

## I. WSTĘP

### 1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem powyższego opracowania jest określenie głównych założeń rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej terenów śródmiejskich oraz identyfikacja obszarów wymagających przekształceń, w tym przeznaczonych do rewitalizacji, czego efektem będzie zagospodarowanie terenów śródmiejskich w sposób odpowiadający współczesnym potrzebom społecznym i gospodarczym, w nawiązaniu do uwarunkowań kulturowych i przyrodniczo-krajobrazowych.

Gwarancją sprawnego funkcjonowania terenów śródmiejskich jest prawidłowa struktura funkcjonalna, ukształtowana poprzez wzajemne usytuowanie stref zamieszkania - pracy - wypoczynku mieszkańców, powiązanych elementami infrastruktury transportowej i technicznej. Określenie kierunków przekształceń i zakresu zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej terenów śródmiejskich powinno wpłynąć i zainicjować szereg procesów rozwojowych, umożliwiających:

- racjonalne i ekonomiczne gospodarowanie gruntami stanowiącymi własność gminy,
- realizację nowych inwestycji podnoszących rangę miasta, wpływających na tworzenie jego atrakcyjnego wizerunku,
- określenie zasad lokalizacji i obsługi terenów koncentracji usług,
- ograniczenie lub wyeliminowanie uciążliwości i konfliktów zaistniałych na obszarze o tak dużej intensywności zagospodarowania,
- poprawę jakości życia mieszkańców w nawiązaniu do aktualnych potrzeb i obowiązujących standardów.

Granicami opracowania objęto obszar Śródmieścia, Bocianowa, części Okoła (w rejonie Ronda Grunwaldzkiego) oraz część Babiej Wsi (w rejonie Ronda Kujawskiego), stanowiący tzw. strefę śródmiejską. Obszar o powierzchni 542 ha, obejmuje tereny ograniczone ulicami Kamienną, Artyleryjską, Zygmunta Augusta, Czarną Drogą, Nakielską, Kruszwicką, obszarami skarpy położonymi powyżej ul. Grudziądzkiej, Wały Jagiellońskie i Toruńskiej oraz ulicami Ogińskiego i Sułkowskiego.

Jest to centralna część miasta, historycznie ukształtowana w wyniku rozwoju miasta, której wizerunek przestrzenny jest konsekwencją wielu procesów społecznych, gospodarczych i politycznych, jednorodna pod względem intensywności zagospodarowania, ze zwartą zabudową o znaczącym udziale budynków wartościowych historycznie, stanowiąca obszar koncentracji funkcji usługowych i administracyjnych o znaczeniu ogólnomiejskim i regionalnym.

Opracowanie to jako dokument o charakterze nieobligatoryjnym, opiera się na wytycznych zawartych w projekcie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy. Stanowi materiał dyskusyjny, obrazujący w sposób kompleksowy niezbędne zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej całego obszaru strefy śródmiejskiej, umożliwiające podniesienie atrakcyjności tej części miasta.

### 2. GŁÓWNE ZAŁOŻENIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO

„Propozycje założeń rozwoju przestrzennego Śródmieścia” są opracowaniem, w którym szczegółowo przeanalizowano uwarunkowania funkcjonalne i przestrzenne mające wpływ na sposób zagospodarowania terenów i zaproponowano rozwiązania, stanowiące szansę dla:

- rozwoju Śródmieścia jako głównego i wiodącego ośrodka usługowego miasta,
- ożywienia terenu Śródmieścia poprzez wzbogacenie i przenikanie się funkcji o różnym charakterze, współistniejących we wzajemnych powiązaniach i proporcjach,
- wzbogacenie zdefiniowanych wartości kulturowych istniejącego zagospodarowania i poprawy warunków funkcjonowania obszaru.

W założeniach omówiono m.in. planowane przekształcenia układu drogowego i politykę parkingową, wskazano tereny problemowe, wymagające rewitalizacji i zmiany funkcji, wskazano tereny inwestycyjne, dogodne dla lokalizacji nowej zabudowy. Opracowanie to zawiera szereg analiz odnoszących się do różnych aspektów zagospodarowania terenu, uzasadniających przyjęte założenia w zakresie kształtowania przestrzeni śródmiejskiej i jej dalszego rozwoju.

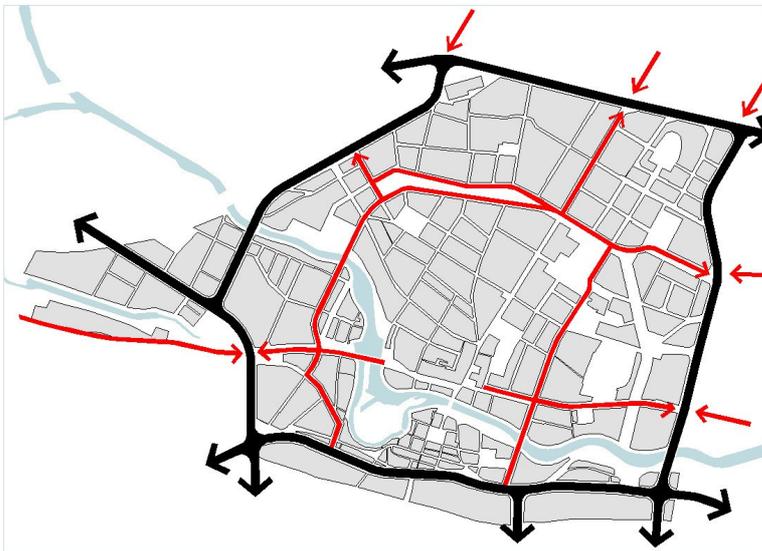


W strukturze funkcjonalno-przestrzennej Śródmieścia wyodrębnia się trzy strefy funkcjonalne zróżnicowane po względem przeznaczenia i intensywności zagospodarowania.

Strefa centralna obejmuje swym zasięgiem Stare Miasto oraz obszary identyfikowane przez mieszkańców jako centrum Bydgoszczy, stanowiące obszar koncentracji usług centrotwórczych z uzupełniającą funkcją mieszkaniową.

Okalające centrum tereny zwartej zabudowy kwartałowej stanowią głównie obszary usług ogólnomiejskich i wysokiej intensywności zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

Obszary zlokalizowane w strefie północno - wschodniej Śródmieścia to tereny koncentracji prestiżowych usług ponadlokalnych z zakresu: nauki i szkolnictwa wyższego.



Wpływ na wykształcenie czytelnego układu funkcjonalno-przestrzennego Śródmieścia ma **pierścieniowy układ komunikacyjny**, który tworzą:

**mała obwodnica**, tzw. mały ring bezpośrednio otaczający centrum i **duża obwodnica**, tzw. wielki ring - obejmujący całe Śródmieście. Układ obwodnicowy spinają ulice lokalne i dojazdowe o odmiennym charakterze, zależnym od ich lokalizacji, przebiegu i specyfiki otaczającego zagospodarowania terenów.

W celu zapewnienia dogodnych warunków funkcjonowania centrum Śródmieścia jako ośrodka usługowo - handlowego o walorach prestiżowych konieczne jest zapewnienie obsługi komunikacyjnej terenów, w tym dogodnych warunków parkowania w **objektach kubaturowych i podziemnych** usytuowanych w rejonie obwodnic.

W ścisłym centrum miasta, w miejscach preferowanych dla lokalizacji ciągów pieszych i nagromadzenia prestiżowych obiektów i przestrzeni o charakterze publicznym zakłada się **ograniczenie ruchu samochodowego na rzecz komunikacji zbiorowej** poprzez limitowanie dostępu.

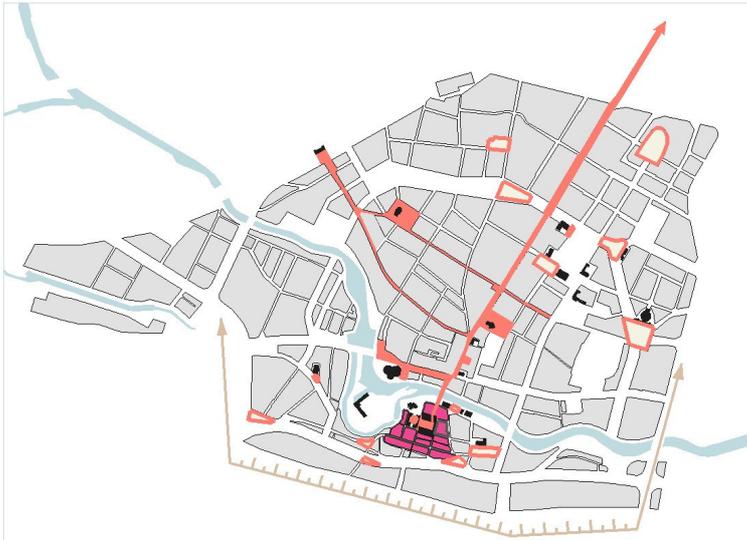


Układ urbanistyczny Śródmieścia dopełnia **zieleń** jako element podnoszący atrakcyjność i rangę terenów oraz sprzyjający tworzeniu dogodnych warunków zamieszkania, pracy i wypoczynku.

Warunkiem prawidłowego funkcjonowania terenów zieleni jest zapewnienie ich ciągłości poprzez wykształcenie spójnego systemu, ukształtowanego w formie:

- układu pierścieniowego, tj. z zielenią towarzyszącą komunikacji i nadrzecznym bulwarom miejskim, oraz
- publicznych parków i skwerów o znaczeniu ogólnomiejskim, połączonych ze sobą ciągami pieszymi, zadrzewionymi alejami i ścieżkami rowerowymi, itp.

System zieleni w Śródmieściu dopełnia zadrzewiona Skarpa Południowa, pełniąca funkcję ciągu spacerowego, z którego rozciąga się atrakcyjny widok na Stare Miasto i okoliczną zabudowę.



W opracowaniu zdefiniowano najważniejsze elementy układu urbanistycznego, powiązane **systemem ciągów pieszych i przestrzeni publicznych**.

Główne założenia w zakresie kształtowania przestrzeni Śródmieścia dotyczą **utrzymania ulicy Gdańskiej jako głównej osi kompozycyjnej strefy centralnej**, która ma swój początek na Rynku Starego Miasta, przebiegając przez najbardziej reprezentacyjną część miasta, łączy go z LPKiW w Myśliczynie, stanowiącym teren wypoczynku i rekreacji Bydgoszczan. Ulica Gdańska daje początek wielu ciągom pieszym, na które nanizane są **placówki miejskie**, stanowiące jeden z większych walorów przestrzennych miasta.

Opracowanie zakłada uczynienie układu urbanistycznego miasta poprzez podkreślenie formy urbanistyczno - architektonicznej placówek, ulic i innych przestrzeni publicznych.

### 3. SŁOWNICZEK POJĘĆ

**strefa śródmiejska** - obszar Śródmieścia, Bocianowa, części Okola (w rejonie Ronda Grunwaldzkiego) oraz część Babiej Wsi (w rejonie Ronda Kujawskiego), obejmuje tereny ograniczone ulicami Kamienną, Artyleryjską, Zygmunta Augusta, Czarną Droga, Nakielską, Kruszwicką, obszarami skarpy położonymi powyżej ul. Grudziądzkiej, Wały Jagiellońskie i Toruńskiej oraz ulicami Ogińskiego i Sułkowskiego.

**centrum miasta** – obszar usytuowany w strefie śródmiejskiej, na przestrzennie wyodrębnionym obszarze, stanowiący główny i wiodący obszar koncentracji funkcji administracyjno-usługowych o unikatowym charakterze, z reprezentacyjnymi obiektami użyteczności publicznej, instytucjami kulturalnymi, naukowymi, finansowymi itp., ograniczony ulicami: Warszawską, Sobieskiego, Hetmańską, Świętojańską, Al. Mickiewicza, Al. Ossolińskich, Piotrowskiego, Babia Wieś, Toruńska, Wały Jagiellońskie, Poznańska, Świętej Trójcy, Królowej Jadwigi oraz bulwami nadrzecznymi.

**strefa „A” pełnej ochrony konserwatorskiej** – strefa obejmująca obszar Starego Miasta i Śródmieścia, ograniczony ulicami Focha, Jagiellońską, Uroczą, Babia Wieś, Wałami Jagiellońskimi, Grudziądzką i Kruszwicka oraz Stary Kanał Bydgoski wraz z obszarami przyległymi, na którym elementy historycznego układu przestrzennego miasta tzn. rozplanowanie, zabudowa oraz związany z nimi integralnie teren i krajobraz zachowały się w wysokim stopniu i są przeznaczone do bezwzględного zachowania.

**mały ring** - obwodnica wyznaczająca obszar ścisłego centrum, stanowiąca ciąg ulic: Królowej Jadwigi, Mazowieckiej – Hetmańskiej, Al. Mickiewicza, Paderewskiego, Staszica, 3-Maja, Bernardyńskiej, Zbożowego Rynku, Wałów Jagiellońskich, Grudziądzkiej, Poznańskiej, Św. Trójcy.

**wielki ring** – obwodnica stanowiąca ciąg ulic: Granicznej wraz z mostem nad Brdą, Zygmunta Augusta, Artyleryjskiej, Kamiennej, Sułkowskiego, Ogińskiego, Toruńskiej i Grudziądzkiej.

**rewitalizacja** - działania o charakterze techniczno-budowlanym, włączając prace remontowe, modernizację, konserwację, rewaloryzację, itp. połączone z kompleksowymi działaniami społecznymi i ekonomicznymi, których efektem jest ożywienie i rozwój społeczno-gospodarczy określonego obszaru.

**rewaloryzacja** - „przywrócenie wartości” danego obszaru, tj. poprawa warunków funkcjonowania, podniesienie standardu techniczno-budowlanego zabudowy, poprawa warunków życia mieszkańców, wyeliminowanie konfliktów funkcjonalnych, itp.

**market / hipermarket** - obiekty o monolitycznej formie architektonicznej, zwykle terenochłonne z uwagi na lokalizację parkingów w poziomie terenu i znaczne gabaryty, stanowiące sklepy dyskontowe o powierzchni sprzedaży powyżej 400m<sup>2</sup>, oferujące artykuły żywnościowe i nieżywnościowe w ograniczonym zakresie oferty, przy jednoczesnym zastosowaniu niskiego poziomu obsługi konsumenta i stosowaniu niskiej marży handlowej.

**domy towarowe** - wielodziałowe sklepy, prowadzące sprzedaż szerokiego, uniwersalnego asortymentu towarów (z dopuszczeniem sprzedaży towarów żywnościowych), uzupełnioną o działalność usługowo-rekreacyjną i gastronomiczną, o kubaturze i formie architektonicznej dostosowanej do specyfiki terenu i historycznego charakteru istniejącej wartościowej zabudowy śródmiejskiej.

