznych, wartościowych układów przestrzennych ze szczególną ekspozycją elementów charakterystycznych dla miasta, w tym ze szczególnym wyróżnieniem zespołu zabudowy usługowo – mieszkaniowej z założeniami parkowymi w rejonie Alei Ossolińskich, ul. Sielanka, otoczenia prestiżowych obiektów użyteczności publicznej: Filharmonii, Teatru, Bazyliki – XIX i XX w. kwartałów zabudowy wzdłuż ulic: Gdańskiej, Cieszkowskiego, Paderewskiego,
  - ekspozycji przestrzennej wartościowych, charakterystycznych dla miast obiektów, sylwet pierzei, osi widokowych,
  - sanacji wnętrz kwartałów zabudowy: likwidację substandardów architektonicznych, wprowadzenie zielni, elementów codziennej rekreacji mieszkańców, pasaży handlowych,
  - likwidacji lub przekształcenia na funkcje centrotwórcze obiektów produkcyjnych, magazynowo – składowych, hurtowni i innych wymagających obsługi ciężkim transportem o dużej częstotliwości dojazdów: rejony ulic: Bocianowo, Podolska, Zduny, M. Focha-Marcinkowskiego,
- poprawę dostępności dostępności komunikacyjnej do strefy śródmiejskiej i ograniczenie dla ruchu samochodowego w strefie centralnej przez:
  - przekształcenie i rozwój sieci ulicznej w kierunku układu pierścieniowego – obwodnic śródmiejskich lokalizację parkingów wielopoziomowych na obrzeżach obszaru i przy obwodnicach śródmiejskich
  - rozbudowę systemu komunikacji zbiorowej – głównie tramwajowej z przystankami przy głównych ciągach pieszych
  - segregację ruchu kołowego i pieszego: wyodrębnienie głównych ulic o dominacji ruchu pieszego z ograniczeniami dla ruchu samochodowego: ul. Gdańska, - Stare Miasto - ul. Długa, Rondo Jagiellońskie - Królowej Jadwigi, ul. Dworcowa - Dworzec PKP.

TERENY KONCENTRACJI USŁUG PUBLICZNYCH

Podstawowe funkcje, prestiżowe dla miasta o znaczeniu ponadlokalnym:

- nauki: ośrodki akademickie,
- zdrowia : szpitale specjalistyczne, kliniki,
- kultury i sportu: muzea, teatry, filharmonia, opera, sale widowiskowe wielofunkcyjne, stadiony, hale sportowe,

Diagnoza stanu istniejącego, uwarunkowania rozwoju przestrzennego:

a/ w zakresie nauki i szkolnictwa wyższego:

- brak wykształconych przestrzennie ośrodków akademickich - rozproszone lokalizacje obiektów dydaktycznych, administracyjnych, pomocniczych i akademików poszczególnych uczelni, wymagających korzystania z komunikacji publicznej /Śródmieście, Fordon. Błonie, Skrzetusko, Bydgoszcz - Wschód/,
- ograniczone możliwości rozwoju w istniejących granicach poza ośrodkiem w Fordonie,

b/ w zakresie zdrowia:

- lokalizacje rozproszone w strefach intensywnego zainwestowania miejskiego, głównie w sąsiedztwie zabudowy wielorodzinnej i śródmiejskiej,
- dobra dostępność komunikacyjna,
- wystarczające rezerwy terenowe dla rozwoju , szczególnie w Fordonie,

c/ w zakresie kultury i sportu:

- - koncentracja w strefie śródmiejskiej,
- - graniczenia w dostępności komunikacyjnej, brak zaplecza parkingowego,
- - chaos przestrzenny w otoczeniu: rejon Opery, Wyspa Młyńska,
- - brak wielofunkcyjnych sal widowiskowych z towarzyszącym zapleczem,

Kierunki rozwoju, polityka przestrzenna:

- koncentracja prestiżowych usług publicznych w strefie centralnej i śródmiejskiej oraz w Fordonie, z preferencją dla lokalizacji funkcji kultury, rekreacji, turystyki, hotelarstwa w rejonie Babiej Wsi , Okola, na Wyspie Młyńskiej, przy ul. Jagiellońskiej po przeniesieniu dworca autobusowego w pobliże dworca kolejowego /teren ZNTK/,
- lokalizacja ośrodka akademickiego /uniwersytetu/ w rejonie ulic: Gdańska, projektowana trasa WZ, Sułkowskiego, Ogińskiego, Al. Ossolińskich / na podstawie planu miejscowego z uwzględnieniem opracowań konkursowych,
- rozwój ośrodka akademickiego w Fordonie, na bazie istniejącego,
- utrzymanie sieci wyspecjalizowanych obiektów służby zdrowia: Kapuściska, Wzgórze Wolności, Skrzetusko, Śródmieście oraz rozwój ośrodka medycznego w Fordonie,

OBSZARY KONCENTRACJI USŁUG KOMERCYJNYCH

Diagnoza stanu istniejącego, uwarunkowania rozwoju przestrzennego:

- najbardziej dynamicznie rozwijająca się dziedzina gospodarki miejskiej w ostatnim dziesięcioleciu,
- popyt na tereny przeznaczone na w/w cele niewspółmierny do rezerw wyznaczonych obowiązującymi planami,
- istotne zmiany otoczenia : funkcje generujące ruch pieszy i samochodowy a w konsekwencji zwiększające uciążliwość komunikacyjną, wymagające dużych powierzchni na zaplecza parkingowe, obiekty wielkogabarytowe dominujące otoczenie,
- występujące tendencje lokalizacyjne: strefa śródmiejska, tereny o słabym zainwestowaniu i dobrej dostępności komunikacyjnej /przy głównych ulicach miejskich i skrzyżowaniach/ - Glinki, Bydgoszcz Wschód, Fordon, Szwederowo.

Kierunki rozwoju, polityka przestrzenna:

1) koncentracja usług prestiżowych z zakresu administracji finansowej i gospodarczej (przedstawicielstwa firm), handlu, gastronomii, turystyki itp. o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym w strefie centralnej i śródmiejskiej; obiekty o wysokim standardzie architektonicznym zharmonizowane z otoczeniem w zakresie skali i formy,
2) biegunowe ośrodki koncentracji usług o szczególnych warunkach lokalizacyjnych, nie spełniających wymogów lokalizacji w strefie śródmiejskiej /np: wymagające wielkogabarytowych kubatur, generujące ruch samochodowy/:
I – północno-zachodnia część miasta , rejon Węzła Zachodniego: Czyżkówko, Jachcice, teren ZNAK,
II- wschodnia część miasta - rejon przystanku kolejowego Bydgoszcz-Wschód, tereny poprzemysłowe położone między ulicami: trasą WZ, Fordońską, Łęczycką,
III – południowa część miasta: rejon Glinek, Szwederowa

3) ośrodki osiedlowe – rozwój na bazie istniejących, w tym porządkowanie przestrzenne targowisk – docelowo przekształcenie w hale targowe /handel pod zadaszeniem/ z odpowiednią obsługą komunikacyjną,

OBSZARY AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ USŁUGOWO-PRODUKCYJNEJ

Uwarunkowania rozwoju

Istniejące zasoby, diagnoza stanu istniejącego:
1) główne koncentracje:
- we wschodniej i południowo-wschodniej części miasta, wzdłuż Brdy i Wisły: Bydgoszcz Wschód, Siernieczek, Fordon, Zimne Wody, Łęgnowo, Czersko Polskie,
- zespoły w zachodniej części miasta: Osowa Góra, Czyżkówko
- rozproszone lokalizacje w strefie śródmiejskiej: Bocianowo, wzdłuż ul. Jagiellońskiej, ul. Królowej Jadwigi - Garbary,

2) diagnoza stanu:
- duży potencjał dla rozwoju funkcji, rezerwy powstałe w wyniku likwidacji lub restrukturyzacji zakładów znaczne zmniejszenie uciążliwości zakładów przemysłowych w wyniku dokonywanych zmian technologicznych oraz likwidacji przestarzałych technologicznie przedsiębiorstw,
- ekstensywne wykorzystanie uzbrojonych terenów poprzemysłowych,
- niekorzystne zjawisko podziałów terenów poprzemysłowych /przez syndyki/ dla potrzeb różnych przypadkowych firm: potencjalne konflikty związane z brakiem możliwości prawidłowej obsługi komunikacyjnej, sprzeczności funkcji, chaosu przestrzennego – rejon Bydgoszcz Wschód, Zimne Wody, Fordon,

Kierunki rozwoju, polityka przestrzenna:

- rozwój aktywności gospodarczych w południowo-wschodniej części miasta na bazie projektowanej rozbudowy transportu o znaczeniu ponadlokalnym: obwodnicy południowej, lotniska, portu rzecznego w Łęgnowie, transportu kolejowego ze stacją przeładunkową i terminalem w Łęgnowie /teren „Zachemu"/,
- utrwalanie istniejących struktur przemysłowo-składowych i usługowych poprzez intensyfikację zabudowy, poprawę obsługi komunikacyjnej w południowo-wschodniej części miasta: Bydgoszcz Wschód, Fordon, Zimne Wody, Łęgnowo ze szczególną aktywizacją terenu „Zachemu", oraz w zachodniej części miasta: Osowa Góra, Czyżkówko,
- rewaloryzacja istniejących struktur polegająca na : modernizacji istniejącego zainwestowania, intensyfikacji przestrzeni przez promocję terenów dla nowych lokalizacji, w tym usług komercyjnych wielkogabarytowych,
- wprowadzanie zieleni izolacyjnej w ramach planów miejscowych lub decyzji administracyjnych,
- zharmonizowanie nowych inwestycji z krajobrazem poprzez uwzględnienie w zagospodarowaniu terenów istniejących , charakterystycznych form terenowych: konfiguracji, stref przybrzeżnych rzek, zbiorników i cieków wodnych,
- dyslokacja uciążliwych funkcji produkcyjno-składowych, hurtowni itp. ze strefy śródmiejskiej: rejon Bocianowa, ul. Focha –Marcinkowskiego, Garbary, Jagiellońska, na tereny preferowanego rozwoju.

OBSZARY REKREACJI, SPORTU I TURYSTYKI

Uwarunkowania rozwoju.

Czynnikami decydującymi o atrakcyjności przestrzeni służącej mieszkańcom miasta oraz turystom dla celów wypoczynku są:

- bogactwo natury – krajobraz miasta związany z jego geograficznym położeniem na skarpach, nad dwiema rzekami, w ścisłym otoczeniu lasów,
- sposób wykorzystania , a jednocześnie ochrony, istniejących naturalnych walorów przyrodniczych,
- dostępność do różnorodnych form wypoczynku: codziennego – przydomowego, świątecznego – w ośrodkach rekreacyjno - sportowych,
- ilość i jakość obiektów rekreacji i sportu oraz ich otoczenia,
- oferty przestrzenne dla różnorodnych form wypoczynku biernego i czynnego.

Istniejące zasoby Bydgoszczy o unikatowych walorach:

- układ rzek Brdy i Wisły oraz kanałów z urządzeniami wodnymi /jazy/ wraz z ciągiem szlaków kajakowo-wioślarskich,
- tor regatowy u ujścia Brdy, ośrodki sportów wodnych- kluby żeglarskie i wioślarskie,
- parki: Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku, zespół pałacowo-parkowy w Ostromecku, parki śródmiejskie,
- zaplecze rekreacyjne w otoczeniu lub bliskim sąsiedztwie Bydgoszczy: Bory Tucholskie, Zalew Koronowski, jeziora.

