

Załącznik do uchwały nr XXI/364/15 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25 listopada 2015 r.

KSZTAŁTOWANIE KRAJOBRAZU MIASTA BYDGOSZCZY



LISTOPAD 2015



UCHWAŁA NR XXI/364/15
RADY MIASTA BYDGOSZCZY
z dnia 25 listopada 2015 r.

w sprawie przyjęcia informacji o kształtowaniu krajobrazu miasta Bydgoszczy

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. 2015 poz. 1515)

uchwała się, co następuje:

- §1. Przyjąć informację o krajobrazie miasta Bydgoszczy zawartą w opracowaniu pt. „Kształtowanie krajobrazu miasta Bydgoszczy”, stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.
- §4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta

dr Zbigniew Sobociński

UZASADNIENIE

1. Przedmiot regulacji

Przedmiotem uchwały jest informacja o kształtowaniu krajobrazu miasta Bydgoszczy, opracowana na podstawie analiz przestrzennych z wykorzystaniem trójwymiarowego modelu miasta.

2. Podstawa prawna

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. 2015 poz. 1515), do zadań własnych gminy należą m.in. zagadnienia ładu przestrzennego. Prawidłowe kształtowanie krajobrazu to jeden z warunków zachowania ładu przestrzennego w mieście.

Również wprowadzona w ostatnim czasie „Ustawa o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu” z dnia 24 kwietnia 2015 r. (Dz.U. z dnia 10 czerwca 2015 r.) nakłada na gminę dodatkowe obowiązki dotyczące ochrony krajobrazu.

Opracowanie stanowiące załącznik do niniejszej uchwały sporządzone zostało na podstawie planu pracy Rady Miasta na rok 2015, przyjętego uchwałą Nr VI/31/15 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 stycznia 2015 r.

3. Konsultacje wymagane przepisami prawa (łącznie z przepisami wewnętrznymi)

Przedmiot regulacji jest materiałem informacyjnym, który na obecnym etapie nie wymaga żadnych uzgodnień ani konsultacji przewidzianych przepisami prawa.

4. Uzasadnienie merytoryczne

Informacja zawarta w załączniku do niniejszej uchwały przedstawia najważniejsze elementy decydujące o krajobrazie miasta, wskazuje rejony zasługujące na wyjątkową ochronę i dbałość w zagospodarowaniu ze względu na istniejące uwarunkowania – m.in. miejsca szczególnie eksponowane lub o szczególnych walorach przestrzennych. Zwraca uwagę na zagadnienia związane z nasilającym się w ostatnim czasie zainteresowaniem inwestorów realizacją zabudowy wysokiej i wysokościowej na terenie Bydgoszczy. Wykorzystując trójwymiarowy model miasta (3D), stworzony w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Bydgoszczy jako jedno z narzędzi służących do oceny wpływu nowych realizacji na krajobraz miejski, przedstawia przykłady analiz wykonanych dla wybranych lokalizacji.

5. Ocena skutków regulacji

Przedmiotowa informacja jak również trójwymiarowy model miasta zostały przygotowane przez Miejską Pracownię Urbanistyczną ze środków zarezerwowanych na ten cel w jej budżecie. Wykorzystanie ich do analiz przestrzennych, w tym również wykonywanych przez inne jednostki podległe Prezydentowi Miasta, nie wywoła dodatkowych skutków finansowych.

W związku z powyższym podjęcie niniejszej uchwały jest uzasadnione.

DYREKTOR
Miejskiej Pracowni Urbanistycznej


mgr inż. arch. Anna Rombowicz-Dzielińska



MIJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA

KSZTAŁTOWANIE KRAJOBRAZU MIASTA BYDGOSZCZY

listopad 2015

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP	5
2.	CEL OPRACOWANIA	8
3.	EKSPONOWANE OBSZARY MIASTA WYMAGAJĄCE OCHRONY I SZCZEGÓLNEJ DBAŁOŚCI W ZAGOSPODAROWANIU	12
3.1	BRAMY MIASTA	12
3.2	OBSZARY WYMAGAJĄCE SZCZEGÓLNEJ OCHRONY	19
	STARE MIASTO	19
	STARY FORDON	28
4.	ZABUDOWA WYSOKOŚCIOWA W BYDGOSZCZY - ANALIZA MOŻLIWOŚCI LOKALIZACYJNYCH	38
4.1	OBSZARY WYŁĄCZONE Z WYSOKIEJ ZABUDOWY	39
4.2	OBSZARY DOPUSZCZONE I ZALECANE DO LOKALIZACJI ZABUDOWY WYSOKOŚCIOWEJ	44
5.	TRÓJWYMIAROWY MODEL MIASTA - NARZĘDZIE DO ANALIZ URBANISTYCZNYCH	50
5.1	ŹRÓDŁA DANYCH ORAZ METODY TWORZENIA TRÓJWYMIAROWEGO MODELU MIASTA	50
5.2	MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA OBECNEGO TRÓJWYMIAROWEGO MODELU MIASTA	52
6.	STUDIUM PRZYPADKU DLA KONKRETNÝCH LOKALIZACJI	56
6.1	BYDGOSZCZ WSCHÓD - TOWAROWA	57
6.2	OBROŃCÓW BYDGOSZCZY	72
7.	PODSUMOWANIE	81

1. WSTĘP

Obecnie obowiązujące przepisy z zakresu planowania przestrzennego, znoszące obowiązek pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego obszarów miast i gmin w pełnych granicach administracyjnych, dopuszczające realizację inwestycji w oparciu o plany sporządzane na niewielkie tereny lub decyzje o warunkach zabudowy wydawane dla pojedynczych działek, nie dają możliwości systemowego kształtowania wielu elementów zagospodarowania miasta. Jedynym, obligatoryjnym dokumentem planistycznym, obejmującym cały obszar miasta jest obecnie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, które nie stanowi jednak prawa miejscowego i nie może być podstawą do wydawania decyzji administracyjnych, w oparciu o które realizowanych jest wiele inwestycji w mieście.

Jednym z istotnych elementów rozpatrywanych przy lokalizacji nowej zabudowy, obok dostępności komunikacyjnej, warunków wyposażenia terenu w infrastrukturę techniczną oraz ograniczeń wynikających z warunków technicznych i związanych z bezpieczeństwem (np. z bezpieczną odległością od zakładów podwyższonego ryzyka, niebezpieczeństwa wystąpienia powodzi itd.) powinien być analizowany jej wpływ na krajobraz miasta. Jest to szczególnie istotne przy podejmowaniu decyzji o realizacji zabudowy wysokiej.

W tej sytuacji zasadne jest wykonywanie opracowań problemowych, popartych szczegółowymi analizami i studiami, których wyniki powinny być wykorzystywane do wydawania bieżących decyzji administracyjnych, formułowania ustaleń Studium, a w dalszej kolejności do planów miejscowych stanowiących prawo miejscowe.

Przyjęta w dniu 24 kwietnia 2015 r. „Ustawa o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu” (Dz.U. z dnia 10 czerwca 2015 r.) wprowadzając pojęcie „Krajobraz priorytetowy” przez który należy rozumieć krajobraz szczególnie cenny dla społeczeństwa ze względu na swoje wartości przyrodnicze, kulturowe, historyczne, architektoniczne, urbanistyczne, ruralistyczne lub estetyczno-widokowe i jako taki wymagający zachowania lub określania zasad i warunków jego kształtowania, nakłada na gminę dodatkowe obowiązki dotyczące ochrony krajobrazu. Rozszerza zakres ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz planów miejscowych.





2

CELOPRACOWANIA

2. CEL OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest wypracowanie i udostępnienie zainteresowanym Wydziałom UM i jednostkom podległym Prezydentowi Miasta, narzędzi służących do przeprowadzenia analiz wpływu nowych realizacji na krajobraz miasta. Analizy te powinny uwzględnić przede wszystkim odniesienie projektowanej zabudowy do:

- uwarunkowań naturalnych wynikających z położenia miasta,
- wykształconego układu przestrzennego miasta oraz jego rozwoju przyjętego w obowiązujących dokumentach planistycznych,
- istniejącego zainwestowania wskazanego do zachowania i ekspozycji, w tym:
 - istniejącej zabudowy,
 - zabytków architektury,
 - szczególnie atrakcyjnych elementów zagospodarowania miasta,
 - ważnych przestrzeni publicznych, itd.



Fot. 1. Panorama Bydgoszczy z tarasu widokowego Wieży Ciśnień znajdującej się przy ul. Filareckiej 2.

Na wstępie omówione zostały obszary miasta zasługujące na szczególną uwagę i wymagające wyjątkowej dbałości w zagospodarowaniu, takie jak Stare Miasto, Stary Fordon, główne wjazdy do miasta itd., gdzie lokalizacja nowej zabudowy, zwłaszcza przekraczającej wysokość istniejącej substancji, wymaga przeprowadzenia wnikliwych analiz. Wykonanie tych opracowań, szczególnie w zakresie oceny wpływu nowych zamierzeń inwestycyjnych na krajobraz miejski, ułatwi trójwymiarowy model miasta - jedno z narzędzi wypracowanych przez Miejską Pracownię Urbanistyczną w Bydgoszcy.

Nasilające się w ostatnim czasie zainteresowanie ze strony inwestorów, realizacją zabudowy wysokościowej, dotyczy również Bydgoszcy. Wychodząc naprzeciw tym zainteresowaniom, punkt 4 i 6 niniejszego opracowania poświęcono analizom możliwości lokalizacji takiej zabudowy w naszym mieście.

Biorąc pod uwagę szerokie spektrum uwarunkowań, mających wpływ na kształtowanie krajobrazu miasta, wskazano obszary, które powinny być wyłączone z możliwości lokalizacji zabudowy wysokiej oraz miejsca i tereny, na których przedmiotowa zabudowa wpłynie korzystnie na wizerunek Bydgoszcy. Wykorzystując wspomniane powyżej narzędzie (model 3D) wykonano studium przypadku dla dwóch lokalizacji, na których rozpatrywane jest sytuowanie zabudowy wysokiej.







3

**EKSPONOWANE OBSZARY
MIASTA WYMAGAJĄCE OCHRONY
I SZCZEGÓLNEJ DBAŁOŚCI
W ZAGOSPODAROWANIU**

3. EKSPONOWANE OBSZARY MIASTA WYMAGAJĄCE OCHRONY I SZCZEGÓLNEJ DBAŁOŚCI W ZAGOSPODAROWANIU

3.1 BRAMY MIASTA

O ocenie miasta, zwłaszcza przez osoby przybywające z zewnątrz, najczęściej decyduje pierwsze wrażenie. Dlatego też w szczególny sposób należy zadbać o jakość i otoczenie miejsc w których następuje pierwszy kontakt z miastem. Są to przede wszystkim główne drogi wjazdowe do miasta wraz z ich otoczeniem, sąsiedztwo linii kolejowych, dworców i lotniska a także nabrzeża i otoczenie dróg wodnych. W ramach niniejszego opracowania wyodrębniono 7 głównych wjazdów do miasta z kierunków: Koszalina, Szczecina, Poznań, Inowrocławia, Warszawy, Torunia i Gdańska. Drogi pozamiejskie wkraczające w granice miasta przechodzą w ulice, nazwane w niniejszym opracowaniu „korytarzami wjazdowymi”, które przebiegając w przeważającej części przez tereny leśne, doprowadzają przyjeźdnego do punktów nazwanych „bramami”. W większości przypadków są to ważniejsze skrzyżowania dróg oraz mosty, wiadukty i place, gdzie następuje zmiana krajobrazu i otwarcie widokowe na tereny zurbanizowane.

O ile „wjazdy” są najczęściej niezauważalnym w przestrzeni, przekroczeniem granic administracyjnych, to „bramy” są miejscami w których pojawia się odczucie przebywania w mieście, a cechy miejskości są tam już niezaprzeczalnie widoczne. Zarówno „bramy” i ich otoczenie jak i widoczne z nich panoramy miasta, wymagają wyjątkowego potraktowania ze względu na szczególną rolę, polegającą na budowaniu efektu „pierwszego wrażenia”.

Schemat omawianych miejsc przedstawiono na mapie (Ryc. 1.) Na użytek niniejszego opracowania przyjęto dla nich nazwy identyfikacyjne. Dla wjazdów są to kierunki związane ze stronami świata, z których prowadzą:

- północny
- północno-zachodni
- zachodni
- południowy
- południowo-wschodni
- wschodni

Natomiast dla bram przyjęto nazwy nawiązujące do miejscowości, z których prowadzą - wyjątek stanowi tu „brama fordońska” usytuowana pomiędzy samodzielnym kiedyś miastem Fordon a Bydgoszczą. W przypadku wjazdu północnego, który rozdziela się na dwa korytarze, wprowadzono na ich zakończeniu dwie bramy miasta – „gdańską” w miejscu przekraczania wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu ulicy Gdańskiej (historycznego wjazdu do miasta) oraz „osielską” na wiadukcie, w miejscu przecięcia ulicy Armii Krajowej z torami kolejowymi. W rezultacie ustalono 8 „bram”:

- szczecińską
- koszalińską
- gdańską
- osielską
- fordońską
- warszawską
- inowrocławską
- poznańską.

Wjazdy i bramy połączone są tzw. „korytarzami wjazdowymi” prowadzącymi przez główne ulice miejskie:

- Nad Torem
- Grunwaldzka

- Szubińska
- Jana Pawła II
- Nowotoruńska
- Fordońska
- Armii Krajowej
- Gdańska

Ulice te posiadają swoje nazwy własne, w związku z czym wprowadzanie dodatkowych nazw było tu zbędne.

Z uwagi na szczególną rolę w postrzeganiu miasta, każdy z omawianych wjazdów, obejmujących „korytarze wjazdowe” i tzw. „bramy miasta” wraz z otoczeniem, powinien być poddany wnikliwym analizom i studiom krajobrazowym. W niniejszym opracowaniu zwrócono jedynie uwagę na najważniejsze zagadnienia związane z tym tematem i wskazano przykłady działań na rzecz poprawy wizerunku miasta.

Większości „korytarzy wjazdowych”, poza odcinkami leśnymi, towarzyszy zabudowa peryferyjna, o zróżnicowanej formie, często o niskich walorach architektonicznych, dodatkowo otoczona gęstwiną nieuporządkowanych reklam (Fot. 2.). Poprawa estetyki tych miejsc jest jednym z ważniejszych zadań w budowaniu pozytywnego wrażenia, przyjaznego przyjeźdnym i tym, którzy przez nasze miasto tylko przejeżdżają.

Działania naprawcze należy rozpocząć tu od redukcji reklam, wprowadzenia zorganizowanych jednorodnych elementów informacji miejskiej oraz kierunkowskazów prowadzących do ważnych

obiektów miejskich a także w miejscach szczególnie atrakcyjnych wizualnie, wprowadzenie stref wolnych od reklam.

Problem reklam dotyczy głównie prywatnych nieruchomości, położonych w otoczeniu ważniejszych dróg i skrzyżowań, gdzie z powodu braku odpowiednich przepisów prawnych, gminy miały dotychczas problem z prowadzeniem odpowiedniej polityki w tym zakresie, mającej na celu likwidację bałaganu w przestrzeni.

Wspomniana wcześniej Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. „o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu”, która weszła w życie 11 września 2015 r., umożliwia gminom stworzenie dokumentu ustalającego „zasady i formę sytuowania obiektów małej architektury, tablic i urządzeń reklamowych... ich gabaryty, standardy jakościowe... itd.”, w formie uchwały Rady Gminy, oraz ustala odpowiednie kary pieniężne dla podmiotów naruszających te przepisy. Rada Miasta Bydgoszczy na sesji w dniu 23.09.2015 podjęła uchwałę w sprawie przystąpienia do ustalenia zasad i warunków sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzajów materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane, dla miasta Bydgoszczy.

Inaczej przedstawia się sytuacja w pasach drogowych. Już obecnie, mimo braku wspomnianego dokumentu, dobrym przykładem prowadzenia polityki reklamowej na terenie Bydgoszczy mogą być działania Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej, który wprowadził ujednoliconą formę tablic reklamowych w pasie zieleni rozdzielającej

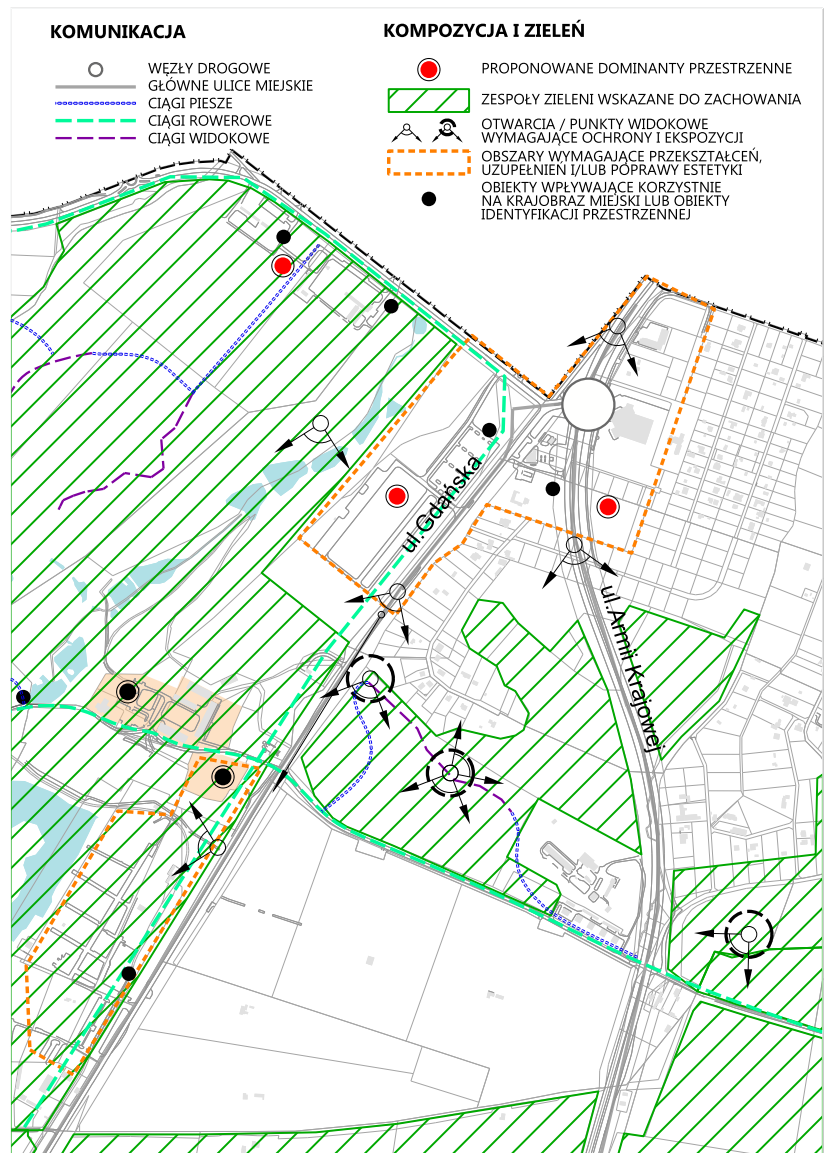


Fot. 2. Korytarz wjazdowy na ul. Fordońskiej.

jezdnie na odcinku ul. Fordońskiej od IKEA do Wiaduktów Warszawskich.

W niektórych przypadkach, dla poprawy wizerunku korytarzy wjazdowych, konieczne będą przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne wzdłuż tras tranzytowych wiodących przez miasto, a w innych należy wzbogacić infrastrukturę poprzez budowę chodników, ścieżek rowerowych, oświetlenia itd.

Przy wjazdach przez obszary załomu skarp (skarpy północnej – wjazd północny/brama gdańska i osielska, wjazd północno-zachodni/brama koszalińska i wjazd zachodni/brama szczecińska oraz skarpy południowej – wjazd południowo-wschodni) wskazana jest ochrona panoram widokowych oraz lokalizacja punktów widokowych na krawędzi skarpy. W przypadku tych wjazdów i bram, pozytywne wrażenie uzyskuje się dzięki wyraźnej granicy pomiędzy terenami leśnymi a zainwestowanymi oraz dzięki otwarciom widokowym sięgającym przeciwnej strony miasta. Do poprawy potencjału identyfikacyjnego stref wjazdowych do miasta w wielu miejscach wskazana jest intensyfikacja zabudowy podkreślająca zmianę charakteru zagospodarowania między miastem a obszarami przygranicznymi miejscowości gmin sąsiednich. Na **rycinie nr 2** pokazano przykład analiz wykonanych dla wjazdu północnego z kierunku Gdańska.



Ryc. 2. Schemat przedstawiający wjazd północny z kierunku Gdańska.



Fot. 3. Widok z miejsca proponowanego do urządzenia punktu widokowego przy ul. Mrągowskiej.



Na większości wjazdów do miasta brakuje elementów identyfikujących nasze miasto. Odbiór wielu miejsc można znacznie poprawić poprzez wprowadzenie czytelnej formy przestrzennej charakteryzującej Bydgoszcz, jako ośrodek ponadlokalny. Wskazane jest rozbudowanie systemu informacji miejskiej, która reklamować będzie bydgoskie atrakcje ponadlokalne oraz określi odległości do centrum miasta, opery i innych obiektów o znaczeniu regionalnym.

Przykład podejścia do problemu reklam proponowany na wjeździe północnym, w korytarzu ul. Armii Krajowej przedstawiono na **rycinie nr 3**.

Uwzględniając uwarunkowania wynikające z ukształtowania terenu i naturalnych walorów krajobrazowych przy lokalizacji reklam w tym ciągu komunikacyjnym m.in. należy:

- wprowadzić strefę wolną od reklam, w granicach Parku Krajobrazowego tj na skarpie, oraz w rejonie wiaduktu wprowadzającego do miasta (nr 1 na rysunku),
- zaakcentować przejazd przez Park Krajobrazowy, np. poprzez oryginalne tablice informacyjne,
- uregulować ilość zadrzewień na skarpie północnej również poprzez wycinkę drzew i krzewów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego, tak aby nie dopuścić do zalesienia oraz podkreślić ciekawe ukształtowanie terenu w granicach Parku Krajobrazowego (nr 2),
- w części południowej wprowadzić wielkoformatowe tablice informacji miejskiej (np. zdjęcia) ukazujące reprezentacyjne obiekty Bydgoszczy, które będą zachęcały do odwiedzenia miasta (nr 3).

Ryc. 3. *Propozycja uporządkowania nośników reklamowych na wjeździe północnym w korytarzu ul. Armii Krajowej.*

O randze miasta decyduje również zabudowa wysoka i wysokościowa, która poprzez właściwe wkomponowanie w krajobraz miejski, może przyczynić się do poprawy wizerunku miasta. Główną uwagę należy tu zwrócić na miejsca charakterystyczne w przestrzeni miejskiej, szczególnie zauważalne przez przybywających do Bydgoszczy. Zabudowę wysoką można wykorzystać dla zaakcentowania charakterystycznych punktów przy trasach komunikacyjnych a także dla podniesienia rangi miasta (np. wzdłuż ul. Kamiennej, Fordońskiej, Grunwaldzkiej, Al. Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Al. Jana Pawła II oraz w pobliżu skrzyżowania ul. Jagiellońskiej z Trasą Uniwersytecką) a także w celu porządkowania przestrzeni wokół głównych placów i skrzyżowań. Zasady lokalizacji tej zabudowy na obszarze miasta zostały szczegółowo omówione w części 4. niniejszego opracowania „Zabudowa wysokościowa w Bydgoszczy – analiza możliwości lokalizacyjnych”.

W przypadku wjazdu wschodniego, który posiada olbrzymi potencjał i jest najbardziej charakterystycznym miejscem przekraczania granicy naszego miasta, znaczną poprawę estetyczną można uzyskać przez należyte wyeksponowanie panoramy Starego Fordonu, jako wizytówki miasta. Wartość panoramy widzianej z mostu podczas wjazdu do Bydgoszczy, można podnieść poprzez: kształtowanie zieleni, iluminację obiektów i nabrzeża, uzupełnienie zabudowy staromiejskiej z uwzględnieniem ekspozycji od strony rzeki, rekompozycję

ściany i muru Zakładu Karnego oraz odpowiednie zagospodarowanie nabrzeża Wisły. Walory tego miejsca oraz zalecane kierunki przekształceń omówione zostały szczegółowo w części 3.2. „Obszary wymagające szczególnej ochrony – Stary Fordon”.

Odmiennej form przekształceń wymaga natomiast korytarz w ciągu ulicy Fordońskiej w kierunku Śródmieścia. Istniejąca zabudowa sprawia tu wrażenie chaotycznej i niezorganizowanej.

Ulica ta nie posiada obecnie walorów krajobrazowych, pozwalających identyfikować ją jako jedną z głównych arterii komunikacyjnych, prowadzących do centrum miasta. Jako dobrą praktykę uznać można stopniowe przekształcenia, polegające na lokalizowaniu wzdłuż niej obiektów usługowych typu: BRW, IKEA, salony samochodowe,

lub adaptację budynku dawnego Rometu („Bydgosta”) (Fot. 4.).

Wskazane są dalsze działania w tym zakresie. W części 6. „Studium przypadku dla konkretnych lokalizacji – 6.1. Bydgoszcz Wschód –Towarowa” wskazano możliwość zlokalizowania dużego zespołu zabudowy wysokościowej na przedłużeniu osi kompozycyjnych ulic Fordońskiej i Kamiennej. Obszar ten podlega szczególnej ekspozycji z Wiaduktów Warszawskich i z Mostu Kazimierza Wielkiego. Wprowadzona zabudowa wysoka będzie stanowić zamknięcie widokowe tych osi oraz swoistą dominantę przestrzenną w skali miasta.

Dla podkreślenia miejskiego charakteru i rangi wjazdów, właściwe byłoby podwyższenie ich standardów estetycznych, przede wszystkim poprzez uporządkowanie przestrzeni, ogrodzeń,



Fot. 4. Przykład wprowadzenia nowej zabudowy wzdłuż ul. Fordońskiej.



Fot. 5. Przykład prywatnej inicjatywy w uporządkowanie przestrzeni w korytarzu wjazdowym ul. Fordońskiej.