**przestrzeń publiczną** - obszary ogólnodostępne i publiczne o szczególnym znaczeniu w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, sprzyjające nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na ich położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, do których można zaliczyć tereny zieleni miejskiej, tereny sportu i rekreacji, place miejskie, ulice i ciągi piesze, obiekty użyteczności publicznej.

## II. ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO

### 4. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA STANU ZAGOSPODAROWANIA

Wizualna atrakcyjność i charakter Bydgoszczy najczęściej utożsamiany jest z terenem Śródmieścia i Starego Miasta, ponieważ stanowi on najbardziej identyfikowaną i znaną część naszego miasta. Jest to obszar lokalizacji najbardziej reprezentacyjnych obiektów o dużej wartości historycznej, w tym gmachów użyteczności publicznej i instytucji kulturalnych, stanowiących o prestiżu miasta.

Charakterystyczną cechą istniejącego zagospodarowania jest duża intensywność zabudowy, przy znacznym przemieszaniu funkcji i wzajemnym oddziaływaniu, często konfliktogennym.

Obszar Śródmieścia jest terenem koncentracji różnorodnych funkcji o znaczeniu ogólnomiejskim z wyraźną przewagą funkcji usługowych z zakresu administracji lokalnej i rządowej, kultury, handlu, turystyki i hotelarstwa, gastronomii a także rzemiosła, drobnej wytwórczości i nawet przemysłu. Znaczący udział stanowi zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Spuścizną historyczną jest stosunkowo duży udział zabudowy produkcyjnej.

Rolę głównych ciągów usługowo-handlowych pełnią ulice Gdańska, Dworcowa, Śniadeckich i Długa. Wiele sąsiadujących ulic, równie korzystnie położonych w strefie śródmiejskiej, nie pełni już tak znaczącej roli, ponieważ nie stanowią w praktyce atrakcyjnej lokalizacji dla funkcji usługowo-handlowych. Ostatnie lata pokazują, że maleje znaczenie Śródmieścia i centrum jako głównego ośrodka handlowo-usługowego w mieście. Atrakcyjność nowych centrów handlowych jako obiektów dostępnych, nowoczesnych i przyjaznych dla klientów staje się poważną konkurencją dla tradycyjnego handlu w centrum miasta.

Z powodu dużej intensywności zabudowy z udziałem funkcji usługowych i rozproszonych obiektów handlu hurtowego, drobnej wytwórczości i zakładów produkcyjnych jest to obszar występowania wielu konfliktów wynikających z:

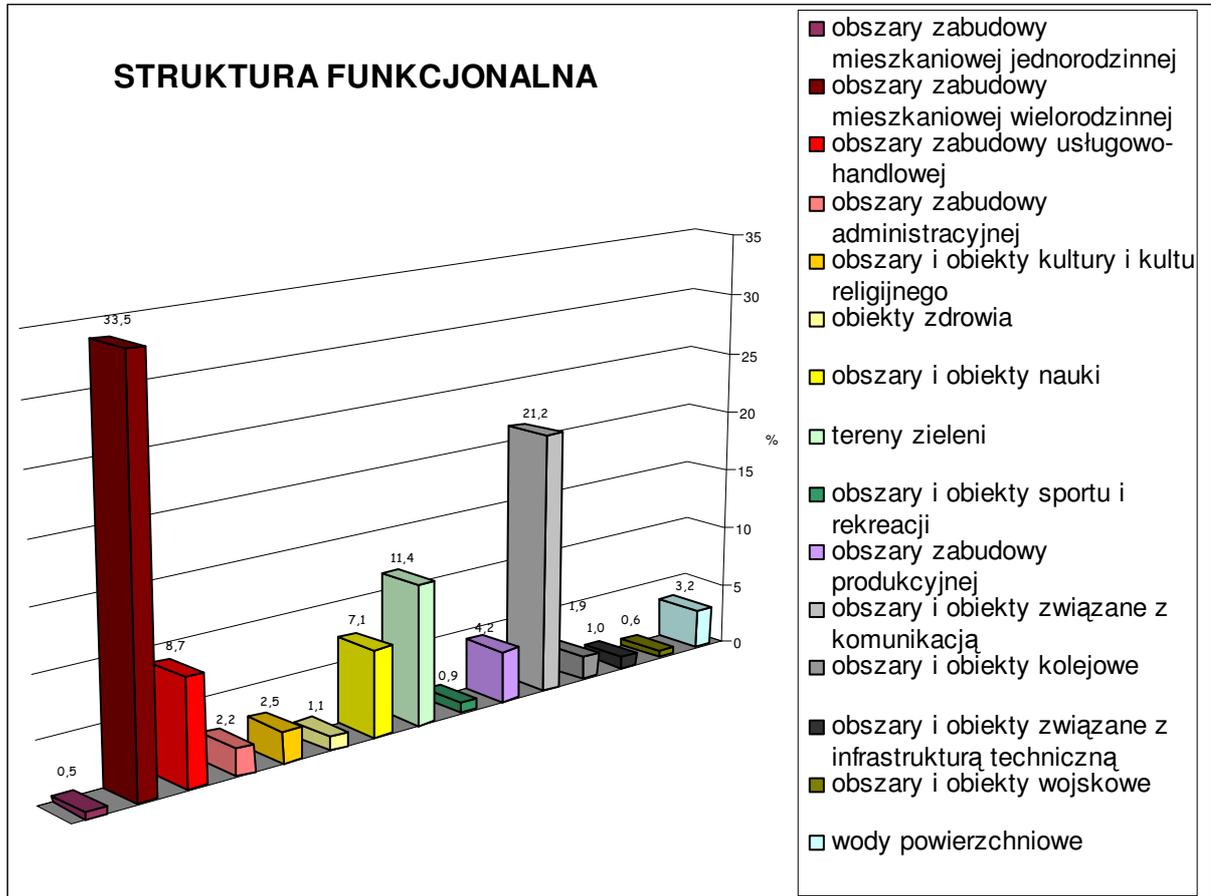
- sąsiedztwa różnorodnych funkcji, często z sobą kolidujących,
- konieczności ochrony wartości historycznych, przy nie ograniczaniu dalszego rozwoju zgodnie z współczesnymi potrzebami,
- zróżnicowania jakości przestrzeni, w tym standardu zabudowy,
- utrudnień komunikacyjnych związanych z deficytem miejsc parkingowych i ograniczoną przepustowością ulic.

Jednocześnie wiele terenów pozostaje niezagospodarowanych lub użytkowanych w sposób nieracjonalny wobec rangi i potencjału miejsca. Dotyczy to zarówno terenów dotąd niezabudowanych jak i tych, których dotychczasowe użytkowanie przestało odpowiadać współczesnym potrzebom społecznym. Przykładem tego są obszary stanowiące dysonans przestrzenny w krajobrazie miasta, pozbawione ładu przestrzennego, jak otoczenie Opery Nova, rejon dworca kolejowego, Plac Kościeleckich, tereny przy ul. Pod Blankami czy tereny poprzemysłowe.

Śródmieście jest obszarem wielu kontrastów ze względu na wartość architektoniczną i estetyczną zlokalizowanych obiektów. Na tle ukształtowanych kwartałów zabudowy usługowo-mieszkaniowej wyróżniają się zespoły urbanistyczne charakteryzujące się dużą wartością urbanistyczno-architektoniczną, wśród których należy wymienić Stare Miasto, zabudowę w rejonie Al. Mickiewicza, Cieszkowskiego, Placu Weysenhoffa, wokół Skweru Turwida, w rejonie Bazyliki czy tzw. „dzielnicę muzyczną”. Przeciwnieństwem tych najatrakcyjniejszych rejonów Śródmieścia są tereny położone po zachodniej stronie ulicy Gdańskiej, obejmujące obszar Bocianowa, rejon dworca kolejowego, tereny przy ul. Zduny i Podolskiej, a także część Okola i Babiej Wsi.

Zlokalizowana tam zabudowa często charakteryzuje się niższym standardem architektonicznym i złym stanem technicznym, wywołanym starzeniem się substancji budowlanej przy niewłaściwym użytkowaniu obiektów i niskich nakładach na cele remontowe.

Prawidłowość ta znajduje również odzwierciedlenie w zagospodarowaniu terenów zielenią. Wszystkie śródmiejskie parki, wyłączając tereny położone nad rzeką Brdą i Starym Kanalem, znajdują się we wschodniej części Śródmieścia. Jedynymi enklawami zieleni w strukturze przestrzennej zachodniej części Śródmieścia są niewielkie skwery usytuowane przy Placu Piastowskim, Placu Chełmińskim, w rejonie ul. Warszawskiej-Fredry-Bocianowo oraz nieliczne zadrzewienia ulic.



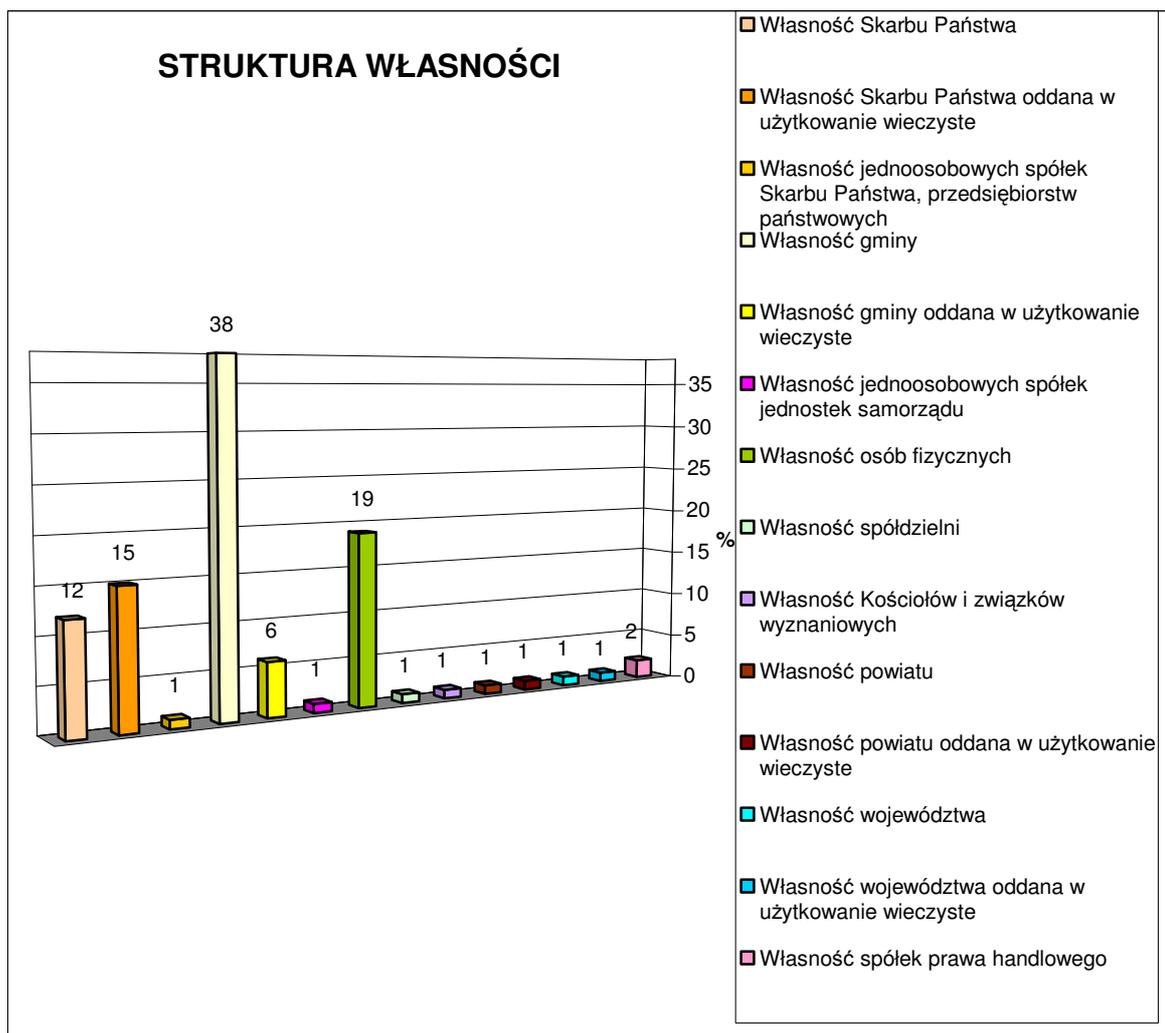
Poważnym problemem funkcjonowania Śródmieścia jako centralnej części miasta, jest obsługa komunikacyjna. Uciążliwości wynikają z ograniczonej przepustowości historycznego układu drogowego, deficytu miejsc parkingowych, niedostosowania do rzeczywistych potrzeb funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej, niedostatecznej segregacji ruchu pieszego i kołowego. Dodatkowym problemem jest brak obwodnic śródmiejskich, które umożliwiłyby ukierunkowanie ruchu kołowego, ograniczenie lub wyeliminowanie ruchu samochodowego w centralnej części miasta.

Ukształtowanie istniejącej struktury funkcjonalnej terenów położonych w strefie śródmiejskiej zobrazowano na mapie nr 6 pn. „STRUKTURA FUNKCJONALNA”.

## 5. STRUKTURA WŁASNOŚCI

Struktura własności nieruchomości gruntowych w strefie śródmiejskiej jest bardzo zróżnicowana. Największy udział procentowy zajmują grunty gminne (38%), na które składają się przede wszystkim tereny komunikacji (drogi, parkingi, torowiska tramwajowe), oraz tereny zieleni publicznej i sportowo-rekreacyjne (parki, skwery, zielen przydrożna, obiekty sportowe). Własność gminy stanowią także nieruchomości zabudowane obiektami użyteczności publicznej (urzędy miasta, szkoły) oraz działki zabudowane obiektami mieszkaniowymi lub usługowo-mieszkaniowymi, które są w zarządzie Administracji Domów Miejskich.

Duży procent zajmują nieruchomości będące we władaniu osób fizycznych (19%). Są to przeważnie grunty, na których zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowo-usługowa. Szczegółowo strukturę własności przedstawia poniższy wykres oraz mapa własności.



Znaczącą rolę w strukturze własności odgrywają tereny Skarbu Państwa, włączając przypadki współwłasności z użytkownikami wieczystymi (łącznie 27%).

W pierwszym przypadku są to przeważnie grunty zajęte przez instytucje o znaczeniu regionalnym, np. wyższe uczelnie, spółki zaopatrujące miasto w gaz, energię elektryczną, jak również różnego rodzaju przedsiębiorstwa. Nieruchomości we władaniu Skarbu Państwa zajmowane są przez instytucje o znaczeniu regionalnym i krajowym, tj. sądy, dworzec kolejowy, jednostki wojskowe oraz grunty pod wodami płynącymi (rzeka Brda, Kanał Bydgoski).