Uwarunkowania niekorzystne:

- niedostateczny stopień wyposażenia osiedli mieszkaniowych w terenowe urządzenia sportu i rekreacji oraz w zieleń typu parkowego,
- niewykorzystane w pełni walory naturalne miasta: ograniczona dostępność do stref brzegowych rzek, nieprzystosowanie zieleni skarpowej dla rekreacji, - brak systemu ciągów pieszo-rowerowych łączących się z atrakcyjnymi obszarami rekreacji: bulwarami przywodnymi, parkami miejskimi, obiektami sportu, gastronomii, kultury,
- brak miejskiej wielofunkcyjnej hali sportowo – widowiskowej,
- ograniczona dostępność komunikacyjna obiektów sportowych - brak zaplecza parkingowego,

Kierunki rozwoju, polityka przestrzenna

Do podstawowych, strategicznych działań, które powinny być podjęte w zakresie rozwoju funkcji związanych z wypoczynkiem mieszkańców oraz podnoszących atrakcyjność turystyczną miasta należy:

- modernizacja istniejących zasobów w tym: klubów sportowych nad Brdą, stadionów, pływalni,
- ukształtowanie reprezentacyjnych promenad wzdłuż Brdy, ciągów pieszo-rowerowych w strefach zieleni przybrzeżnej oraz zieleni przyskarpowej w północnej i południowej części miasta z punktami widokowymi,
- realizacja hali sportowo-widowiskowej z zapleczem hotelowo- gastronomicznym i stałymi urządzeniami rekreacji,
- rozbudowa bazy sportowej szkół / baseny, boiska, sale gimnastyczne/,
- rozbudowa Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku,
- zagospodarowanie terenów osiedlowych obiektami i urządzeniami codziennej rekreacji, z uwzględnieniem zmieniającego się stylu życia i aktualnych potrzeb mieszkańców.

W studium wyznacza się obszary preferowane dla funkcji rekreacji, sportu i turystyki:

- przewidziane do rozwoju na bazie istniejących zasobów,
- nowe oferty przestrzenne uzupełniające istniejące.

Wyodrębnione obszary rekreacji, sportu i turystyki w strukturze funkcjonalno - przestrzennej miasta; zasady zagospodarowania obszarów rozwojowych o szczególnym znaczeniu - strategicznych:

1/ w strefie centralnej i śródmiejskiej: Wyspa Młyńska, tereny przybrzeżne Brdy, parki śródmiejskie, place z istniejącą zielenią /m.in. Plac Teatralny, Plac Wolności/.
Jako uzupełniającą formę wypoczynku uznaje się tereny zieleni towarzyszącej obiektom użyteczności publicznej / rejon Opery z Placem Teatralnym, otoczenie Teatru, Filharmonii, muzeów, świątyń, szkół/, oraz zieleń w kwartałach zabudowy mieszkalno-usługowej.
Dopuszczalne formy zagospodarowania części centralnej Wyspy Młyńskiej:

- otwarty ogród miejski z bogatą zielenią ozdobną i małą architekturą, bez zainwestowania kubaturowego, z wyjątkiem amfiteatru letniego dla kameralnych imprez kulturalnych,
- ogród miejski zamknięty przeszkloną kopułą o lekkiej konstrukcji, pełniący również funkcję ogrodu zimowego,
- przystanie sportów wodnych z uzupełniającą funkcją małej gastronomii.

Dla lokalizacji funkcji turystycznych hotelowo-gastronomicznych szczególnie preferowana jest zachodnia część Wyspy Młyńskiej /teren z istniejącym Młynem Rothera/ oraz kwartał ograniczony ulicami: Marszałka Focha, Królowej Jadwigi i zakolem Brdy w strefie przybrzeżnej.

2/ w strefie przybrzeżnej Brdy i Kanału Bydgoskiego wyznacza się obszary koncentracji usług sportu, rekreacji i turystyki powiązanych funkcjonalnie z wodą z towarzyszącymi terenowymi urządzeniami wypoczynku oraz gastronomii : przystanie wioślarskie, kajakowe, żeglarskie, żeglugi turystycznej, wypożyczalnie sprzętu sportowego, baseny kąpielowe
Celem zwiększenia dostępności przestrzennej do wyznaczonych terenów rekreacyjno-sportowych ustala się wymóg realizacji promenad przybrzeżnych nad Brdą i Kanałem Bydgoskim, ciągów pieszych i ścieżek rowerowych powiązanych z miejskim systemem tras pieszo-rowerowych i przystankami transportu zbiorowego.
Rejony koncentracji usług rekreacyjno - sportowych i turystycznych wzdłuż szlaków wodnych:

- Babia Wieś – obszar ograniczony ulicami: Bernardyńską, Toruńską, Kard. Wyszyńskiego i Brdą. Na terenie istniejącego parku preferuje się lokalizację wielofunkcyjnej hali sportowo-widowiskowej z towarzyszącym zapleczem hotelowo - gastronomicznym, istniejące ośrodki sportowo-rekreacyjne wymagają modernizacji pod kątem aktualnych potrzeb.
- Okole – rejon wzdłuż północnego nabrzeża Brdy z istniejącym zespołem sportowym: Halą „Astoria" i basenami kąpielowymi,
- Wilczak i Miedzyń – obszar położony po południowej stronie starego kanału, wzdłuż ul. Nakielskiej. Preferencje dla rozbudowy istniejącego kąpieliska z funkcjami towarzyszącymi,
- Czyżkówko, Jachcice – ośrodki wielofunkcyjne w sąsiedztwie planowanego zbiornika retencyjnego przy stopniu wodnym,
- Brdyujście – obszar wzdłuż toru regatowego z istniejącymi ośrodkami sportów wodnych preferowany do intensyfikacji i waloryzacji przestrzeni,

3/ w kompleksach zieleni parkowej, leśnej i terenów otwartych o atrakcyjnych walorach krajobrazowych preferuje się rozwój funkcji:
a/ związanych z wypoczynkiem świątecznym /weekendowym/ w formie ośrodków o bogatym programie usług:

- Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku,
- obszar nadwiślański w Fordonie predysponowany do zagospodarowania na cele miejskiego parku krajobrazowego ,
- zespół pałacowo – parkowy w Ostromecku,

b/ służących penetracji pieszo – rowerowej z urządzeniami terenowymi: ścieżkami pieszymi i rowerowymi, placami do gier i zabaw, punktami widokowymi, małą architekturą służącą wypoczynkowi:

- tereny przykrawędziowe z zielenią parkową Skarpy Południowej przyległej do osiedli mieszkaniowych:: Kapuściska, Wyżyny, Wzgórze Wolności, Szwederowo, Wilczak, Jary, Miedzyń, Prądy,
- tereny przykrawędziowe z zielenią leśną Skarpy Północnej sąsiadującej z osiedlami: w Fordonie, Bartodzieje, Leśne, Jachcice, Piaski, Smukała, Opławiec

Uzupełnienie indywidualnego wypoczynku mieszkańców Bydgoszczy stanowić będą istniejących ogrody działkowe: Prądy, Smukała, Opławiec, Fordon oraz poza miejskie tereny letniskowe.

4/ w obszarach osiedli mieszkaniowych oraz w sąsiedztwie obiektów usługowych: tereny zieleni z urządzeniami rekreacji – jako podstawowy element wypoczynku codziennego mieszkańców, które należy kształtować w formie ciągów o kierunku zbliżonym do południkowego, łączących się z terenami osiedlowych usług /szkołami, przedszkola/ oraz miejskim systemem zieleni przybrzeżnej rzek i Kanału Bydgoskiego oraz zieleni przyskarpowej.

Preferowane lokalizacje nowych ośrodków sportowo-rekreacyjnych:
1/ Fordon:
tereny nadwiślańskie ; zagospodarowanie w formie parku z terenowymi urządzeniami rekreacji: ścieżki pieszo-rowerowe, pola golfowe, trasy jazdy konnej itp.,
rejon ośrodka akademickiego – obecnie obszar eksploatacji powierzchniowej złóż gliny; zagospodarowanie na cele rekreacyjno-sportowe po rekultywacji terenu,
Taras Górny w na pograniczu projektowanych terenów mieszkaniowych i Parku Krajobrazowego, lokalizacja do uściślenia w ramach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
2/ Jachcice - rejon zakola pradoliny Brdy przy ul. Żeglarskiej,

MIEJSKI SYSTEM PRZYRODNICZY

Uwarunkowania rozwoju, diagnoza stanu istniejącego

Naturalne formy przyrodnicze są głównym szkieletem miejskiego systemu przyrodniczego wyznaczonego w studium.
1. Podstawowe elementy systemu przyrodniczego wyróżnione w strukturze przestrzennej miasta:

- wielkoprzestrzenne formy morfologiczne pokryte różnorodnymi zbiorowiskami roślinności: Skarpa Północna i Skarpa Południowa,
- dolina Brdy z Kanałem Bydgoskim i dolina Wisły: Fordon, Otorowo,
- kompleksy leśne usytuowane w północno-zachodniej części miasta: rejon Opławca, Smukały, Jachcic, Rynkowa, Las Gdański, i w południowo-wschodniej części miasta: rejon Łęgnowa / teren „Zachemu"/ i Wypalenisk,
- tereny otwarte: użytki rolne – tereny rolne bez zabudowy, łąki, sady, ogrodnictwa bez zabudowy, zieleń nie urządzona wzdłuż cieków i zbiorników wodnych oraz skarp,

2. Elementy współtworzące i uzupełniające system przyrodniczy:

- tereny rolne z ograniczonym prawem zabudowy,
- - tereny rekreacji i sportu,
- tereny w obszarach zurbanizowanych: parki miejskie, zieleń urządzona krajobrazowa i o funkcji ochronnej, ogrody działkowe, cmentarze, zieleń towarzysząca usługom / na terenach obiektów kultury, nauki, szpitali,/ z wysokim udziałem powierzchni biologicznie czynnej,
- zieleń osiedlowa na terenach zabudowy wielorodzinnej i ogrody przydomowe na terenach zabudowy jednorodzinnej.

3. Zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, czynniki ograniczające rozwój miejskiego systemu przyrodniczego:

- niska odporność środowiska przyrodniczego na negatywne oddziaływanie środowiska zurbanizowanego, spowodowana m.in. przerwaniem naturalnych ciągów przyrodniczych / korytarzy zieleni/ i małej różnorodności biologicznej siedlisk,
- ograniczone możliwości realizacji – ze względu na istniejące zainwestowanie i prawo własności – systemu zieleni miejskiej, a szczególnie bardzo korzystnych dla systemu ciągów zieleni o kierunku prostopadłym do istniejących form naturalnych:

zieleni krajobrazowej na Skarpie Północnej i Południowej, zieleni przybrzeżnej rzek oraz otaczających lasów podmiejskich,

- nasilające się tendencje do zmniejszania powierzchni terenów czynnych biologicznie, będące skutkiem rozwoju gospodarczego i bardzo silnych presji inwestorów oraz właścicieli gruntów niezabudowanych, szczególnie w atrakcyjnej dla inwestycji strefie śródmiejskiej i terenach przyległych.

4. Czynniki pozytywne, sprzyjające budowie miejskiego systemu przyrodniczym:

- istniejące zasoby naturalne o dużych walorach, w tym szczególna konfiguracja przestrzenna miasta, co daje szansę utrzymania stosunkowo dużych powierzchni czynnych biologicznie,
- istniejące podstawy prawne w formie aktów: prawa miejscowego, decyzji administracyjnych w spawie zatwierdzenia stref ochronnych, rozporządzeń w sprawie obszarów chronionych.