Fot. 6. Korytarz wjazdowy wzdłuż ul. Grunwaldzkiej.

zieleni przyulicznej, czy też wprowadzenie w pasach przyulicznych ozdobnych kompozycji roślinnych. Jako dobry przykład takich działań można wskazać zrewitalizowany obiekt firmy VauPe wraz z przyległym terenem przy ulicy Fordońskiej (Fot. 5.)

Miejszem które ciągle czeka na zmianę wizerunku to istniejące składowisko odpadów przy ulicy Przemysłowej. Aktualnie MPU sporządza plan miejscowy dla tego rejonu („Portowa – Sierniczek”). Wspomniane składowisko jest doskonale widoczne z Wiaduktów Warszawskich, przestaniając malowniczy zakątek jakim jest port w zakolu Brdy (Fot. 7.). Najkorzystniejszym rozwiązaniem byłaby dyslokacja tego obiektu w inne, mniej atrakcyjne rejonu miasta.

Wizerunkowej zmiany wymaga także wjazd od

strony Nakła, w ciągu ulicy Grunwaldzkiej, gdzie w miejscu nazwanym w niniejszym opracowaniu umownie „Bramą Szczecińską” na pierwszym planie roztacza się widok na składowisko przenośnych toalet – TOI TOI (Fot. 6.). Jest to co prawda fragment dzielnicy przemysłowo-składowej, a teren przedmiotowej hurtowni jest zadbane i czysty, jednak zmiana standardu zagospodarowania terenu czy wprowadzenie nowej zabudowy z pewnością poprawiłoby pierwszy kontakt z miastem.



Fot. 7. Panorama na port rzeczny z Wiaduktów Warszawskich.

3.2 OBSZARY WYMAGAJĄCE SZCZEGÓLNEJ OCHRONY

STARE MIASTO

Miejszem centralnym w mieście, wymagającym szczególnej ochrony, zwłaszcza jego wartości kulturowych, jest Stare Miasto, leżące w obszarze dawnego miasta lokacyjnego, którego granice wyznacza do dziś czytelna linia murów miejskich i fosy. Przyciąga ono czytelnością historycznego układu urbanistycznego oraz stylistyką i charakterem zabudowy, sięgającej XVII wieku, a nawet czasów wcześniejszych.

W zagospodarowaniu obszaru staromiejskiego nadrzędnym celem jest ochrona jego wartości kulturowych, w tym krajobrazu kulturowego, która powinna być realizowana na podstawie zapisów obowiązującego planu miejscowego. W zagospodarowaniu Starego Miasta należy kierować się szeregiem zasad, gwarantujących harmonijny rozwój obszaru bez naruszenia jego walorów i historycznych wartości.

Powyższe zasady dotyczą :

- ochrony historycznego układu urbanistycznego tj. rozplanowania ulic, placów w ich dotychczasowych parametrach i zachowania przebiegu historycznych linii zabudowy, wyznaczających usytuowanie poszczególnych kwartałów staromiejskich,
- zachowania proporcji wysokościowych zabudowy kształtujących sylwetę zespołu staromiejskiego, w tym istniejących dominant, obiektów które z uwagi na walory architektoniczne wyróżniają się w krajobrazie staromiejskim,
- ochrony i rewaloryzacji zabudowy staromiejskiej, wpisanej do ewidencji zabytków lub do rejestru zabytków,
- ochrony historycznych założeń zieleni, która stanowi dopełnienie struktury zurbanizowanej i tło dla wyróżniających się obiektów architektonicznych,
- zachowania wartościowych panoram, osi kompozycyjnych i punktów widokowych.



Fot. 8. Zdjęcie lotnicze Starego Miasta i Wyspy Młyńskiej.



Ryc. 4. Model struktury zabudowy Starego Miasta: stan istniejący.

Ważnym elementem rozwoju obszaru staromiejskiego jest dążenie do odtworzenia zniszczonych elementów historycznego układu przestrzennego i uzupełnienia jego struktury, ale również lokalizacji nowych inwestycji w miejscach, które dotąd pozostawały niewykorzystane lub uległy degradacji (ponieważ ich dawne przeznaczenie nie odpowiada współczesnym potrzebom). Dotyczy to przede wszystkim lokalizacji nowej zabudowy na Placu Kościeleckich, w rejonie ul. Grodzkiej i Podwale, rekonstrukcji spichrzy przy ul. Grodzkiej czy adaptacji Młynów Rothera dla funkcji usługowych.

W celu ochrony krajobrazu kulturowego, w zagospodarowaniu obszaru staromiejskiego należy kierować się zasadą poszanowania historycznego kontekstu oraz wymogiem dostosowania nowej zabudowy do historycznej kompozycji urbanistycznej, przy założeniu harmonijnego współistnienia elementów historycznych i współczesnych. (Ryc. 4. i 5.)

Z uwagi na walory krajobrazowe Starego Miasta lokalizacja nowej zabudowy w granicach tego obszaru, jak i w jego bezpośrednim otoczeniu, wymaga szczegółowych analiz przestrzennych i widokowych, które wykażą w jakim stopniu nowe inwestycje kubaturowe wpłyną na kształtowanie wartościowych panoram i widoków, a także jakie zmiany spowodują w ukształtowaniu historycznej sylwety zespołu staromiejskiego.

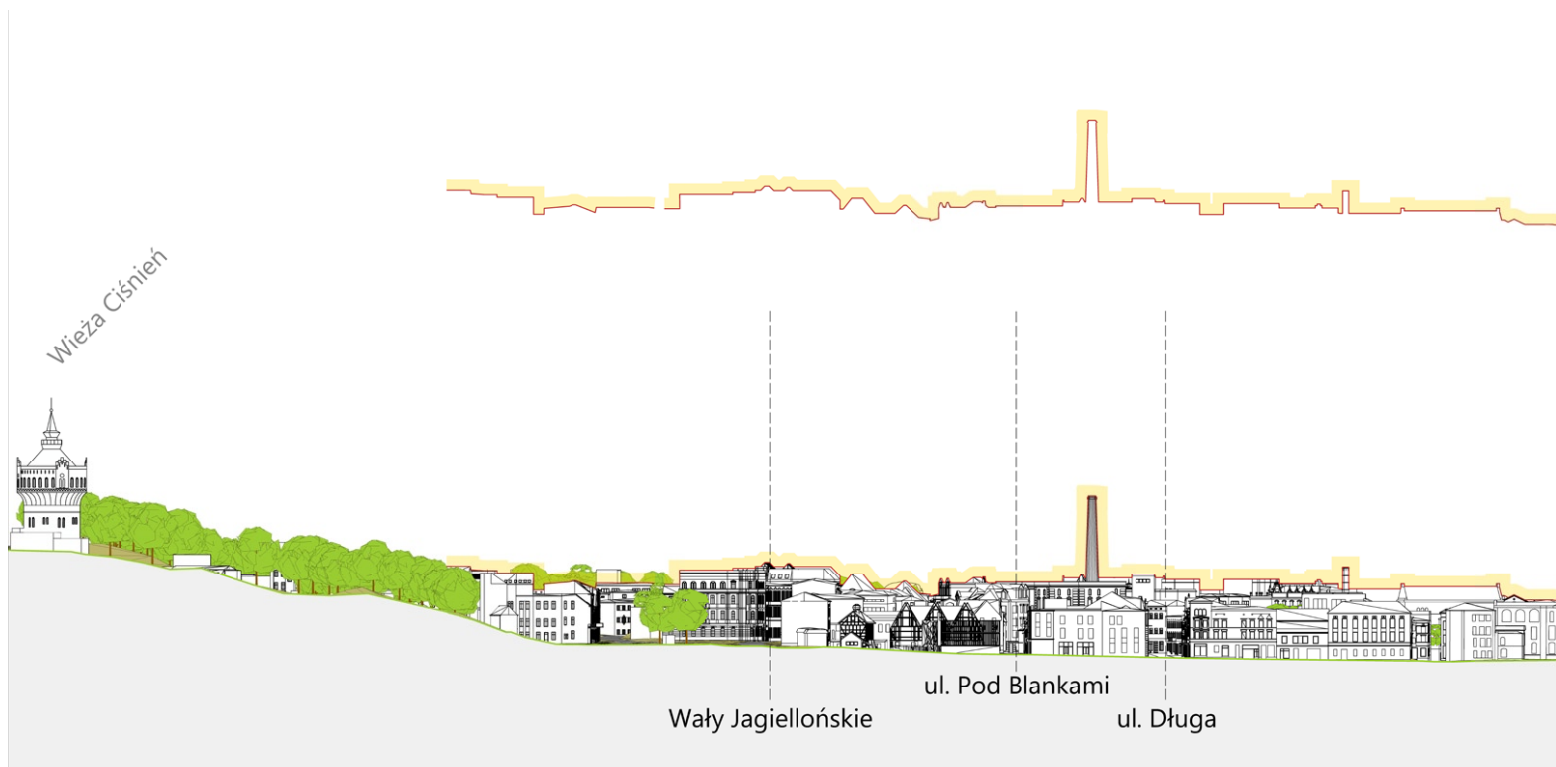
Charakterystyczną cechą sylwety Starego Miasta jest (Ryc. 6. i 7.) stosunkowo zrównoważona wysokość większości budynków, w przeważającej części zwieńczonych dachami stromymi, nad którymi dominują budynki użyteczności publicznej i strzeliste wieże kościołów, a w oddali kominy zabytkowych fabryk i budynki współczesne.



Ryc. 5. Model struktury zabudowy Starego Miasta: stan proponowany po realizacji zabudowy uzupełniającej.



Ryc. 6. Model przestrzenny zabudowy Starego Miasta z oznaczeniem miejsca przekroju.



Ryc. 7. Przekrój poprzeczny przez trójwymiarowy model miasta ukazujący sylwetę Starego Miasta.

Ważne jest, aby zasada dominacji wież kościołów i budynków użyteczności publicznej była respektowana przy realizacji nowej zabudowy, sytuowanej w zwartej strukturze staromiejskiej. Wysokość lokalizowanych budynków powinna być zatem dostosowana do gabarytów zabudowy historycznej, aby komplementarnie ją uzupełniać i tworzyć harmonijne tło dla wyróżniających się form architektoniczną zabytków. Próby zdominowania wysokościowego istniejącej zabudowy, spowodują istotne zmiany w kształtowaniu sylwetki starego Miasta i utratę wartości, które wyróżniają ten obszar w krajobrazie całego miasta.

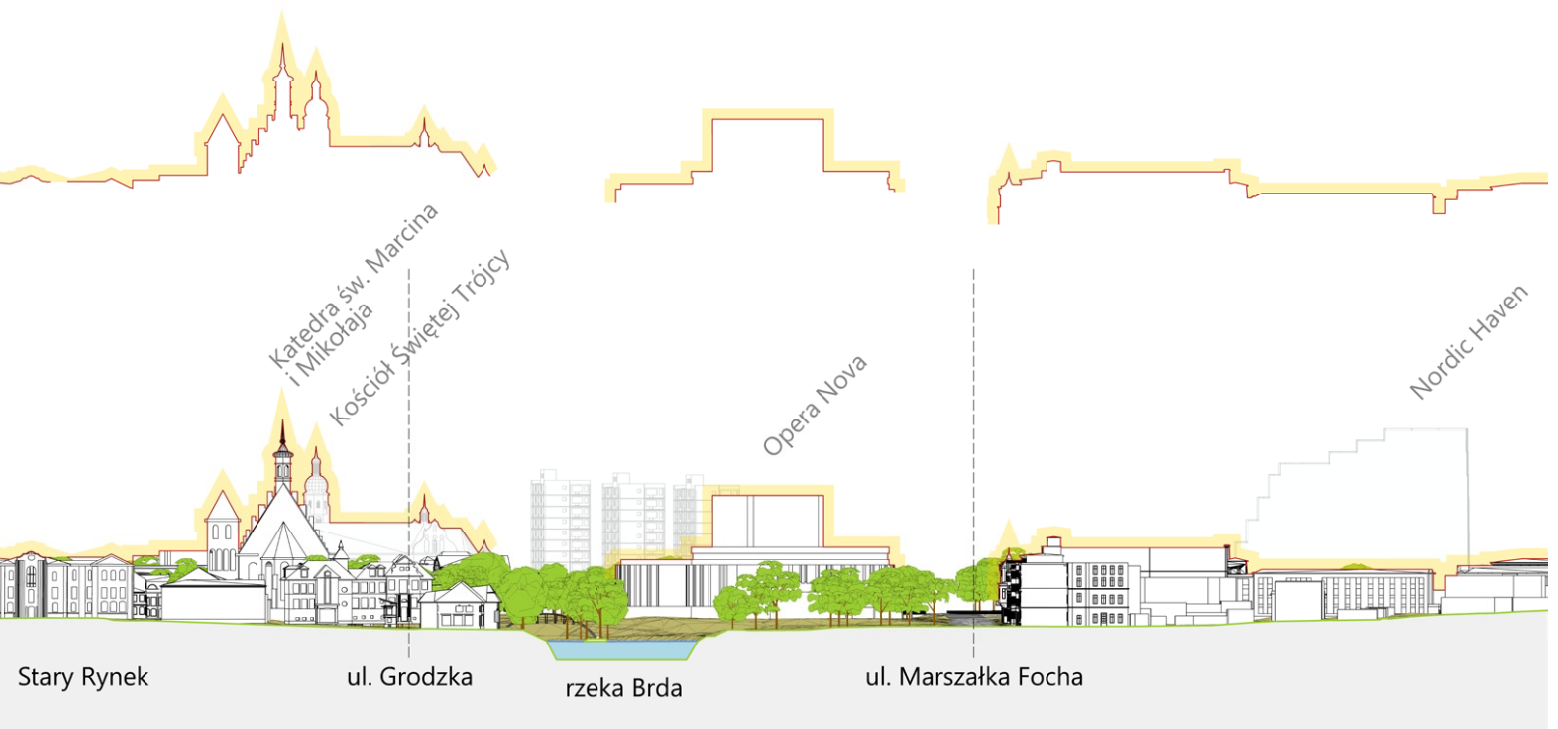
Ważnym aspektem ochrony krajobrazu staromiejskiego jest także ochrona panoramy Starego Miasta, rozległego, wielopłaszczyznowego widoku przestrzeni staromiejskiej, oglądanego z wyznaczonych punktów i ciągów widokowych.

Z uwagi na położenie Starego Miasta w dolinie rzeki Brdy, w bezpośrednim sąsiedztwie Skarpy Południowej, najbardziej atrakcyjne widoki ukazujące walory zabudowy staromiejskiej i jej zwartą strukturę, można podziwiać z pobliskiego zbocza wysoczyzny. Naturalne wyniesienie terenu umożliwia podziwianie szerokiej panoramy Starego Miasta rozciągającej się od Wyspy Młyńskiej do Mostu Bernardyńskiego a nawet dalej, prezentującej się na tle zwartej zabudowy Śródmieścia. Tak urokliwy, rozległy widok

uwieczniany był wielokrotnie, tak współcześnie jak i w historycznej ikonografii i fotografii.

Najatrakcyjniejsze widoki podziwiać można z trzech głównych punktów widokowych, zlokalizowanych wzdłuż trasy spacerowo-widokowej zwanej Aleją Górską, biegnącej wzdłuż krawędzi zbocza na odcinku od ul. Stromej do Wiatrakowej (Ryc. 8.).

Pierwszym z nich jest dominująca nad skarpą Wieża Ciśnień, z której rozciąga się rozległy widok, pozwalający na podziwianie panoramy znacznej części Śródmieścia, w szerokiej perspektywie (Fot 9, 10 i 11). Kolejnym, najważniejszym, to platforma widokowa zlokalizowana u szczytu schodów wiodących ze Wzgórza Wolności do Starego Miasta, tuż przy budynkach sądów. Rozciągający się z tego miejsca widok jest jednym z charakterystycznych dla Bydgoszczy, uwiecznianym na pocztówkach i w folderach turystycznych, stwarzający możliwość podziwiania Starego Miasta i charakterystycznych jego elementów w bliższej perspektywie. Trzecim punktem jest platforma widokowa zlokalizowana w rejonie ulicy Wiatrakowej, gdzie niestety widok na rozpościerające się u podnóża skarpy Stare Miasto przysłaniają korony drzew i rozległe zakrzewienia. Miejsce to wymaga rewaloryzacji, polegającej m.in. na odsłonięciu i poszerzeniu widoku w wyniku przycięcia lub nawet usunięcia części drzew i krzewów.



Ryc. 8. Panorama Bydgoszczy z 1854 roku.



Fot. 9. Panorama Bydgoszczy. Lata 1900-1915.



Fot. 10. Panorama Bydgoszczy z tarasu widokowego Wieży Ciśnień z 1912 roku.



Fot. 11. Panorama Bydgoszczy z tarasu widokowego Wieży Ciśnień z 2013 roku.

Sytuowanie zabudowy wysokościowej nawet poza obszarem Starego Miasta, może istotnie wpływać na kształtowanie panoramy i charakterystycznych widoków, stąd konieczność dokonywania szczegółowych analiz obrazujących oddziaływanie nowych, projektowanych kubatur. Ich konkurencyjne, w stosunku do zabudowy Starego Miasta, gabaryty lub forma architektoniczna, może negatywnie wpływać na atrakcyjne widoki, zakłócać ich harmonię i ład, koncentrować uwagę w miejscach które nie wymagają podkreślenia i szczególnej ekspozycji.

Walory Starego Miasta można podziwiać także

z kilku punktów widokowych (Ryc. 9.), miejsc z których rozciągają się szczególnie atrakcyjne widoki, usytuowanych przede wszystkim w rejonie rzeki Brdy.

Najważniejszą w tym rejonie platformę widokową stanowi Most im. Jerzego Sulimy-Kamińskiego, który spina oba brzegi Brdy, w ciągu ul. Mostowej i łączy obszar Starego Miasta ze Śródmieściem. W okolicy mostu znajdują się liczne zabytki i symbole Bydgoszczy, stąd poszczególne widoki rozpościerające się z mostu są często uwieczniane na pocztówkach.



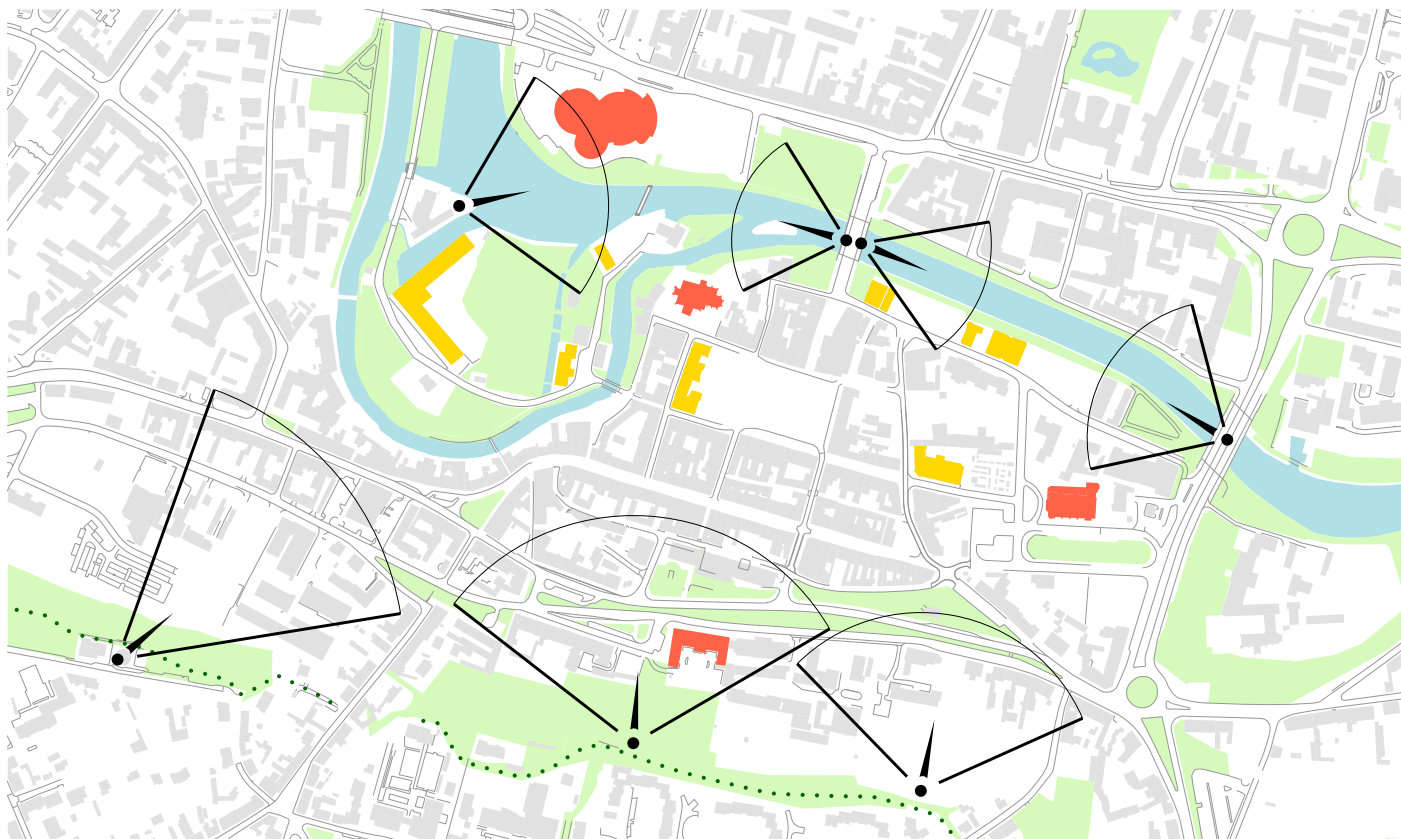
W kierunku wschodnim (Fot. 12.) rozciąga się najbardziej charakterystyczny widok obrazujący nabrzeża Brdy z zabudową Starego Portu, Rybim Rynkiem i budynkami zabytkowych spichrzy, Pałacyku Lloyd'a i BRE Banku. Na pierwszy plan w tym widoku wysuwa się balansująca ponad wodami Brdy rzeźba Jerzego Kędziory „Przechodzący przez rzekę”. Zabudowa zlokalizowana po obu stronach rzeki to charakterystyczny dla Bydgoszczy „waterfront” z budynkami stanowiącymi historyczne i współczesne ikony architektury naszego miasta. Jedyne widoczny w głębi budynek biurowy Projprzem stanowi element dysharmonijny, nie wpisujący się w charakter

otaczającej zabudowy. Alternatywnym miejscem do podziwiania tego fragmentu nabrzeży Brdy jest Most Bernardyński (Fot. 13.).

Widok z mostu staromiejskiego rozpościerający się w kierunku zachodnim, ma zupełnie odmienny charakter. W tym widoku (Fot. 14.) uwagę przykuwa rzeka oraz bujna zieleń porastająca Wyspę św. Barbary, cypel Wyspy Młyńskiej i bulwary nadrzeczne. Uzupełnienie widoku stanowią charakterystyczne sylwety budynków Opery Nova, Katedry pw. Św. Marcina i Mikołaja, Elektrowni Wodnej „Kujawska”, przystani wodnej.

Z kolei taras przy budynku przystani jest miejscem z którego rozpościera się rozległy widok (Fot. 15.) na Brdę i jej zakole wraz z górującym nad otoczeniem budynkiem Opery. Ochrony wymaga zatem widok z Mostu im. Jerzego Sulimy-Kamińskiego a lokalizacja nowej zabudowy w rejonie bulwarów nadrzecznych, szczególnie na odcinkach już zabudowanych, gdzie

znaczący udział stanowi zabudowa zabytkowa, polegać powinna na umiejętnym jej uzupełnianiu, tworzeniu harmonijnego tła dla ekspozycji budynków o wartości historycznej, dostosowania współczesnej architektury do historycznego otoczenia.



Ryc. 9. Schemat przebiegu Alei Górskiej wzdłuż skarpy Zbocza Bydgoskiego z oznaczeniami lokalizacji punktów widokowych.



Fot. 12. Widok z Mostu Sulimy-Kamińskiego w kierunku Mostu Bernardyńskiego.



Fot. 13. *Widok z Mostu Bernardyńskiego w kierunku Mostu Sulimy-Kamińskiego.*



Fot. 14. *Widok z Mostu Sulimy-Kamińskiego w kierunku Wyspy św. Barbary.*



Fot. 15. *Panorama z pływającego pomostu przy budynku przystani Bydgoszcz z widokiem na zakole Brdy.*

STARY FORDON

Drugim, wyjątkowym miejscem, posiadającym olbrzymi potencjał, wskazanym do objęcia szczególną ochroną, jest wjazd wschodni do miasta, gdzie na uwagę zasługuje panorama staromiejskiego zespołu urbanistycznego Fordonu, widoczna z mostu Fordońskiego. Obszar ekspozycji strefy wjazdowej do miasta (kąt widokowy) wyznacza tu oś mostu i rzeka Wisła po jego wschodniej stronie (Fot. 16.).

W panoramie widokowej tego wjazdu do miasta, poza rozległymi wodami rzeki Wisły, widoczna jest kaskadowa zabudowa Starego Fordonu zlokalizowana na nadrzecznej skarpie – sylweta miasta wraz z charakterystycznymi budynkami Zakładu Karnego, wieżami kościołów czy dachem budynku synagogi. Nabrzeże Wisły jest nieuporządkowane. Na pierwszym planie widoczne są hałdy żwiru wraz z urządzeniami służącymi do jego wydobywania z dna Wisły oraz rozproszona zieleń w postaci wysokich drzew, które częściowo przysłaniają widok na wykształcone pierzeje zabudowy staromiejskiej, zlokalizowanej głównie przy ul. Bydgoskiej i Zakładowej.

Potencjał historyczny, kulturowy i geograficzny Starego Fordonu, nierozzerwalnie związanego z Wisłą i przeprawą przez rzekę, stały się inspiracją do

włączenia w plan pracy Rady Miasta Bydgoszcz na rok 2013, tematyki rewitalizacji Starego Fordonu. Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy przygotowała opracowanie pn. „*Stary Fordon - rewitalizacja funkcjonalno-przestrzenna*”, które pozwoliło na diagnozę i wskazanie kierunków rewitalizacji Starego Fordonu w wymiarze urbanistycznym.