Pozostałe formy własności gruntu nie odgrywają dominującej roli w strukturze własności, są to nieruchomości o „punktowej” lokalizacji w przestrzeni Śródmieścia miasta Bydgoszczy.

Stan własności nieruchomości gruntowych położonych w strefie śródmiejskiej pokazano na mapie nr 7 pn. „STRUKTURA WŁASNOŚCIOWA”.

#### Wnioski

Obszar strefy śródmiejskiej charakteryzuje znaczne zróżnicowanie struktury własności. Tereny stanowiące własność gminy to przede wszystkim tereny komunikacji, zieleni publicznej oraz nieruchomości zabudowane obiektami mieszkaniowymi lub usługowo-mieszkaniowymi, które są w zarządzie ADM. Niekorzystnym zjawiskiem jest fakt, że tereny inwestycyjne oraz tereny przeznaczone do przekształceń i rewitalizacji w przeważającej części stanowią własność prywatną (23%) lub są wieczysto użytkowane (23%).

## 6. ZARYS HISTORYCZNEGO ROZWOJU PRZESTRZENNEGO ŚRÓDMIEŚCIA

Najstarsze skupiska osadnicze na terenie Bydgoszczy rozwinęły się na wschód od dzisiejszego Starego Rynku, gdzie w XII-XIII w. zlokalizowano gród, usytuowany początkowo na wyspie oblewanej wodami Brdy, przy ważnym trakcie handlowym wiodącym z Kujaw na Pomorze. W 1238 roku gród bydgoski miał już charakter kasztelańskiej warowni przygranicznej, odgrywając ważną rolę w systemie obronnym księstwa kujawskiego. W tym roku po raz pierwszy wystąpiła w źródłach pisanych nazwa Budegac. Przyjmuje się, że została ona utworzona od imienia własnego „Bydgost” i oznaczała osadę Bydgosta. Król Kazimierz Wielki 19 kwietnia 1346 r. wystawił przywilej lokacyjny dla nowego ośrodka miejskiego, który założony został na prawie magdeburskim.

Proces kształtowania się zespołu osadniczego zakończył się w drugiej połowie XV wieku i doprowadził do wyraźnego wyodrębnienia się właściwego obszaru miasta, jego przedmieść (wraz z Wyspą Młyńską i położonym na zachód Okolem), a także usytuowanego wyspowo zamku. Teren Bydgoszczy w wiekach średnich w obrębie umocnień miejskich zajmował obszar około 12 – 15 ha, czyli był typowy dla przeciętnego miasta średniowiecznego. Wytoczono na nim rynek o wymiarach około 80 x 95 m, pośrodku którego wybudowano potem ratusz, regularną sieć ulic oraz około 300 działek budowlanych zabudowanych początkowo drewnianymi domami. Po obu stronach rzeki usytuowane zostały spichrze.

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. Najstarszym członem bydgoskiego średniowiecznego zespołu osadniczego był zamek, będący jednocześnie jego największą i najokazalszą budowlą. Tak ukształtowana tkanka miejska funkcjonowała niezmiennie przez kolejne lata.

Początek wieku XVII i pierwsza wojna ze Szwecją, to czas dalszego rozrostu miasta o kolejne przedmieścia. W tym okresie niewiele zmieniło się w rozplanowaniu miasta, z tym, że zakończono najprawdopodobniej budowę miejskich obwarowań. W ich obrębie najdłuższą i najważniejszą arterią komunikacyjną była ulica Długa (platea longa). Nad miastem nadal górował zamek jako siedziba starosty i jego urzędów.

Okres rozwoju miasta przerwał „potop” szwedzki w 1655 r. Szczególnie dużo zniszczeń przyniosła okupacja szwedzka w 1656 r, kiedy to wysadzono zamek i mennicę.

W wyniku pierwszego rozbioru Polski Bydgoszcz znalazła się pod panowaniem pruskim. Okupant rozpoczął systematyczne inwestowanie i urządzenie miasta, tak pod względem organizacyjnym jak i przestrzennym. Wprowadził tu siedziby ważnych urzędów, czyniąc z miasta ważny ośrodek administracyjny i sądowiczy. Duży wpływ na rozwój miasta miała budowa Kanału Bydgoskiego w latach 1773–1774.

Od 1783 roku ośrodek dzielił się na Śródmieście i trzy przedmieścia: Poznańskie, Toruńskie i Gdańskie. Później 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, zaczęły także pojawiać się obiekty o charakterze przemysłowym. W okresie Księstwa Warszawskiego Bydgoszcz nadal pozostaje siedzibą ważnych urzędów. Ponowne przejście Bydgoszczy przez Niemców to powrót dawnej polityki wzmacniania potencjału 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. Do połowy XIX wieku rozebrano średniowieczne mury miejskie.

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.

Do końca lat 70-tych XIX wieku na terenie Przedmieścia Gdańskiego zostało wykształcone nowe centrum administracyjno – oświatowe miasta z licznymi gmachami państwowymi i użyteczności publicznej. Na połu-

dniowo – wschodnich terenach Grodzтва wykształcił się natomiast do początku XX wieku zapoczątkowany budową gazowni, główny kompleks komunalnej zabudowy przemysłowej.

Przełom XIX i XX wieku przyniósł również zmiany urbanistyczne na wschodnich obrzeżach Starego Miasta. W roku 1895 wyburzono resztki średniowiecznego zamku, a w 1899 na południe od niego rozplanowano nowy plac (obecnie Kościeleckich). Zasadniczy rozwój przestrzenny Bydgoszczy na przełomie XIX i XX wieku przesunął się w kierunku północno – wschodnim. Najdłuższą ulicą stała się ul. Gdańska. Z początkiem XX-stulecia rozwój urbanistyczny miasta skierował się w stronę wschodnią ku osiedlom podmiejskim Bielawy i Skrzetusko. Ruch budowlany objął niezabudowane obszary północno – zachodnie dawnego Grodzтва, dochodząc na północy do ulicy Chodkiewicza.

Pierwsza wojna światowa zahamowała rozwój miasta. W styczniu 1920 roku na mocy porozumień wersalskich miasto weszło w skład państwa polskiego i zostało zdegradowane do roli miasta powiatowego. Po początkowej stagnacji od połowy lat dwudziestych XX wieku 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 i 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.

W latach powojennych nie nastąpiły poważniejsze zmiany w układzie przestrzennym terenów położonych w strefie śródmiejskiej. Niestety na skutek zniszczeń wojennych i degradacji nieremontowanej substancji budowlanej, jak również planowanych wyburzeń związanych z realizacją nowych inwestycji, głównie drogowych, konieczna była likwidacja zabudowy historycznej. Rozebrano więc spichrze wojskowe przy ul. Marszałka Focha, stary dworzec kolejowy przy Zygmunta Augusta, w związku z rozbudową ul. Wały Jagiellońskie rozebrano zachodnią część Zbożowego Rynku oraz budynki w rejonie ronda Jagiellońskiego, ofiarą pożaru padło część spichrzy przy ul. Grodzkiej. Powstawały też nowe gmachy np. Teatru Polskiego przy Al. Mickiewicza, Filharmonii Pomorskiej przy. Libelta czy od lat budowanej Opery Nova. Nie wszystkie nowe realizacje można jednak uznać za udane - Rynek Starego Miasta szpeci budynek Kaskady, nowa zabudowa zlokalizowana wokół Ronda Jagiellońskiego nie wpisuje się w charakter otaczającej zabudowy historycznej itp.

Nowe realizacje ostatniego dziesięciolecia wydają się o wiele bardziej udane. Przykładem może być budynek Banku BRE przy ul. Grodzkiej, nowa zabudowa plombowa czy udane rewaloryzacje budynków historycznych.

## 7. UWARUNKOWANIA KONSERWATORSKIE

Podstawowym elementem wytycznych konserwatorskich opracowywanych w ramach studiów historyczno-urbanistycznych jest ustalenie granic obszarów podlegających ochronie, a więc wyznaczenie stref ochrony konserwatorskiej. Wyznaczenie stref następuje w oparciu o analizę stanu istniejącego, analizę przekazów historycznych, kartograficznych i ikonograficznych. Od kilku lat, na zlecenie Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, opracowywane są przez Dział Dokumentacji i Popularyzacji Zabytków Wojewódzkiego Ośrodka Kultury kolejne części „Studium historyczno-konserwatorskiego”, obejmującego aktualnie znaczącą część terenów strefy śródmiejskiej, stanowiące podstawę szczegółowych analiz konserwatorskich.

**W obszarze Śródmieścia w zależności od stopnia zachowania istniejącej historycznej substancji oraz stopnia zachowania historycznej kompozycji urbanistycznej wyznacza się strefy ochrony konserwatorskiej:**

- „A” – strefę pełnej ochrony konserwatorskiej;
- „B” – strefę ochrony konserwatorskiej.

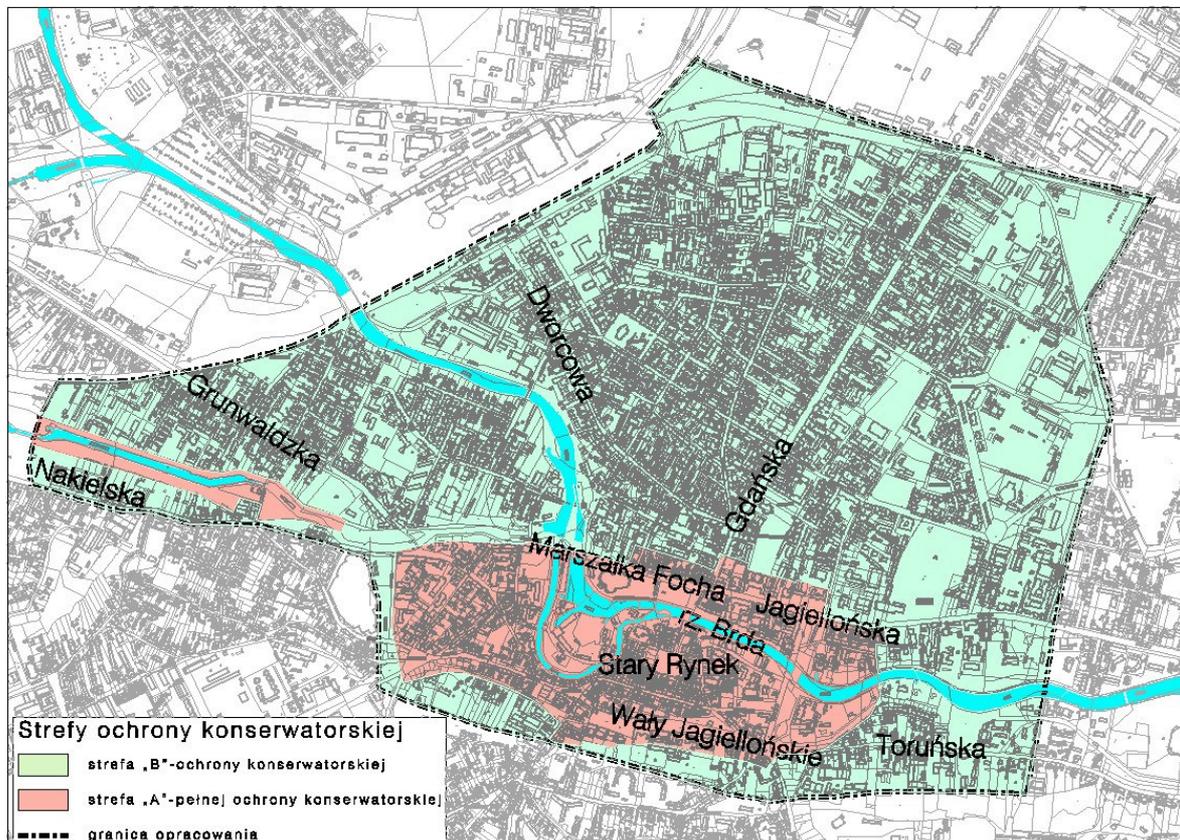
Zasięg ww. stref ochrony konserwatorskiej obrazuje mapa nr 8 pn. „UWARUNKOWANIA KONSERWATORSKIE”.

Strefę „A” pełnej ochrony konserwatorskiej wyznacza się dla obszarów szczególnie wartościowych, przeznaczonych do bezwzględного zachowania. Strefa „A” obejmuje obszar, na którym elementy historycznego układu przestrzennego miasta tzn. rozplanowanie, zabudowa oraz związane z nimi integralnie teren i krajobraz zachowały się w wysokim stopniu.

**Na obszarze śródmiejskim strefą „A” ochrony konserwatorskiej objęto tereny Starego Miasta i Śródmieścia, ograniczone ulicami Focha, Jagiellońską, Uroczą, Babia Wieś, Wałami Jagiellońskimi, Grudziądzką i Kruszwicką oraz Stary Kanał Bydgoski wraz z obszarami przyległymi.**

**Działalność konserwatorska w strefie „A” powinna zmierzać do możliwie najpełniejszej ochrony i rewaloryzacji historycznego układu przestrzennego polegającej na:**

- zachowaniu rozplanowania ulic i placów, a w szczególności historycznego przebiegu ulic oraz ich przekrojów, zachowaniu historycznych linii zabudowy oraz wysokości i proporcji budynków, geometrii dachów, zastosowanych materiałów wykończeniowych;
- zachowaniu charakteru wnętrz urbanistycznych;
- zachowaniu historycznych podziałów działek lub nawiązanie do dawnych podziałów poprzez zaznaczenie ich architektonicznymi podziałami brył lub elewacji budynków oraz ukształtowaniem wnętrz lub małą architekturą;
- zachowaniu zabudowy historycznej, jej konserwacji i rewaloryzacji;
- ewentualnej rekonstrukcji fragmentów historycznej architektury – szczególnie ważnych dominant, elementów wnętrz urbanistycznych i pierzei, fragmentów obwarowań, itp.;
- dostosowaniu nowej zabudowy do historycznej kompozycji urbanistycznej w zakresie rozplanowania, skali, wysokości, bryły budynku, podziałów architektonicznych, proporcji powierzchni muru i otworów z nawiązaniem form współczesnych do lokalnej tradycji architektonicznej;
- zachowaniu zasadniczych proporcji wysokościowych zabudowy kształtujących sylwetę zespołu;
- dostosowaniu współczesnych funkcji do wartości zabytkowych zespołu i poszczególnych budynków przez nawiązanie do historycznego programu mieszkaniowo-usługowego i eliminacji funkcji uciążliwych;
- usunięciu obiektów dysharmonizujących.