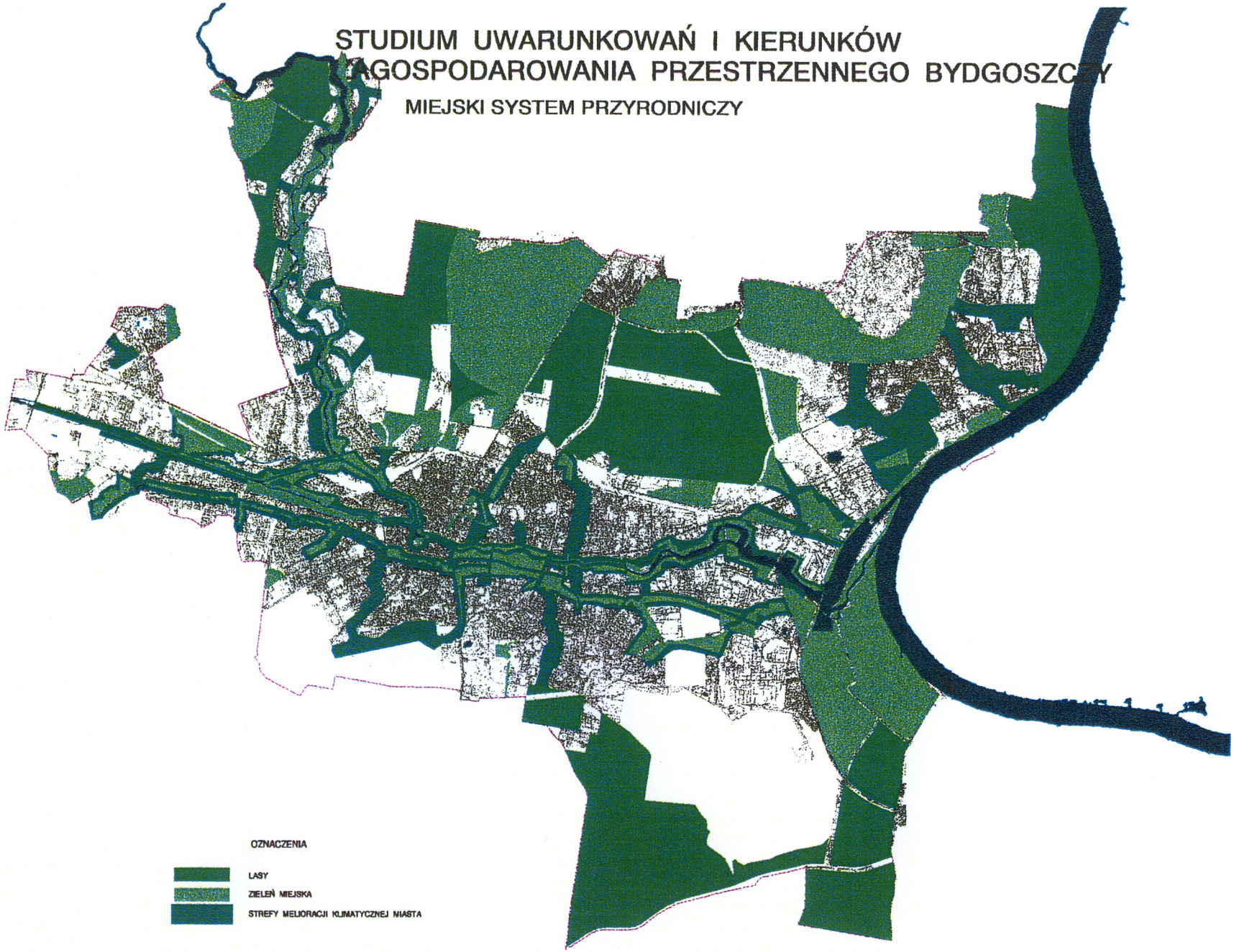
Kierunki rozwoju, polityka przestrzenna

Dla poprawy stanu środowiska naturalnego ustala się następujące kierunki działań i zasady zagospodarowania obszarów preferowanych dla funkcji ekologicznych, wyróżnionych w strukturze miasta:

- kształtowanie miejskiego systemu zieleni ekologicznej w formie zapewniającej ciągłość przestrzenno-funkcjonalną obszarów środowiska naturalnego i zieleni w strefach zurbanizowanych według zasad określonych w studium, powiększenie powierzchni czynnych biologicznie oraz wzbogacenie walorów przyrodniczych i krajobrazowych,
- ustala się priorytet dla unikatowych wartości środowiska przyrodniczego objętych ochroną prawną, lub kwalifikujących się do objęcia ochroną, polegający na podporządkowaniu wszelkich działań inwestycyjnych lub eksploatacyjnych funkcji ekologicznej,
- należy aktami prawnymi / miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i planami ochrony/ wprowadzić zakazy:
  - lokalizacji obiektów i urządzeń nie związanych z funkcjami obszaru, mogących wywołać uciążliwe i szkodliwe oddziaływanie na środowisko,
  - naruszania rzeźby terenu oraz walorów przyrodniczo-krajobrazowych: zbiorników wodnych, cieków i ich stref brzegowych,
  - lokalizacji stałych barier /budynków i innych obiektów/ ograniczających w znaczący sposób warunki swobodnego spływu mas powietrza na terenach inwersyjnych /doliny rzeczne, rozcięcia erozyjne, podnóża skarp/,
- na terenach zainwestowanych, włączonych w Miejski System Ekologiczny jako formy uzupełniające należy dążyć do:
  - zachowania dużego udziału zieleni - minimum 60% powierzchni biologiczne czynnej / tereny rekreacji, sportu, kultury, zdrowia itp./,
  - realizacji ciągów zieleni / korytarzy ekologicznych / o kierunku prostopadłym do istniejących form naturalnych: zieleni krajobrazowej na Skarpie Północnej i Południowej, zieleni przybrzeżnej rzek oraz otaczających lasów podmiejskich, według zasad określonych na załącznikach graficznych studium.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