Opracowaniem objęto teren o powierzchni ok. 37,77 ha, wyznaczony od południa nurtem rzeki Wisły, od wschodu fragmentem ulicy Rybaki, ulicą Wybranowskiego, od północy ulicą Pielęgniarską, Krygera i Saską, a od zachodu ulicą Ametystową i linią kolejową nr 209 relacji Bydgoszcz Wschód – Kowalewo Pomorskie.

W ramach powyższego opracowania przygotowane zostały projekty koncepcyjne, dotyczące kompozycji przestrzennej zabudowy, ochrony wartościowych ze względów historycznych, obiektów i układów urbanistycznych, ważniejszych przestrzeni publicznych, powiązań istniejącej substancji miejskiej z rzeką, a także określone zostały kierunki w zagospodarowaniu strefy nadbrzeżnej Wisły.



Ryc. 10. Model struktury zabudowy Starego Fordonu. Stan istniejący.

Ten szczególny zespół urbanistyczny wymaga:

1) Wzmocnienia i ochrony pozytywnych elementów krajobrazu w strefie wjazdowej do miasta poprzez:

- wyeksponowanie elementów identyfikacji/tożsamości przestrzennej takich jak most Fordoński, nabrzeże Wisły, wieże kościołów, budynek synagogi oraz budynek dawnej komory celnej (obecnie budynek w zespole zabudowy Zakładu Karnego) za pomocą np. właściwego oświetlenia, korekty drzewostanu, kolorystyki budynków itp.
- uzupełnienie pierzei i kwartałów zabudowy, budynkami nawiązującymi skalą, formą i geometrią konstrukcji dachów oraz kolorystyką pokryć dachowych, do historycznej zabudowy Starego Fordonu,
- kształtowanie sylwety Starego Fordonu za pomocą regulowania wysokości i zagęszczenia koron drzew oraz ewentualnej wycinki i nowych nasadzeń (przemyślany dobór kolorystyczny liści i kwiatów),
- ochronę sylwety miasta - ustalenie strefy ekspozycji, w której zabronione zostanie sytuowanie obiektów przesłaniających, dominujących czy dysharmonizujących itp., dla której określone zostaną nieprzekraczalne gabaryty nowej zabudowy (jak budynki wielokondygnacyjne i budowle, albo wielkoformatowe tablice reklamowe – dominanty widokowe itp.),
- aktywizację funkcji związanych z Wisłą – promowanie dróg wodnych (E-40 i E-70) jako międzynarodowych szlaków transportowych, ale także jako tych o znaczeniu lokalnym, pozwalających na czynne uprawianie sportów i turystyki wodnej.

2) Eliminowania lub zmiany (poprawy) elementów negatywnie wpływających na krajobraz, poprzez:

- rekompozycję zachodniej ściany budynku i murów Zakładu Karnego zlokalizowanych od strony nabrzeża,
- uporządkowanie lub likwidację składów żwiru na nabrzeżu,
- urządzenie i oświetlenie nabrzeża jako ogólnodostępnego terenu sportu, rekreacji i wydarzeń kulturalnych.

Bogactwo tematów zawartych we wspomnianym wcześniej opracowaniu, pozwoliło na skierowanie go do szerokiego grona osób i instytucji zainteresowanych rewitalizacją Starego Fordonu. Obecnie sporządzany jest miejski program rewitalizacji dla tej części miasta.

Równocześnie w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej opracowywany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Starego Fordonu, którego ustalenia staną się podstawą do wydawania decyzji administracyjnych dotyczących działań inwestycyjnych.



Ryc. 11. Model struktury zabudowy Starego Fordonu. Stan zagospodarowania po realizacji nowej zabudowy uzupełniającej.



Fot. 16. *Panorama Starego Fordonu z Mostu Fordońskiego im. Rudolfa Modrzejewskiego.*



Fot. 17. *Panorama Starego Fordonu z naprzeciwległego brzegu Wisły.*

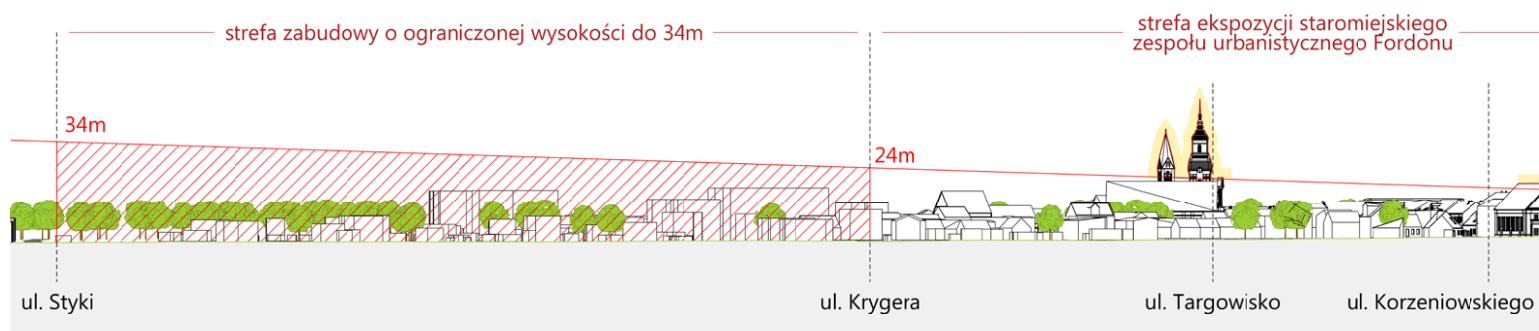


Fot. 18. *Panorama Starego Fordonu z budynków przy ul. Fordońskiej 442.*

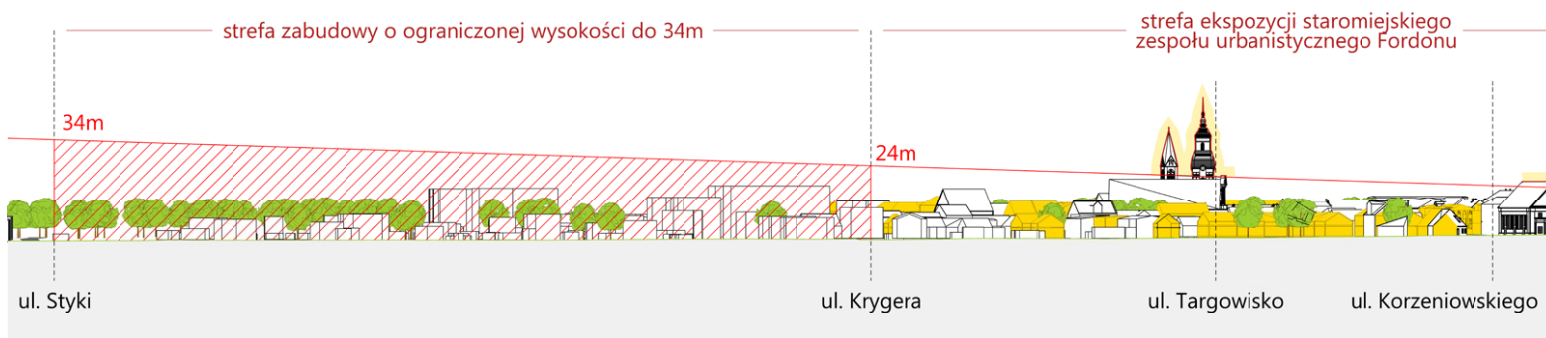




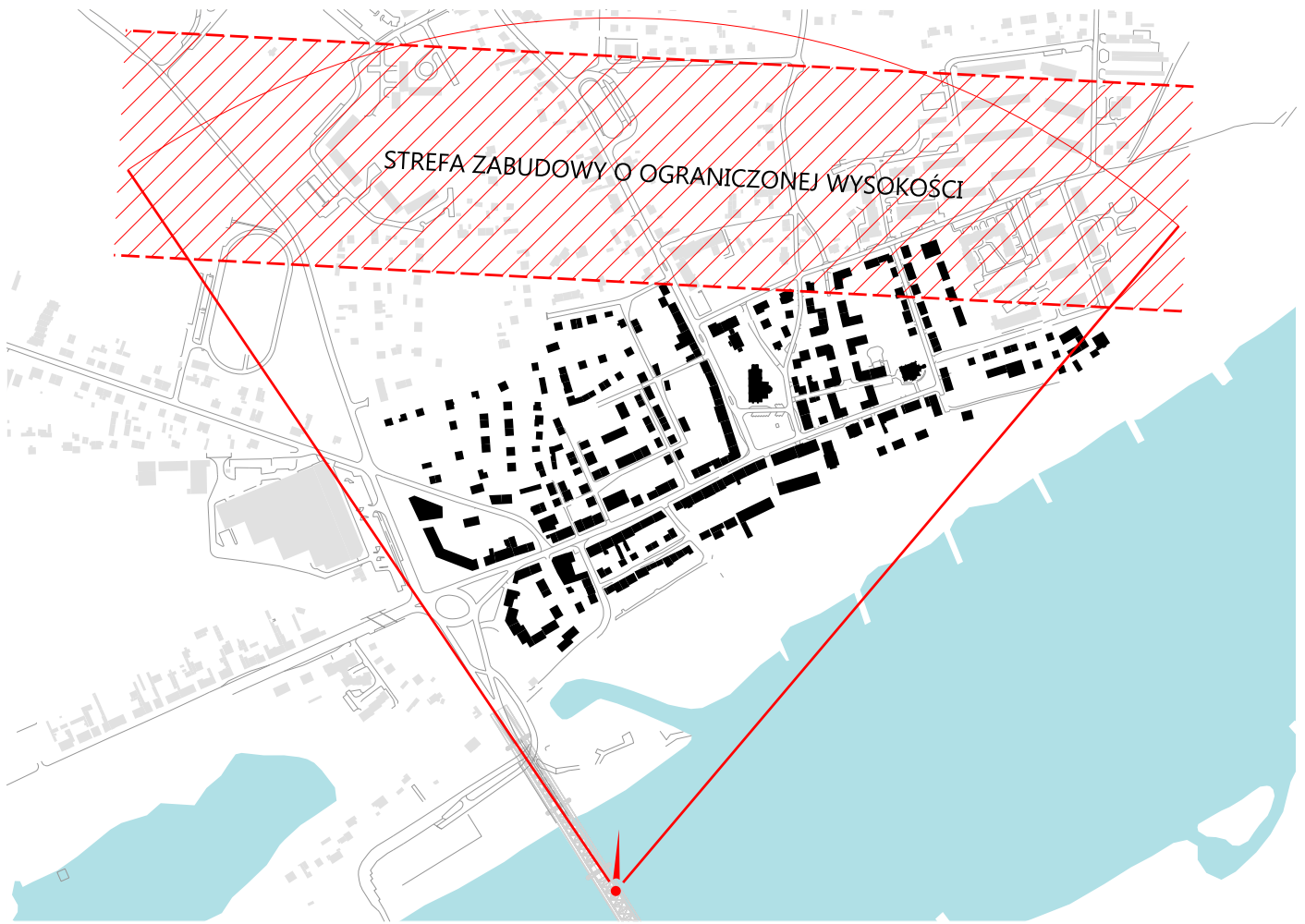
Ryc. 12. Model przestrzenny Starego Fordonu z oznaczeniem przekroju poprzecznego.



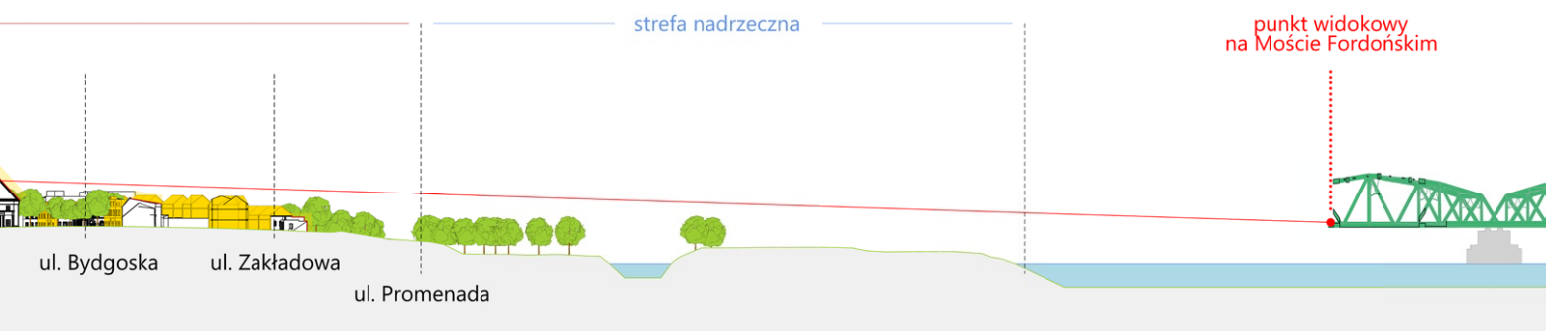
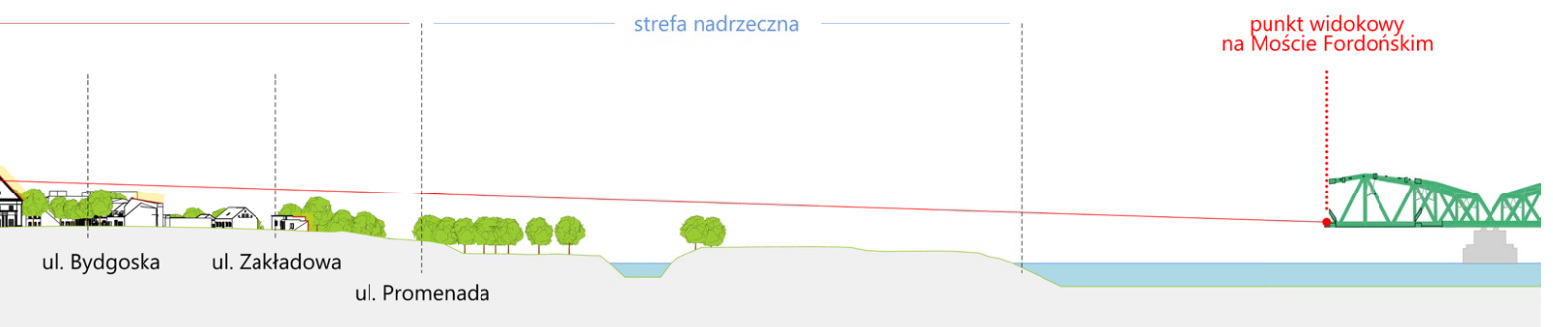
Ryc. 13. Przekrój poprzeczny przez trójwymiarowy model miasta ukazujący sylwetę Starego Fordonu. Stan istniejący.



Ryc. 14. Przekrój poprzeczny przez trójwymiarowy model miasta ukazujący sylwetę Starego Fordonu. Stan zagospodarowania po realizacji nowej zabudowy uzupełniającej.



Ryc. 15. Model przestrzenny Starego Fordonu z ustaloną strefą ekspozycji, w której zabronione zostanie sytuowanie obiektów przesłaniających, dominujących czy dysharmonizujących sylwetę Starego Fordonu.





Ryc. 16. Rzut aksonometryczny Starego Fordonu. Stan istniejący.



Ryc. 17. Wizualizacja sylwety Starego Fordonu z Mostu Fordońskiego. Stan istniejący.



Ryc. 18. Wizualizacja sylwety Starego Fordonu z Mostu Fordońskiego. Stan zagospodarowania po realizacji zabudowy uzupełniającej. Linijki wysokości zlokalizowane są na wysokości ul. Krygera w Fordonie.



Ryc. 19. Rzut aksonometryczny Starego Fordonu. Stan zagospodarowania po realizacji zabudowy uzupełniającej.





4

ZABUDOWA WYSOKOŚCIOWA
W BYDGOSZCZY - ANALIZA
MOŻLIWOŚCI LOKALIZACYJNYCH



4. ZABUDOWA WYSOKOŚCIOWA W BYDGOSZCZY - ANALIZA MOŻLIWOŚCI LOKALIZACYJNYCH

Jednym z istotnych problemów pojawiających się obecnie w większych miastach, jest zainteresowanie inwestorów realizacją zabudowy wysokościowej, znacznie przekraczającej swoimi gabarytami budynki istniejące, utrwalone w krajobrazie miejskim.

Budynki wysokie odgrywają coraz większą rolę w rozwoju współczesnych miast. Obserwujemy ich dynamiczny rozwój, a do poznanych w przeszłości zalet tego typu budynków: ich wysokiej wartości ekonomicznych i symbolicznych, dodano kolejne: ich pro-ekologiczność i ikoniczność.

W Europie (także i w Polsce) forma wieżowca nadal budzi nieufność i postrzegana jest często jako obcy miastu twór. Lokalizacji budynków wysokich i wysokościowych towarzyszą zazwyczaj spory – analizowana jest ich relacja w stosunku do sylwety miasta, do panoram i głównych osi widokowych. Ich forma traktowana jest jako dominanta, która powinna posiadać szczególne wartości architektoniczne i przestrzenne. Grupowanie budynków wysokich i wysokościowych na określonym obszarze, oddalonym od historycznego centrum lub zgoda na swobodną i bardziej spontaniczną ich lokalizację – to dwa różne sposoby podejścia do tego tematu.

O wyborze miejsca lokalizacji tych inwestycji powinno decydować wiele aspektów. Analizując

różne uwarunkowania, w niniejszym opracowaniu dokonano kwalifikacji wyodrębnionych obszarów miejskich pod kątem możliwości i zasadności lokalizacji zabudowy wysokiej i wysokościowej. W punkcie 4.1 wskazano obszary, które z różnych względów powinny być wyłączone z takich inwestycji. W punkcie 4.2 natomiast, wskazano rejony w których realizacja tego typu zabudowy jest szczególnie uzasadniona. W pozostałych rejonach zabudowa wyróżniająca się wysokością może się pojawić, jednak każdorazowo podjęcie tak ważnych decyzji lokalizacyjnych, mających długotrwały wpływ na fizjonomię miasta powinno być szczegółowo przeanalizowane.

Obszary wymagające szczególnej dbałości w tym zakresie (o czym mowa w punkcie 4.3), to Stare Miasto i Stary Fordon. Lokalizowanie zabudowy, zwłaszcza wysokiej, w sąsiedztwie tych obszarów powinno być poprzedzone wnikliwymi analizami z wykorzystaniem trójwymiarowego modelu miasta opracowanego przez Miejską Pracownię Urbanistyczną.

Obszarami, gdzie należy rozważyć lokalizację wysokiej zabudowy są natomiast główne wjazdy do miasta, nazywane w dalszej części opracowania „bramami miasta” wraz z tzw. „korytarzami wjazdowymi” tj. głównymi ulicami wjazdowymi i ich otoczeniem.



Fot. 19. Panorama Starego Miasta i Śródmieścia z wieżowca przy ulicy Czartoryskiego.

4.1 OBSZARY WYŁĄCZONE Z WYSOKIEJ ZABUDOWY

Blisko 2/3 powierzchni miasta to obszary, które z różnych powodów należałoby wyłączyć z możliwości lokalizacji zabudowy wysokiej i wysokościowej. Wyłączenia te spowodowane są różnymi uwarunkowaniami decydującymi o potrzebie ochrony dotychczasowych form użytkowania terenu i zagospodarowania wybranych fragmentów miasta. Są to przede wszystkim:



Obszary podlegające prawnej ochronie środowiska przyrodniczego, położone w granicach Obszarów Chronionego Krajobrazu: Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej, Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy i Zalewu Koronowskiego oraz w Parku Krajobrazowym Doliny Dolnej Wisły i obszarach specjalnej ochrony Natura 2000. Wyodrębnione ze względu na wartości przyrodnicze, objęte są ochroną przewidzianą ustawowo (ustawa Prawo ochrony środowiska, Dz.U.nr 129 poz. 902 z 2006 roku) i prawem lokalnym. Choć w treści ww. przepisów ochronnych nie występuje bezpośrednio zapis wykluczający lokalizację obiektów wysokościowych, jednak wyjątkowe wartości przyrodnicze i krajobrazowe uzasadniają ograniczenie realizacji obiektów wysokościowych w tych obszarach.



Wartościowe z punktu widzenia miasta, tereny o wysokich walorach naturalnych wynikających z położenia, ukształtowania terenu, jak również utrzymania zagospodarowanych terenów zielonych. Do grupy tej należy zaliczyć lasy, zieleń krajobrazową położoną wzdłuż skarp i rzek oraz zieleń urządzoną obejmującą parki, skwery i cmentarze. Obszary te, cenne pod względem krajobrazowym, wpływają na poprawę klimatu w mieście oraz są miejscem wypoczynku i rekreacji dla mieszkańców. Położone na obrzeżach miasta lasy komunalne, łączą się z Lasami Państwowymi i tworzą zielony pierścień okalający miasto. Wchodzą do miasta klinami, na które składają się dwa duże kompleksy leśne: na południu Puszcza Bydgoska a na północy Las Gdański i zadrzewione tereny Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku.



Przeciwwskazania dla lokalizacji zabudowy wysokościowej dotyczą również osiedlowych parków rekreacyjnych czy ponadlokalnych obszarów rekreacji wzdłuż Kanału Bydgoskiego, Starego Kanału, Strugi Flis, Doliny Pięciu Stawów, Brdy, Wisły, na północnym zboczu pradoliny Wisły oraz projektowanego Parku Akademickiego.



Kolejną grupę wyłączeń stanowią tereny na których zlokalizowane są obiekty o wartościach historycznych i kulturowych, udokumentowane wpisem do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego oraz położeniem w strefie „A” ścisłej ochrony konserwatorskiej. W strefach tych, z uwagi na charakter i wartość historyczną istniejącej zabudowy oraz ze względu na konieczność ochrony panoram, sylwet i widoków, nie należy lokalizować obiektów wysokościowych. Ochrony wymagają również historyczne układy urbanistyczne (Stare Miasto, Stary Fordon). Wprowadzanie nowej, uzupełniającej zabudowy w te rejony, wymaga dostosowania gabarytami, więc także wysokością, do zabudowy historycznej, aby harmonijnie wpisywała się w istniejący układ urbanistyczny.



Z możliwości lokalizacji zabudowy wysokiej i wysokościowej należy wyłączyć również zespoły zabudowy i osiedla o wykształconej strukturze i charakterze zabudowy, takie jak:

- kwartały zabudowy wzdłuż ulicy Gdańskiej, Dworcowej, osiedla: Leśne i Kapuściska będące powojennymi osiedlami blokowymi o jednorodnym układzie przestrzennym, wartościowe założenia urbanistyczne historyczne i współczesne jak tzw. „Dzielnica Muzyczna” i „Londynek”,
- ukształtowane kwartały lub zespoły zabudowy śródmiejskiej,
- osiedla zabudowy ekstensywnej, jednorodzinnej: Smukała, Opławiec, Jachcice, Piaski, Czyżkówko, Osowa Góra, Prądy, Miedzyń, Jary, zespół zabudowy jednorodzinnej w rejonie ul. Cmentarnej i Glinki, Stary Fordon, Myślęcinek, Podkowa,

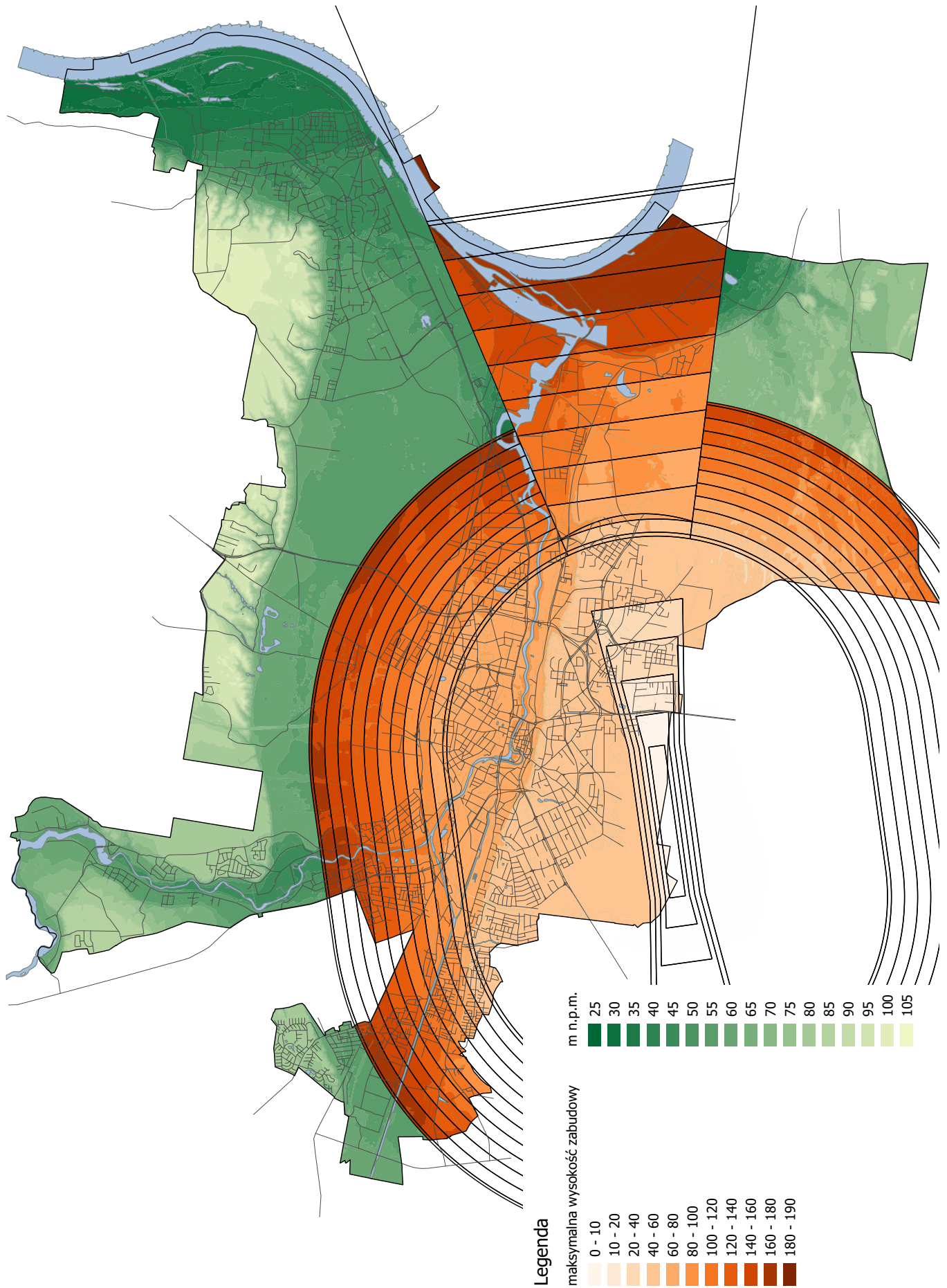
Ingerencja w te zespoły zabudowy powinna być ograniczona ze względów krajobrazowych i kompozycyjnych, które nie wykluczają możliwości wprowadzania zabudowy uzupełniającej, jednak z poszanowaniem proporcji gabarytowych, w tym wysokościowych, poszczególnych zespołów. Projektowana zabudowa musi tu nawiązywać do parametrów danego założenia urbanistycznego i uwzględniać istniejące dominanty np. wieże kościołów itp. Wprowadzenie w takie zespoły obiektu wysokościowego jest niepożądane również ze względu na zacielenie terenów wokół, komasację potrzeb parkingowych, generowanie dużego ruchu kołowego czy też spadek wartości nieruchomości mieszkaniowych w sąsiedztwie obiektu wysokościowego. Ponadto, zasady strefowania intensywności i charakteru zabudowy mieszkaniowej, polegające m.in. na lokalizacji w dzielnicach peryferyjnych zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz o niskiej intensywności zabudowy – zintegrowanej z krajobrazem, przyjęte zostały w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy i kontynuowane są w planach miejscowych.