W granicach obszaru objętego strefą „A” wymagane jest uzgadnianie z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków wszelkiej działalności inwestycyjnej, podziałów geodezyjnych, zmian sposobu użytkowania, prac ziemnych, remontów, modernizacji, adaptacji, uzupełnień zabudowy, zdobienia brył architektonicznych, wprowadzania małych form architektonicznych, wprowadzania elementów reklamy wizualnej. W ramach strefy „A” konserwator zabytków może warunkować swoje decyzje i uzgodnienia wymogiem wykonania dodatkowych badań, dokumentacji, analiz, itp.

Strefą „B” ochrony konserwatorskiej objęto obszary ze znacznym udziałem elementów historycznie ukształtowanej struktury przestrzennej o wartościach kulturowych, do których zaliczyć można tereny zwartej zabudowy śródmiejskiej, pochodzącej z okresu rozwoju miasta w końcu XVIII, w XIX i XX w.

**W strefie „B” znalazły się tereny osiedli Śródmieście, Bocianowo, Babia Wieś i Okole. W ramach strefy „B” ochronie konserwatorskiej podlegają również historyczne założenia zieleni oraz czynne i nieczynne cmentarze.**

Obszary objęte strefą „B”, stanowiące jednocześnie strefę pośrednią pomiędzy zabytkowym układem strefy „A” a obszarami współczesnej zabudowy, podlegają rygorom w zakresie utrzymania historycznego układu przestrzennego i zasadniczych elementów istniejącej substancji o wartościach kulturowych oraz charakteru i skali nowej zabudowy.

**Działalność konserwatorska w strefie ‘B’ polega na:**

- zachowaniu środowiska urbanistycznego z jego historycznymi elementami - układem ulic, liniami zabudowy, proporcjami gabarytów i wysokości zabudowy, historycznym podziałem działek, wkomponowaniem w naturalny krajobraz;
- zachowaniu historycznej zabudowy – konserwacji i rewaloryzacji obiektów zabytkowych;
- zachowaniu kompozycji i układów zieleni historycznej, parków i cmentarzy;
- dostosowaniu nowej zabudowy do historycznej kompozycji urbanistycznej w zakresie sytuacji, skali, bryły, podziałów architektonicznych;
- zachowaniu klimatu odrębnych zespołów przestrzennych;
- usuwanie obiektów dysharmonizujących, substandardowych.

W granicach obszaru objętego strefą „B” wymagane jest uzgadnianie z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków: remontów, modernizacji, adaptacji, zmian sposobu użytkowania budynków historycznych, uzupełnień zabudowy, wprowadzania małych form architektonicznych, elementów reklamy wizualnej.

Ochroną konserwatorską objęte są również budynki lub zespoły zabudowy. Do Rejestru Zabytków Województwa Kujawsko – Pomorskiego, prowadzonego przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wpisano 169 obiektów i obszarów o dużej wartości architektonicznej i historycznej znajdujących się w granicach Śródmieścia (na 201 obiektów i obszarów zlokalizowanych w całym mieście). Ww. obiekty i obszary wyróżniono na mapie nr 8 pn. „UWARUNKOWANIA KONSERWATORSKIE”.

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.

**Wykaz obszarów i obiektów wpisanych do rejestru zabytków położonych w granicach Śródmieścia**

L.p.:	Adres	Obiekt	Wiek
<b>OBSZARY</b>			
1		Mury miejskie	XIV/XV w.
2		Stare Miasto	
3		Wyspa Młyńska	
4	Plac Weyssenhoffa 11	Teren z drzewostanem	
<b>KOŚCIOŁY I CMENARZE</b>			
5	Bernardyńska	Klasztor bernardyński	II poł. XVI w.

6	Bernardyńska 2	Kościół bernardyński	
7	Farna	kościół	1466-1502
8	Gdańska 2	Kościół klarysek	1582-1646
9	Ossolińskich 2	kościół	1924-1939
10	Ossolińskich 2	park	1924-1939
11	Plac Kościeleckich 7	kościół	1900-1903
12	Plac Wolności	kościół	1872-1876
13	Plac Piastowski	kościół	1900-1913
14	Św. Trójcy 26	kościół	1910-1912
15	Nakielska 68A	kościół	1905-1906
16	Pomorska 41	kościół	XIX w.
17	Grunwaldzka 15	cmentarz	1889
<b>BUDYNKI</b>			
18	Babia Wieś 3	Szałas wiosłarski	1933-1937
19	Batorego 1	dom	k. XIX w.
20	Bernardyńska 6	Szkoła (ATR)	I.80 XIX w.
21	Cieszkowskiego 1	dom	1903-1904
22	Cieszkowskiego 3	dom	1903-1904
23	Cieszkowskiego 7	dom	1900-1902
24	Cieszkowskiego 9	dom	1900-1902
25	Cieszkowskiego 11	dom	1898-1899
26	Cieszkowskiego 13/15	dom	1902-1904
27	Cieszkowskiego 14	dom	1899
28	Cieszkowskiego 16	dom	1901-1903
29	Cieszkowskiego 17	dom	1897-1898
30	Cieszkowskiego 18	dom	1901-1903
31	Cieszkowskiego 20	dom	1901-1903
32	Cieszkowskiego 22	dom	1898-1900
33	Długa 12	dom	1866-1878
34	Długa 24	dom	k. 1770
35	Długa 37	hotel	1880-1884
36	Długa 39	dom	II poł. XIX w.
37	Długa 41	dom	1798
38	Dworcowa 19	dom	k. XIX w.
39	Dworcowa 63	przychodnia (dawna Dyrekcja Kolei)	1886-1889
40	Farna 10	Szkoła parafialna	XVIII/XIX w.
42	Floriana 6	dom	1913-1914
43	Focha 4	dom	1901-1902
44	Garbary 2	willa	1863-1899
45	Garbary 20	dom	1903-1904
46	Garbary 20	oficyna	pocz. XX w.
47	Gdańska 6	budynek Klasztorny	1615-1618
48	Gdańska 14	Hotel „Pod Orłem”	1893-1896
49	Gdańska 15	Dom Towarowy	1910-1911
50	Gdańska 20	dom	1887

51	Gdańska 22	dom	ok.1900
52	Gdańska 33	dom	1876-1878
53	Gdańska 42	dom	1906-1907
54	Gdańska 48	dom	pocz. XX w.
55	Gdańska 48	otoczenie parkowe domu	XIX/XX w.
56	Gdańska 50	willa	1904
57	Gdańska 50	otoczenie parkowe willi	
58	Gdańska 63	dom	1894
59	Gdańska 75	dom	1889
60	Gdańska 81	dom	1897
61	Gdańska 84	willa	1898-1899
62	Gdańska 84	ogród	Ok. 1900
63	Gdańska 92	dom	1900-1903
64	Gdańska 93	dom	1890
65	Gdańska 93	Oficyna I	1892-1893
66	Gdańska 93	Oficyna II	1894
67	Gdańska 93	budynek gospodarczy	1895
68	Gdańska 101	dom	1892-1893
69	Gdańska 119	dom	1895-1896
70	Gdańska 119	oficyna	I.20 XX w.
71	Grodzka 7	spichlerz	1794-1797
72	Grodzka 9	spichlerz	1793
73	Grodzka 11	spichlerz	1794-1800
74	Grodzka 16	dom	ok. poł. XIX w.
75	Grodzka 17	dom	1884-1897
76	Grodzka 18	Szkoła (ATR)	1858
77	Grodzka 25	dom	I poł. XIX w.
78	Hetmańska 4	dom	1896-1897
79	Jagiellońska 3	Urząd Wojewódzki	1834-1885
80	Jagiellońska 6	Poczta Główna	1883-1885
81	Jagiellońska 30	1895-1896	1895-1896
82	Jagiellońska 30	Stajnia (studio)	1895-1896)
83	Jagiellońska 41	Budynek restauracji (przychodnia)	1893
84	Jagiellońska 41	resursa (sklep)	ok.1910
85	Jagiellońska 43	dom adm. mieszk.	1909-1910
86	Jagiellońska 45	dom	1890
87	Jagiellońska 47	dom	1890
88	Jagiellońska	Kuta brama	90l. XIX w.
89	Jana Kazimierza 2	dom	k. XVIII w.
90	Jezuicka 1	ratusz (Kolegium jezuickie)	1664
91	Jezuicka 2	dom	k. XVIII w.
92	Jezuicka 4	dom	Ok. 1774
93	Konarskiego 2	Państwowe Liceum Sztuk Plast.	1875-1878
94	Kopernika 1	Techn. Kolej. (Gimnazjum)	1905-1907

95	Kordeckiego 20	ATR (Szkoła)	I.80 XIX w.
96	Kordeckiego 20	Sala gimnastyczna ATR	k. XIX w.
97	Krasińskiego 2	dom	1912
98	Królowej Jadwigi 2	dom	1900-1901
99	Królowej Jadwigi	dom	1903-1905
100	Kujawska 4	dom	1890-1904
101	Libelta 14	dom	1904-1905
102	Libelta 16	Filharmonia Pomorska	1953-1958
103	Mennica 1.2	spichlerz	1789-1799
104	Mennica 1	spichlerz	ok. 1835
105	Mennica 1.1	spichlerz	Ok. 1861
106	Mennica 1.3	Kaszarnia z turbiną	1898 i 1928
107	Mennica 4	dom	XVII w.
108	Mennica 6	dom	IV ćw. XVIII w.
109	Mennica 7	dom	1899
110	Mennica 8	dom	1774
111	Mennica 10	Młyn Rothera	1851
112	Mennica 12	łazienki	1908
113	Mickiewicza 1	dom	1903-1904
114	Mickiewicza 5	dom	1906
115	Mickiewicza 7	dom	1904-1905
116	Mickiewicza 9	dom	1905-1906
117	Mickiewicza 15	willa	1903-1904
118	Niedźwiedzia 4	Dom (Urząd Miasta)	1875
119	Obrońców Bydg. 2/4	dom	1883-1884
120	Ossolińskich 4/6	dom	1903-1906
121	Ossolińskich 7	Willa (budynek administracyjny)	1927-1929
122	Ossolińskich 8/10	dom	1903-1906
123	Ossolińskich 12	budynek	1903-1906
124	Ossolińskich	Chlewnia (budynek administracyjny)	1906
125	Plac Kościeleckich 8	Szkoła (S.P. nr 8)	1890-1892
126	Plac Weyssenhoffa 11	budynek	1903-1906
127	Plac Weyssenhoffa 11	Stajnia (budynek rzeźni)	1906
128	Plac Wolności 1	dom	1896
129	Plac Wolności 3	dom	1903
130	Plac Wolności 5	dom	1880-1890
131	Plac Wolności 9	LO nr 1 (Szkoła)	1876-1877
132	Płocka 2	willa	Ok. 1900
133	Pod Blankami 6	spichlerz	pocz. XIXw.
134	Podwale 5	Hala targowa	1904
135	Pomorska 5	dom	1896-1897
136	Pomorska 18	Budynek główny (remiza)	1909-1911
137	Pomorska 18	Budynek warsztatu	1909-1911
138	Pomorska 48	dom	1896-1897

139	Pomorska 50 Cieszkowskiego 24	dom	1898-1899
140	Powst. Wlkp. 2	budynek	1906
141	Powst. Wlkp. 4	dom	1900
142	Skargi Piotra 3	dom	1886-1888
143	Słowackiego 7	Akademia Muzyczna (Stara-rostwo)	1904-1906
144	Słowackiego 7	garaże ( Wozownia)	pocz. XX w.
145	Słowackiego 7	gospod. (Stajnia)	pocz. XX w.
146	Sowińskiego 5	schronisko	1896-1898
147	Stary Port 1-3,3	dom	1897-1900
148	Stary Port 13	spichlerz	1830-1840
149	Stary Port 13	podwórze	
150	Stary Rynek 16	dom	k. XIX w.
151	Stary Rynek 22	dom	I poł. XIX w.
152	Stary Rynek 23	dom	ok. 1895
153	Stary Rynek 23	oficyna	ok. 1895
154	Stary Rynek 24	biblioteka	1774-1778
155	Staszica 4	LO nr IV (Gimnazjum)	1908-1910
156	20 Stycznia 17	dom	1905-1911
157	20 Stycznia 17	ogrodzenie	ok. 1900
158	20 Stycznia 24	dom	1910
159	Śniadeckich 1	willa	1850-1860
160	Śniadeckich 3	dom	1873
161	Śniadeckich 3	oficyna	k. XIX w.
162	Śniadeckich 10	dom	1895-1897
163	Św. Trójcy 30	dom	1921
164	Św. Trójcy 37	Szkoła (ZSM)	1910
165	Świętojańska 20	szkoła	1887-1888
166	Trybunalska 2	„Stara Octownia” - bank	II poł. XIX w.
167	Wały Jagiellońskie 2	Sąd Wojewódzki	1905
168	Wielniary Rynek 4	dom	1774
169	Kopernika 16	Willa, garaż	1935
170	Gdańska 88-90	Dwie połączone wille	1888-1901

Obiekty zabytkowe, które prezentują dużą lub co najmniej średnią wartość historyczno-architektoniczną, a których nie umieszczono w rejestrze zabytków, objęte są ochroną w ramach wpisu do miejskiej ewidencji zabytków. Wpis danego budynku do ewidencji zobowiązuje inwestorów do uzgadniania z konserwatorem zabytków zakresu prac remontowych, adaptacyjnych i rozbiórkowych prowadzonych w budynkach historycznych. Ww. obiekty wyróżniono na mapie nr 8 pn. „UWARUNKOWANIA KONSERWATORSKIE”.

Dodać należy, że dla obszarów Śródmieścia Pracownia Dokumentacji i Popularyzacji Zabytków Wojewódzkiego Ośrodka Kultury w Bydgoszczy opracowuje „Studium historyczno-konserwatorskie”, którego celem jest rozpoznanie substancji zabytkowej, ustalenie jej wartości oraz określenie szczegółowych wytycznych konserwatorskich. Ze względu na bardzo rozległy teren całego zaplanowanego na kilka lat opracowania, zostało ono podzielone na etapy – w obecnym stanie opracowanie obejmuje 70% terenu strefy śródmiejskiej. Studium historyczno-konserwatorskie wykorzystywane jest przez MPU i miejskie służby konserwatorskie w pracach bieżących.

## Wnioski

Działalność konserwatorska w strefie „A” powinna zmierzać do możliwie najpełniejszej ochrony i rewaloryzacji historycznego układu przestrzennego. Obszary objęte strefą „B”, stanowiące jednocześnie strefę pośrednią pomiędzy zabytkowym układem strefy „A”, a obszarami współczesnej zabudowy, podlegają rygorom w zakresie utrzymania historycznego układu przestrzennego i zasadniczych elementów istniejącej substancji o wartościach kulturowych oraz charakteru i skali nowej zabudowy.

Ochrona elementów krajobrazu kulturowego miasta, a przede wszystkim obiektów dziedzictwa kulturowego powinno być nadrzędnym celem wszelkich działań inwestycyjnych związanych z rozwojem miasta.