MIEJSKI SYSTEM PRZYRODNICZY

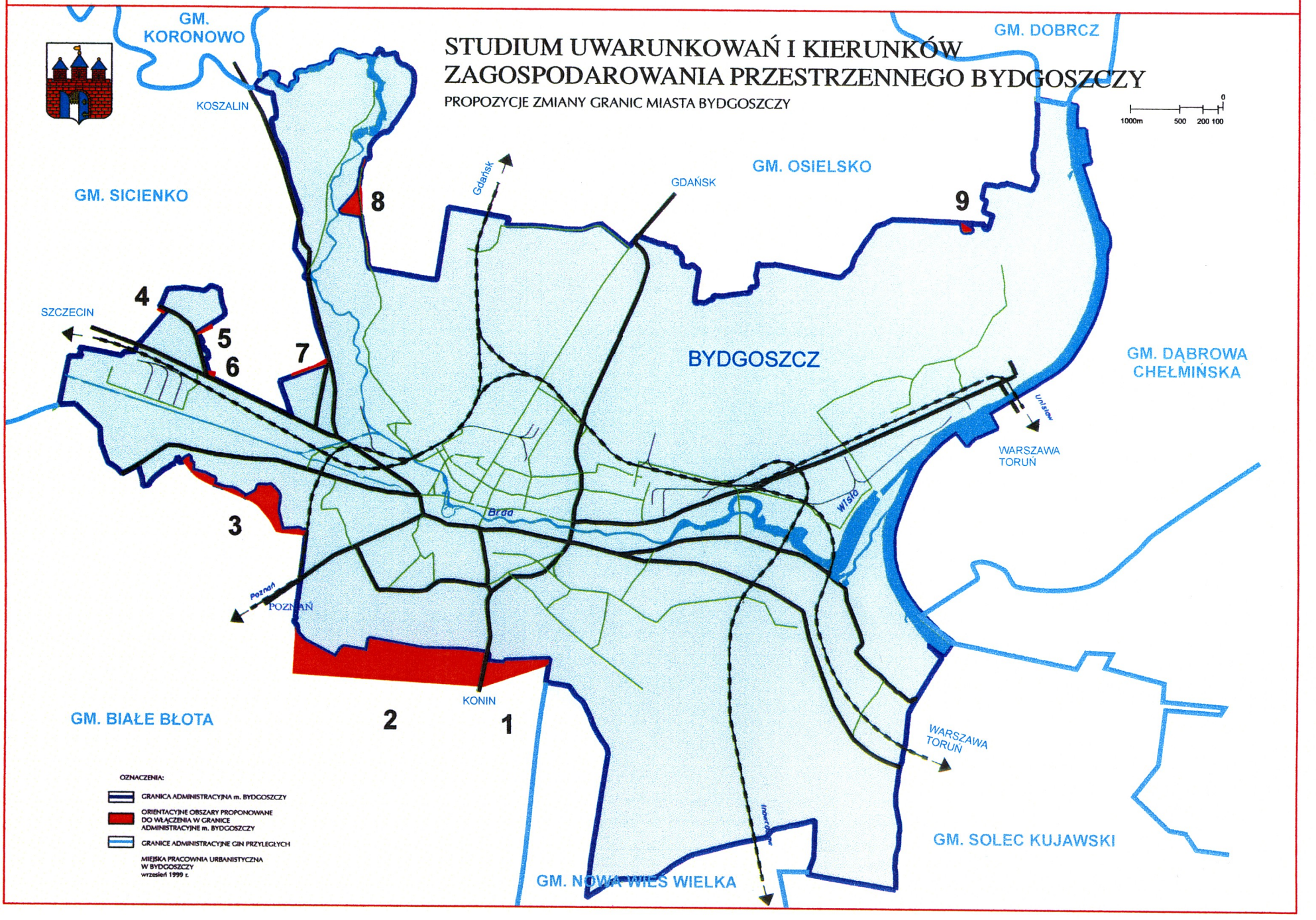


5.3 PROPOZYCJE ZMIANY GRANIC ADMINISTRACYJNYCH MIASTA

LP – NR PROPOZYCJI	GMINA -LOKALIZACJA	ORIENT. POW. TERENU	STAN WŁASNOŚCI	ZAINWESTOWANIE – ZAGOSPODAROWANIE	ZAKRES KOREKTY - UZASADNIENIE
1.	Gmina Białe Błota. Południowa obwodnica osiedla Glinki od Al.Jana Pawła II w kierunku dzielnic przemysłowo-składowych zlokalizowanych we wschodniej części miasta	około 39,00 ha	Skarb Państwa w zarządzie Nadl. Bydgoszcz	las ochronny, projektowana trasa komunikacji samochodowej,	w chwili obecnej główny wjazd na teren lotniska i obiekty portu lotniczego znajdują się poza granicami Bydgoszczy, chociaż zasadnicza część płyty lotniska zlokalizowana jest na terenie miasta. Włączenie wjazdu na lotnisko od strony Al. Jana Pawła II wrazz południową częścią lotniska w granice miasta Bydgoszczy pozwoli na objęcie całego kompleksu lotniska, granicami jednej gminy tj. miasta Bydgoszczy. Umożliwi to prowadzenie zintegrowanych działań i podejmowanie kompleksowych decyzji przez jedną administrację samorządową zarówno w zakresie ochrony środowiska (inwestycją szczególnie szkodliwą dla środowiska i zdrowia ludzi - pas startowy pow. 2500 m), rozwoju i rozbudowy oraz i promocji lotniska.
2.	Gmina Białe Błota. Lotnisko – wjazd na lotnisko w Bydgoszczy wraz z południowym fragmentem terenu lotniska	około 275,00 ha	Skarb Państwa w zarządzie Nadl. Bydgoszcz	wjazd oraz obiekty portu lotniczego	w chwili obecnej główny wjazd na teren lotniska i obiekty portu lotniczego znajdują się poza granicami Bydgoszczy, chociaż zasadnicza część płyty lotniska zlokalizowana jest na terenie miasta. Włączenie wjazdu na lotnisko od strony Al. Jana Pawła II wrazz południową częścią lotniska w granice miasta Bydgoszczy pozwoli na objęcie całego kompleksu lotniska, granicami jednej gminy tj. miasta Bydgoszczy. Umożliwi to prowadzenie zintegrowanych działań i podejmowanie kompleksowych decyzji przez jedną administrację samorządową zarówno w zakresie ochrony środowiska (inwestycją szczególnie szkodliwą dla środowiska i zdrowia ludzi - pas startowy pow. 2500 m), rozwoju i rozbudowy oraz i promocji lotniska.
3.	Gmina Białe Błota. Lasy lokalizowane na południe od Miedzynia	około 54,00 ha	Skarb Państwa w zarządzie Nadl. Bydgoszcz	las ochronny, projektowana trasa komunikacji samochodowej obsługująca osiedla mieszkaniowe Jary, Miedzyń, Prądy od strony południowej (odciążenie ul. Nakielskiej)	zakres włączenia terenu gminy Białe Błota do miasta Bydgoszczy powinien opierać się o przebieg przyszłej trasy komunikacyjnej. Zgodnie z obowiązującą ustawą o ochronie gruntów rolnych i leśnych, przebieg trasy komunikacyjnej przez las wymaga uzyskania stosownej zgody Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa na zamianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne. Cała procedura zmiany przeznaczenia gruntów na cele nieleśne , a następnie wyłączenie gruntów leśnych z produkcji (ponoszenie opłat) oraz wykup na rzecz gminy, spoczywa na Zarządzie Gminy na której terenie znajdują się przedmiotowe grunty. W związku z powyższym, przy obecnym przebiegu granic pomiędzy gminą Białe Błota i miastem Bydgoszcz, realizacja inwestycji polegającej na budowie trasy komunikacyjnej wymagałaby zaangażowania Zarządu Gminy Białe Błota, w sytuacji gdy jest to inwestycja wyłącznie dla potrzeb miasta Bydgoszczy
4.	Gmina Sicienko. Osowa Góra - Osówiec - droga wyjazdowa z Bydgoszczy na Wojnowo	około 1,60 ha	Spółdzielnia Mieszkaniowa „Zrzeszeni„	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna realizowana przez SM"Zrzeszeni" oraz teren rezerwowany pod lokalizację kościoła. Sieci infrastruktury technicznej doprowadzone z terenu miasta Bydgoszczy	zakres włączenia terenu gminy Sicienko do miasta Bydgoszczy powinien opierać się o przebieg granicy miejsko-leśnej na styku realizowanej zabudowy z lasami Nadleśnictwa Żołędowo. Korekta granicy pozwoli na ustalenie granicy zainwestowania na naturalnej granicy leśnej oraz formalną regulację stanu docelowego tj. włączenie w granice administracyjne obszarów funkcjonalnie powiązanych z miastem, korzystających z miejskiej infrastruktury technicznej i społecznej
5.	Gmina Sicienko. Osowa Góra - rejon ul. Waleniowej - teren pomiędzy obecną granicą miasta a ścianą lasu	około 2,5 ha	Spółdzielnia Mieszkaniowa „Zrzeszeni".	zabudowa mieszkaniowa wielo-rodzinna zrealizowana przez SM „Zrzeszeni" jako uzupełnienie zabudowy osiedla Osowa Góra w rejonie ul. Waleniowej. Obsługa komunikacyjna oraz sieci infrastruktury technicznej doprowadzone z terenu miasta Bydgoszczy.	zakres włączenia terenu gminy Sicienko do miasta Bydgoszczy powinien opierać się o przebieg granicy miejsko-leśnej na styku istniejącego zainwestowania z lasami Nadleśnictwa Żołędowo. Istniejąca granica przebiega poprzez osiedle stanowiące funkcjonalnie i przestrzenne całość. Korekta granicy pozwoli na ustalenie granicy zainwestowania na naturalnej granicy leśnej oraz formalną regulację stanu istniejącego tj. włączenie w granice administracyjne obszarów funkcjonalnie powiązanych z miastem, korzystających z miejskiej infrastruktury technicznej i społecznej
6.	Gmina Sicienko Stacja paliw na skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej z ul. Św. Maksymiliana Kolbego	około 2,00 ha	gmina Sicienko	teren przeznaczony pod budowę stacji paliw wraz z obiektami towarzyszącymi o charakterze usługowo-handlowym oraz parking dla potrzeb obsługi pobliskiego kościoła oraz jako parking dla samochodów ciężarowych na wjeździe do miasta z kierunku zachodniego. Obsługa komunikacyjna oraz sieci infrastruktury technicznej doprowadzone z terenu miasta Bydgoszczy	zakres włączenia terenu gminy Sicienko do miasta Bydgoszczy powinien opierać się o przebieg granicy miejsko-leśnej (linia energetyczna) na styku projektowanego zainwestowania z lasami Nadleśnictwa Żołędowo Skorygowana granica opierać się będzie o krawędź lasu, i ureguluje formalnie, istniejące ścisłe powiązania funkcjonalno-przestrzenne tego obszaru z miastem
7.	Gmina Sicienko Czyżkówko – rejon ul. Deszczowej	około 5,6 ha	Skarb Państwa w zarządzie Nadl. Żołędowo	las ochronny, w chwili obecnej granica miasta i gminy rozcina wzdłużnie pas drogowy ul. Deszczowej. Ponieważ ulica Deszczowa obsługuje teren miasta pas drogowy i sieci infrastruktury technicznej powinny znajdować się w całości w gestii miasta Bydgoszczy. W przypadku ewentualnej dyslokacji ul. Deszczowej równolegle do obecnego przebiegu w kierunku północnym, ze względu na jej uciążliwość dla zabudowy mieszkaniowej (dojazd do Urzędu Celnego), konieczne będzie określenie docelowego jej połączenia z ul. Koronowską, Wiejską i projektowaną ulicą Nad Torem oraz ulicą po stopniu wodnym Jachcice na rzece Brdzie.	zakres włączenia terenu gminy Sicienko do miasta Bydgoszczy powinien opierać się o przebieg granicy miejsko-leśnej wyznaczonej po północnej stronie nowowydzielonego pasa drogowego ulicy Deszczowej. Zgodnie z obowiązującą ustawą o ochronie gruntów rolnych i leśnych, przebieg trasy komunikacyjnej przez las wymaga uzyskania stosownej zgody Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa na zamianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne. Cała procedura zmiany przeznaczenia gruntów na cele nieleśne , a następnie wyłączenie gruntów leśnych z produkcji (ponoszenie opłat) oraz wykup na rzecz gminy, spoczywa na Zarządzie Gminy na której terenie znajdują się przedmiotowe grunty. W związku z powyższym, przy obecnym przebiegu granic pomiędzy gminą Sicienko i miastem Bydgoszcz, realizacja inwestycji polegającej na budowie trasy komunikacyjnej wymagałaby zaangażowania Zarządu Gminy Sicienko, w sytuacji gdy jest to inwestycja wyłącznie dla potrzeb miasta Bydgoszczy
8.	Gmina Osielsko ulica Smukalska w rejonie osiedla Piaski i Smukała	około 19,9 ha	Skarb Państwa w zarządzie Nadl. Żołędowo	las ochronny, istniejąca ulica zbiorcza dla obsługi osiedli Piaski i Smukała.	zakres włączenia terenu gminy Osielsko do miasta Bydgoszczy powinien opierać się o przebieg ulicy Smukalskiej w układzie docelowych linii rozgraniczających. W chwili obecnej połączenia komunikacyjne jak i doprowadzenie sieci infrastruktury technicznej z miasta do osiedla Smukała odbywa się przez teren gminy Osielsko poprzez ul. Smukalską, która zasadniczo służy mieszkańcom miasta. Na obszarze osiedla Piaski i Smukała wyjazdy z posesji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej są jednocześnie każdorazowym przekraczaniem granicy miasta i gminy Osielsko. Powoduje to określone trudności :a) brak geodezyjnego wydzielenia działki ulicy Smukalskiej, b) prowadzenie miejskich sieci infrastruktury technicznej przez teren gminy Osielsko, c) budowa i utrzymanie ulicy miejskiej (ul. Smukalska) na terenie gminy Osielsko, d) ewentualne poszerzenie ul. Smukalskiej lub prowadzenie w jej sąsiedztwie sieci infrastruktury technicznej, zgodnie z obowiązującą ustawą o ochronie gruntów rolnych i leśnych wymagałoby uzyskania zgody MOŚ,ZNiL na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne, co oznaczałoby konieczność zaangażowania w ustawowe działania w tym zakresie Zarządu Gminy Osielsko, na terenie której znajduje się ul. Smukalska i otaczające ją grunty leśne, chociaż rzeczywistym inwestorem byłby Zarząd Miasta Bydgoszczy.
9.	Gmina Osielsko. Fordon - Górny Taras – droga z Fordonu na Jarużyn	około 2,50 ha	Skarb Państwa w zarządzie Nadl. Żołędowo	las ochronny	korekta granicy do formy regularnej linii o układzie równoleżnikowym bez ostrego wcięcia wzdłuż drogi Fordon – Jarużyn. Przedmiotowa droga docelowo będzie podstawowym elementem połączenia Dolnego Tarasu Fordonu z Tarasem Górnym, dlatego powinna znajdować się w administracyjnych granicach miasta, co ułatwi jej rozbudowę, utrzymanie i budowę towarzyszących sieci infrastruktury technicznej. Ewentualne poszerzenie ul. Smukalskiej lub prowadzenie w jej sąsiedztwie sieci infrastruktury technicznej, zgodnie z obowiązującą ustawą o ochronie gruntów rolnych i leśnych wymagałoby uzyskania zgody MOŚ,ZNiL na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne, co oznaczałoby konieczność zaangażowania w ustawowe działania w tym zakresie Zarządu Gminy Osielsko, na terenie której znajduje się ul. Smukalska i otaczające ją grunty leśne, chociaż rzeczywistym inwestorem byłby Zarząd Miasta Bydgoszczy.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

PROPOZYCJE ZMIANY GRANIC MIASTA BYDGOSZCZY



5.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW, DLA KTÓRYCH OPRACOWANIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO JEST OBOWIĄZKOWE I WSKAZANE

5.4.1. Obszary, dla których sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe.

Obowiązek opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego występuje w następujących przypadkach:

- jeżeli przepisy szczególne tak stanowią,
- dla obszarów, na których przewiduje się realizację wojewódzkich i rządowych programów służących realizacji ponadlokalnych i regionalnych celów publicznych,
- dla obszarów, na których przewiduje się zadania dla realizacji lokalnych celów publicznych, z wyjątkiem zadań związanych z budową urządzeń infrastruktury technicznej w granicach pasa drogowego,
- dla obszarów, które mogą być przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wspólnoty samorządowej,
- dla obszarów, dla których sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe na podstawie przepisów szczególnych lub ze względu na istniejące uwarunkowania.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Bydgoszczy takimi obszarami są:

1) Tereny położone w Śródmieściu w rejonie ulic: Pomorskiej, Bocianowo, Racławickiej, Ogrodowej

Wskazane tereny obejmują obszar użytkowany przede wszystkim przez duże zakłady przemysłowe. Obszar jest intensywnie zabudowany; obiekty przemysłowe – hale produkcyjne, warsztaty, składy, zabudowa gospodarcza przedstawiają niewielką wartość architektoniczną, znajdują się często w złym stanie technicznym. Wiele obiektów pozostaje niewykorzystanych.
Tereny te należy przeznaczyć do przekształceń strukturalnych i funkcjonalno-przestrzennych w celu ich rewitalizacji i zagospodarowania zgodnego z obecnymi potrzebami społecznymi. Jako zasadę należy przyjąć docelową dyslokację funkcji uciążliwych związanych z produkcją i handlem hurtowym z terenów intensywnej zabudowy mieszkaniowej. Zdegradowane obszary należy zrewaloryzować pod kątem lokalizacji funkcji usługowych o charakterze ogólnomiejskim oraz funkcji związanych z drobną wytwórczością, nieuciążliwą produkcją których koegzystencja z istniejącymi terenami zabudowy mieszkaniowej nie pozostawałaby w sprzeczności. Proponowane przekształcenia uwzględniać powinny zabezpieczenie potrzeb w zakresie funkcjonalnej obsługi komunikacyjnej, zapewnienia miejsc parkingowych (również parkingi podziemne), zagospodarowania terenu zielenią w połączeniu z elementami architektury ogrodowej itp.

2) Tereny położone w Śródmieściu w rejonie ulic: Pomorskiej, Świętojańskiej, Kościuszki, Gdańskiej

W granicach obszaru znajdują się tereny wskazane do lokalizacji nowej zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Proponowane przekształcenia prowadzić powinny do określenia warunków zabudowy i zagospodarowania dla tych funkcji oraz zabezpieczenia potrzeb w zakresie obsługi komunikacyjnej, parkowania pojazdów oraz zagospodarowania terenów zielenią w połączeniu z elementami architektury ogrodowej itp.
Obiekty dawnej Fabryki Obuwia 'Kobra' - w większości zaadaptowane dla potrzeb nowych jednostek gospodarczych – należy przeznaczyć do przekształceń funkcjonalno-przestrzennych w celu rewaloryzacji i zagospodarowania dla funkcji usługowych. W granicach obszaru znajduje zespół budynków szachulcowych – tzw. Londynek. Konieczne jest podjęcie decyzji dotyczących zachowania zabudowy i poddania jej gruntownej rewaloryzacji i remontom lub przeznaczenie budynków znajdujących się w bardzo złym stanie technicznym do rozbiórki i zabudowy nowymi obiektami.

3) Tereny położone w Śródmieściu rejonie ulic: Bocianowo, Mazowieckiej, Pomorskiej

Obszar obejmuje tereny zabudowy mieszkaniowej z dominującą zabudową historyczną, powstałą przed 1945r. Znaczny udział budynków znajduje się w złym stanie technicznym. Obszar wskazany do realizacji nowej zabudowy w tym mieszkaniowej. Istnieje możliwość zabudowania wnętrz kwartałów pod warunkiem likwidacji obiektów gospodarczych i mieszkalnych o niskim standardzie architektonicznym. Przewiduje się ponadto realizację fragmentu „obwodnicy Śródmiejskiej" przebiegającej wzdłuż ulicy Mazowieckiej i Alei Mickiewicza.
Proponowane przekształcenia w obrębie kwartału związane są w największym stopniu z wytrasowaniem i realizacją powyższej ulicy zbiorczej, oraz minimalizacją ujemnego wpływu komunikacji na jakość życia mieszkańców. Zabudowa sąsiadująca z trasą komunikacyjną powinna zostać przeznaczona na cele usługowe.