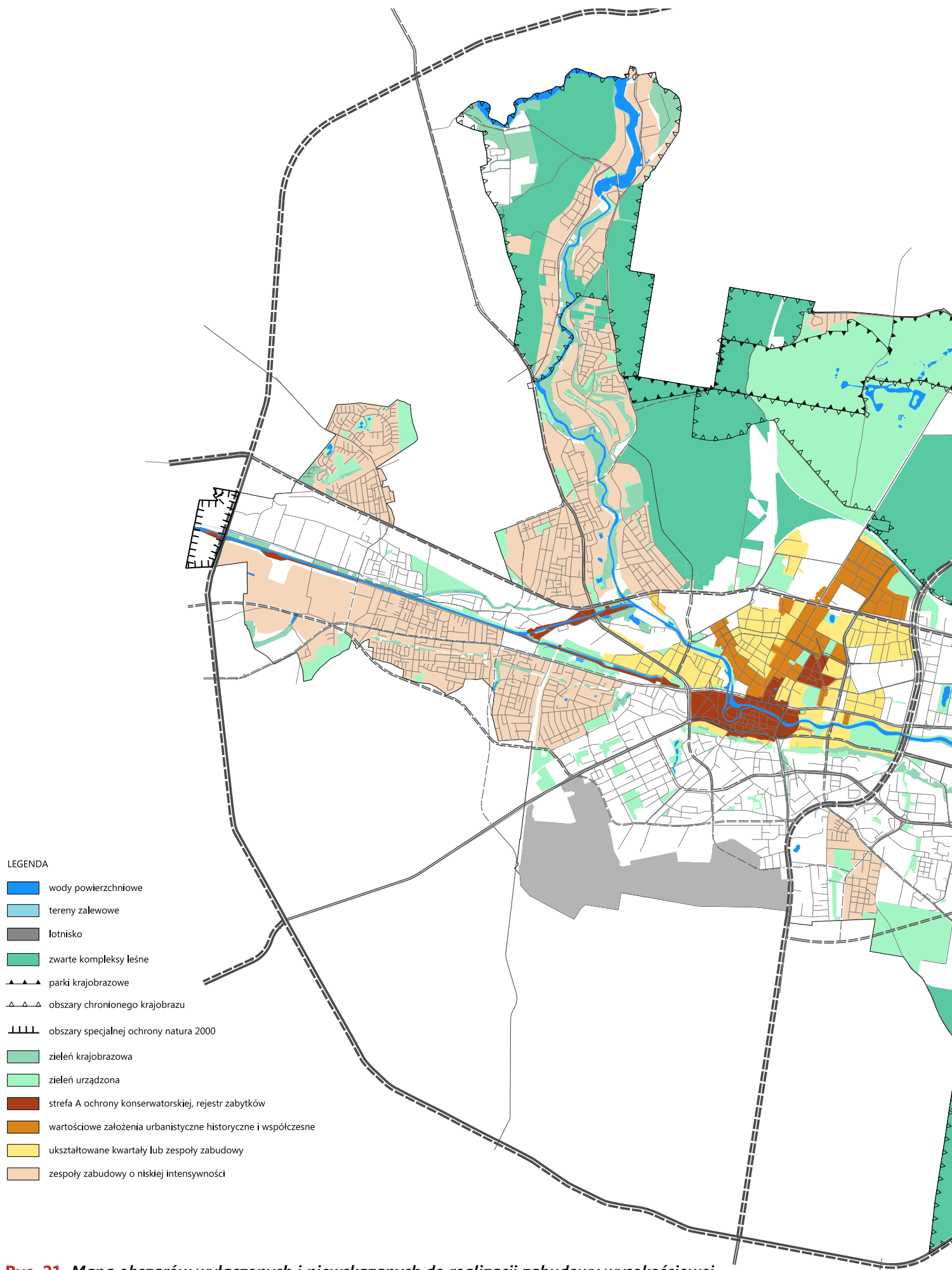
Bezwzględny zakaz zabudowy, zwłaszcza wysokiej, należy objąć obszary na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi na Siernieczku i w Brdyjściu oraz obszary narażone na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wałów przeciwpowodziowych w Fordonie i Łęgnowie, w tym także teren rezerwowany pod lokalizację multimodalnego portu na rzece Wiśle z terminalem kontenerowym w Łęgnowie.



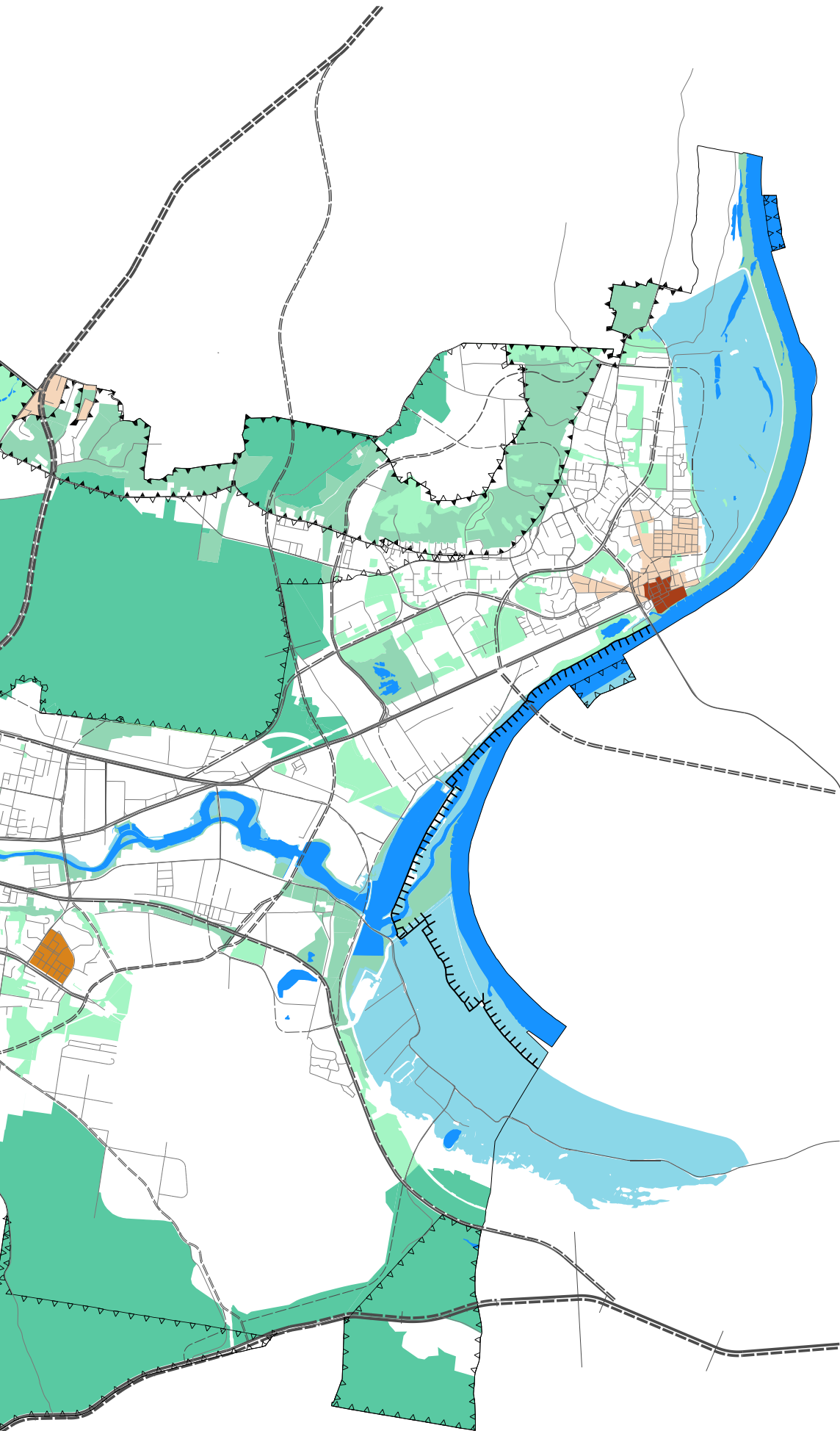
Oddzielny typ ograniczeń wynika z faktu istnienia, częściowo w granicach miasta, lotniska Bydgoszcz-Szwederowo. Dopuszczalną wysokość zabudowy w znacznej części miasta, wyznacza aktualizowany okresowo przez Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. dokument pn. „powierzchnie ograniczające wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska”. Minimalna wysokość bezwzględna w otoczeniu lotniska ograniczona jest do 117m n.p.m. dalej, w zależności od położenia w stosunku do pasa nalotów zmienia się. Największe ograniczenia przypadają na południową część miasta, gdzie maksymalna wysokość zabudowy dla osiedli Błonie, Szwederowo i Wzgórze Wolności nie może przekroczyć 47m, dla osiedla Wyżyny 30-47m, natomiast na osiedlu Glinki ograniczenia lotniskowe uniemożliwiają realizację zabudowy wysokiej i wysokościowej. Sytuację tą obrazuje [rycina nr 20](#).



Ryc. 20. Mapa wysokości względnych pomiędzy poziomem terenu a powierzchniami nalołów ograniczającymi budowę obiektów nad lotniskiem.



Ryc. 21. Mapa obszarów wyłączonych i niewskazanych do realizacji zabudowy wysokościowej.



4.2 OBSZARY DOPUSZCZONE I ZALECANE DO LOKALIZACJI ZABUDOWY WYSOKOŚCIOWEJ

Zwiększające się w ostatnim czasie zainteresowanie ze strony inwestorów realizacją zabudowy wysokiej, może stać się, poprzez zdefiniowanie przez miasto właściwych kryteriów lokalizacji i kształtowania tej zabudowy, szansą dla podniesienia wizerunku i prestiżu Bydgoszczy. W związku z powyższym, obok określenia obszarów na których nie należy lokalizować zabudowy wysokiej, lub znacznie ją ograniczyć, w niniejszym opracowaniu wskazano również tereny szczególnie predestynowane dla takich realizacji.

W przeprowadzonych analizach zastosowano podział wysokości budynków częściowo odpowiadający podziałowi wynikającemu z § 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 15 czerwca 2002r. ze zm.). Jednak ze względu na ograniczenia wynikające z położenia znacznej części miasta w otoczeniu lotniska, grupę budynków wysokich podzielono na dwie podgrupy tj. od 25 m do 35 m włącznie oraz powyżej 35 m do 55 m włącznie. Natomiast budynki powyżej 55 m sklasyfikowano zgodnie z powyższym Rozporządzeniem jako budynki wysokościowe.

Jednymi z ważniejszych, w których takie obiekty są pożądane, to prestiżowe przestrzenie publiczne np.: obszary koncentracji usług o charakterze wielkomiejskim i ponadlokalnym, w tym obiekty administracji państwowej i samorządowej, a także, położone poza centrum, miejsca szczególne, zwłaszcza podkreślające wjazdy do miasta, pełniące rolę tzw. „bram”.

Obok funkcjonalnego i ekonomicznego uzasadnienia dla realizacji obiektów wysokich w przestrzeni miasta, równie ważne są względy wizualne i kompozycyjne. Najlepszym rozwiązaniem jest odwołanie się do klasycznych zasad kompozycji urbanistycznej takich jak: podkreślanie osi głównych ulic i zamykanie ich akcentami w postaci zabudowy wysokiej, podkreślanie ważnych i charakterystycznych dla miasta punktów, jak skrzyżowania głównych arterii miejskich, lokalizacji głównych urzędów i instytucji, zwłaszcza

o znaczeniu ponadlokalnym a także wjazdów do obszarów zurbanizowanych. Istotnym założeniem jest ochrona wnętrza urbanistycznych, polegająca na harmonijnym powiązaniu nowej, wysokiej zabudowy z istniejącą zabudową miejską. Ważne są również relacje z obiektami historycznymi. Wysokościowce nie powinny przesłaniać wartościowych obiektów ani bezpośrednio z nimi sąsiadować, aby nie umniejszać ich znaczenia. Wysokość zabudowy powinna być podporządkowana harmonijnemu przekształcaniu sylwety miasta, wzbogacając ją o współczesne akcenty architektoniczne.

Całkowite powstrzymanie rozwoju zabudowy wysokościowej w Bydgoszczy wydaje się niemożliwe i niecelowe. Jej rozproszenie w strukturze miasta, bądź koncentracja w sąsiedztwie historycznego centrum, mogą niekorzystnie wpłynąć na krajobraz i utratę tożsamości miasta lub doprowadzić do paraliżu przeciążonej miejskiej infrastruktury - zwłaszcza komunikacji kołowej. W tej sytuacji, po wyeliminowaniu terenów omówionych w punkcie 4.1., które powinny być wyłączone z możliwości lokalizowania zabudowy wysokiej i wysokościowej, analizie poddano kolejne, wskazując miejsca i obszary na których realizacja przedmiotowych inwestycji będzie korzystna dla miasta.

Główną uwagę zwrócono tu na miejsca charakterystyczne w przestrzeni miejskiej, szczególnie zauważalne przez przybywających do Bydgoszczy, w których następuje pierwszy kontakt z miastem tj. ważniejsze wjazdy, drogi tranzytowe, dworce i lotnisko, które szczegółowo omówiono w punkcie 3.1 – Bramy miasta, a także główne place i skrzyżowania wymagające zaakcentowania i uporządkowania. Obok efektów wizualnych, zabudowa wysoka może również służyć podkreśleniu charakterystycznych punktów przy trasach komunikacyjnych a obiekty handlowe, administracyjne i kulturowe o charakterze ogólnomiejskim i ponadlokalnym, nanizane na główne osie komunikacyjne miasta, wpływają na podniesienie rangi miasta.

Na mapie (Ryc. 22.) przedstawiony został schemat którym kierowano się wyznaczając miejsca i obszary wskazane dla lokalizacji omawianej zabudowy.

Główna oś, wzdłuż której powinna być sytuowana zabudowa wysoka, to na kierunku wschód-zachód ciąg ulic: Fordońska i Kamienna oraz częściowo Grunwaldzka a na kierunku północ-południe - Al. Kardynała Stefana Wyszyńskiego, do której, pokonując skarpę południową dojeżdża się Al. Jana Pawła II a od północy ulicą Armii Krajowej. Ponadto w miejscach ważniejszych skrzyżowań i otwarc widokowych wyznaczono punkty węzłowe w których wskazane byłoby lokalizowanie dominant akcentujących miejsce i porządkujących istniejące zagospodarowanie.

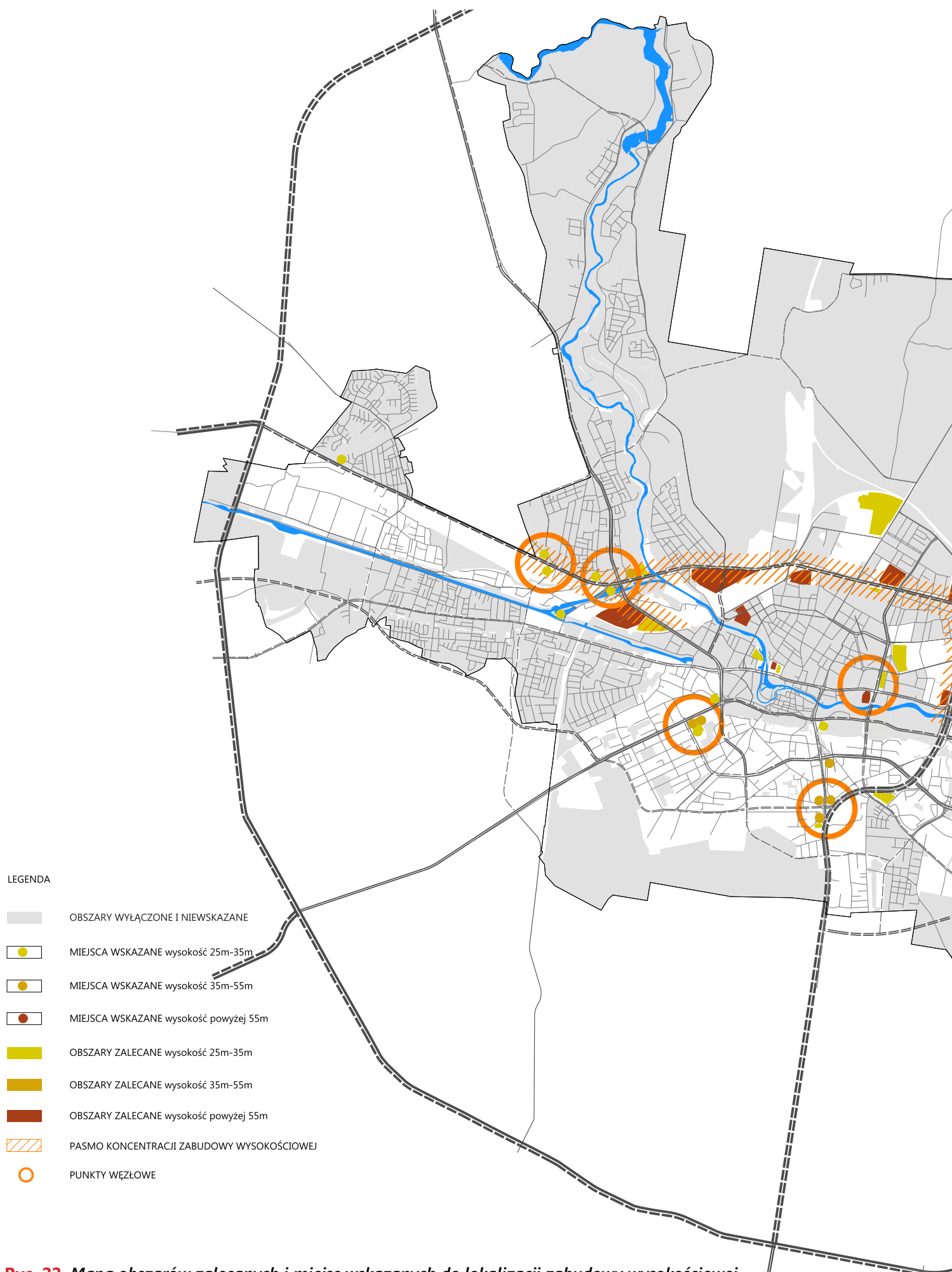
Zabudowa wysoka tworzy zupełnie inną sytuację przestrzenną. W przypadku śródmieścia, zakres oddziaływania pojedynczego budynku wysokiego wykracza poza lokalne uwarunkowania urbanistyczne. Projektowany obiekt wysoki będzie ingerował w strefę widokową znacznie szerszego otoczenia. Istotne jest zatem, aby obiekty wysokościowe znajdujące się w zasięgu wzajemnego oddziaływania wizualnego prezentowały zbliżoną skalę (wysokość całkowitą, szerokość elewacji, podziały elewacji i kondygnacji), formę (stopniowanie smukłości wraz ze wzrostem wysokości, materiał) i orientację względem głównego ciągu komunikacyjnego.

Rozwiązaniem łączącym ekonomiczną atrakcyjność z dostępnością i poszanowaniem krajobrazu miasta wydaje się zasada lokalizowania skupisk wysokościowców poza obszarem śródmiejskim, im dalej od historycznego centrum, tym wyżej, skutkująca amfiteatralnym układem zabudowy. W przypadku Bydgoszczy miejscem takim może być teren w rejonie ulic Fordońska, Fabryczna, Towarowa, dla części którego obowiązuje już plan miejscowy dopuszczający tego typu zabudowę. Zlokalizowane tu obiekty wysokościowe będą jednocześnie akcentowały wloty do miasta od strony wschodniej.

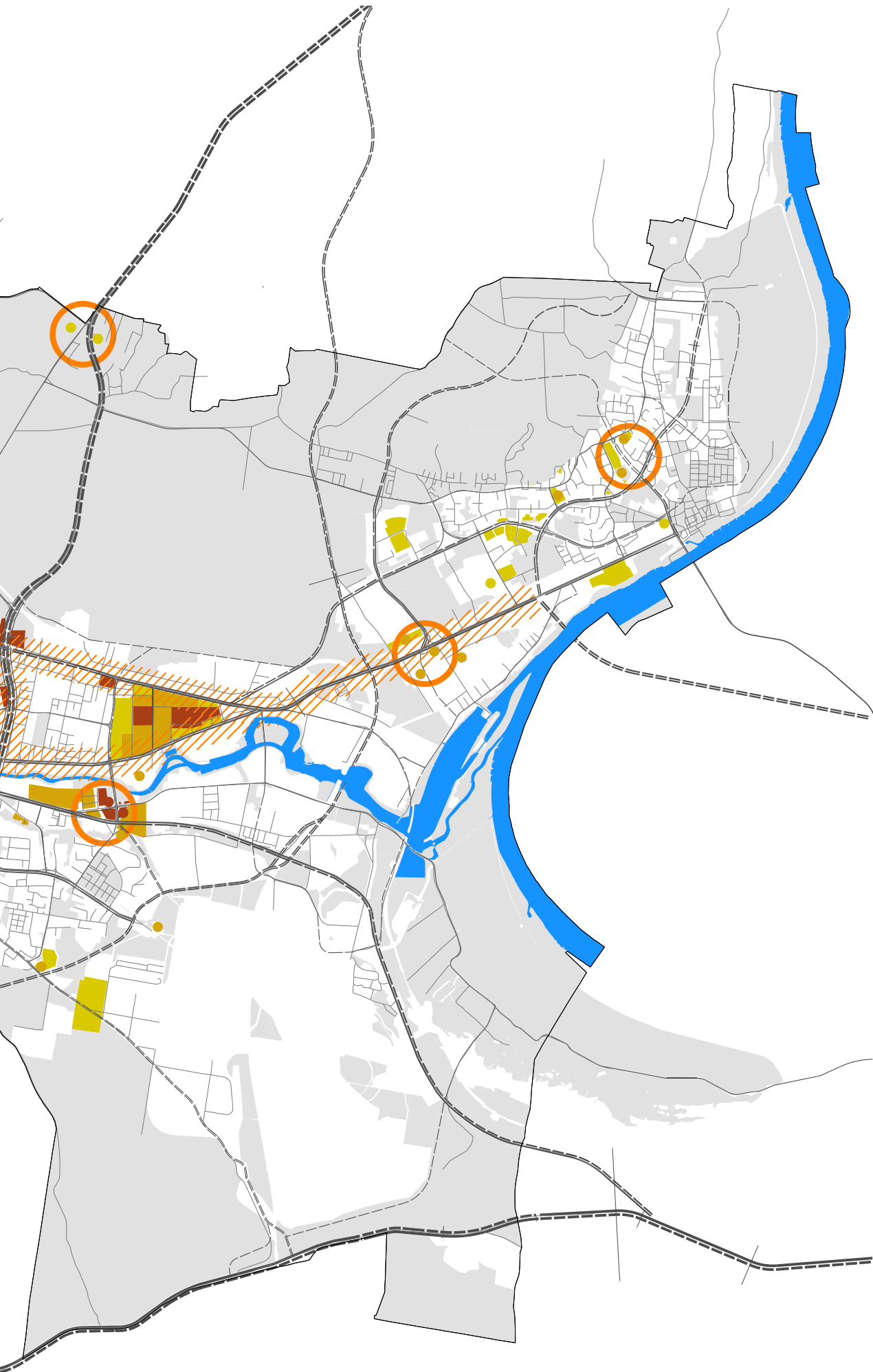
Dla porównania wpływu obiektów wysokich i wysokościowych na krajobraz miasta i bezpośrednie otoczenie, w punkcie 6 niniejszego opracowania omówiono studium przypadku, wykonane dla dwóch odrębnych lokalizacji: tj. w pkt. 6.1 dla wschodniej części miasta, w rejonie ul. Towarowej, gdzie dla fragmentu terenu obowiązuje już plan i w pkt. 6.2 – dla części Śródmieścia w rejonie ul. Obrońców Bydgoszczy, gdzie aktualnie sporządzany jest plan miejscowy.



Fot. 20. Wizualizacja inwestycji Nordic Haven przy ul. Grottgera. (Materiały Nordic Development S.A.)