Należy jednak pamiętać, że wartość historyczną mogą przedstawiać zarówno obiekty stanowiące pomniki architektury jak i budynki niewyróżniające się poziomem artystycznym, lecz składające się na krajobraz charakterystyczny dla minionych okresów historycznych, a także obiekty, które odgrywały znaczącą rolę w życiu miasta albo związane były z pamiętnymi wydarzeniami.

## 8. UKŁAD URBANISTYCZNY

Historycznie ukształtowane Śródmieście miasta rozpościera się po obu stronach rzeki Brdy. Na południowym jej brzegu położone jest Stare Miasto z centralnie usytuowanym Starym Rynkiem, stanowiącym zamknięcie wiodącej w kierunku północnym, jednej z głównych osi kompozycyjnych układu przestrzennego – ulicy Gdańskiej.

Rynek Starego Miasta z Ratuszem to główny plac w mieście otoczony historyczną tkanką miejską, stanowiący obszar ograniczonego ruchu kołowego, o bardzo rozbudowanej ofercie usług z zakresu handlu, administracji, kultury, religii, gastronomii, itd. Obszar ten generuje ruch niemalże o każdej porze dnia, dobrze spełniając swoje zadanie. Stare Miasto leżące w obszarze dawnego miasta lokacyjnego, którego granice wyznacza do dziś czytelna linia murów miejskich i fosy, przyciąga czytelnością historycznego układu urbanistycznego oraz stylistyką i charakterem zabudowy, sięgającej XVII wieku, a nawet czasów wcześniejszych. Dodatkowo sąsiedztwo Wyspy Młyńskiej i Wenecji Bydgoskiej – miejsc urokliwych i unikatowych sprawia, że obszar Starego Miasta i jego okolice, stanowiące atrakcyjną wizytówkę Bydgoszczy są chętnie odwiedzane przez mieszkańców i podziwiane przez turystów.

Po przeciwległej stronie rzeki przebiega druga główna oś układu, spinająca wschodnie i zachodnie krańce miasta – ulica Marszałka Focha i ulica Jagiellońska. Główne ulice i place miejskie – Gdańska, Dworcowa, Długa i Śniadeckich oraz Plac Wolności i Plac Piastowski pełnią funkcję głównych pasażów handlowo – usługowych, stanowiąc miejsca koncentracji obiektów o znaczeniu kulturalnym i społecznym, utożsamianych z miastem i jego centrum. Wizerunek tych ulic, ich skala i kameralny charakter odzwierciedlony szerokością ulicy, jakością nawierzchni, wyposażeniem w elementy małej architektury oraz gabarytem zabudowy sprawia, że stanowią one przestrzeń publiczną przyjazną mieszkańcom miasta.

Kompozycję układu uzupełniają wytyczone wokół centrum Śródmieścia trasy komunikacji kołowej oraz wartościowe założenia urbanistyczne:

- układ przestrzenny Starego Miasta,
- Wyspa Młyńska z Wenecją Bydgoską,
- ulica Świętej Trójcy,
- Stary Kanał Bydgoski,
- ulica Gdańska z przyległymi placami,
- ulica Dworcowa,
- zespół kwartałów zabudowy i Plac Piastowski,
- zespół zabudowy Londynka,
- zwarte kwartały w rejonie ulicy Paderewskiego,
- zespół Akademii Bydgoskiej,
- „dzielnica muzyczna”,
- zespół willowej zabudowy przy ulicy Sielanka,
- ulica Piotrowskiego i otoczenie Bazyliki.

Od ulicy Gdańskiej w kierunku dworca PKP – Bydgoszcz Główna wiodą ważne ciągi komunikacyjne – ulica Dworcowa i ulica Śniadeckich. W obszarze Śródmieścia dominuje zabudowa historyczna o zróżnicowanym charakterze, w przeważającej mierze złożona z kwartałów o zwartej i ukształtowanej formie, urozmaicona zespołem zabudowy willowej przy ulicy Sielanka, czy „dzielnica muzyczna”.

Ciągi komunikacyjne formuje zabudowa pierzejowa krystalizująca układ urbanistyczny Śródmieścia. Wzdłuż tych ciągów i towarzyszących im placów koncentrują się funkcje usługowe podkreślające wielkomiejski charakter historycznego miasta. Nad całością założenia górują swobodnie rozmieszczone dominanty wysokościowe w postaci kościołów i wysokich budynków użyteczności publicznej.

Silnie zurbanizowaną kompozycję Śródmieścia ożywiają położone na wschód od ulicy Gdańskiej parki miejskie oraz wijąca się nieregularnie rzeka Brda, tworząca wraz z Wyspą Młyńską kompleks sprzyjający rozwojowi funkcji rekreacyjnych, zapewniających mieszkańcom realizację podstawowych potrzeb z zakresu wypoczynku codziennego.

Wartościowe założenia urbanistyczne obszaru Śródmieścia zostały przedstawione na mapie nr 9 pn. „UKŁAD URBANISTYCZNY ŚRÓDMIEŚCIA”.

### III. KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ STREFY ŚRÓDMIEJSKIEJ

#### 9. GŁÓWNE DZIAŁANIA PROWADZĄCE DO PRZEKSZTAŁCEŃ STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ STREFY ŚRÓDMIEJSKIEJ

**Ukształtowanie obszaru CENTRUM MIASTA**, poprzez wzbogacenie jego zdefiniowanych wartości kulturowych oraz intensyfikację funkcji centrotwórczych, tj. funkcji usługowych i administracyjnych o znaczeniu ogólnomiejskim, regionalnym i krajowym, w tym:

- prestiżowych funkcji publicznych z zakresu administracji, nauki i szkolnictwa wyższego, kultury, finansów, zdrowia, sportu i turystyki;
- funkcji usługowych o charakterze komercyjnym, charakteryzujących się atrakcyjnym programem użytkowym i wysokim standardem architektury.

**Poprawa dostępności komunikacyjnej do strefy śródmiejskiej i wprowadzenie ograniczeń dla ruchu samochodowego w strefie centralnej** w wyniku:

- przekształcenia i rozwoju sieci ulicznej w kierunku układu pierścieniowego, tj. budowy obwodnic śródmiejskich i lokalizacji parkingów wielopoziomowych na obrzeżach obszaru;
- ustalenia priorytetu dla transportu publicznego i ruchu pieszego;
- ograniczenia ruchu samochodowego poprzez segregację ruchu kołowego i pieszego, wyodrębnienie głównych ulic o dominacji ruchu pieszego z ograniczeniami dla ruchu samochodowego: ul. Gdańska - Stare Miasto - ul. Długa, ul. Dworcowa - Dworzec PKP oraz wyznaczenie stref limitowanego dostępu i ograniczonego czasu parkowania poprzez wprowadzanie opłat za parkowanie;
- realizacji bezkolizyjnego powiązania obszaru Starego Miasta i ulicy Mostowej z głównymi ciągami handlowymi w mieście – ul. Gdańską oraz Jagiellońską i Focha;
- eliminacji ruchu tranzytowego.

**Rewitalizacja wartościowych układów urbanistycznych**, której efektem będzie podniesienie standardu architektoniczno-estetycznego istniejącego zainwestowania oraz ożywienie i rozwój społeczno-gospodarczy wyodrębnionych obszarów :

- Wyspy Młyńskiej,
- „Wenecji Bydgoskiej”,
- obszaru Bocianowa wraz z terenem „Londynka”,
- obszaru śródmiejskiego ograniczonego ulicami: Dworcową, Matejki, Lipową, Zduny i Pomorską,
- obszaru Placu Teatralnego,
- terenu położonego w rejonie dworca kolejowego Bydgoszcz Główna,
- wartościowych pod względem historycznym i architektonicznym zespołów zabudowy przemysłowej.

**Zagospodarowanie terenu i wprowadzenie nowej zabudowy w celu odtworzenia historycznego układu przestrzennego** przy założeniu harmonijnego współistnienia elementów kompozycji historycznej i współczesnej:

- odtworzenie historycznego układu przestrzennego Starego Rynku,
- zagospodarowanie Placu Teatralnego,
- wprowadzenie zabudowy przy Placu Kościeleckich,
- odbudowa spichrzy przy ul. Grodzkiej,
- lokalizacja nowej zabudowy w rejonie ul. Mostowej,
- zagospodarowanie placu przed dworcem PKP,
- uzupełnienie zabudowy w pierzejach ulic,
- realizacja zabudowy na podstawie ustaleń planów miejscowych.

**Rewaloryzacja istniejącej zabudowy śródmiejskiej**, w tym całych kwartałów lub zespołów zabudowy usługowo-mieszkaniowej, polegająca na:

- remontowaniu, konserwacji i restauracji wartościowej zabudowy historycznej znajdującej się w złym stanie technicznym;
- likwidacji istniejących substandardów architektonicznych z zagospodarowaniem wewnątrz kwartałów zielenią i urządzeniami małej architektury, zabezpieczeniem miejsc parkingowych itp.;
- wprowadzeniu uzupełniającej zabudowy usługowo-mieszkaniowej i budowie pasaży handlowych i wielofunkcyjnych obiektów usługowo-rekreacyjno-handlowych typu domy towarowe z obowiązkiem dostosowania kubatury i formy architektonicznej do specyfiki terenu i historycznego charakteru istniejącej wartościowej zabudowy.

**Likwidacja, dyslokacja i przekształcenie na cele zabudowy usługowej i usługowo-mieszkaniowej obiektów przemysłowych, rzemieślniczo-produkcyjnych, warsztatowych, magazynowo-składowych, hurtowni i innych**, stanowiących uciążliwość dla podstawowych funkcji terenu i dysonans przestrzenny.

**Zapewnienie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej obszarów zagospodarowanych zielenią i terenów sportowych** oraz ich wzajemne powiązanie w spójny system terenów biologicznie czynnych poprzez:

- utrzymanie istniejących terenów zieleni i zapewnienie możliwie dużego udziału terenów zagospodarowanych zielenią w granicach terenów zainwestowanych;
- utrzymanie i zagospodarowanie dla celów rekreacyjnych terenów położonych nad rzeką Brdą i Starym Kanałem Bydgoskim;
- urządzenie nowych terenów zieleni o atrakcyjnym programie rekreacyjno-sportowym w powiązaniu z wielofunkcyjnymi obiektami usługowo-rekreacyjno-handlowymi;
- urządzenie parku na Wyspie Młyńskiej;
- odnowienie istniejących zadrzewień przyulicznych oraz wprowadzenie nowych nasadzeń roślinnych na ulicach;
- modernizację istniejących i budowę nowych obiektów sportowo-rekreacyjnych w rejonie Babiej Wsi;
- budowę przystani dla pływających jednostek sportowo-rekreacyjnych nad rzeką Brdą.

## 9.1 Ukształtowanie obszaru centrum miasta

Centrum miasta usytuowane w strefie śródmiejskiej, na przestrzennie wyodrębnionym obszarze, powinno stanowić główny i wiodący obszar koncentracji funkcji administracyjno-usługowych o unikatowym charakterze, z reprezentacyjnymi obiektami użyteczności publicznej, instytucjami kulturalnymi, naukowymi, finansowymi itp., stanowiącymi o randze i prestiżu miasta.

**W niniejszym opracowaniu wyznacza się obszar identyfikowany jako centrum miasta, położony w centralnej części Śródmieścia, w granicach ulic: Warszawskiej, Sobieskiego, Hetmańskiej, Świętojańskiej, Al. Mickiewicza, Al. Ossolińskich, Piotrowskiego, Babia Wieś, Toruńskiej, Wały Jagiellońskie, Poznańskiej, Świętej Trójcy, Królowej Jadwigi oraz bulwarów nadrzecznych.**

Czynnikiem determinującym rozwój centrum jako atrakcyjnego i wiodącego ośrodka usługowego jest zauważalny wzrost popytu na usługi i dobra kulturalne najwyższej jakości, co wiąże się ze wzrostem poziomu wykształcenia i życia oraz wzrostem oczekiwań i potrzeb społecznych.

**Ukształtowanie strefy centralnej powinno zatem odbywać się poprzez:**

- przekształcenie i rozwój sieci ulicznej w kierunku układu pierścieniowego, tj. budowę obwodnic śródmiejskich i lokalizację parkingów wielopoziomowych na obrzeżach obszaru;
- intensyfikację funkcji centrotwórczych: prestiżowych funkcji usług publicznych z zakresu administracji lokalnej i rządowej, nauki i szkolnictwa wyższego, kultury, zdrowia, finansów, sportu i turystyki oraz funkcji usługowych komercyjnych, charakteryzujących się bogatym i atrakcyjnym programem, dostosowanym do potrzeb i oczekiwań mieszkańców;
- ograniczenie ruchu samochodowego poprzez tworzenie stref limitowanego dostępu i segregację ruchu kołowego i pieszego;
- podniesienie jakości przestrzeni publicznych, które stanowią obiekty użyteczności publicznej, place miejskie i ulice, tereny zieleni miejskiej.

Dla rozwoju strefy centralnej istotne znaczenie ma przebudowa układu drogowego w układ pierścieniowy, tzn. utworzenie tzw. małego ringu. Stanowiąc go będzie ciąg ulic: Królowej Jadwigi, Mazowiecka – Hetmańska, Al. Mickiewicza, Paderewskiego, Staszica, 3-Maja, Bernardyńska, Zbożowy Rynek, Wały Jagiellońskie, Grudziądzka, Poznańska, Św. Trójcy. Dla uzyskania pożądanych efektów w postaci ograniczania ruchu samochodowego w centrum, powinien być stworzony odpowiedni system parkingów zlokalizowanych na obrzeżu strefy w bezpośrednim sąsiedztwie małej obwodnicy. Dojazd do poszczególnych obiektów powinny zapewnić ulice lokalne i dojazdowe, na których ruch powinien być ograniczany do niezbędnego minimum.

Intensyfikacja funkcji usługowych o charakterze komercyjnym wiąże się m.in. z tworzeniem pasaży handlowych oraz budową wielofunkcyjnych obiektów usługowo-rekreacyjno-handlowych o charakterze domów towarowych, z atrakcyjnym programem usług centrotwórczych. Obiekty te powinny być realizowane wzdłuż głównych ciągów handlowych i na terenach poprzemysłowych, a ich architektura swoją formą powinna uwzględniać specyfikę terenu i nawiązywać do historycznego charakteru istniejącej wartościowej zabudowy.