4) Tereny położone w Śródmieściu w rejonie ulic: Świętojańskiej, Gdańskiej, Pomorskiej

Obszar obejmuje tereny intensywnie zabudowane na obrzeżach kwartałów. Dominuje zabudowa mieszkaniowa z usługami w parterach budynków. Znaczna część zabudowy mieszkaniowej posiada dużą wartość historyczną. Istnieje możliwość lokalizacji nowej zabudowy mieszkaniowo-usługowej we wnętrzach kwartałów pod warunkiem likwidacji obiektów warsztatowo-gospodarczych .Proponowane przekształcenia w obrębie kwartału zmierzać powinny do poprawy jakości życia mieszkańców, zabezpieczenia potrzeb w zakresie obsługi komunikacyjnej - głównie parkowania pojazdów, oraz zwiększenia powierzchni terenów zieleni urządzonej w połączeniu z elementami architektury ogrodowej itp. Istniejące obiekty usługowe należy zrewaloryzować oraz zapewnić funkcjonalną obsługę komunikacyjną.

5) Tereny położone w Śródmieściu w rejonie ulic: Powstańców Wielkopolskich i Alei Ossolińskich

Obiekty zlokalizowane przy Al. Powstańców Wielkopolskich i Al. Ossolińskich w rejonie Placu Weyssenhoffa użytkowane są przez instytucje naukowe. Część budynków przedstawia dużą wartość zabytkową i architektoniczną. Znaczna część obszaru użytkowana jest jako pola doświadczalne Instytutu Hodowli i Aklimatyzacji Roślin. Tereny przy ul. Ogińskiego zajmują ogródki działkowe.
Sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla wskazanego terenu stworzy podstawę prawną do dokonania przekształceń funkcjonalnych i przestrzennych oraz określenia zasad zabudowy i zagospodarowania dla obszarów wskazanych dla lokalizacji obiektów Uniwersytetu Bydgoskiego.

6) Tereny położone w Śródmieściu w rejonie ulic: Grodzkiej, Podwale, Bernardyńskiej

Teren położony w strefie staromiejskiej, w bliskim sąsiedztwie Starego Rynku jest niewykorzystany stosownie do atrakcyjnego położenia. Nieruchomości obecnie są nieuporządkowane, częściowo zabudowane substandardami architektonicznymi.
Obszar predysponowany jest do lokalizacji obiektów usługowych o charakterze komercyjnym z zakresu kultury, handlu, gastronomii, administracji. Obiekty te powinny charakteryzować się wysokim standardem architektonicznym elewacji.
Dla wskazanego obszaru niezbędne jest określenie zasad obsługi komunikacyjnej. Intensywne zagospodarowanie terenów położonych w rejonie ul. Podwale, Grodzkiej, Zbożowego Rynku głównie dla potrzeb lokalizacji funkcji handlowych wymaga usprawnienia obsługi komunikacyjnej - szczególnie w zakresie bezkolizyjnych dojazdów i zabezpieczenia wystarczającej ilości miejsc parkingowych. Stąd konieczność rozwiązania problemów komunikacyjnych w rejonie Zbożowego Rynku i Wałów Jagiellońskich oraz likwidacji pętli autobusowej na Placu Kościeleckich i budowy parkingu wielopoziomowego.

7) Tereny położone w Śródmieściu w rejonie ulic: Obrońców Bydgoszczy i Warmińskiego

Przekształcenia obszaru powinny zmierzać do wprowadzenia nieuciążliwych usług komercyjnych w połączeniu z funkcjami mieszkaniowymi. W granicach wyznaczonego terenu należy zabezpieczyć wymaganą ilość miejsc parkingowych i uwzględnić możliwość zagospodarowania terenu zielenią w połączeniu z elementami architektury ogrodowej.
W ramach wyodrębnionego obszaru wyznaczyć należy tereny do zabudowy o charakterze pierzejowym. W rejonie ul. Obrońców Bydgoszczy obiekty te powinny stanowić uzupełnienie istniejącej zabudowy, natomiast przy ulicy M.Focha i w rejonie nadbrzeży wymaga szczegółowego opracowania architektonicznego w nawiązaniu do otoczenia, przy uwzględnieniu walorów krajobrazowych wynikających z sąsiedztwa rzeki.

8) Obszar Północnego Czyżkówka w rejonie ujęcia i stacji uzdatniania wody na rzece Brdzie (ul.Siedlecka, Byszewska na północ od ul. Chmielnej)

Obszar obejmuje teren czerpni ujęcia wody na rzece Brdzie oraz stację jej uzdatniania (MWiK) wraz z otaczającą zabudową mieszkaniową, której towarzyszą odłogowane grunty rolne i zieleń wysoka nieurządzona. Przekształcenia funkcjonalne i przestrzenne w granicach przedmiotowego obszaru powinny uwzględniać podstawowe uwarunkowania, do których należą :
- zakazy i nakazy wynikające z decyzji o ustanowieniu stref ochronnych komunalnego ujęcia Czyżkówko na rzece Brdzie (strefa bezpośrednia oraz pośrednia wewnętrzna i zewnętrzna),

- zasięg terenów związanych z eksploatacją ujęcia wody (stacja uzdatniania wody MWiK-strefa chlorowni) wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną (zasilanie energetyczne, magistrale wodociągowe dużych średnic, stacja WN/SN, kanalizacja sanitarna),
- zasięg i skutki oddziaływania projektowanego stopnia piętrzącego Jachcice (15,880 km rz. Brdy) wraz ze zbiornikiem retencyjnym (zwierciadło wody do rzędnej 41,00 m n.p.m.Kr, rzędna czaszy zbiornika 42,00 m n.p.m. Kr)

9) Osiedle Piaski Dolny Taras - obszar położony w rejonie ulic Piaski i Szamarzewskiego, w dolinie rzeki Brdy

Obszar obejmuje teren upraw ogrodniczych, rolnych i sadów z zabudową towarzyszącą oraz zieleń wysoką nie urządzoną skoncentrowaną głównie wzdłuż koryta rzeki i na zboczach doliny Brdy. Obszar charakteryzuje się wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi z jednoczesnym występowaniem znacznych utrudnień w realizacji inwestycji trwałych głównie ze względu na warunki gruntowo-wodne (wysoki poziom wód gruntowych, teren porozcinany siecią kanałów melioracyjnych, słaba nośność gruntów).
Szczególnie istotnymi uwarunkowaniami dla przedmiotowego terenu są również zakazy i nakazy wynikające z ustanowienia stref ochronnych (pośredniej wewnętrznej i zewnętrznej) komunalnego ujęcia wody Czyżkówko na rzece Brdzie oraz projektowany stopień piętrzący Jachcice (15,880 km rz. Brdy) wraz ze zbiornikiem retencyjnym (zwierciadło wody do rzędnej 41,00 m n.p.m. Kr., rzędna czaszy zbiornika 42,00 m n.p.m. Kr.), który istotnie wpłynie na warunki gruntowo-wodne sąsiadujących terenów.

10) Osiedle Opławiec – obszar położony w rejonie ulicy Opławieckiej, pomiędzy rzeką Brdą a kompleksem leśnym okalającym osiedle od strony zachodniej.
11) Osiedle Smukała – obszar położony w rejonie ulicy Smukalskiej, pomiędzy rzeką Brdą a kompleksem leśnym okalającym osiedle od strony wschodniej

Obszary Opławiec i Smukała obejmują tereny zabudowy mieszkaniowej i letniskowej, tereny rolne odłogowane od wielu lat oraz zieleń wysoką nieurządzoną skoncentrowaną głównie wzdłuż koryta rzeki Brdy. Oba obszary charakteryzują się wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi i szczególnie korzystnymi wskaźnikami z zakresu stanu środowiska naturalnego, zwłaszcza pod względem czystości powietrza atmosferycznego. Konieczność zachowania i ochrony powyższych walorów zadecydowały o objęciu powyższego rejonu granicami Obszaru Krajobrazu Chronionego Zalewu Koronowskiego. Zasady gospodarowania oraz zakazy i zalecenia obowiązujące na jego terenie powinny być uwzględnione przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Opławca i obszaru Smukała.
Szczególnie istotnym uwarunkowaniem dla przedmiotowych obszarów jest również ochrona wód powierzchniowych i podziemnych wynikająca z zakazów i nakazów obowiązujących w decyzji ustanawiającej strefę ochrony pośredniej wewnętrznej komunalnego ujęcia wody Czyżkówko na rzece Brdzie, co ma podstawowe znaczenie dla określenia warunków zabudowy i zagospodarowania przedmiotowych obszarów.
Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego sporządzane dla obszarów Opławca i Smukały powinien gwarantować zachowanie i ochronę walorów środowiska przyrodniczego głównie poprzez : utrzymanie ekstensywnego charakteru zabudowy mieszkaniowej oraz określanie zasad i standardów jej kształtowania (zabudowa zintegrowana z krajobrazem), określenie minimalnych powierzchni działek budowlanych (1000 ÷ 2000 m^2 i więcej) oraz minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnych, uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej (wymóg podłączenia do zbiorczej sieci kanalizacji sanitarnej), respektowanie wymogów stref ochronnych ujęcia wody Czyżkówko, szczególną dbałość w zagospodarowaniu terenów przywodnych oraz określenie zasad obsługi w zakresie komunikacji i infrastruktury technicznej (źródła energii przyjazne dla środowiska).

12) Myślęcinek – obszar położony w rejonie ul. Jeździeckiej i Hippicznej (obustronnie)

Obszar zlokalizowany na skłonie skarpy myślęcińskiej, rozciętej doliną erozyjną wraz ze Strugą Zacisze, który obejmuje tereny gruntów rolnych wraz z zabudową mieszkaniową. Przedmiotowy obszar od wielu lat stanowi rezerwę terenową LPKiW dla lokalizacji m. in. sektora etnograficznego, co rodzi konflikty z właścicielami tych terenów, którymi są osoby fizyczne wyrażające chęć realizacji zabudowy mieszkaniowej.
Na brak jednoznacznych rozstrzygnięć co do przeznaczenia tego terenu, a co za tym idzie trudności w uregulowaniu przez Gminę Bydgoszcz stanów terenowo-prawnych, nakładają się dodatkowe uwarunkowania, które predysponują obszar Hippiczna-Jeździecka jako obszar, dla którego wymagane jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
Do najważniejszych należą uwarunkowania z zakresu ochrony środowiska tj. :
ochrona walorów przyrodniczo-krajobrazowych na terenie Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły, w granicach którego znajduje się przedmiotowy teren
ochrona zasobów wodnych Strugi Zacisze poprzez ustanowienie strefy ochrony pośredniej wód powierzchniowych wraz z doliną, w której ona płynie i zasila warstwy wodonośne ujęcia wód podziemnych Las Gdański (wymóg podłączenia do zbiorczej sieci kanalizacji sanitarnej).

13) Obszar w rejonie ulicy Mrągowskiej ograniczony ulicami Gdańską, Armii Krajowej i Zamczysko.

14) Obszar w rejonie Zamczyska ograniczony ulicami Armii Krajowej i Zamczysko, zachodnią granicą oddziału leśnego 334 i 336 obręb Żołędowo oraz północną, administracyjną granicą miasta Bydgoszczy.

Obszary obejmują skłon skarpy myślęcińskiej wraz z nieliczną zabudową mieszkaniową, letniskową i usługami związanymi z komunikacją. Teren charakteryzuje się wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi. Do najważniejszych uwarunkowań na tych obszarach należą strefy ochronne wód powierzchniowych, które spływając ze skarpy bezpośrednio zasilając poziomy wodonośne ujęcia wody Las Gdański. Ponadto obszary są objęte granicami Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły i Obszary Krajobrazu Chronionego Północnego Pasa Rekreacyjnego miasta Bydgoszczy, co pociąga za sobą wymóg szczególnej dbałość o stan środowiska naturalnego oraz zachowania ładu przestrzennego
a także ochrony i wyeksponowania walorów krajobrazowych poprzez określenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego warunków oraz zasad zabudowy i zagospodarowania tego terenu. Istotny wpływ na zagospodarowanie przedmiotowych terenów będzie miało bliskie sąsiedztwo tras wzmożonego ruchu samochodowego.