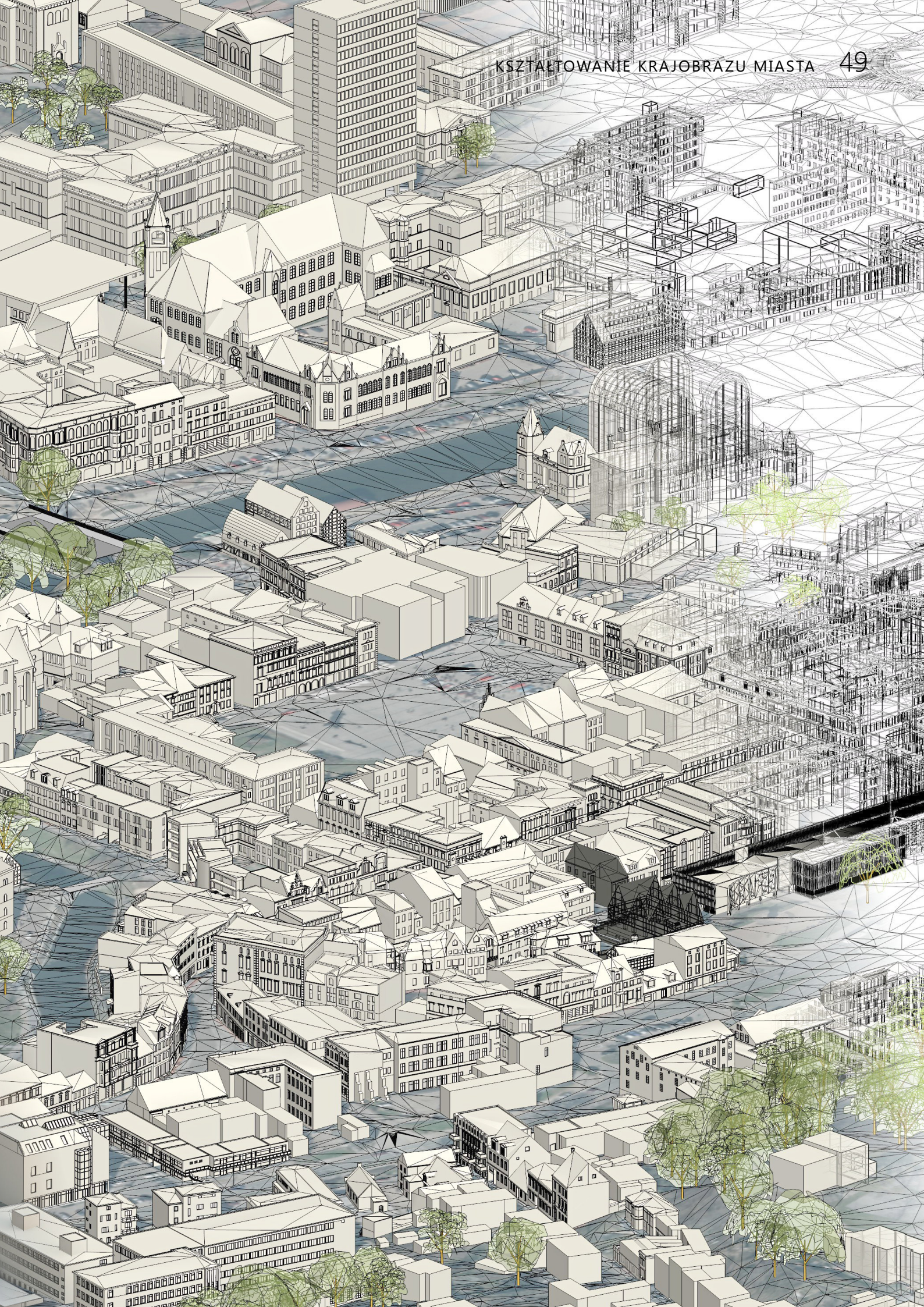


Ryc. 22. Mapa obszarów zalecanych i miejsc wskazanych do lokalizacji zabudowy wysokościowej.



5

TRÓJWYMIAROWY MODEL MIASTA NARZĘDZIE DO ANALIZ URBANISTYCZNYCH



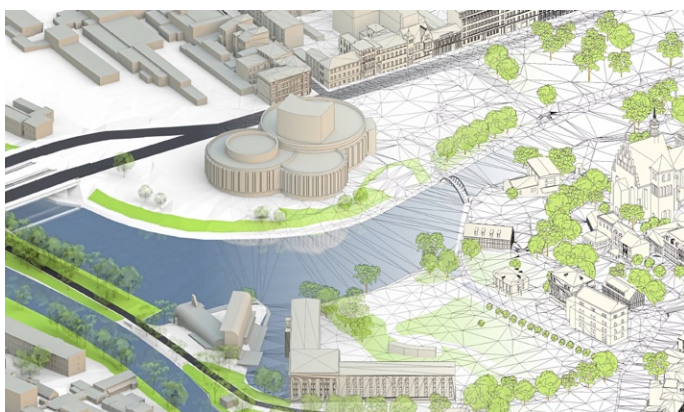
5. TRÓJWYMIAROWY MODEL MIASTA - NARZĘDZIE DO ANALIZ URBANISTYCZNYCH

Lokalizacja nowych obiektów, zwłaszcza przekraczających swoimi gabarytami zabudowę istniejącą, wymaga wnikliwego przeanalizowania relacji tych zamierzeń inwestycyjnych z otoczeniem oraz ich wpływu na krajobraz miasta. W tym celu, w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej opracowany został trójwymiarowy model przestrzenny miasta. Przy pomocy tego narzędzia możliwe jest wykonywanie symulacji widoków (panoram) z miejsc eksponowanych oraz wzdłuż głównych osi widokowych miasta, co jest niezwykle pomocne w ocenie konsekwencji projektowanych działań inwestycyjnych.

5.1 ŹRÓDŁA DANYCH ORAZ METODY TWORZENIA TRÓJWYMIAROWEGO MODELU MIASTA

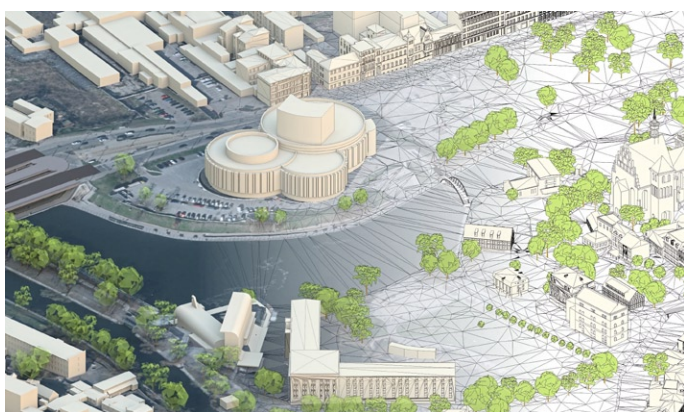
Do utworzenia numerycznego modelu terenu oraz trójwymiarowego modelu budynków pomocne były dane źródłowe z opracowania „Mapy akustycznej Miasta Bydgoszczy” (ze stanem na 31.12.2011r.). Model ukształtowania terenu został przygotowany z wykorzystaniem danych wektorowych w postaci elementów mapy zasadniczej miasta, numerycznego modelu terenu z 2007 roku oraz opracowania fotogrametrycznego.

Nowy model terenu sporządzono w dwóch wersjach:



TIN

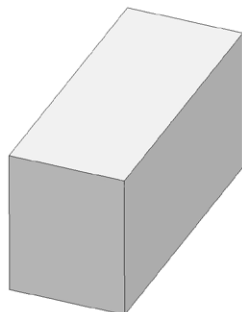
(model trójkątowy, ang. Triangular Irregular Network) czyli nieregularny model terenu, którego powierzchnia terenu dzielona jest na trójkąty, o wierzchołkach odpowiadających punktom wysokościowym. Ten typ wykorzystywany jest często w sytuacjach gdy wymagana jest duża precyzja,



STM

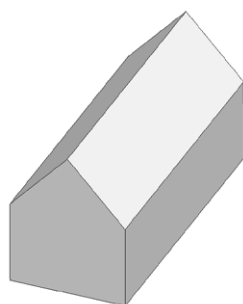
(ang. Scalable Terrain Model), rozwiązanie firmy Bentley. Ten typ modelu cechuje się wysoką wydajnością przy wyświetlaniu modeli terenu obejmujących bardzo duże obszary i zawierających nawet miliardy punktów wysokościowych oraz możliwością nałożenia na model ortofotomapy o wysokiej rozdzielczości. Jest to idealne rozwiązanie dla wielkoskalowych analiz urbanistycznych.

Modele budynków zostały wykonane w różnych stopniach szczegółowości:



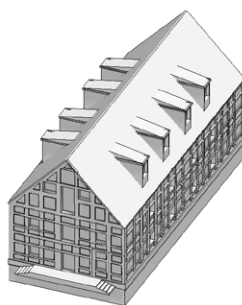
MODELE BLOKOWE

budynki w formie prostych brył wygenerowane automatycznie jako obiekty 3D, gdzie dolna płaszczyzna została umieszczona na najniższej rzędnej terenu przylegającego do budynku, zaś rzędna górnej płaszczyzny (dach) została określona fotogrametrycznie,



MODELE GEOMETRYCZNE

budynki w formie prostych brył z rozróżnieniem typu dachu (o uproszczonej strukturze) i jego kubatury,



MODELE SZCZEGÓŁOWE

budynki o wysokiej szczegółowości, czyli modele budynków z wiernie oddaną elewacją, gdzie wyodrębnione zostały wszystkie elementy większe niż 0,5 m. Struktura i typ dachu zostały dokładnie oddane. Modele te tworzone były na podstawie dokumentacji fotograficznej, projektowej oraz pomiarów w terenie.

Budynki o wysokiej szczegółowości wykonane były dla znacznej części Starego Miasta i dużej części Śródmieścia oraz Starego Fordonu. Pozostałe budynki w mieście zostały przedstawione w większości w formie modeli blokowych.

Przy tworzeniu modelu używane było oprogramowanie firmy Bentley: PowerDraft, Microstation, Descartes oraz oprogramowanie Sketchup Pro firmy Google/Trimble.

W przyszłości Miejska Pracownia Urbanistyczna planuje zastosować nowsze metody opracowania modelu miasta np. poprzez wykorzystywanie:

- danych ze skaningu laserowego (LIDAR) do pozyskania informacji 3D o budynkach oraz utworzenie modeli wszystkich budynków w mieście na poziomie szczegółowości modeli geometrycznych ze zgeneralizowanymi połączeniami dachowymi.
- a także możliwości oprogramowania Bentley Map w celu wykonania obiektów w schemacie aplikacyjnym CityGML, który jest jednym z oficjalnych międzynarodowych standardów Geography Markup Language, będącego standardem OpenGIS® dedykowanym modelowaniu trójwymiarowych modeli miast (OGC ang. Open Geospatial Consortium, 2008).

5.2 MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA OBECNEGO TRÓJWYMIAROWEGO MODELU MIASTA

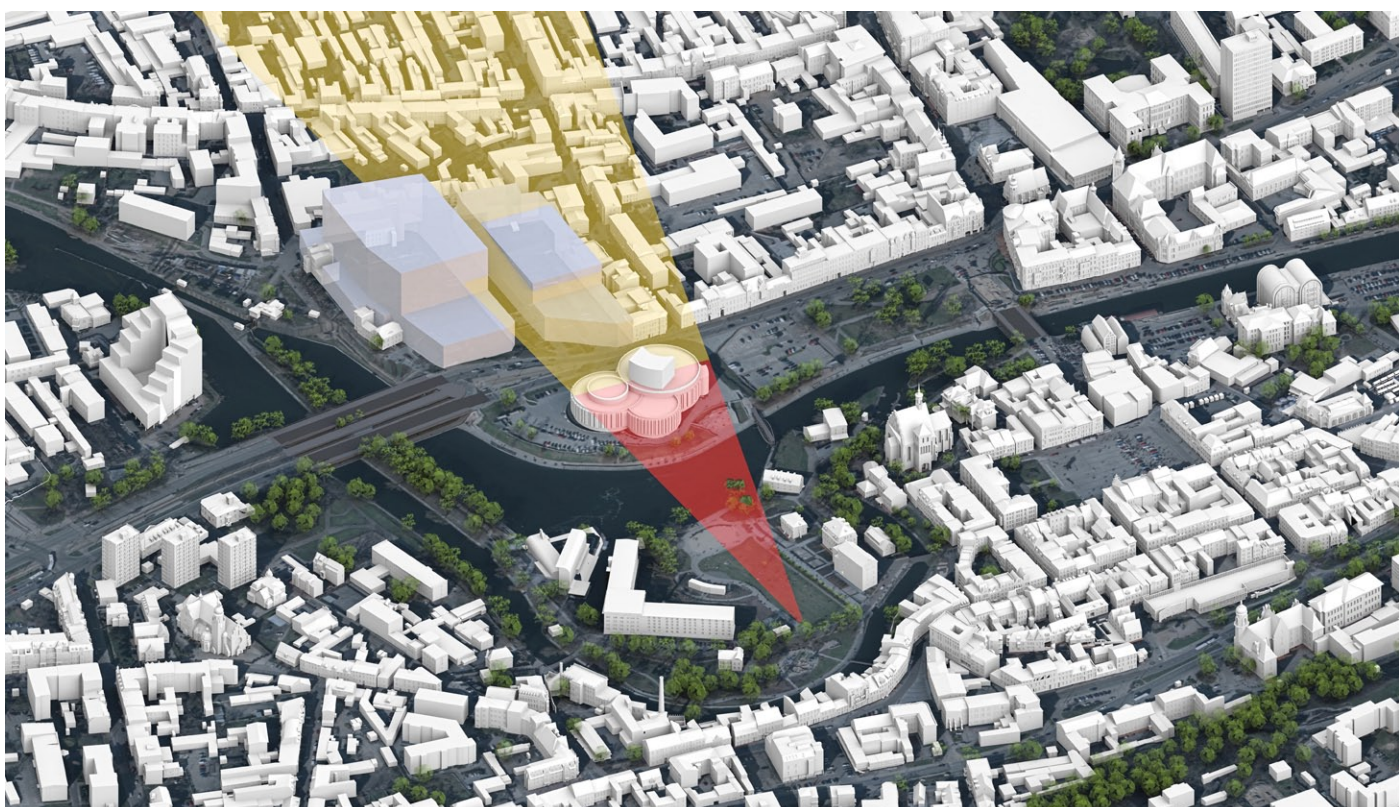
Stosowanie tego modelu z pewnością ułatwi prowadzenie analiz urbanistycznych w zakresie:

- wyboru miejsc pod lokalizację nowej zabudowy wysokiej i obiektów wysokościowych w opracowaniach planistycznych,
- ochrony krajobrazu miejskiego i zabytkowej sylwety miasta przed chaotycznym wprowadzaniem obiektów wysokościowych do układu urbanistycznego miasta,
- oceny oddziaływania planowanych inwestycji (zwłaszcza wyróżniających się znacznymi gabarytami) na krajobraz miasta i najbliższe otoczenie, przed wydaniem ostatecznych decyzji administracyjnych,

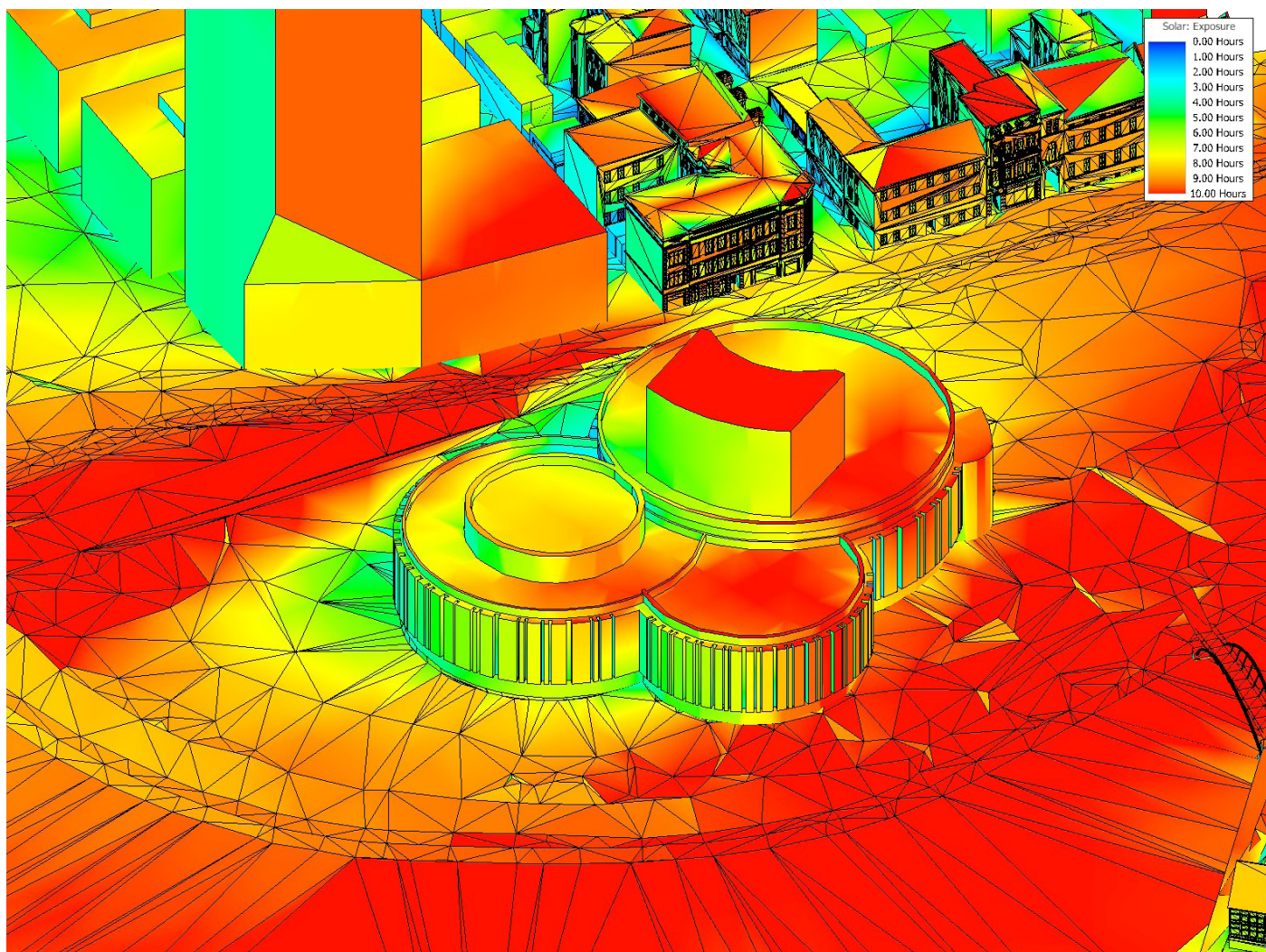
a także będzie pomocne przy:

- współpracy instytucjonalnej,
- prowadzeniu stałego monitoringu krajobrazu miasta i zachodzących w nim zmian,
- przygotowywaniu prezentacji założeń urbanistycznych w sposób przejrzysty i łatwy w odbiorze dla władz miasta, inwestorów oraz mieszkańców.

Wskazane byłoby wykonywanie symulacji z wykorzystaniem w/wym. modelu dla większych inwestycji, zwłaszcza lokalizowanych w obrębie Śródmieścia oraz w przestrzeniach publicznych. W ramach tych symulacji należałoby wykazać skutki ingerencji nowej zabudowy w istniejący krajobraz, widziany z różnych punktów miasta takich jak: skarpy, wjazdy do miasta, osie ulic itd.



Ryc. 23. Przykład analizy wpływu nowej zabudowy na korytarz ochronny sylwety Opery Nova z punktu widokowego.



Ryc. 24. Przykład analizy nastonecznienia.



Ryc. 25. Przykład analizy zasięgu oddziaływania proponowanej zabudowy na sąsiadujące otoczenie.



6

STUDIUM PRZYPADKU DLA WYBRANYCH LOKALIZACJI



6. STUDIUM PRZYPADKU DLA KONKRETNYCH LOKALIZACJI

W mieście średniej wielkości, jakim jest Bydgoszcz, pojawia się i pojawiać będzie w przyszłości potrzeba podniesienia rangi miasta w spektakularny sposób, wyrażająca się m.in. w budowie budynków wysokich i wysokościowych. Takie budynki wyłaniające się przypadkowo i w zaskakujący sposób z nieregularnej siatki ulic, tworzą dysonans w skali historycznej, niskiej zabudowy. I chociaż sytuacji tych nie sposób uniknąć, co do zasady właściwa jest koncentracja budynków wysokich i wysokościowych na wybranych obszarach miasta.

W zależności od rejonu miasta konieczne jest indywidualne podejście do tego zagadnienia. Poniżej omówiono dwa przykłady koncepcji zabudowy wysokiej i wysokościowej poprzedzonych wnikliwymi analizami przestrzennymi, wykonanymi z wykorzystaniem modelu 3D, dla lokalizacji o decydujących warunkach:

- Bydgoszcz Wschód - Towarowa w usługowo-przemysłowej części miasta
- Śródmieście - Obrońców Bydgoszczy w sąsiedztwie Starego Miasta



Fot. 21. Zdjęcie lotnicze Bydgoszcz Wschód.

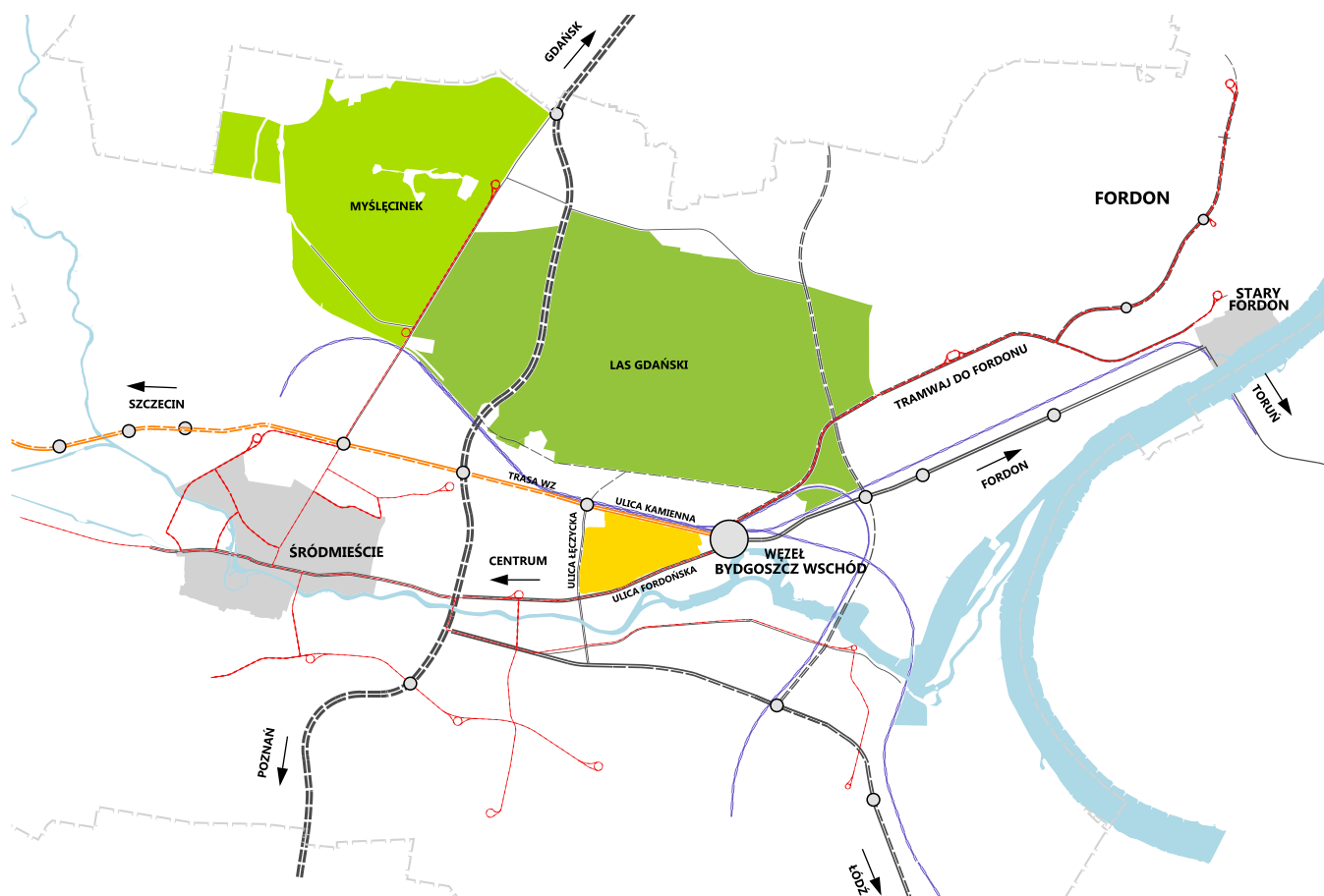
6.1 BYDGOSZCZ WSCHÓD - TOWAROWA

Nawiązując do wspomnianej wcześniej zasady lokalizowania skupisk wysokościowców poza obszarem śródmiejskim, im dalej od historycznego centrum, tym wyżej, skutkującej amfiteatralnym układem zabudowy - jako miejsce łączące jednocześnie ekonomiczną atrakcyjność z dostępnością i poszanowaniem krajobrazu miasta, wskazano teren w kształcie klina, objęty ulicami: Łęczycka, Fordońska i Kamienna. Zlokalizowane tu obiekty wysokościowe będą jednocześnie akcentowały wloty do miasta od strony wschodniej.