Na obszarze centrum ogromne znaczenie ma podniesienie jakości przestrzeni publicznych, przede wszystkim placów miejskich i ulic oraz terenów zieleni miejskiej. Podstawowym założeniem powinno być staranie o atrakcyjny wizerunek obiektów użyteczności publicznej oraz uzyskanie reprezentacyjnego, zgodnego z rangą miejsca wyglądu głównych tras komunikacyjno-handlowych i placów miejskich – poprzez modernizację nawierzchni, wprowadzenie elementów małej architektury, stylowego oświetlenia, zieleni, a także wprowadzenie ograniczeń dla lokalizacji obiektów tymczasowych, o niskim standardzie architektonicznym. Drugą zasadniczą sprawą jest utrzymanie i zagospodarowanie dla celów rekreacji i wypoczynku terenów położonych nad Brdą i Starym Kanałem Bydgoskim przy zachowaniu ich ciągłości i wartości przestrzenno-funkcjonalnej poprzez realizację bulwarów i tras spacerowych wzdłuż brzegów rzeki Brdy, wyznaczenie ścieżek rowerowych i punktów widokowych, wyposażenie w obiekty małej architektury ogrodowej, itp.

Rozwój strefy centralnej historycznie ukształtowanej w wyniku rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego miasta, następować powinien poprzez wzbogacanie wartości kulturowych obszaru w efekcie:

- realizacji ustaleń ochrony konserwatorskiej strefy „A” i „B”, w granicach których ochronie podlegają elementy historycznego układu przestrzennego, tzn. rozplanowanie ulic, skala i charakter zabudowy, w oparciu o szczegółowe wytyczne konserwatorskie;
- dostosowania współczesnych funkcji do wartości zabytkowych zespołów i poszczególnych budynków, przez nawiązanie do historycznego programu mieszkaniowo-usługowego i eliminacji funkcji uciążliwych,
- dostosowania nowej zabudowy usługowo-mieszkaniowej do historycznej kompozycji urbanistycznej w zakresie skali zabudowy, przy założeniu harmonijnego współistnienia elementów kompozycji historycznej i współczesnej.

## 9.2 Poprawa dostępności komunikacyjnej do strefy śródmiejskiej i wprowadzenie ograniczeń dla ruchu samochodowego w strefie centralnej

Istotne znaczenie dla poprawy warunków dostępności komunikacyjnej w strefie śródmiejskiej ma stworzenie czytelnego systemu obwodnicowego obszaru Śródmieścia i centrum miasta.

Podstawowym zadaniem jest realizacja rozbudowy ulicy Granicznej wraz z budową mostu nad Brdą i połączenia do ulicy Zygmunta Augusta w rejonie Dworca Głównego PKP. Ciąg ten wraz z ul. Zygmunta Augusta, Artyleryjską, Kamienną, Sulkowskiego, Ogińskiego, Toruńską i Grudziądzką stworzy tzw. Wielki Ring umożliwiając wprowadzenie uspokojenia ruchu w obszarze śródmiejskim.

Mały Ring to ciąg ulic Królowej Jadwigi, Mazowiecka – Hetmańska, Al. Mickiewicza, Paderewskiego, Staszica, 3-Maja, Bernardyńska, Zbożowy Rynek, Wały Jagiellońskie, Grudziądzka, Poznańska, Św. Trójcy.

„Pierścień” ten wyznacza obszar ścisłego centrum, już dziś objętego specjalną polityką transportową, w której wyznaczona jest m.in. strefa płatnego parkowania limitująca dostęp do strefy. Dostępność do tej strefy dla transportu indywidualnego powinna być ograniczana przy jednoczesnym zastosowaniu preferencji w stosunku do komunikacji zbiorowej.

Dla uzyskania pożądanego efektów w postaci ograniczania ruchu samochodowego w centrum, powinien być stworzony odpowiedni system parkingów zlokalizowanych na obrzeżu strefy w bezpośrednim sąsiedztwie małej obwodnicy. Dojazd do poszczególnych obiektów powinny zapewnić ulice lokalne i dojazdowe, na których ruch powinien być ograniczany do niezbędnego minimum.

## 9.3 Rewitalizacja wartościowych układów urbanistycznych

W przeszłości, przed transformacją ustrojową końca lat 80-tych, gwałtowny rozwój osiedli mieszkaniowych (tzw. blokowisk) na obrzeżach miasta, na terenach łatwo dostępnych, skutkowało niedoinwestowaniem obszarów śródmiejskich. Sektor usług nie nadążał za mieszkalnictwem, co spowodowało naruszenie proporcji w rozwoju podstawowych funkcji miasta i struktury Śródmieścia.

Na terenach śródmiejskich, gdzie znaczący udział stanowi zabudowa o wartości historycznej, przez lata dało się zaobserwować niszczenie substancji budowlanej, spowodowane niskimi nakładami na cele remontowe i niewłaściwym użytkowaniem budynków. Powodem tego częściowo były również ustalenia miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia, obowiązującego do 2003 roku, w myśl których zakładano wyburzenie znacznej części historycznej tkanki miejskiej.

Tereny te dotknięte są także degradacją społeczno-gospodarczą i ekonomiczną mieszkańców, związaną z ubożeniem społeczeństwa na skutek utraty miejsc pracy, wzrostu kosztów utrzymania i niedostosowania do warunków gospodarki rynkowej. Stan ten sprzyja tworzeniu się różnych patologicznych zjawisk społecznych i wzrostowi przestępczości.

Do ograniczenia lub wyeliminowania tych niekorzystnych zjawisk przyczynić się mogą kompleksowe działania rewitalizacyjne, które w oparciu o program rewitalizacji, stanowiący dokument operacyjny, wpłyną na odnowę i ożywienie wadliwie funkcjonujących terenów i zrównoważony rozwój całego Śródmieścia.

Powodzenie przyjętych założeń rewitalizacyjnych zależy od pomyślnej współpracy władz samorządowych z mieszkańcami i właścicielami nieruchomości przy wykorzystaniu środków finansowych ze źródeł samorządowych, zewnętrznych (np. funduszy strukturalnych) i prywatnych.

Obszary rewitalizacji istniejącego zainwestowania ustala się głównie dla struktur przestrzennych o szczególnych walorach kulturowych, w celu zachowania zasadniczych elementów zabudowy, zwłaszcza tych decydujących o tożsamości układu urbanistycznego.

Celem rewitalizacji obszarów zurbanizowanych zagrożonych degradacją społeczno – gospodarczą jest:

- ograniczenie zjawisk patologii społecznych na terenach restrukturyzowanych miast,
- podniesienie poziomu i standardu życia mieszkańców,
- tworzenie nowych miejsc pracy,
- wzrost atrakcyjności gospodarczej,
- usprawnienie procesu budowy nowych mieszkań lub remonty istniejących zasobów mieszkaniowych.

Obszary, na których występują procesy niszczenia substancji budowlanej, funkcji oraz postępującej za nią degradacji społecznej i ekonomicznej powinny być określone w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bydgoszczy.

Rewitalizacja obejmuje szereg działań o charakterze techniczno-budowlanym, włączając prace remontowe, modernizację, konserwację, rewitalizację, itp. połączonych z kompleksowymi działaniami społecznymi i ekonomicznymi, których efektem jest ożywienie i rozwój społeczno-gospodarczy określonego obszaru.

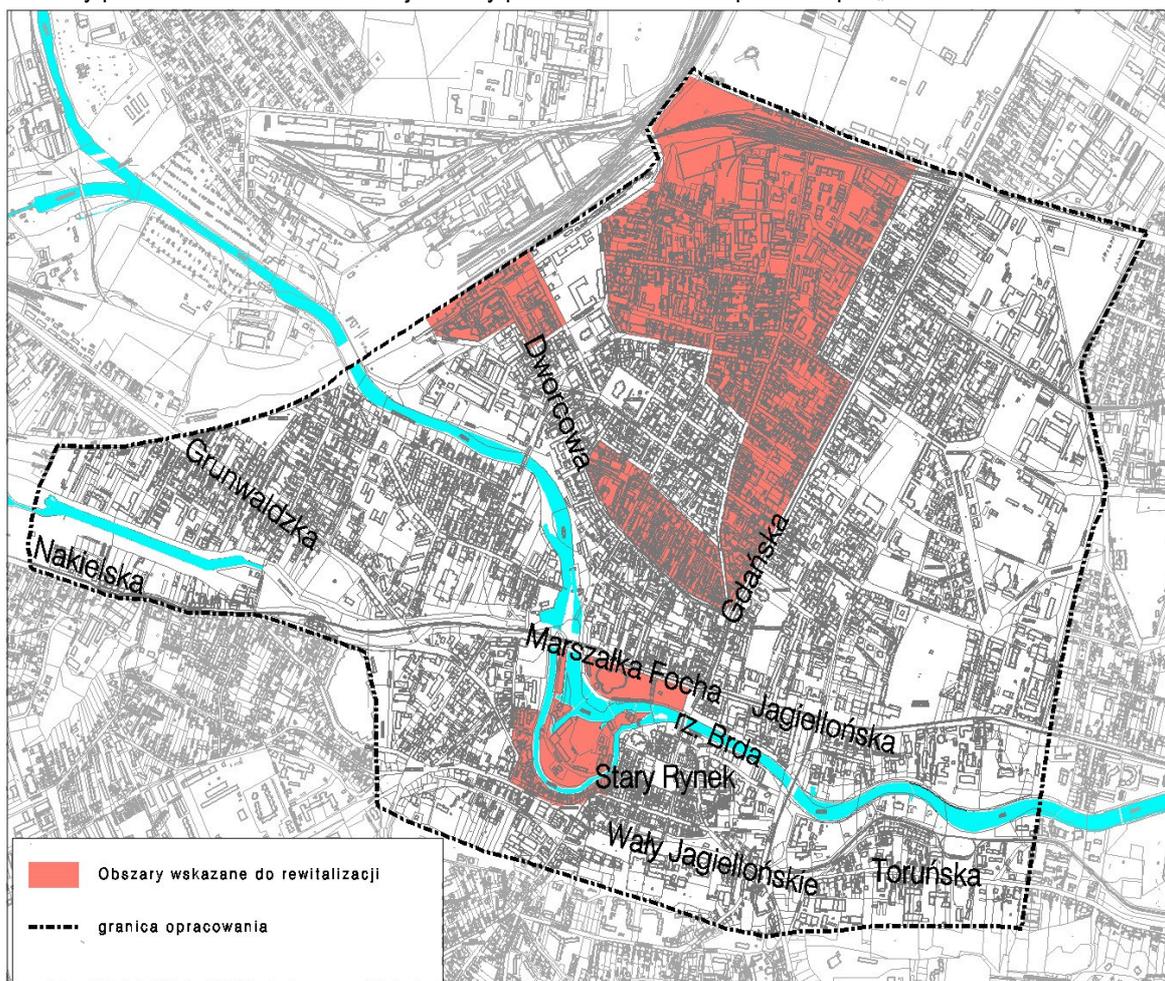
Na podstawie analizy uwarunkowań przestrzennych, społecznych, gospodarczych, kulturowych oraz zagadnień związanych z komunikacją i wyposażeniem tego obszaru w infrastrukturę techniczną, można wyróżnić obszary kryzysowe, które w zależności od potrzeb wymagają rewitalizacji lub mniej kompleksowych działań, tj. przekształceń funkcjonalno-przestrzennych lub poprawy stanu i jakości zagospodarowania, w tym rewitalizacji zabudowy.

Przy tworzeniu programu rewitalizacji terenów zdegradowanych, istotną sprawą jest rozpoznanie struktury własności nieruchomości gruntowych, ponieważ duże zróżnicowanie własnościowe oraz znaczny udział gruntów prywatnych może stanowić istotną barierę w realizacji celów.

**W obszarze strefy śródmiejskiej wyróżniono kilka obszarów, przeznaczonych do rewitalizacji, do których zalicza się:**

- obszar Bocianowa, w tym Londynka, ograniczony ulicami: Artyleryjską (trasa WZ), Kościuszki, Świętojańska, Gdańska, Pomorską, Kwiatową, Mazowiecką, Sowińskiego i Zygmunta Augusta;
- obszar ograniczony ulicami: Dworcową, Matejki, Lipową, Zduny i Pomorską;
- obszar ograniczony Placem Teatralnym, ul.M.Focha oraz nabrzeżem rzeki Brdy,
- Wyspę Młyńską,
- „Wenecję Bydgoską”,
- teren położony w rejonie dworca kolejowego – Bydgoszcz Główna, ograniczony ulicami: Zygmunta Augusta, Langiewicza, Unii Lubelskiej, Dworcową, Sobieskiego, Warszawską.

Obszary przeznaczone do rewitalizacji zostały przedstawione na mapie nr 15 pn. „REWITALIZACJA”.



**Proces rewitalizacji oraz przekształceń funkcjonalno-przestrzennych powinien obejmować działania zmierzające do:**

- tworzenia preferencyjnych warunków dla lokalizacji usług o znaczeniu ogólnomiejskim i innych, nieuciążliwych form działalności gospodarczej stanowiących źródło miejsc pracy (zabudowa w rejonie ulic: Dworcowej-Zduny, Grodzkiej, Garbary-Królowej Jadwigi, Ogińskiego, Wyspa Młyńska, Plac Teatralny, teren obecnych Zakładów Graficznych im. KEN i dworca autobusowego PKS);
- podniesienia standardu użytkowego i estetycznego istniejącej zabudowy mieszkaniowej poprzez remonty, modernizację istniejącej zabudowy oraz realizację nowej zabudowy mieszkaniowej – w wyniku nadbudów i rozbudów istniejących budynków, wprowadzenia zabudowy plombowej lub sytuowanej we wnętrzach kwartałów, przy założeniu zabezpieczenia odpowiedniej ilości miejsc parkingowych i znaczącego udziału terenów wypoczynkowo-rekreacyjnych (teren Londynka, zabudowa ograniczona ulicami Świętojańską, Gdańska-Sniadeckich, Pomorską, Kwiatową, Sienkiewicza i Pomorska);
- podniesienia standardu architektonicznego istniejącej wartościowej zabudowy historycznej poprzez remonty konserwatorskie i modernizację techniczną (zabudowa w rejonie ulic: Dworcowej-Zduny, Długiej-Pod Blankami, Poznańskiej-Grudziądzkiej, Grunwaldzkiej, „Londynek”, „Wenecja Bydgoska”);
- przekształceń funkcjonalno-przestrzennych wewnątrz kwartałów zabudowy śródmiejskiej, w efekcie likwidacji substandardów architektonicznych, zagospodarowania wnętrz urbanistycznych zielenią, zapewnienia miejsc parkingowych mieszkańcom (kwartały przy ulicy Gdańskiej-Pomorskiej, Dworcowej-Zduny, Bocianowo, Toruńska-Babia Wieś);
- lokalizacji pasaży handlowych przy głównych ulicach handlowych;
- likwidacji lub przekształceń na funkcje usługowe obiektów produkcyjnych, magazynowo-składowych, hurtowni i innych, stanowiących uciążliwość dla podstawowych funkcji terenu, wymagających obsługi ciężkim transportem o dużej częstotliwości dojazdów, szczególnie w rejonie ulic: Bocianowo, Podolska, Zduny, Ogińskiego, Św.Trójcy, Granicznej);
- podniesienie jakości przestrzeni publicznych poprzez lokalizację atrakcyjnych funkcji usługowych i rekreacyjno-wypoczynkowych, uzyskanie estetycznego wyglądu tras komunikacyjno-handlowych oraz placów miejskich, modernizację nawierzchni, wprowadzenie elementów małej architektury, stylowego oświetlenia, zieleni, a także wprowadzenie ograniczeń dla lokalizacji obiektów tymczasowych, o niskim standardzie architektonicznym oraz poprawę warunków obsługi komunikacyjnej;
- poprawy dostępności komunikacyjnej poprzez zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych w parkingach podziemnych i wielopoziomowych oraz wprowadzenie ograniczeń dla ruchu samochodowego w strefie ścisłego centrum (przy ulicy Pod Blankami, Operze Nova, Pl. Kościeleckich).