15) Obszar w rejonie ul. Pod Skarpą

Obszar obejmuje teren skarpy północnej wraz z licznymi dolinkami erozyjnymi, które ją rozcinają oraz fragment terenu wyniesionego ponad skarpą.
Teren charakteryzuje się wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi szczególnie ze względu na urozmaiconą rzeźbę (doliny, jary) znaczne zróżnicowanie wysokości względnych, rozwinięty system hydrograficzny i bogatą roślinność. Konieczność zachowania i ochrony tych elementów środowiska naturalnego zadecydowały o objęciu przedmiotowego terenu granicami Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły. Jest to jednak także obszar wskazywany jako miejsce przeprowadzenia podstawowych sieci infrastruktury technicznej
i komunikacji pomiędzy Dolnym i Górnym Tarasem Fordonu oraz możliwości wprowadzenia innych form zainwestowania miejskiego na teren Parku Krajobrazowego.

16) Obszar Górnego Tarasu Fordonu w rejonie ul. Świętokrzyskiej, Alpejskiej i Bieszczadzkiej

Obszar obejmuje odłogowane od wielu lat tereny rolne wraz z nieliczną zabudową gospodarczą. Ze względu na znaczną ekspozycję terenu w krajobrazie dolnej Wisły (przełom Wisły pod Fordonem) obszar Górnego Tarasu został objęty granicami Obszaru Krajobrazu Chronionego Północnego Pasa Rekreacyjnego miasta Bydgoszczy. Przedmiotowy teren, chociaż oddzielony od miasta skarpą północną objętą granicami Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły i trudny do uzbrojenia w infrastrukturę techniczną i komunikacyjną, jest jednak jedną z ostatnich rezerw rozwoju przestrzennego miasta Bydgoszczy w obecnych granicach administracyjnych.

17) Obszar skarpy fordońskiej w granicach Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły

Obszar obejmuje skłon skarpy fordońskiej wraz z nieliczną zabudową mieszkaniową i gospodarczą . Teren charakteryzuje się wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi dominując nad zabudową mieszkaniową Dolnego Tarasu Fordonu.
Do najważniejszych uwarunkowań na tym obszarze należy przede wszystkim rzeźba terenu (skarpa, doliny jary), roślinność oraz cieki wodne na skarpie. Obszar jest objęty granicami Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły i stanowi naturalne zaplecze rekreacyjne dla sąsiadujących osiedli mieszkaniowych. Jest to również obszar, przez który wymagałyby przeprowadzenia sieci infrastruktury technicznej i komunikacja, celem połączenia Górnego Tarasu z Dolnym Fordonem i całym miastem.

Obszary wymagające sporządzenia miejscowych panów zagospodarowania przestrzennego dla realizacji urządzeń infrastruktury technicznej.

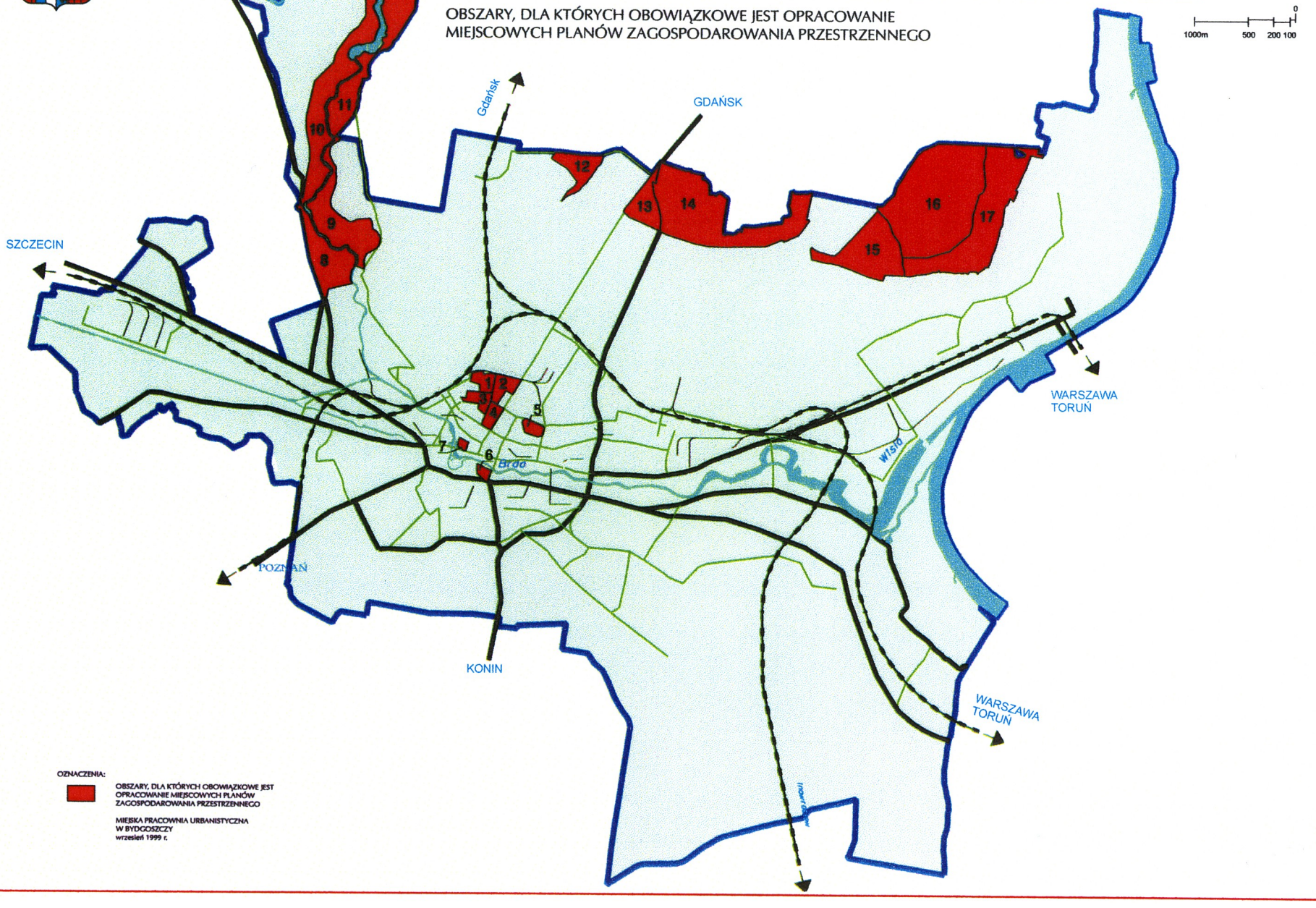
Sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wymagają obszary liniowych i powierzchniowych urządzeń infrastruktury technicznej, będących realizacją lokalnych celów publicznych w rozumieniu ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym oraz ustawy o gospodarce nieruchomościami, z wyjątkiem urządzeń infrastruktury technicznej, budowanych w granicach pasa drogowego.
Granice opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów przeznaczonych pod infrastrukturę techniczną zostaną określone w etapie uchwały o przystąpieniu do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Obszary wymagające sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla realizacji inwestycji komunikacyjnych.

Sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wymagają obszary liniowych i powierzchniowych inwestycji komunikacyjnych, w tym dróg publicznych w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, będących realizacją lokalnych celów publicznych w rozumieniu ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym oraz ustawy o gospodarce nieruchomościami.
Granice opracowań dla projektów planów miejscowych terenów przeznaczonych pod komunikację zostaną uściślone na etapie uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu.
Za priorytetowe uznaje się plany miejscowe terenów przeznaczonych pod trasę W–Z od ul. Rejewskiego do rzeki Brdy, wraz z odgałęzieniem ul. Graniczną i połączeniem Jachcic pod torami stacyjnymi Bydgoszcz Główna, drogę ekspresową S5 w granicach miasta, oraz drogę klasy G po śladzie ul. Chemicznej od al. Jana Pawła do drogi ekspresowej S5.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

OBSZARY, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZKOWE JEST OPRACOWANIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO



OZNACZENIA:

OBSZARY, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZKOWE JEST OPRACOWANIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA
W BYDGOSZCZY
wrzesień 1999 r.

5.4.2. Obszary, dla których sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest wskazane.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Bydgoszczy takimi obszarami są:

1) Tereny położone w rejonie Dworca PKP oraz teren Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego przy ul. Zygmunta Augusta

Obszar Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego wymagający uporządkowania pod względem funkcjonalnym i przestrzennym. Konieczne jest określenie zasad użytkowania, oraz sposobu rewaloryzacji zabudowy na tym terenie. Plan powinien rozstrzygnąć zasady obsługi komunikacyjnej obszaru z proponowanej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania trasy głównej ruchu przyspieszonego – fragmentu obwodnicy śródmiejskiej. Teren proponowanej lokalizacji dworca autobusowego

2) Tereny położone w rejonie ulic: Jagiellońskiej, Karłowicza

Obszar wymaga przekształceń funkcjonalno-przestrzennych w zakresie kształtowania struktury zabudowy w pasie przylegającym do ul. Jagiellońskiej oraz wprowadzenia funkcji usługowych w miejsce dominującej zabudowy mieszkaniowej.

3) Tereny położone między rzeką Brdą, a ul. Jagiellońską, na odcinku od Mostu Bernardyńskiego do ul. Kard. Wyszyńskiego

Teren wskazany do opracowania miejscowego planu ze względu na konieczność zaprowadzenia ładu przestrzennego i stworzenia warunków do prowadzenia polityki przestrzennej uwzględniającej istniejące uwarunkowania funkcjonalne i krajobrazowe. Konieczne są rozstrzygnięcia w zakresie lokalizacji funkcji usługowych, zapewnienia bezkolizyjnego skomunikowania terenu i zapewnienia dostępu do rzeki, likwidacji lub przeniesienia funkcji i obiektów uciążliwych.

4) Tereny położone nad rzeką Brdą w rejonie ulic: Toruńskiej, Babiej Wsi, Żupy

Obszar wymaga przekształceń funkcjonalnych w zakresie dyslokacji uciążliwych obiektów usługowych oraz rewaloryzacji terenów zabudowy mieszkaniowej zagospodarowanej w znacznym stopniu obiektami o bardzo niskiej wartości architektonicznej. Konieczne jest zapewnienie powiązań komunikacyjnych i przestrzennych ze strefą urządzeń rekreacyjnych położonych nad rzeką.

5) Tereny położone w rejonie ulic: 3-Maja, Markwarta

Konieczne jest określenie zasad zabudowy i zagospodarowania dla obiektów usługowych i gospodarczo garażowych zlokalizowanych na zapleczach terenów zabudowy mieszkaniowej. Konieczne są rozstrzygnięcia w zakresie obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów.

6) **Obszar skarpy południowej ograniczony ul. Grudziądzką, Wałami Jagiellońskimi i terenami zabudowy wielorodzinnej jednostki urbanistycznej Szwederowo.**

Teren wskazany do opracowania miejscowego planu ze względu na bezpośrednie związki funkcjonalno – przestrzenne z obszarem Starego Miasta, możliwość prowadzenia właściwej polityki przestrzennej, uwzględniającej walory ekologiczne, widokowe i rekreacyjne tego terenu, jak również konieczność uporządkowania chaotycznej zabudowy głównie w rejonie ul. Grudziądzkiej.

7) **Obszar ograniczony ulicą Inowrocławską, projektowaną trasą komunikacyjną klasy Z (ul. Nowobrzozowa) oraz lotniskiem, zabudowany częściowo obiektami mieszkalnymi i mieszkalno – usługowymi.**

Ze względu na uwarunkowania wynikające z bezpośredniego sąsiedztwa lotniska, istnieje potrzeba opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego tego terenu w celu uporządkowania sposobu zagospodarowania, określenia warunków lokalizacji nowych funkcji jak również możliwości przekształceń funkcjonalno – przestrzennych w obrębie tego obszaru.