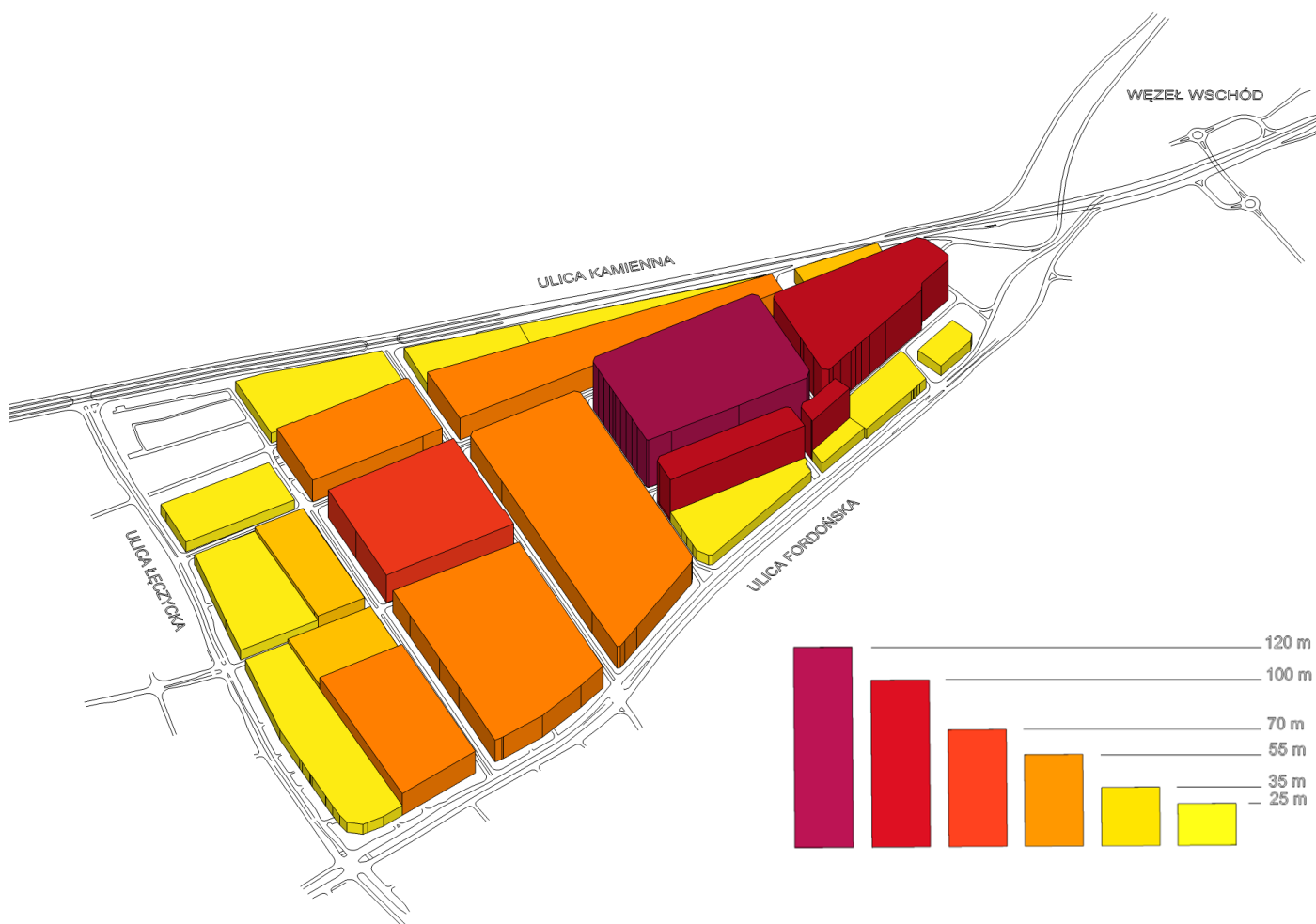
Obecnie jest to część usługowo-przemysłowej dzielnicy Bydgoszcz Wschód, o powierzchni ok.100 ha z zabudową ekstensywną. Dominują tu niewysokie obiekty usługowe wraz z istniejącą zabudową przemysłowo-składową, wymagającą przekształceń. Za skoncentrowaniem budynków wysokich w tym rejonie miasta przemawia

wiele czynników. Jest to obszar bardzo dobrze skomunikowany, położony 4 km od centrum miasta - przy głównych arteriach komunikacyjnych tj. ulicy Fordońskiej - łączącej Śródmieście z Fordonem - oraz ul. Kamiennej - stanowiącej fragment trasy W-Z. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowany jest Węzeł Bydgoszcz Wschód, gdzie krzyżują się ze sobą trasy komunikacyjne transportu samochodowego, transportu publicznego w tym tramwaju oraz transportu kolejowego. Obecnie realizowany jest w tym rejonie ważny węzeł przesiadkowy. Wykształcona sieć ulic zapewnia jednocześnie dostęp do niezbędnych mediów, bez ponoszenia znacznych nakładów finansowych - istniejące sieci i przewody zapewniają stosunkowo łatwą możliwość podłączenia tego terenu do infrastruktury technicznej.

Kolejnymi niezaprzeczalnymi atutami są: bliskość rzeki Brdy i nadrzecznych terenów



Ryc. 26. Schemat powiązań obszaru Bydgoszcz Wschód - Towarowa.



Ryc. 27. Rzut aksonometryczny obrazujący gabaryty proponowanej zabudowy.

rekreacji (istniejących i projektowanych) oraz Lasu Gdańskiego. Załączony poniżej schemat powiązań obrazuje walory miejsca i uzasadnia rozważaną koncentrację zabudowy wysokiej i wysokościowej w tym rejonie. Część analizowanego obszaru objęta jest obowiązującym planem miejscowym „Bydgoszcz Wschód – Towarowa” uchwalonym uchwałą Nr XV/266/11 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 września 2011 r. który wprowadza już ten charakter zabudowy, dając w kwartale ulic: Składowej i Towarowej, możliwość realizacji obiektów wysokości (do 55m) i wysokościowych (do 120m).

Obecną analizą objęto teren znacznie wykraczający poza granice wspomnianego planu. W przedstawionej koncepcji zakłada się przekształcenie całego obszaru położonego w rejonie ulic Łęczyckiej, Fordońskiej i Kamiennej w prestiżową dzielnicę usługowo-mieszkańkową, której wyróżnikiem czy głównym czynnikiem podkreślającym rangę miejsca, będzie wprowadzenie zabudowy wysokiej i wysokościowej. Warto podkreślić, iż lokalizacja takiej zabudowy we wskazanym miejscu nie jest przypadkowa. Zabudowa wysoka występuje obecnie na Osiedlu Bartodzieje – są to bloki mieszkalne o wysokości ok. 33m.

Opracowana koncepcja jest próbą kompozycyjnego powiązania tej zabudowy z zabudową wysokościową, dopuszczoną wspomnianym wyżej planem miejscowym. Przyjęto zasadę lokalizowania zabudowy średniowysokiej, nawiązującej skalą do zabudowy istniejącej w sąsiedztwie, wzdłuż ulicy Łęczyckiej oraz ulic Fordońskiej i Kamiennej oraz stopniowego podwyższenia jej wewnątrz obszaru do 35 m i 55 m, aż do miejsc koncentracji zabudowy najwyższej – tj. 70m przy ulicy Fabrycznej oraz do 100 m i 120 m wysokości przy ulicy Startowej. Relacje kubaturowo-przestrzenne projektowanego zespołu pokazano na modelach 3D, wpisując go jednocześnie w układ przestrzenny miasta.

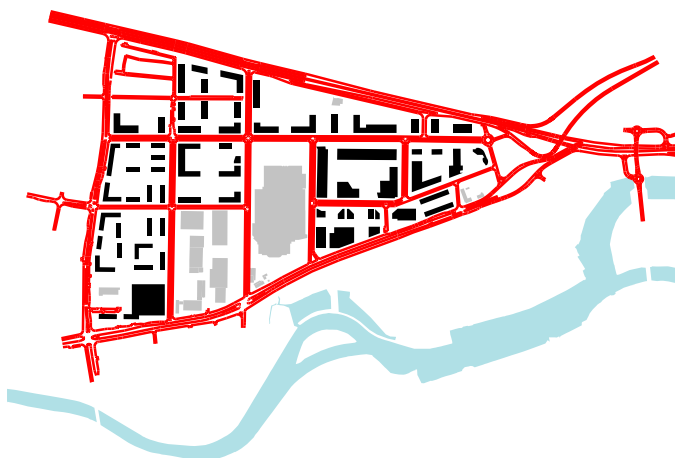
Uwzględniono położenie omawianego obszaru na przedłużeniu osi kompozycyjnych ulic Fordońskiej i Kamiennej oraz szczególnej ekspozycji z Wiaduktów Warszawskich i z Mostu Kazimierza Wielkiego. Wprowadzona zabudowa wysoka będzie stanowić zamknięcie widokowe tych osi oraz swoistą dominantę przestrzenną w skali miasta. Analizy przestrzenne i widokowe opracowane z wykorzystaniem symulacji komputerowej 3D tj. model przestrzenny i symulacje widoków z miejsc eksponowanych, uzasadniają

celowość przyjętych założeń. Jednocześnie ochronie przed wprowadzeniem zabudowy wysokiej powinny podlegać tereny nadrzeczne, stanowiące „przedpole ekspozycji” dla projektowanych wysokościowców, co pokazano na rysunkach przekrojów (Ryc. 30, 31 i 32)

Wzdłuż ulicy Składowej założono wprowadzenie ciągów pieszych ze szpalerami drzew. Zieleń powinna pojawić się również wewnątrz kwartałów zabudowy i przy ulicy Kamiennej (pełniąc funkcje izolacyjne). Przy tak znacznej intensywności zabudowy korzystne byłoby stworzenie parku w miejscu jednego z terenów wskazanych do zabudowy, jednak ze względu na strukturę własności, pomysł ten będzie trudny w realizacji. Potencjalni mieszkańcy będą jednak mogli korzystać z terenów nadrzecznych lub pobliskiego lasu. Obecnie w obszarze opracowania zlokalizowanych jest już wiele obiektów o funkcjach centrowców - galerie handlowe, markety, lokale usługowe i handlowe.

Reasumując, teren ten ma bardzo duży potencjał rozwojowy – jest znakomicie skomunikowany i jednocześnie pozbawiony ograniczeń wynikających z istniejącego zainwestowania,

uwarunkowań konserwatorskich czy przyrodniczych. W związku z czym można go uznać za szczególnie predystynowany do wprowadzenia zabudowy wysokiej i wysokościowej, tworzącej zwarty kompozycyjnie kompleks. Już obecnie lokalizują się tutaj obiekty centrowe – galerie handlowe i markety. Przedstawiona koncepcja stanowi kontynuację kierunku przekształceń dawnej dzielnicy przemysłowej w nowoczesną dzielnicę usługową, rozszerzając tę ofertę o funkcje mieszkaniowe, które znacznie ją ożywią. Jednak głównym założeniem jest skoncentrowanie w tym rejonie miasta zabudowy wysokiej i wysokościowej, jako alternatywy dla pojawiających się przypadkowych lokalizacji budynków wysokich, często wyróżniających się z otoczenia i obcych w krajobrazie miasta. Przekształcenie tego obszaru w nowoczesną dzielnicę usługowo-mieszkaniową ze znacznym udziałem usług centrowych wraz z przestrzeniami publicznymi, w których zlokalizowane będą wielofunkcyjne budynki wysokie i wysokościowe, może być przyczynkiem do powstania charakterystycznej w skali Bydgoszczy przestrzeni miejskiej.



UKŁAD DROGOWY



POWIĄZANIA Z RZEKĄ



TERENY ZIELONE



PRZESTRZENIE PUBLICZNE

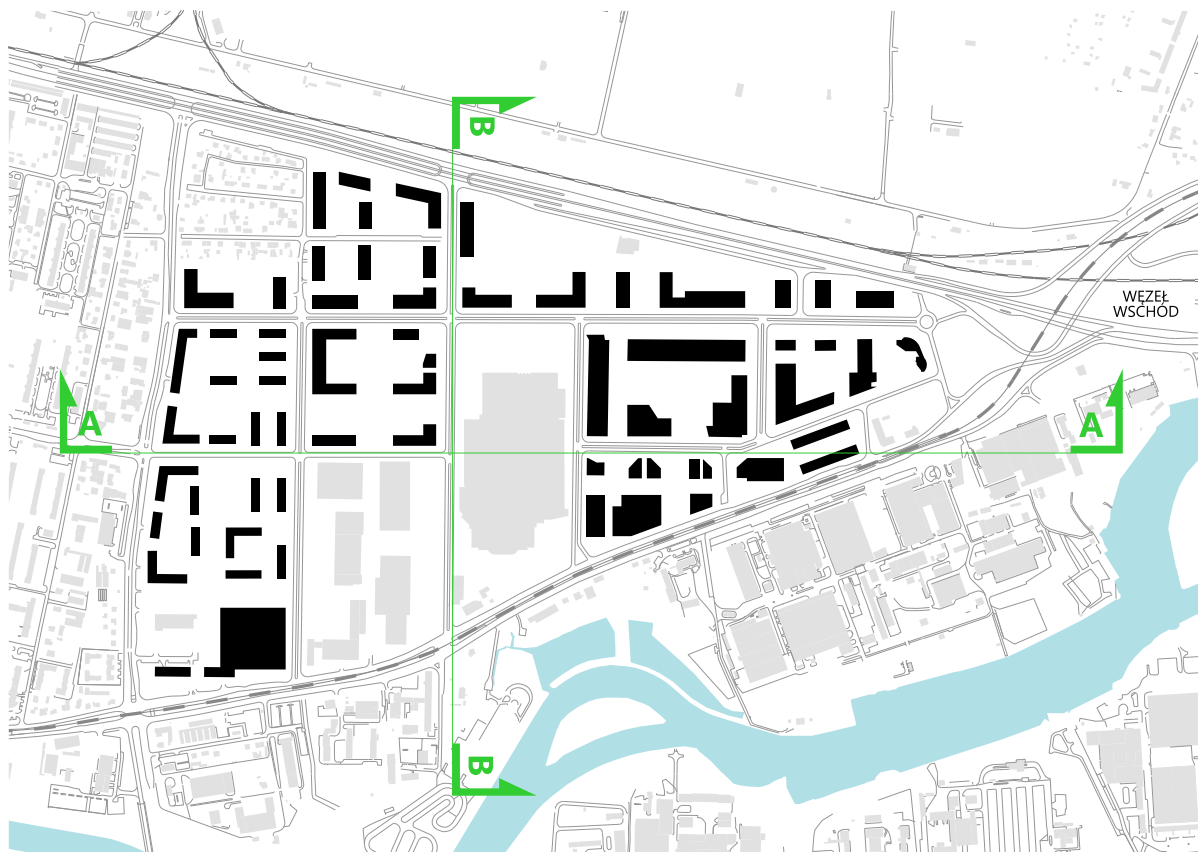




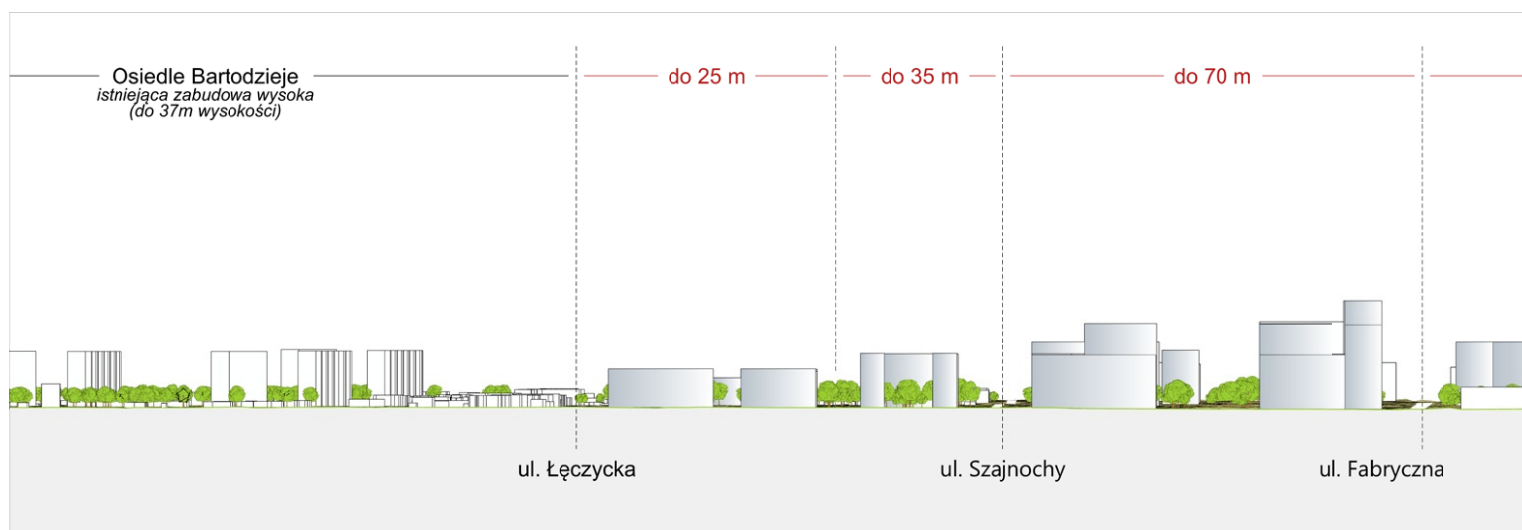
Ryc. 28. Rzut aksonometryczny obrazujący stan istniejący zabudowy terenu Bydgoszcz Wschód - Towarowa.



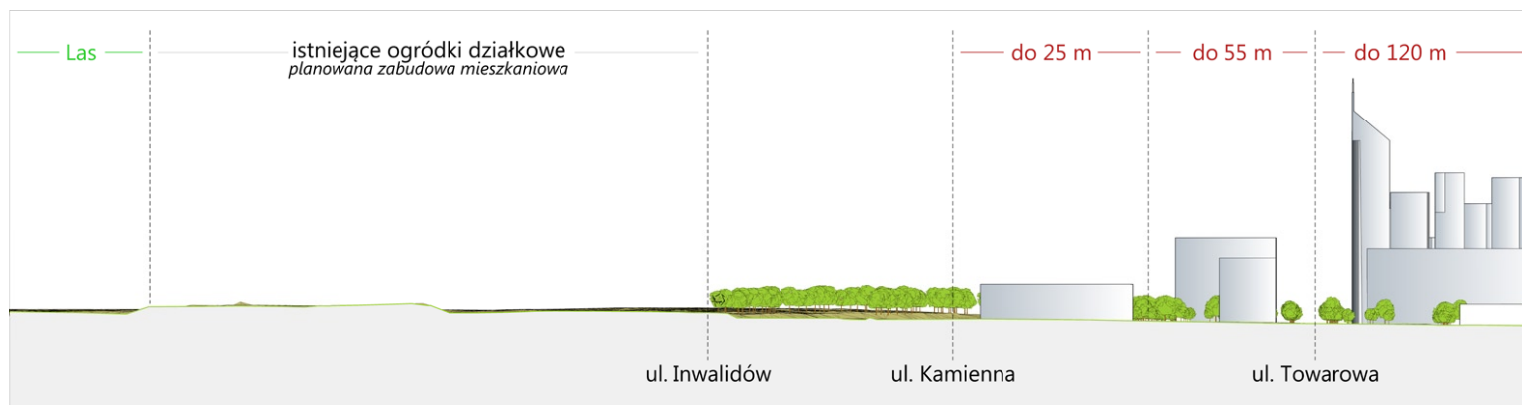
Ryc. 29. Rzut aksonometryczny obrazujący proponowaną zabudowę terenu Bydgoszcz Wschód - Towarowa.



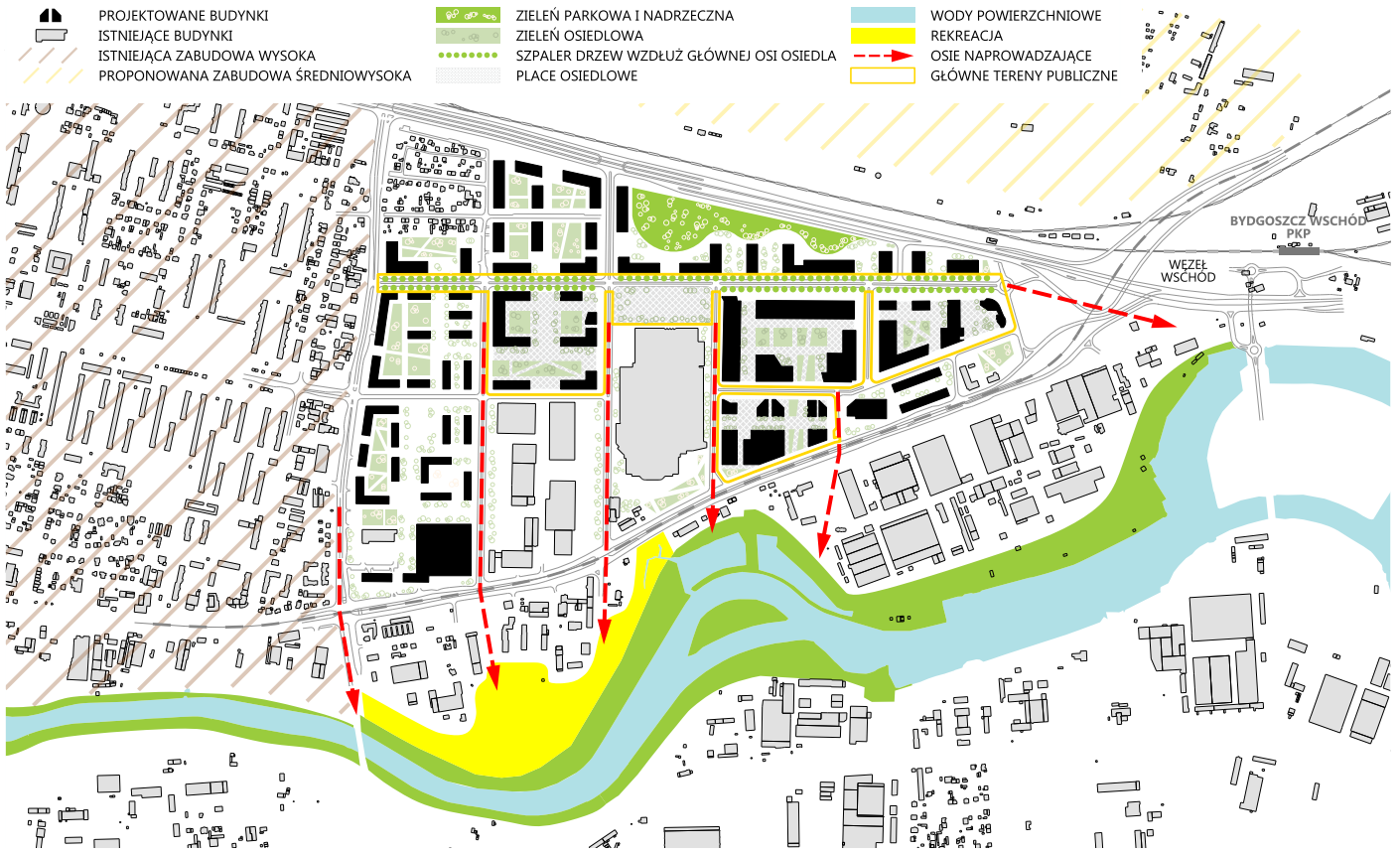
Ryc. 30. Schemat kompozycyjny terenu Bydgoszcz Wschód - Towarowa z oznaczonymi przekrojami.



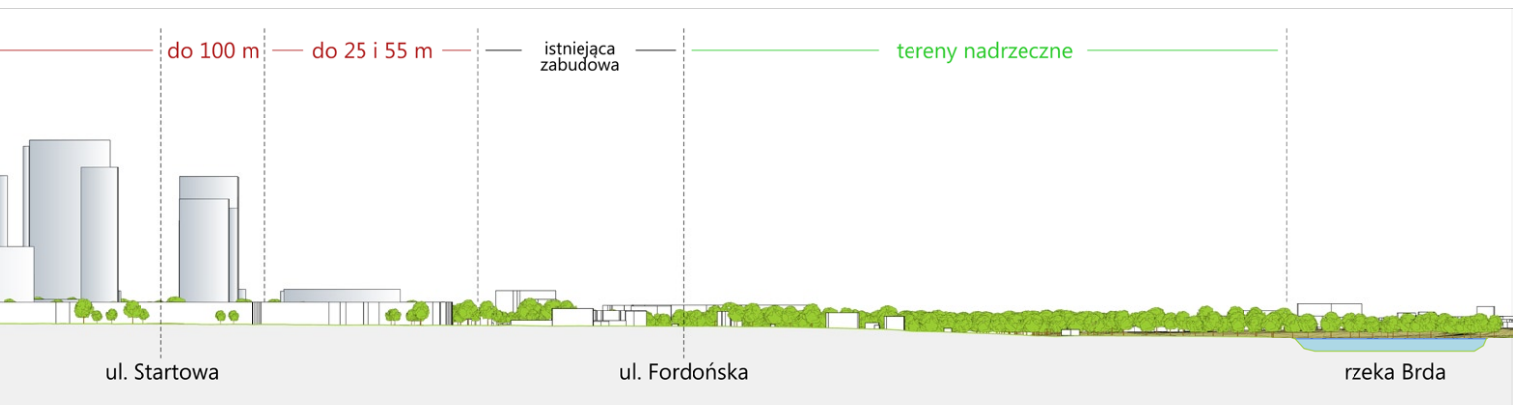
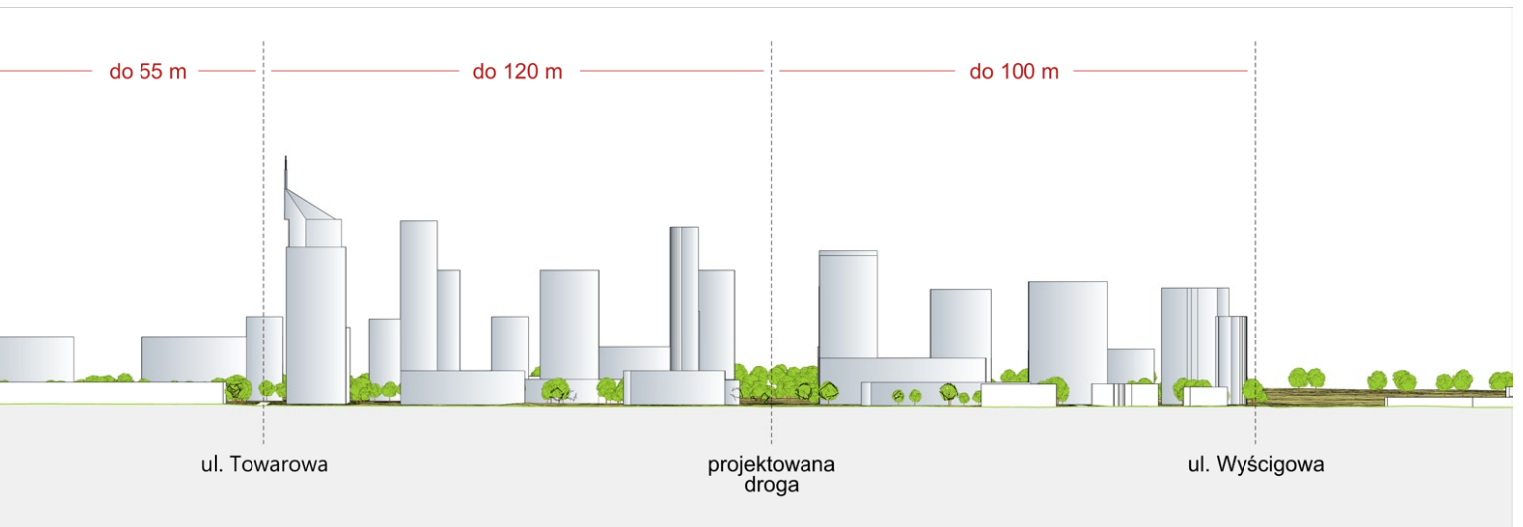
Ryc. 31. Bydgoszcz Wschód - Towarowa. Przekrój A.