Podkreślić należy, że rewitalizacja obok działań o charakterze techniczno-budowlanym, obejmuje przede wszystkim działania społeczno-ekonomiczne, służąceżywieniu i rozwojowi społeczno-gospodarczemu określonego obszaru. Rewitalizacja wiąże się zatem z realizacją szeregu procesów służących aktywizacji społeczeństwa i zapewnieniu nowych miejsc pracy, ograniczaniu zjawisk patologicznych, a także podniesieniu jakości i standardu życia mieszkańców.

Aktualnie opracowywany jest przez służby Urzędu Miasta i jednostki współpracujące, w tym MPU „Lokalny program rewitalizacji dla miasta Bydgoszczy”, który po przyjęciu przez Radę Miasta będzie stanowił koordynowany przez gminę wieloletni program działań w sferze przestrzennej, technicznej, społecznej i ekonomicznej, określający strategię wyprowadzenia wyznaczonych terenów ze stanu kryzysowego i stworzenia dogodnych warunków dla ich rozwoju.

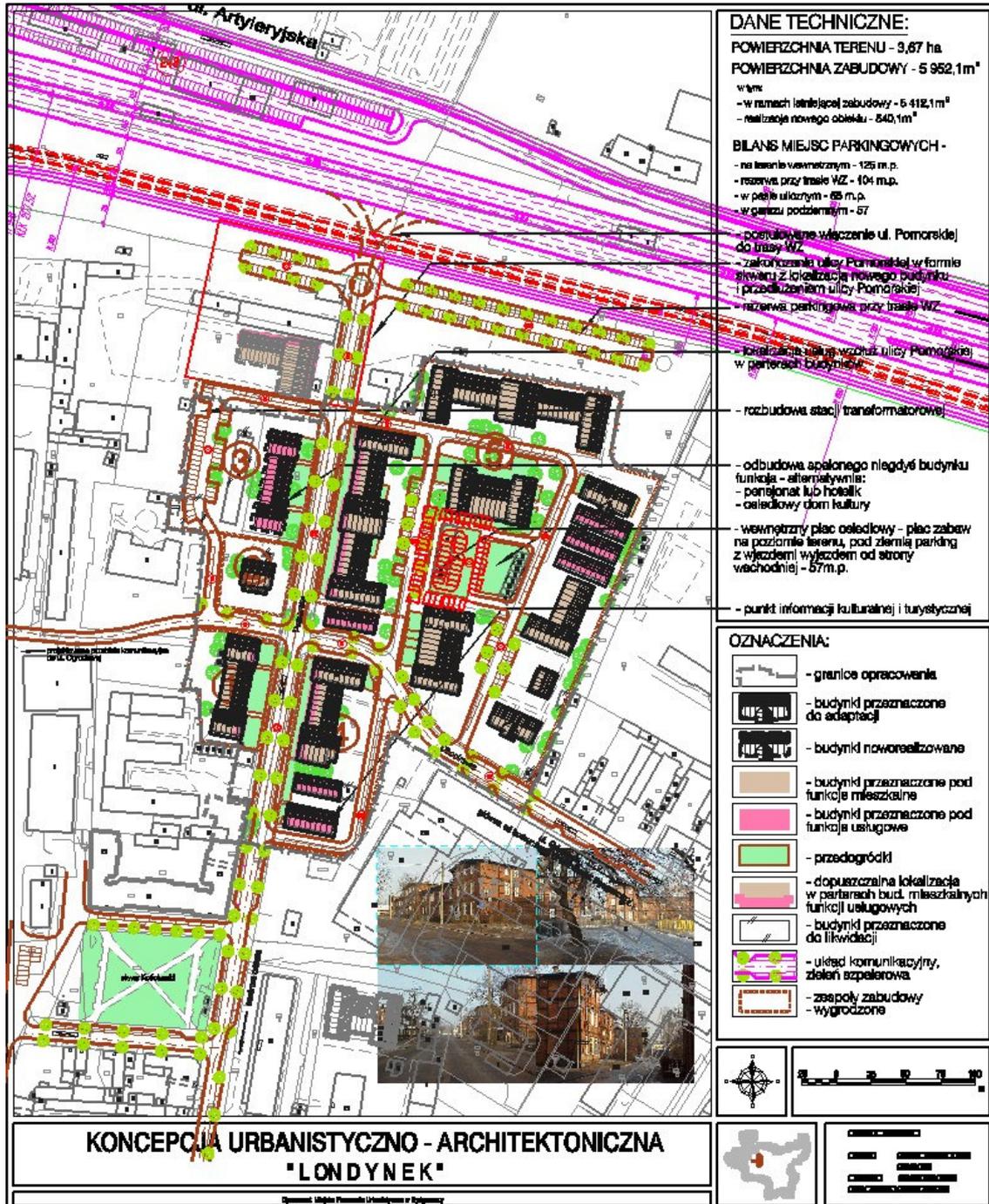
Ponadto w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej powstała koncepcja zagospodarowania terenu Londynka, określająca priorytetowe działania dotyczące poprawy stanu funkcjonowania i wizerunku tego terenu, która wyznacza kierunki niezbędnych działań rewitalizacyjnych na tym obszarze. Na podstawie powyższej koncepcji przygotowany został projekt pozyskania funduszy unijnych.

Obszar Blondynka, położony w północnej części Śródmieścia, w rejonie ulicy Pomorskiej 74-49, z uwagi na zły stan zagospodarowania działek oraz standard budynków, a także uwarunkowania funkcjonalne i społeczno-ekonomiczne, wymaga przeprowadzenia rewitalizacji. Priorytetowe działania rewaloryzacyjne dotyczą:

- poprawy warunków funkcjonowania obszaru - wzbogacenia oferty programowej,

- rewaloryzacji wartościowego pod względem konserwatorskim i urbanistyczno - architektonicznym zespołu zabudowy,
- poprawy standardu zamieszkania oraz estetyki miejsca.

Zabudowa Londynek powstała jako zespół koszarowy, dostępny od strony ul. Pomorskiej. W połowie lat 30 - tych XX wieku budynki przekształcono na mieszkania dla niezamożnej ludności i stąd potoczna nazwa zespołu „Londynek”. Zachowane ślady wartościowego układu urbanistycznego pochodzącego z początku XX-wieku wymagają uzupełnienia zaś zabudowa przeprowadzenia generalnych remontów lub wymiany. "Londynek" charakteryzuje się szczególnie jednolitą stylistyką budynków, wzniesionych w konstrukcji szachulcowej. Budynki prezentują jednak niski stan techniczny, w związku z powyższym powinny zostać poddane gruntownym remontom lub wymianie na nowe. Wszelkie prace budowlane powinny zmierzać do zachowania gabarytów i stylistyki architektonicznej budynków.



Zgodnie z pierwotnymi założeniami i koncepcją zagospodarowania, główną osią całego układu urbanistycznego, podkreślonego poprzez usytuowanie zabudowy, jest ulica Pomorska będąca głównym ciągiem komunikacyjnym „Londynka”. Dlatego w zakresie zabudowy konieczne jest zachowanie zasady sytuowania zabudowy wzdłuż ul. Pomorskiej frontem do ulicy oraz na pozostałym terenie, lokalizacja budynków w formie swobodnej w powiązaniu z zielenią. Możliwe jest wprowadzenie zabudowy uzupełniającej na zasadzie wypełnienia miejsca po spalonym budynku przy ul. Pomorska 79, oraz w miejscach niezabudowanych. Wprowadzenie zabudowy musi odbywać się z zachowaniem przedogródków przy budynkach, stanowiących bardzo charakterystyczne formy zieleni na obszarze "Londynka".

Pod względem funkcjonalnym konieczne jest ożywienie terenu, m.in. poprzez uzupełnienie funkcji mieszkalnych usługami, lokalizowanymi w adaptowanych budynkach gospodarczych, oraz wzdłuż ul. Pomorskiej, w parterach budynków bez konieczności zmiany stylistyki budynków (kwaciarnie, sklepy z upominkami i drobnym rzemiosłem, kawiarenki (internetowe), herbaciarnia, kluby, puby, restauracje, pracownie projektowe, pracownie sztuki użytkowej, malarskie, graficzne, rzeźbiarskie, biura itp.). Dla celów adaptacji budynków mieszkalnych na pracowanie proponuje się wykorzystać nadbudówki istniejących budynków. W granicach terenu dopuszcza się także lokalizację placówek oświatowych: np. przedszkola, placówki terapeutycznej, siedziby PCK itp., pensjonatu lub młodzieżowego hotelu dla sportowców, osiedlowego domu kultury z klubem tańca, punktu informacji turystycznej i kulturalnej.



W celu wprowadzenia nowych funkcji oraz poprawy warunków funkcjonowania istniejących obiektów mieszkalnych konieczna jest poprawa stanu obsługi komunikacyjnej terenu poprzez modernizację i usprawnienie istniejącego układu drogowego oraz lokalizację nowych miejsc postojowych równoległe wzdłuż krawężników ulic, na zapleczech posesji w miejscach do tego przeznaczonych oraz jednokondygnacyjnego parkingu podziemnego we wnętrzu zabudowy. Niezbędna jest też poprawa stanu urządzeń i sieci z zakresu infrastruktury technicznej.

W obszarze strefy śródmiejskiej wyznacza się ponadto obszary przekształceń funkcjonalno-przestrzennych obejmujące często tereny zdegradowane lub wykorzystywane dotąd dla innych funkcji, przede wszystkim przemysłowych, które wymagają przekształceń funkcjonalnych w tym wymiany substancji budowlanej, w związku ze zmieniającymi się uwarunkowaniami i potrzebami społecznymi. Pojęcie przekształceń funkcjonalno-przestrzennych odnosi się do całokształtu działań inwestycyjno-budowlanych, związanych ze zmianą lub uzupełnieniem istniejącego zagospodarowania terenu i podniesieniem standardu architektonicznego istniejących obiektów lub wręcz likwidacją lub przebudową istniejącego zainwestowania w celu przystosowania do nowych funkcji i potrzeb społecznych. W opracowaniu wskazuje się następujące obszary przeznaczone do przekształceń funkcjonalno-przestrzennych:

- obszar przy ulicy Granicznej (targowisko i zakłady przemysłowe);
- obszar przy ulicy Jackowskiego;
- obszar ograniczony ulicami: Garbary, Naruszewicza, Królowej Jadwigi i rzeką Brdą;
- obszar ograniczony ulicami: Garbary, Królowej Jadwigi, M.Focha i rzeką Brdą;
- teren Zakładów Graficznych im. KEN;

- obszar ograniczony ulicą Grudziądzką i Skarpą Południową;
- obszar ograniczony ulicami: Grodzką, Przy Zamczysku, Bernardyńską;
- teren zajezdni przy Pl.Kościelickich;
- obszar przy ulicy Kujawskiej i Ustronie;
- obszar przy ulicy Toruńskiej i Babiej Wsi;
- obszar ograniczony rzeką Brdą i torami tramwajowymi przy ul.Babia Wieś;
- obszar przy ulicy Żupy;
- obszar dworca autobusowego PKS;
- obszar przy ulicy Ogińskiego (teren Zakładów Mięsnych);
- obszar ograniczony ulicami: Ks.Sienki, Berwińskiego, Szymanowskiego i Ogińskiego;
- obszar ograniczony ulicami: Chodkiewicza, Sułkowskiego, Kamienną.

#### 9.4 Zagospodarowanie terenów i wprowadzenie nowej zabudowy w celu odtworzenia historycznego układu przestrzennego

Z uwagi na lokalizację, specyfikę, funkcję oraz powiązanie z innymi obszarami miasta, obszar śródmiejski powinien wyróżniać się na tle Bydgoszczy pod względem intensywności wykorzystania terenu, sposobu kształtowania zabudowy oraz jej charakteru. Większość zabudowy w Śródmieściu to obiekty o wartości historycznej, dlatego sposób kształtowania tkanki miejskiej musi uwzględniać zasady, które ukształtowały historyczny układ urbanistyczny dzisiejszego Śródmieścia.

Wiele kwartałów śródmiejskich w obecnym układzie wymaga przekształceń zarówno pod względem przestrzennym jak i funkcjonalnym, dlatego niezbędne jest podjęcie działań zmierzających do uporządkowania, uzupełnienia, bądź wymiany istniejącej zabudowy. Stąd też, w obszarze Śródmieścia konieczne jest:

- wprowadzenie nowej zabudowy na terenach dotychczas niezabudowanych lub wykorzystywanych na cele, które nie są zbieżne z prowadzoną polityką przestrzenną w mieście, wyrażoną w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta oraz obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wprowadzenie zabudowy uzupełniającej, nawiązującej do historycznego charakteru istniejących budynków i podkreślającej ciągłość zabudowy pierzejowej, zlokalizowanej wzdłuż ciągów komunikacyjnych,
- uzupełnienie zabudowy na zakończeniach osi widokowych;
- wprowadzenie zabudowy zintegrowanej z zielenią od strony nadbrzeży Brdy i tym samym stworzenie atrakcyjnych widokowo ciągów elewacji eksponowanych od strony rzeki;
- zagospodarowanie i zabudowa terenów położonych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, takich jak ulica Kamienna, Toruńska, Grudziądzka, Wały Jagiellońskie, Zygmunta Augusta, itp., ze szczególną dbałością o wykształcenie atrakcyjnych widokowo ciągów elewacyjnych.

W strefie śródmiejskiej, szczególnie w obrębie Starego Miasta, nadal istnieje wiele terenów niezabudowanych, atrakcyjnych inwestycyjnie, w granicach których wskazane jest wprowadzenie nowej zabudowy w celu odtworzenia historycznego układu przestrzennego, przy założeniu harmonijnego współistnienia elementów kompozycji historycznej i współczesnej, co wynika z wytycznych dla strefy „A” ochrony konserwatorskiej. Odnosi się to do:

- odtworzenia historycznego układu przestrzennego Starego Rynku,
- wprowadzenia zabudowy na Placu Teatralnym,
- wprowadzenia zabudowy przy Placu Kościelickich,
- odbudowy spichrzy przy ul. Grodzkiej,
- lokalizacji nowej zabudowy w rejonie ul. Mostowej.