8) **Tereny położone w rejonie ulic: Śniadeckich, Pomorskiej, Dworcowej, Zduny**

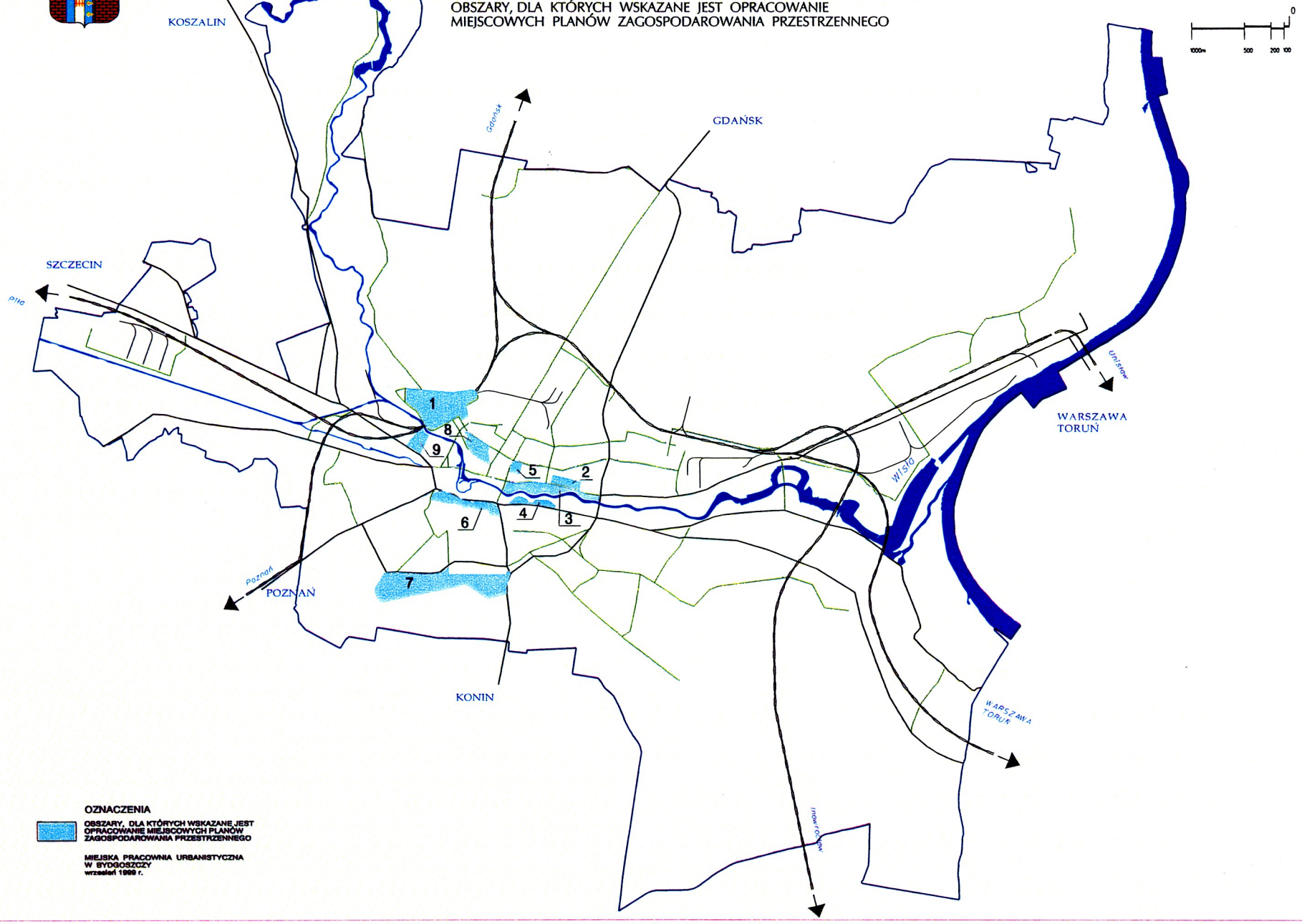
Teren przeznaczony do kompleksowego zagospodarowania z przeznaczeniem dla nieuciążliwych funkcji usługowych i mieszkaniowych. Dyslokacji powinny być poddane obiekty produkcyjne, warsztatowe i handel hurtowy.
Nieliczne wolne, lub potencjalnie możliwe do zabudowy działki znajdujące się w ciągach zabudowy pierzejowej ulic winny zostać zagospodarowane w sposób umożliwiający wykształcenie ciągów pieszych - pasaży i zapewniający sprawną obsługę komunikacyjną terenów przeznaczonych do przekształceń znajdujących się na zapleczu działek. Uwzględnić należy również zabezpieczenie potrzeb w zakresie, parkowania pojazdów (parkingi podziemne), zagospodarowania terenu zielenią w połączeniu z elementami architektury ogrodowej itp.
Centralne położenie kwartału oraz eksponowana pierzeja ulicy Dworcowej wymaga opracowania koncepcji programowo-przestrzennej dla całego obszaru.

9) **Tereny położone na Okolu w rejonie ulic: Granicznej, Grunwaldzkiej, Chełmińskiej**

Obszar wskazany do opracowania planu, który ustali zasady obsługi terenu z uwagi na przewidzianą w studium uwarunkowań i zagospodarowania terenu trasę główną ruchu przyspieszonego - fragment obwodnicy śródmiejskiej - łączącą węzeł Zaświat, poprzez przeprawę przez Brdę, z ulicą Grunwaldzką. Konieczna jest także zmiana obowiązujących ustaleń w zakresie przeznaczenia terenu dla obszaru ograniczonego ulicami Chełmińską, Grunwaldzką i Jasną. Zmiana planu powinna dotyczyć utrzymania funkcji mieszkaniowo – usługowych i adaptacji istniejącej zabudowy. Plan powinien również rozstrzygnąć funkcje terenów nadbrzeżnych uwzględniając uwarunkowania krajobrazowe obszaru.

STUDIUM UWARUNKOWAN I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

OBSZARY, DLA KTÓRYCH WSKAZANE JEST OPRACOWANIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO



OZNACZENIA

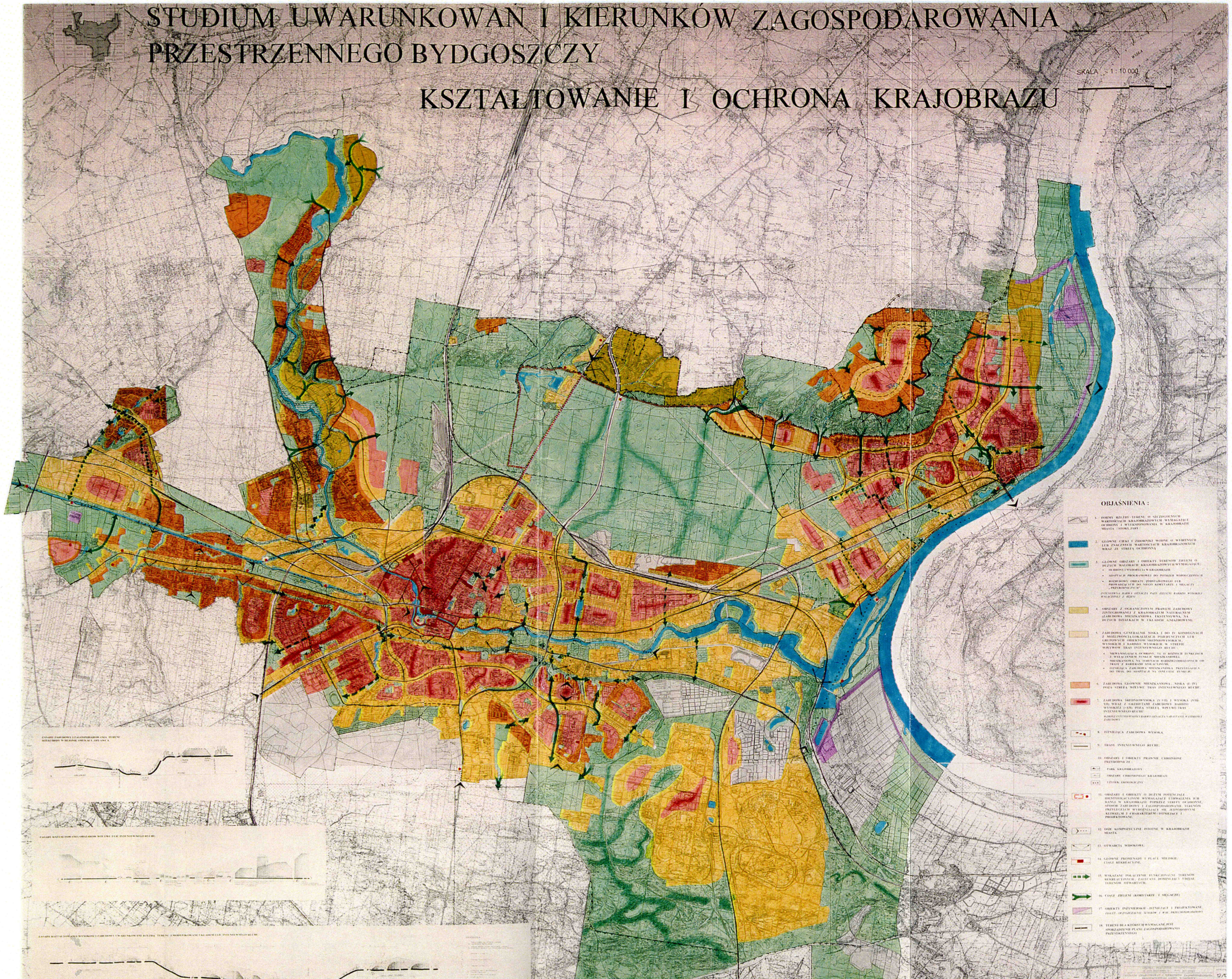
OBSZARY, DLA KTÓRYCH WSKAZANE JEST OPRACOWANIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY
wrzesień 1999 r.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