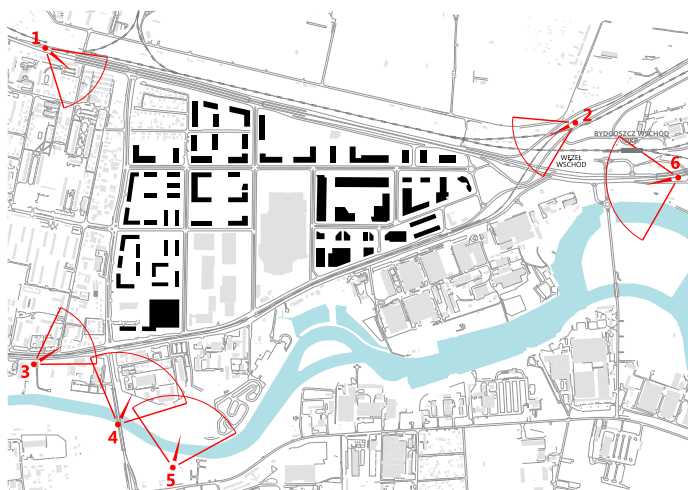


Ryc. 32. Bydgoszcz Wschód - Towarowa. Przekrój B.



Ryc. 33. Schemat kompozycyjno-sytuacyjny dla terenu Bydgoszcz Wschód - Towarowa.





Ryc. 34. Lokalizacja punktów widokowych przedstawionych na poniższych wizualizacjach.



Ryc. 35. Widok nr 1 z ulicy Kamiennej.



Ryc. 36. Widok nr 2 z estakady tramwajowej.



Ryc. 37. Widok nr 3 z ulicy Fordońskiej.



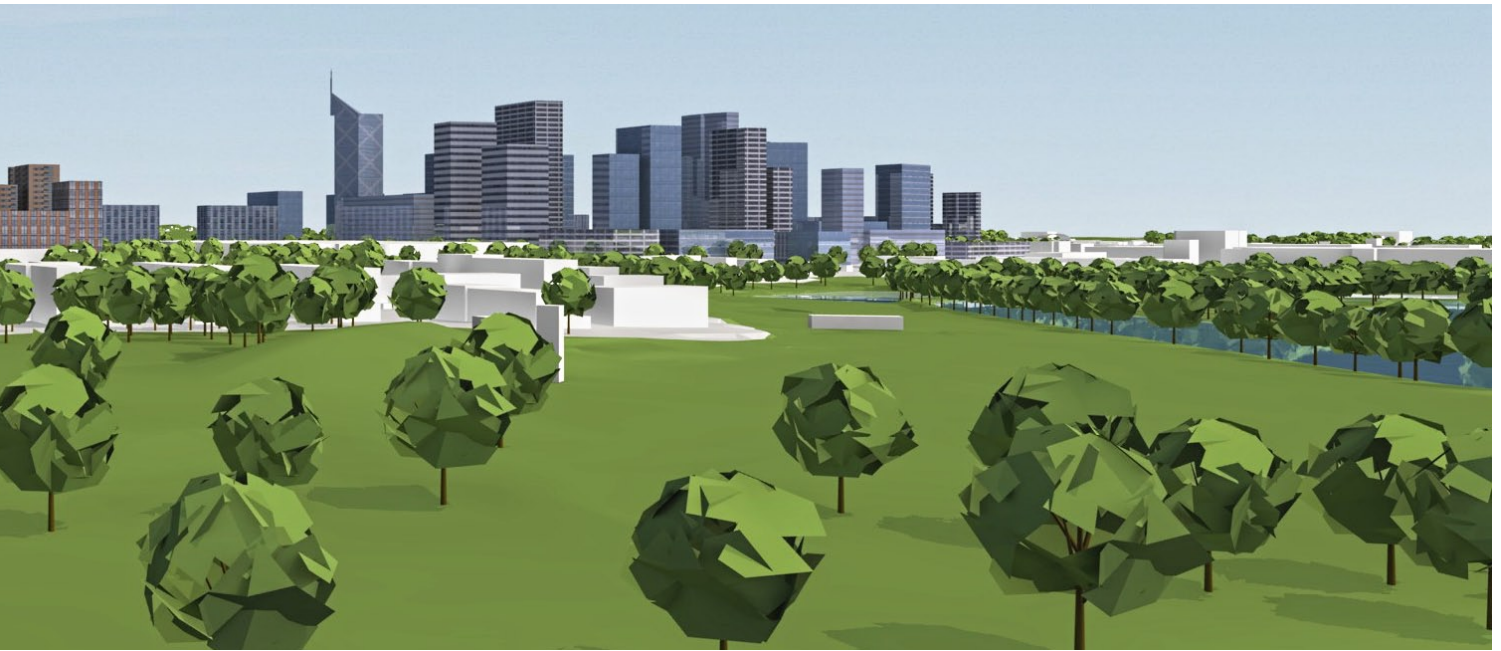
Ryc. 38. Widok nr 4 z Mostu Kazimierza Wielkiego.

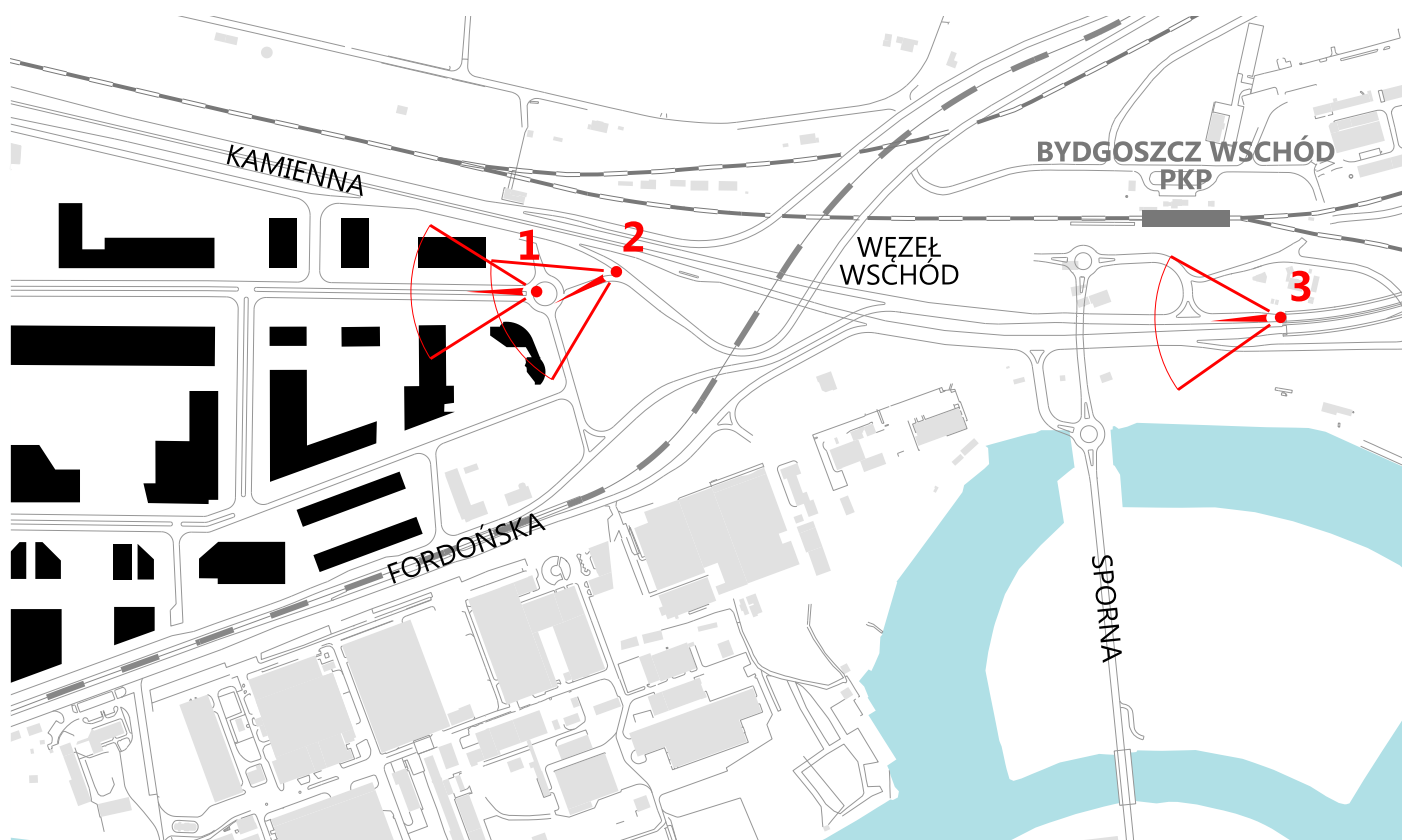


Ryc. 39. Widok nr 5 od strony rzeki Brdy.



Ryc. 40. Widok nr 6 - Panorama zespołu zabudowy od strony Wiaduktów Warszawskich i portu Żeglugi Bydgoskiej.





Ryc. 41. Lokalizacja punktów widokowych przedstawionych na poniższych wizualizacjach.



Ryc. 42. Widok nr 1 na ulicę Składową.



Ryc. 43. Widok nr 2 na zespół zabudowy od ulicy Wyścigowej.



Ryc. 44. Widok nr 3 z Wiaduktów Warszawskich.

6.2 OBRONCÓW BYDGOSZCZY

Dotychczasowe zainteresowania inwestorów realizacją zabudowy wysokiej i wysokościowej w Bydgoszczy, koncentrują się głównie w rejonie śródmieścia i okolic, w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Brdy. Są to tereny szczególnie wrażliwe na zmiany, gdzie każda inwestycja może mieć bardzo duży wpływ na zmianę tożsamości miasta.

Jednym z tych obszarów, jest teren położony w rejonie ul. Marszałka Focha i Warmińskiego, dla którego sporządzany jest aktualnie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Właściciel przeważającej części gruntów inwestycyjnych wnioskuje tu o lokalizację zabudowy wysokiej - ponad 54-metrowej, z dominantą architektoniczną osiagającą nawet 80m. Tymczasem obszar planowanej inwestycji położony jest w bliskim sąsiedztwie Starego Miasta i ukształtowanych kwartałów zabudowy śródmiejskiej, w miejscu silnie eksponowanym widokowo, zarówno z rzeki Brdy jak i mostów Solidarności oraz Wyspy Młyńskiej i Starego Miasta. Na przykładzie tego wniosku omówiono poniżej sposób postępowania który powinien być stosowany w podobnych sytuacjach.

Biorąc pod uwagę istniejące uwarunkowania uznano, że sporządzenie analiz wysokościowych jest w tym przypadku szczególnie uzasadnione. Podstawowym założeniem przeprowadzanych analiz przestrzennych i wysokościowych było określenie dopuszczalnych maksymalnych parametrów wysokościowych projektowanego kompleksu zabudowy i sposobu jej harmonijnego wkomponowania w istniejący układ przestrzenny kwartałów śródmiejskich, bez zakłócania wartościowych widoków i panoramy Starego Miasta.

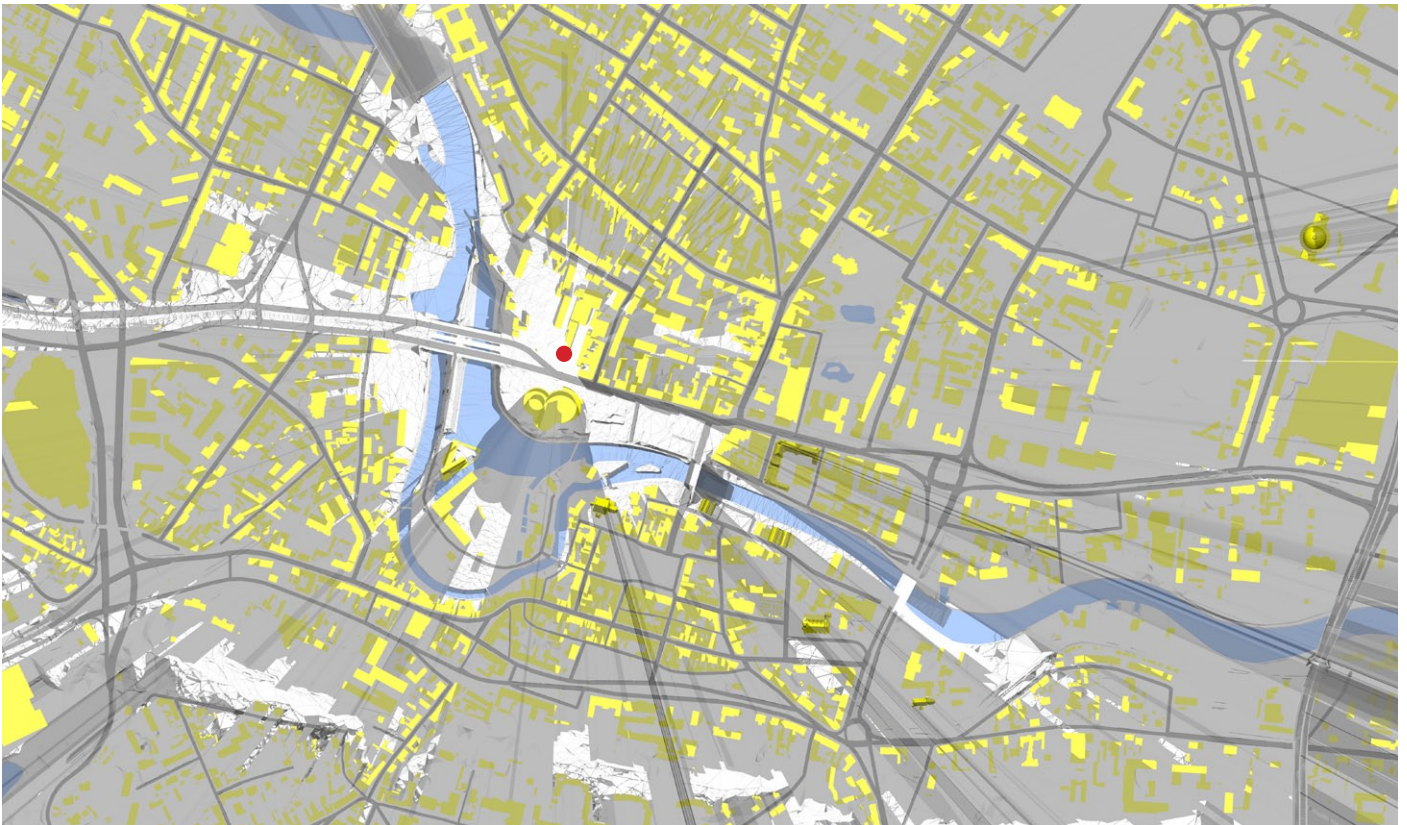
Dla zobrazowania sposobu usytuowania i ukształtowania projektowanego zespołu zabudowy, w tym określenia docelowych proporcji wysokościowych, przygotowano model przestrzenny projektowanej zabudowy, wpisujący się w układ przestrzenny Śródmieścia.

Na jego podstawie przeanalizowano jak lokalizacja wysokiej zabudowy może wpłynąć na zagospodarowanie terenu i jego bezpośredniego otoczenia, ale także jak znaczące zmiany spowoduje w krajobrazie Śródmieścia oraz czy nie zakłóci najbardziej wartościowych widoków, tj. z Wyspy Młyńskiej, z Mostu Sulimy-Kamińskiego, z Mostów Solidarności.

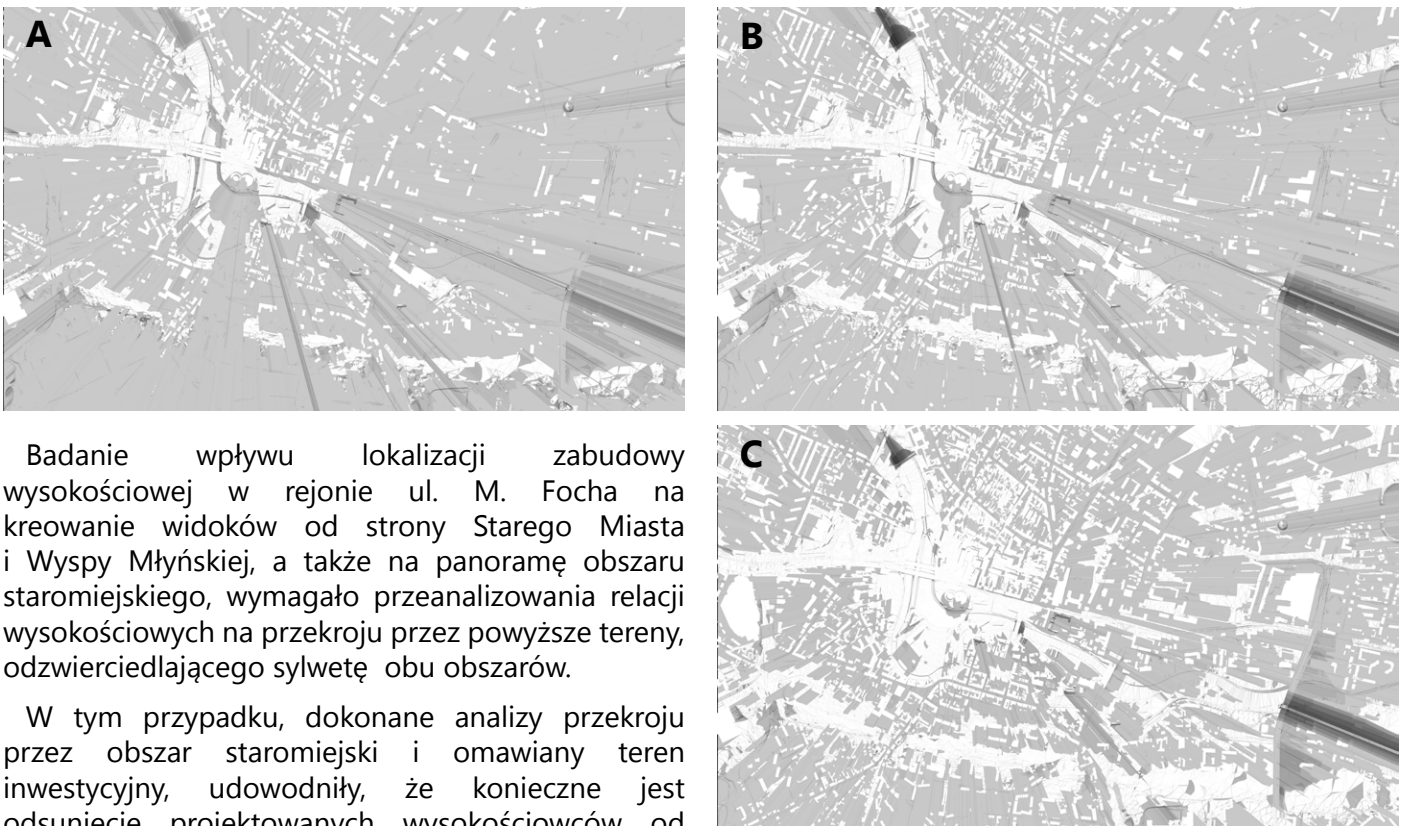
Dokonane analizy przestrzenne i widokowe wykazały, że lokalizacja w omawianym miejscu zabudowy w wysokości powyżej 54m nie jest wskazana ze względu na przytłaczający kontrast z dużo niższą (15, 20-metrową) zabudową sąsiadujących kwartałów śródmiejskich i tworzenie nieuzasadnionej konkurencji dla dominującego w zakolu rzeki gmachu Opery Nova. Doprowadziło to do wniosków, że ze względów kompozycyjnych i przestrzennych uzasadnione jest sytuowanie nowej zabudowy o wysokości maksymalnie 54 m, lokalizowanej wyłącznie wzdłuż bulwarów nadrzecznych, a zabudowy do wysokości 36 m we wnętrzu projektowanego kwartału. Analizy wykazały także, że lokalizacja dominanty na osi Mostów Solidarności przysłoni wartościowy widok na ul. M. Focha, stąd potrzeba ograniczenia wysokości projektowanych budynków wzdłuż ul. Marszałka Focha i konieczność jej dostosowania do gabarytów istniejących kamienic, które nie osiagają wysokości powyżej 20 m.



Fot. 22. Bulwar w okolicach Śluzy Miejskiej.



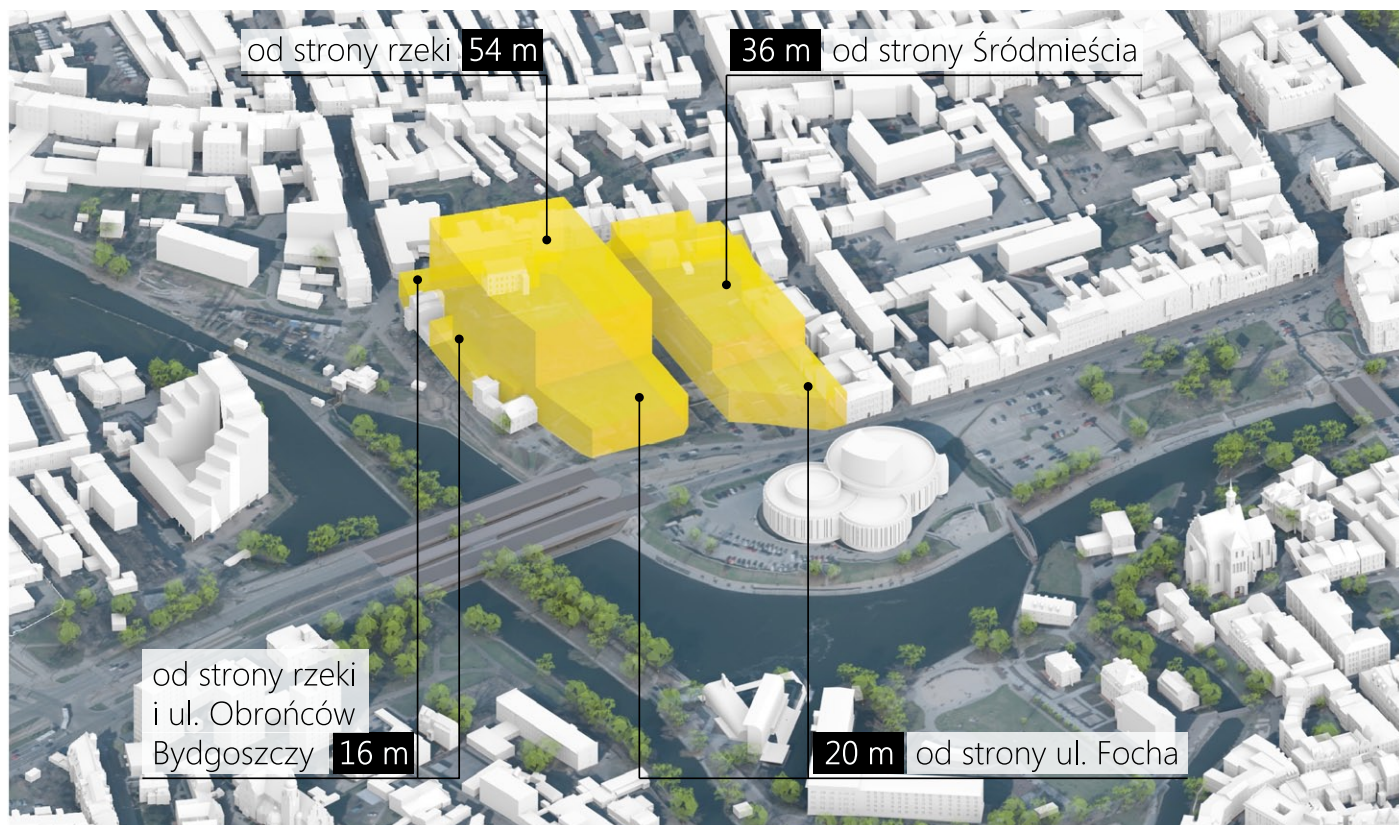
Ryc. 45. Mapa zasięgu oddziaływania proponowanego budynku (czerwona kropka) o wysokości 36 m zlokalizowanego przy ul. Focha, naprzeciwko Opery Nova. Kolorem żółtym przedstawione zostały budynki istniejące. Kolor szary przedstawia obszary, z których proponowany budynek nie będzie widoczny.



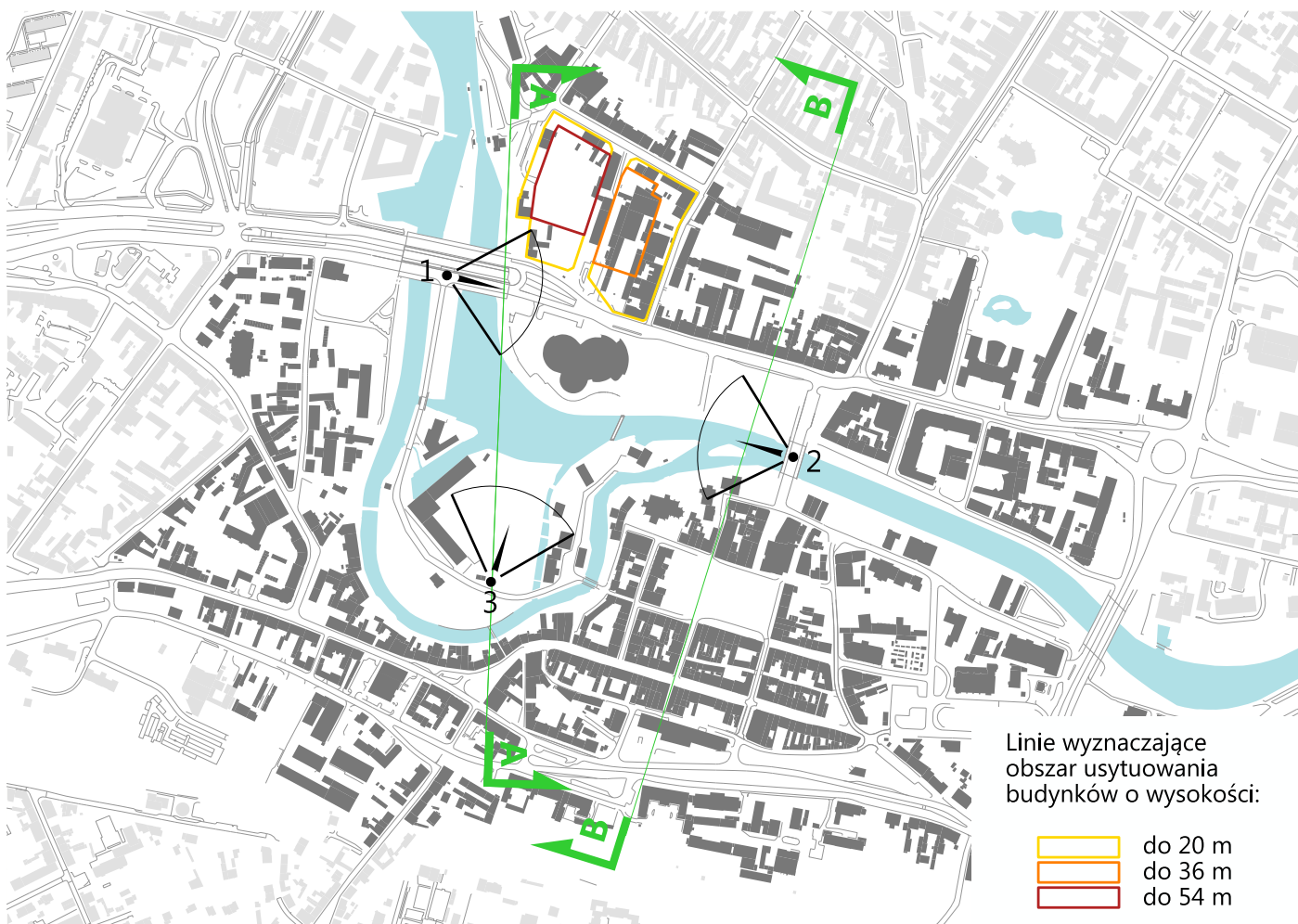
Ryc. 46. Uproszczone porównanie zasięgu oddziaływania proponowanego budynku zlokalizowanego przy ul. Focha, naprzeciwko Opery Nova. Analiza dla A) budynku o wysokości 36 m; B) budynku o wysokości 50 m; C) budynku o wysokości 100 m. Wraz ze wzrostem budynku zwiększa się zasięg jego oddziaływania.

Badanie wpływu lokalizacji zabudowy wysokościowej w rejonie ul. M. Focha na kreowanie widoków od strony Starego Miasta i Wyspy Młyńskiej, a także na panoramę obszaru staromiejskiego, wymagało przeanalizowania relacji wysokościowych na przekroju przez powyższe tereny, odzwierciedlającego sylwetę obu obszarów.

W tym przypadku, dokonane analizy przekroju przez obszar staromiejski i omawiany teren inwestycyjny, udowodniły, że konieczne jest odsunięcie projektowanych wysokościowców od ul. Marszałka Focha, a tym samym budynku Opery Nova, oraz umiejętne jej wkomponowanie w kwartał zabudowy śródmiejskiej. Celem było uniknięcie efektu zdominowania przez nowoprojektowaną zabudowę wysokościową budynku Opery i zakłócenia widoków od strony Wyspy Młyńskiej.



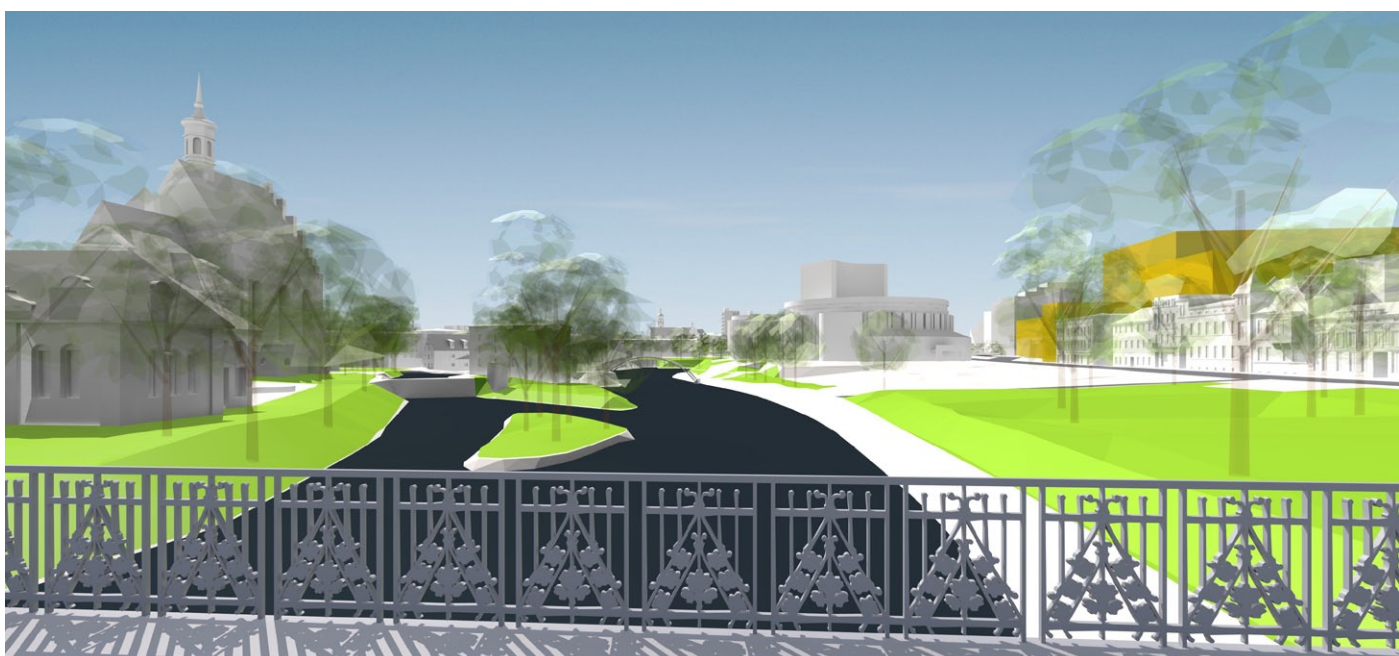
Ryc. 47. Trójwymiarowa wizualizacja dopuszczonych gabarytów dla nowej zabudowy.



Ryc. 48. Model przestrzenny Starego Miasta i części Śródmieścia z oznaczeniem linii przekrojów.



Ryc. 49. Widok nr 1 z Mostów Solidarności w kierunku Centrum.



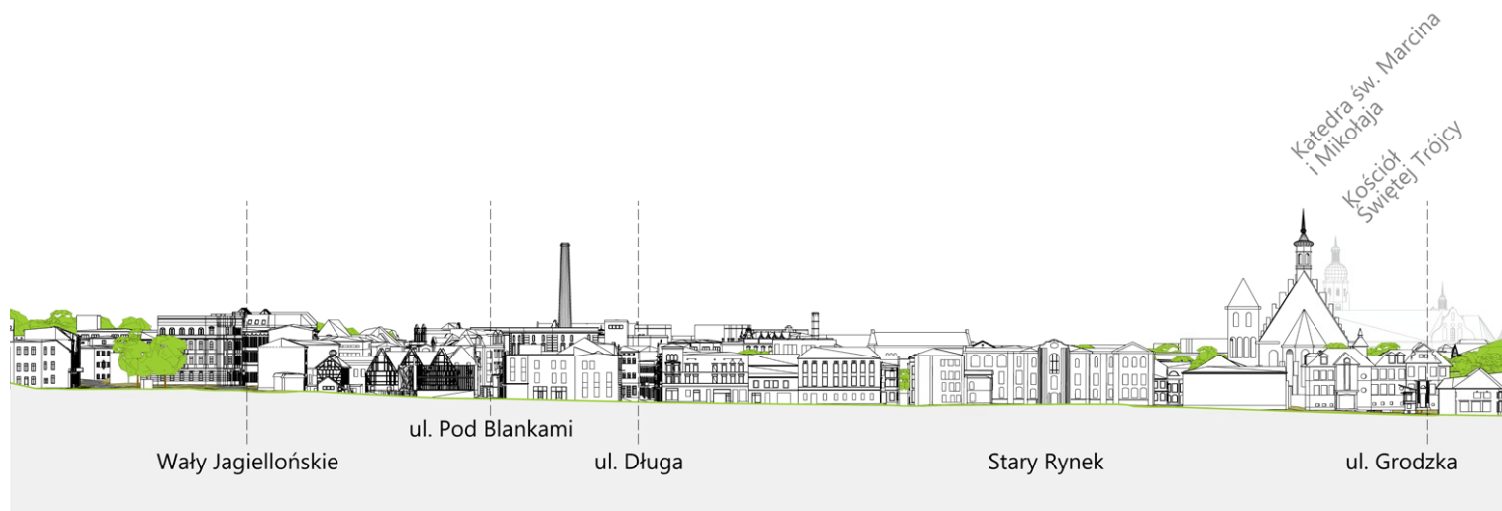
Ryc. 50. Widok nr 2 z Mostu Sulimy-Kamińskiego w kierunku Wyspy św. Barbary.



Ryc. 51. Widok nr 3 z Wyspy Młyńskiej w kierunku Opery Nova.



Ryc. 53. Obronców Bydgoszczy. Przekrój A.



Ryc. 52. Obronców Bydgoszczy. Przekrój B.

M.P.Z.P. ŚRÓDMIEŚCIE - OBRONCÓW BYDGOSZCZY

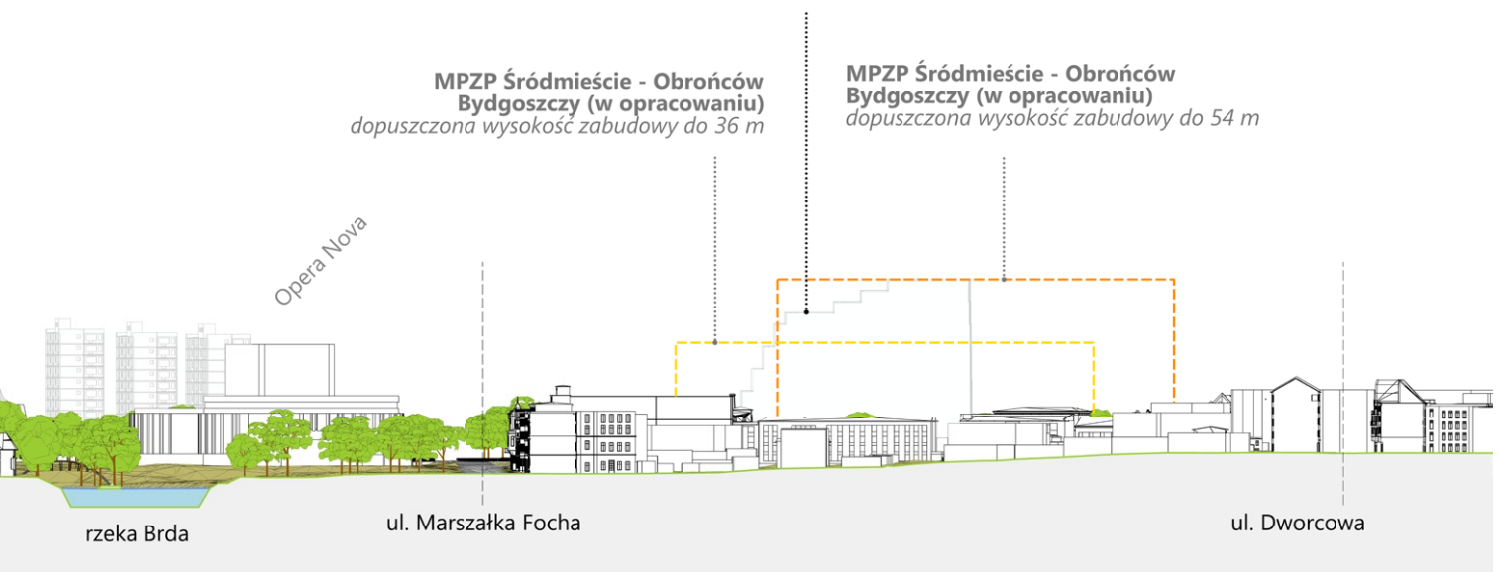
! Przedstawiona powyżej koncepcja jest jednym z kilku wariantów dotyczących terenu, dla którego sporządzany jest aktualnie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Ostateczny projekt planu może różnić się od przedstawionych rozwiązań.



Nordic Haven - w budowie
wysokość zabudowy 55 m

MPZP Śródmieście - Obrońców Bydgoszczy (w opracowaniu)
dopuszczona wysokość zabudowy do 36 m

MPZP Śródmieście - Obrońców Bydgoszczy (w opracowaniu)
dopuszczona wysokość zabudowy do 54 m







7

PODSUMOWANIE

7. PODSUMOWANIE

Kształtowanie krajobrazu miasta, jego sylwet, panoram i widoków jest procesem długotrwałym, obejmującym całe dziesięciolecie. Niezwykle ważna jest tu ciągłość kompleksowych działań, która na mocy ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z 1994 r. zakłócona została unieważnieniem miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i zniesieniem obowiązku pokrycia planami miejscowymi obszarów miast i gmin w pełnych granicach administracyjnych. Prowadzona obecnie realizacja inwestycji na podstawie wycinkowych planów miejscowych, sporządzanych w różnych okresach, na niewielkie tereny, lub w oparciu o decyzje o warunkach zabudowy, wydawane dla pojedynczych działek, znacznie ograniczyła systemowe kształtowanie wielu elementów zagospodarowania przestrzennego miasta. Stąd potrzeba szukania innych rozwiązań np. poprzez wykonywanie opracowań problemowych, popartych szczegółowymi analizami i studiami, których wyniki powinny być wykorzystywane zarówno do wydawania bieżących decyzji administracyjnych, jak i formułowania ustaleń Studium, a w dalszej kolejności do planów miejscowych stanowiących prawo miejscowe.

Jednym z istotnych problemów pojawiających się obecnie w większych miastach, jest realizacja zabudowy wysokiej i wysokościowej. Lokalizacja nowych obiektów, znacznie przekraczających swoimi gabarytami budynki istniejące, utrwalone w krajobrazie miejskim budzi wiele emocji. Stąd potrzeba wnikliwego przeanalizowania relacji tych zamierzeń inwestycyjnych z zabudową sąsiednią oraz ich wpływu na krajobraz miasta. Niezwykle pomocny

w przeprowadzeniu tych analiz okazał się opracowany w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej trójwymiarowy model przestrzenny miasta (3D). Przy pomocy tego narzędzia możliwe jest wykonywanie symulacji widoków (panoram) z miejsc eksponowanych oraz wzdłuż głównych osi widokowych miasta, co pomaga w dokonaniu oceny konsekwencji projektowanych działań inwestycyjnych.

Jednocześnie, wykorzystując omawiane narzędzie, w niniejszym opracowaniu wskazano miejsca, które w pierwszym rzędzie decydują o postrzeganiu naszego miasta przez osoby przybywające do Bydgoszczy oraz miejsca, które w szczególności należy chronić przed przypadkowymi zmianami i nietrafionymi inwestycjami. Zaproponowano również sposoby poprawy estetyki tych miejsc a także wskazano możliwości lokalizacji zabudowy wysokiej i wysokościowej na terenie Bydgoszczy.

Materiał zawarty w niniejszym opracowaniu, obok kształtowania polityki inwestycyjnej, będzie również wykorzystany w innych działaniach wykonywanych przez służby podległe Prezydentowi Miasta. Jednym z nich, jest możliwość ustalenia przez Radę Gminy w drodze uchwały, zasad i warunków sytuowania obiektów małej architektury, tablic i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabaryty, standardy itd. którą wprowadziła ustawa „o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu” (przyjęta przez Sejm RP w dniu 20 marca 2015 r., w art. 37a). W oparciu o tą ustawę Rada Miasta Bydgoszczy na sesji w dniu 23.09.2015 podjęła uchwałę w sprawie przystąpienia do opracowania powyższych „zasad” dla miasta Bydgoszczy.



INDEKS FOTOGRAFII

Fot. 1. Panorama Bydgoszczy z tarasu widokowego Wieży Ciśnień znajdującej się przy ul. Filareckiej 2.....	8
Fot. 2. Korytarz wjazdowy na ul. Fordońskiej.....	14
Fot. 3. Widok z miejsca proponowanego do urządzenia punktu widokowego przy ul. Mrągowskiej.....	15
Fot. 4. Przykład wprowadzenia nowej zabudowy wzdłuż ul. Fordońskiej.....	17
Fot. 5. Przykład prywatnej inicjatywy w uporządkowanie przestrzeni w korytarzu wjazdowym ul. Fordońskiej.....	17
Fot. 6. Korytarz wjazdowy wzdłuż ul. Grunwaldzkiej.....	18
Fot. 7. Panorama na port rzeczny z Wiaduktów Warszawskich.....	18
Fot. 8. Zdjęcie lotnicze Starego Miasta i Wyspy Młyńskiej.....	19
Fot. 9. Panorama Bydgoszczy. Lata 1900-1915.....	23
Fot. 10. Panorama Bydgoszczy z tarasu widokowego Wieży Ciśnień z 1912 roku.....	24
Fot. 11. Panorama Bydgoszczy z tarasu widokowego Wieży Ciśnień z 2013 roku.....	24
Fot. 12. Widok z Mostu Sulimy-Kamińskiego w kierunku Mostu Bernardyńskiego.....	26
Fot. 13. Widok z Mostu Bernardyńskiego w kierunku Mostu Sulimy-Kamińskiego.....	27
Fot. 14. Widok z Mostu Sulimy-Kamińskiego w kierunku Wyspy św. Barbary.....	27
Fot. 15. Panorama z płynącego pomostu przy budynku przystani Bydgoszcz z widokiem na zakole Brdy.....	27
Fot. 16. Panorama Starego Fordonu z Mostu Fordońskiego im. Rudolfa Modrzejewskiego.....	30
Fot. 17. Panorama Starego Fordonu z naprzeciwległego brzegu Wisły.....	30
Fot. 18. Panorama Starego Fordonu z budynków przy ul. Fordońskiej 442.....	30
Fot. 19. Panorama Starego Miasta i Śródmieścia z wieżowca przy ulicy Czartoryskiego.....	38
Fot. 20. Wizualizacja inwestycji Nordic Haven przy ul. Grotgera.....	45
Fot. 21. Zdjęcie lotnicze Bydgoszcz Wschód.....	56
Fot. 22. Bulwar w okolicach Śluzy Miejskiej.....	70

INDEKS RYCIN

Ryc. 1. Schemat przedstawiający "bramy miasta".....	13
Ryc. 2. Schemat przedstawiający wjazd północny z kierunku Gdańska.....	15
Ryc. 3. Propozycja uporządkowania nośników reklamowych na wjeździe północnym w korytarzu ul. Armii Krajowej.....	16
Ryc. 4. Model struktury zabudowy Starego Miasta: stan istniejący.....	20
Ryc. 5. Model struktury zabudowy Starego Miasta: stan proponowany po realizacji zabudowy uzupełniającej.....	21
Ryc. 6. Model przestrzenny zabudowy Starego Miasta z oznaczeniem miejsca przekroju.....	21
Ryc. 7. Przekrój poprzeczny przez trójwymiarowy model miasta ukazujący sylwetę Starego Miasta.....	22
Ryc. 8. Panorama Bydgoszczy z 1854 roku.....	23
Ryc. 9. Schemat przebiegu Alei Górskiej wzdłuż skarpy Zbocza Bydgoskiego z oznaczeniami lokalizacji punktów widokowych.....	26
Ryc. 10. Model struktury zabudowy Starego Fordonu. Stan istniejący.....	28
Ryc. 11. Model struktury zabudowy Starego Fordonu. Stan zagospodarowania po realizacji nowej zabudowy uzupełniającej.....	29
Ryc. 12. Model przestrzenny Starego Fordonu z oznaczeniem przekroju poprzecznego.....	32
Ryc. 13. Przekrój poprzeczny przez trójwymiarowy model miasta ukazujący sylwetę Starego Fordonu. Stan istniejący.....	32
Ryc. 14. Przekrój poprzeczny przez trójwymiarowy model miasta ukazujący sylwetę Starego Fordonu. Stan zagospodarowania po realizacji nowej zabudowy uzupełniającej.....	32
Ryc. 15. Model przestrzenny Starego Fordonu z ustaloną strefą ekspozycji, w której zabronione zostanie sytuowanie obiektów przesłaniających, dominujących czy dysharmonizujących sylwetę Starego Fordonu.....	33
Ryc. 16. Rzut aksonometryczny Starego Fordonu. Stan istniejący.....	34
Ryc. 17. Wizualizacja sylwetki Starego Fordonu z Mostu Fordońskiego. Stan istniejący.....	34
Ryc. 18. Wizualizacja sylwetki Starego Fordonu z Mostu Fordońskiego. Stan zagospodarowania po realizacji zabudowy uzupełniającej. Linijki wysokości zlokalizowane są na wysokości ul. Krygera w Fordonie.....	34
Ryc. 19. Rzut aksonometryczny Starego Fordonu. Stan zagospodarowania po realizacji zabudowy uzupełniającej.....	35

Ryc. 20. Mapa wysokości względnych pomiędzy poziomem terenu a powierzchniami nalotów.....	41
Ryc. 21. Mapa obszarów wyłączonych i niewskazanych do realizacji zabudowy wysokościowej.....	42
Ryc. 22. Mapa obszarów zalecanych i miejsc wskazanych do lokalizacji zabudowy wysokościowej.....	46
Ryc. 23. Przykład analizy wpływu nowej zabudowy na korytarz ochronny sylwety Opery Nova z punktu widokowego.....	52
Ryc. 24. Przykład analizy nasłonecznienia.....	53
Ryc. 25. Przykład analizy zasięgu oddziaływania proponowanej zabudowy na sąsiadujące otoczenie.....	53
Ryc. 26. Schemat powiązań obszaru Bydgoszcz Wschód - Towarowa.....	57
Ryc. 27. Rzut aksonometryczny obrazujący gabaryty proponowanej zabudowy.....	58
Ryc. 28. Rzut aksonometryczny obrazujący stan istniejącej zabudowy terenu Bydgoszcz Wschód - Towarowa.....	61
Ryc. 29. Rzut aksonometryczny obrazujący proponowaną zabudowę terenu Bydgoszcz Wschód - Towarowa.....	61
Ryc. 30. Schemat kompozycyjny terenu Bydgoszcz Wschód - Towarowa z oznaczonymi przekrojami.....	62
Ryc. 31. Bydgoszcz Wschód - Towarowa. Przekrój A.....	62
Ryc. 32. Bydgoszcz Wschód - Towarowa. Przekrój B.....	62
Ryc. 33. Schemat kompozycyjno-sytuacyjny dla terenu Bydgoszcz Wschód - Towarowa.....	63
Ryc. 34. Lokalizacja punktów widokowych przedstawionych na poniższych wizualizacjach.....	64
Ryc. 35. Widok nr 1 z ulicy Kamiennej.....	64
Ryc. 36. Widok nr 2 z estakady tramwajowej.....	64
Ryc. 37. Widok nr 3 z ulicy Fordońskiej.....	65
Ryc. 38. Widok nr 4 z Mostu Kazimierza Wielkiego.....	65
Ryc. 39. Widok nr 5 od strony rzeki Brdy.....	66
Ryc. 40. Widok nr 6 - Panorama zespołu zabudowy od strony Wiaduktów Warszawskich i portu Żeglugi Bydgoskiej.....	66
Ryc. 41. Lokalizacja punktów widokowych przedstawionych na poniższych wizualizacjach.....	68
Ryc. 42. Widok nr 1 na ulicę Składową.....	68
Ryc. 43. Widok nr 2 na zespół zabudowy od ulicy Wyścigowej.....	69
Ryc. 44. Widok nr 3 z Wiaduktów Warszawskich.....	69
Ryc. 45. Mapa zasięgu oddziaływania proponowanego budynku o wysokości 36 m zlokalizowanego przy ul. Focha.....	71
Ryc. 46. Uprozczone porównanie zasięgu oddziaływania proponowanego budynku zlokalizowanego przy ul. Focha.....	71
Ryc. 47. Trójwymiarowa wizualizacja dopuszczonych gabarytów dla nowej zabudowy.....	72
Ryc. 48. Model przestrzenny Starego Miasta i części Śródmieścia z oznaczeniem linii przekrojów.....	72
Ryc. 49. Widok nr 1 z Mostów Solidarności w kierunku Centrum.....	73
Ryc. 50. Widok nr 2 z Mostu Sulimy-Kamińskiego w kierunku Wyspy św. Barbary.....	73
Ryc. 51. Widok nr 3 z Wyspy Młyńskiej w kierunku Opery Nova.....	73
Ryc. 53. Obrońców Bydgoszczy. Przekrój A.....	74
Ryc. 52. Obrońców Bydgoszczy. Przekrój B.....	74



mpu@mpu.bydgoszcz.pl

www.mpu.bydgoszcz.pl