KSZTAŁTOWANIE I OCHRONA KRAJOBRAZU

SKALA 1 : 10 000



STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BYDGOSZCZY

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

SKALA 1 : 10000

LEGENDA

WODOCIĄG

KANALIZACJA SANITARNA

KANALIZACJA DESZCZOWA

CIEPŁOWNICTWO

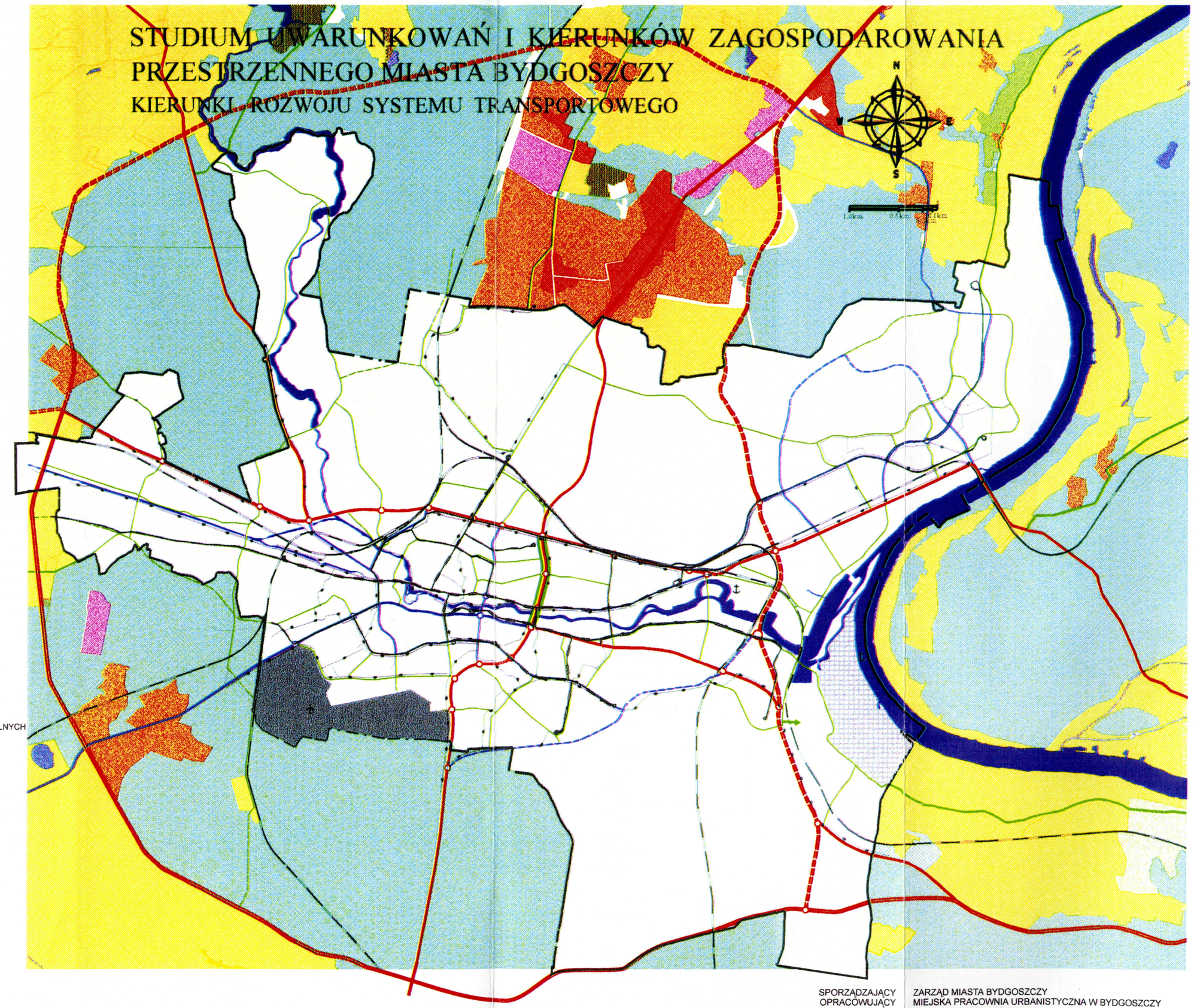
GAZOWNICTWO

ELEKTROENERGETYKA

ZESPÓŁ AUTORSKI:
AUTOR OPRACOWANIA: MGR INŻ. ANDRZEJ J. BOBEK

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO



LEGENDA

TRASY KOMUNIKACYJNE WG KLAS FUNKCJONALNYCH
- MIEJSKA DROGA EKSPRESOWA
- GŁÓWNA RUCHU PRZYSPIESZONEGO
- GŁÓWNA
- ZBIORCZA
- WAŻNIEJSZE WĘZŁY DROGOWE
- ŚCIEŻKI ROWEROWE

TRANSPORT ZBIOROWY
- LINIE TRAMWAJOWE

TRANSPORT KOLEJOWY
- LINIE KOLEJOWE
- STACJE I PRZYSTANKI KOLEJOWE

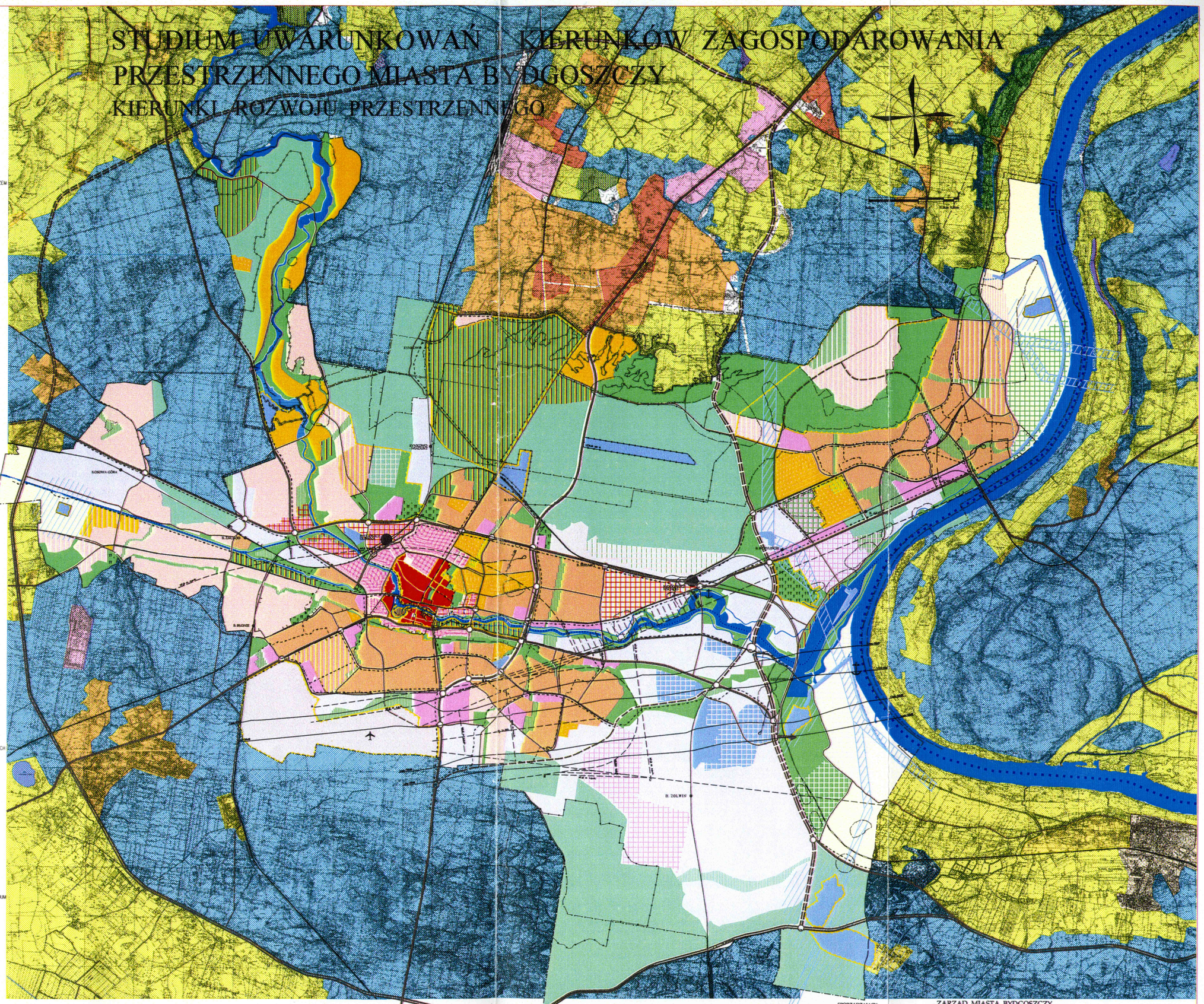
TRANSPORT WODNY
- WODY ŻAGLOWE
- PORT RZECZNY
- TERMINAL KONTENEROWY

TRANSPORT LOTNICZY
- LOTNISKO
- PORT LOTNICZY CYWILNY

SPORZĄDZAJĄCY — ZARZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
OPRACOWUJĄCY — MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY
DYREKTOR MPU — mgr inż. arch. Lidia Wilniewczyc
GENERALNY PROJEKTANT — mgr inż. arch. Barbara Liszkiewicz- Czyżewska

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO



STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA

OBSZARY ZABUDOWANE

MIESZKALNICTWO

- WYSOKIEJ INTENSYWNOŚCI ZABUDOWY Z DOMINUJĄCYM BUDOWNICTWEM WIELORODZINNYM
- ŚREDNIEJ INTENSYWNOŚCI ZABUDOWY Z DOMINUJĄCYM BUDOWNICTWEM JEDNORODZINNYM
- NISKIEJ INTENSYWNOŚCI ZABUDOWY ZINTEGROWANE Z KRAJOBRAZEM

CENTRUM

ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR KONCENTRACJI USŁUG OGÓLNOMIEJSKICH I REGIONALNYCH ORAZ ZABUDOWY WIELORODZINNEJ

TERENY KONCENTRACJI USŁUG PUBLICZNYCH, PRESTIŻOWYCH: NAUKI, ZDROWIA, KULTURY I SPORTU

OBSZARY KONCENTRACJI USŁUG KOMERCYJNYCH

OBSZARY AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ USŁUGOWO-PRODUKCYJNEJ

TERENY EKSPLOATACJI POWIERZCHNIOWEJ

TERENY OBIEKTÓW TECHNICZNEJ OBSŁUGI MIASTA

STREFY I KORYTARZE TECHNICZNE ZWIĄZANE Z OBIEKTAMI TECHNICZNE JOBSŁUGI MIASTA

TRENY OBSŁUGI TRANSPORTU

SYSTEM PRZYRODNICZY MIASTA

OBSZARY REKREACJI I SPORTU

ZIELEŃ Z OGRANICZONYMI PRAWEM ZABUDOWY/ZIELEŃ TOWARZYSZĄCA TERENOM ZAINWESTOWANYM: OSIEDLOWA, OGRODY DZIAŁKOWE PRZYBRZEŻNA

ZIELEŃ URZĄDZONA, KRAJOBRAZOWA, OCHRONNA

CMENTARZE

LASY OCHRONNE

OBSZARY ROLNE Z OGRANICZONYMI PRAWEM ZABUDOWY

OBSZARY ROLNE BEZ PRAWA ZABUDOWY

SYSTEM TRANSPORTOWY

TRASY KOMUNIKACYJNE WG KLAS FUNKCJONALNYCH

ISTNIEJĄCE/PROJEKTOWANE

- MIEJSKA DROGA EKSPRESOWA
- GŁÓWNA RUCHU PRZYSPIESZONEGO
- GŁÓWNA
- ZBIORCZA
- WAŻNIEJSZE WĘZŁY DROGOWE
- SCIEŻKI ROWEROWE

TRANSPORT ZBIOROWY

- LINIE TRAMWAJOWE

TRANSPORT KOLEJOWY

- LINIE KOLEJOWE
- STACJE I PRZYSTANKI KOLEJOWE

TRANSPORT WODNY

- WODY/WODY ŻEGLOWNE
- PORT RZECZNY

TRANSPORT LOTNICZY

- LOTNISKO
- PORT LOTNICZY CYWILNY

STREFY POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA

- OBSZARY ROZWOJU ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ
- OBSZARY PRZEKSZTAŁCEŃ FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH (KOLOR KRATKI WSKAZUJE NA KIERUNEK PRZEKSZTAŁCEŃ)
- OBSZARY REHABILITACJI ISTNIEJĄCEGO ZAINWESTOWANIA
- OBSZARY STRATEGICZNE

OBSZARY OBJĘTE OCHRONĄ PRAWNĄ NA PODSTAWIE PRZEPISÓW SZCZEGÓLNYCH

- GRANICA TERENU OCHRONY BEZPOŚREDNIEJ WÓD POWIERZCHNIOWYCH
- GRANICA TERENU OCHRONY POŚREDNIEJ WEWNĘTRZNEJ WÓD POWIERZCHNIOWYCH
- GRANICA TERENU OCHRONY POŚREDNIEJ ZEWNĘTRZNEJ WÓD POWIERZCHNIOWYCH
- GRANICA TERENU OCHRONY POŚREDNIEJ WEWNĘTRZNEJ WÓD PODZIEMNYCH (OLA LEWARA NR III - TERENOWI OCHRONY BEZPOŚREDNIEJ
- GRANICA TERENU OCHRONY POŚREDNIEJ ZEWNĘTRZNEJ WÓD PODZIEMNYCH
- GRANICA PARKU KRAJOBRAZOWEGO DOLINY DOLNEJ WISŁY
- GRANICA OBSZARU CHRONIONEGO KRAJOBRAZU
- GRANICA UŻYTKU EKOLOGICZNEGO
- GRANICA OBSZARU GÓRNICZEGO
- GRANICA TERENU GÓRNICZEGO
- STREFA OCHRONY KONSERWATORSKIEJ 'A'
- STREFA OCHRONY KONSERWATORSKIEJ 'B' PROPONOWANA DO STUDIUM
- STREFA OCHRONY ARCHEOLOGICZNEJ 'W'

INNE

- GŁÓWNE PROMENADY I PLACE
- 117,0mm.p.m. LINIE NALOTÓW - OGRANICZENIE WYSOKOŚCI OBIEKTÓW
- Leq = 55dB LINIE POZIOMU HAŁASU LOTNICZEGO
- ZAGROŻENIA POWODZIOWE - ZASIĘG COFKI ZE STRONY RZEKI WISŁY
- 39,50 STAN MAX. RZEKI WISŁY - PROFIL FORDON 30/31 III 1924 r. RZĘDNA ZALEWU 33,49mm.p.m.

SPORZĄDZAJĄCY:	ZARZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
OPRACOWUJĄCY:	MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY
DYREKTOR MPU:	mgr inż. arch. Lidia Wiśniewczyc
GENERALNY PROJEKTANT:	mgr inż. arch. Barbara Liszkiewicz - Czyżewska