Obecny stan zagospodarowania wymienionych terenów utrwalony został w świadomości mieszkańców jako otwarta przestrzeń, często zagospodarowana zielenią. Należy jednak pamiętać, że obecne ukształtowanie przestrzeni nie jest efektem planowanych działań, lecz często przypadkowych wydarzeń jak pożary (spichrzy), czy zniszczenia wojenne, których konsekwencją było zburzenie teatru na Placu Teatralnym lub wyburzenie jednej pierzei ul. Mostowej.

Z uwagi na rangę i znaczenie wymienionych miejsc realizacja nowej zabudowy powinna odbywać się w oparciu o szczegółowe analizy przestrzenne i ekonomiczne, na podstawie krajowych lub może nawet światowych konkursów architektonicznych. Metoda pozyskiwania pomysłów na zagospodarowanie prestiżowych, atrakcyjnych inwestycyjnie obszarów w drodze ogłaszania konkursów jest szeroko praktykowana w świecie, gwarantując świeżość spojrzenia i wysoki poziom projektów.

W Bydgoszczy w latach 1995-2004 zorganizowano w obrębie historycznego centrum szereg urbanistyczno-architektonicznych konkursów studialnych, które miały wskazać najlepsze rozwiązania dotyczące zagospodarowania terenów staromiejskich, uznanych jako atrakcyjne inwestycyjnie. Najważniejsze z nich to:

- konkurs na koncepcję programowo-przestrzenną terenów ograniczonych ulicami M.Focha, Królowej Jadwigi, Garbary i rzeką Brda z 1997r.,
- konkurs na koncepcję programowo-przestrzenną zabudowy Starego Rynku oraz ulicy Mostowej, bulwarów nadrzecznych i Rybiego Rynku z 1999r.,
- konkurs na koncepcję programowo-przestrzenną Placu Teatralnego i zabudowy w rejonie ulic M. Focha, Warmińskiego, Obrońców Bydgoszczy z 2000r.,
- konkurs na projekt zagospodarowania Wyspy Młyńskiej i bulwarów nadrzecznych z 2004r.

Wyniki konkursów zostały wykorzystane przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

### Odtworzenie historycznego układu przestrzennego Starego Rynku

Do momentu wyburzenia pierzei zachodniej Starego Rynku – jej zwarta zabudowa ograniczała i kształtowała obecnie otwartą przestrzeń rynku o średniowiecznych rozmiarach i proporcjach. Dzisiaj granicę Rynku optycznie wyznacza budynek Ratusza Miejskiego – dawnego XVII-wiecznego Kolegium Jezuitów, wielokrotnie rozbudowywanego i przekształcanego oraz dawny mieszkalny budynek przy ul. Niedźwiedzia 4, współcześnie zaadaptowany na potrzeby Urzędu Miasta.



Fot. Widok zachodniej pierzei Starego Rynku w latach przedwojennych i współczesny widok płyty Rynku i Ratusza

Zachodnia pierzeja była charakterystycznym elementem dawnej, historycznej, nieistniejącej obecnie zabudowy Starego Rynku. Początkowo tworzyły ją skromne drewniane, parterowe domy mieszczańskie, zamienione w późniejszym okresie na większe i murowane. W 1640 r. powstała masywna, o zmiennej konfiguracji wież, bryła kościoła jezuitskiego p.w. Ignacego Loyoli, wyburzonego wraz z całą pierzeją w 1940 r. Z kościołem sąsiadowały budynki o ujednoczonych gabarytach, z eklektyczną oprawą elewacji, w których od strony pół-

nocnej - w latach 1923-39, mieściło się Muzeum Miejskie, a od strony południowej usytuowane były trzy, nieco skromniejsze w formie architektonicznej kamienice ze sklepami w parterach budynków.

W celu odtworzenia dawnych proporcji i kształtu Starego Rynku konieczne jest ponowne wprowadzenie pierzei zachodniej w formie nowej zabudowy, która przywróci dawny, zwarty kształt najważniejszemu z placów w mieście. Nowa zabudowa w pierzei zachodniej powinna nawiązywać do historycznej XIX-wiecznej kompozycji urbanistycznej, przy dostosowaniu skali i charakteru architektonicznego zabudowy. Budynki powinny być sytuowane zgodnie z zachowaniem historycznych linii zabudowy, wyznaczonych poprzez podział katastralny, w kontekście istniejących uwarunkowań komunikacyjnych. Nawiązując do tradycji, projektowane obiekty można przeznaczyć dla funkcji administracji lokalnej, dla których uzupełnienie stanowiłyby szeroko pojęte funkcje usługowe o charakterze ogólnomiejskim, komercyjnym, wyróżniające się atrakcyjnym programem i formą architektoniczną.

Uzupełnieniem działań związanych z rekonstrukcją zachodniej pierzei Rynku powinna być przebudowa płyty Rynku, wymiana nawierzchni z ewentualnym uzupełnieniem elementów małej architektury. Ważne będzie dostosowanie i nawiązanie charakterem nawierzchni do otaczającej zabudowy z uwzględnieniem nowego rozplanowania i zmienionych proporcji placu. Dobrym pomysłem byłoby umieszczenie i wyróżnienie w rysunku nawierzchni historycznego obrysu murów dawnego, XVI-wiecznego ratusza miejskiego, który zlikwidowano w latach 30-tych XIX wieku.

Realizacja zachodniej pierzei starego Rynku wiąże się ponadto z koniecznością nadania nowej oprawy miejscu pamięci narodowej, uwiecznionemu w postaci pomnika „Walki i Męczeństwa Ziemi Bydgoskiej”, który powstał w 1969 r. wg projektu Franciszka Masiaka oraz szańca zbudowanego z 80 bloków piaskowca. Odbudowa pierzei wymagała będzie pomysłu na zaaranżowanie tego ważnego dla wszystkich Bydgoszczan miejsca kaźni w sposób atrakcyjny pod względem formy symbolicznej i stylistyki architektonicznej.

### **Zagospodarowanie Placu Teatralnego**

Obecnie przestrzeń Placu Teatralnego tworzy rozległy zieleniec oraz tereny komunikacji pieszej i kołowej - ul. Mostowej i Marszałka Focha. Plac Teatralny ograniczony jest: od strony zachodniej aleją drzew i ulicą Karmelicką, od strony wschodniej pierzeją wartościowych pod względem historycznym i urbanistycznym kamienic, również od strony północnej pierzeją zwartej zabudowy, w większości XIX-wiecznych budynków mieszkalno - usługowych, oraz od strony południowej rzeką Brdą z nadbrzeżami. Mówiąc o przestrzeni Placu Teatralnego nie można pominąć budynku Opery Nova i terenu wokół niego. Opera pełni znaczącą rolę kulturową w mieście, a jej bryła dominuje w otaczającej przestrzeni, mając wpływ na kształt pobliskiej zabudowy i zagospodarowanie terenów.

Plac Teatralny stanowi punkt węzłowy na skrzyżowaniu ulicy Marszałka Focha i wlotów z głównych ciągów pieszych Starego Miasta i Śródmieścia, tj. ulic: Gdańskiej i Mostowej, których skrzyżowanie zaakcentowane jest w postaci Kościoła Klarysek, jako dominanty urbanistycznej. Integralną częścią placu jest również rzeka z nadbrzeżami i ciągami spacerowymi.

Położenie Placu Teatralnego w centralnej części miasta, u zbiegu zróżnicowanych funkcjonalnie ciągów komunikacyjnych, w otoczeniu wartościowej zabudowy historycznej oraz w sąsiedztwie Starego Miasta, zmusza do urządzenia w tym miejscu przestrzeni miejskiej o wysokim standardzie. Obecnie Plac Teatralny nie ma swojej tożsamości, jest miejscem o nieokreślonej formie urbanistycznej.

Plac Teatralny dotychczas nie został zagospodarowany w sposób prawidłowy zarówno pod względem urbanistyczno - planistycznym jak i funkcjonalnym. Obecna jego forma jest przypadkowa, ponieważ powstała w wyniku wyburzeń i zniszczeń wywołanych na skutek działań wojennych. Niegdyś Plac Teatralny stanowił obszar zabudowany o wykształconej formie urbanistycznej, skupiający w centrum miasta prestiżowe funkcje ogólnomiejskie i publiczne. Zabudowa Placu Teatralnego była wyjątkowa z uwagi na formę i estetykę architektoniczną, a zagospodarowanie terenu spełniało wymagania, które konieczne są dla prawidłowego funkcjonowania terenów publicznych.



Rys. Przykładowe koncepcje zagospodarowania Placu Teatralnego i obszaru w rejonie ul. M. Focha i Marcinkowskiego zaczerpnięte z prac konkursowych autorstwa Pracowni Architektonicznej Bulanda & Mucha i zespołu pod kierunkiem arch. Edwarda Lacha.

Uporządkowanie i zagospodarowanie Placu Teatralnego, w tym poprawa jakości odbywać się powinno poprzez wprowadzenie nowej zabudowy, stanowiącej koncentrację funkcji miejskich z zakresu usług administracji, kultury i sztuki oraz handlu w formie galerii i pasaży handlowych o wysokiej jakości przestrzeni ogólnodostępnych, powiązanych z zielenią i bulwarami miejskimi. Wprowadzenie zabudowy uczytelni formę urbanistyczną samego placu, podkreśli przebieg ciągów pieszych, ożywi i wzbogaci funkcję bulwarów miejskich, a także ukształtuje odrębną przestrzeń niezbędną dla podniesienia rangi budynku Opery. W celu ukształtowania atrakcyjnej i eleganckiej przestrzeni publicznej konieczne jest wprowadzenie zabudowy o wysokim standardzie architektonicznym, nawiązującej gabarytami do budynków pierzejowych w ciągu ul. Marszałka Focha i pobliskich kwartałów staromiejskich.

Obecnie w rejonie ul. Marszałka Focha opracowywany jest plan miejscowy, który będzie podstawą działalności inwestycyjnej. Założenia koncepcyjne projektu planu oraz niniejszego studium uwzględniają wprowadzenie nowego zagospodarowania i zabudowy terenu oraz podjęcie ważnych decyzji planistycznych, odnoszących się do:

- wyodrębnienia urbanistycznej formy placu poprzez lokalizację nowych obiektów kubaturowych pomiędzy: wschodnią pierzeją Placu Teatralnego, rzeką Brdą, projektowaną zabudową i budynkami w pierzei ul. Marszałka Focha, oraz przy wykorzystaniu form małej architektury, zieleni, nawierzchni posadzki, itd.; projektowana zabudowa powinna zapewnić możliwość realizacji pomnika Kazimierza Wielkiego;
- ukształtowania placu przed gmachem Opery Nova, który sposobem zagospodarowania powinien podkreślać rangę budynku i samego wejścia do Opery, za pomocą projektowanego układu posadzki, rozmieszczenia małej architektury oraz zieleni;
- zachowania istniejących ciągów widokowych i roli sąsiadujących z Placem Teatralnym obiektów, w tym Opery jako dominanty w istniejącym układzie przestrzennym oraz podkreślenie ich rangi poprzez ograniczenie pola widoczności i skierowanie uwagi na wartościowe miejsca, panoramy i budynki;
- urządzenia bulwarów miejskich jako ciągów pieszo-rowerowych wraz z zielenią i obiektami małej architektury, powiązanych funkcjonalnie i przestrzennie z terenami zabudowanymi.

Przy zagospodarowaniu Placu Teatralnego zakłada się etapowe wyeliminowanie komunikacji kołowej w istniejącym poziomie tj. w ciągu ulicy Marszałka Focha i pozostawienie na wysokości projektowanej zabudowy wyłącznie transportu zbiorowego. Rozważana jest możliwość skierowania komunikacji kołowej, np. w podziemny tunel lub wariantowo: całkowite wyłączenie ruchu kołowego z ulicy Marszałka Focha na odcinku od Urzędu Wojewódzkiego do Opery z możliwością pozostawienia dostaw i dojazdów do wnętrz nieruchomości przeznaczonych na cele mieszkalne po realizacji małej i dużej obwodnicy drogowej w obrębie Śródmieścia. Powyższe założenia spowodują włączenie ulicy Marszałka Focha w system przestrzeni publicznych o charakterze ciągów usługowo-handlowych. Wyeliminowanie ruchu kołowego z poziomu Placu Teatralnego również korzystnie wpłynie na połączenie istniejących i projektowanych ciągów pieszych w rejonie Śródmieścia oraz podniesienie walorów przestrzeni publicznej i stworzenie atrakcyjnych warunków dla jej rozwoju.

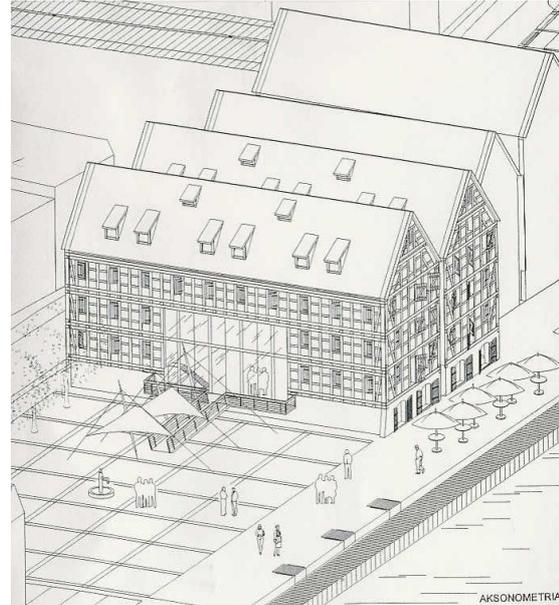
#### **Zabudowa przy Placu Kościeleckich**

W obecnym stanie na Placu Kościeleckich, pomiędzy ul. Magdzińskiego i Długą, w bezpośrednim sąsiedztwie kościoła pw. Św. Andrzeja Boboli i Hali Targowej, znajduje się plac manewrowy z przystankami początkowymi i końcowymi komunikacji autobusowej. Powyższy obszar o powierzchni ponad 0.2 ha, stanowi atrakcyjną działkę inwestycyjną z przeznaczeniem dla funkcji usługowych, o znaczeniu ogólnomiejskim, realizowanych wyłącznie w powiązaniu z parkingiem wielopoziomowym.

Teren ten objęty jest granicami opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia w Bydgoszczy 'Plac Kościeleckich', obejmującego obszar położony w rejonie Placu Kościeleckich i ulic Podwale, Teofila Magdzińskiego, Przy Zamczysku, Wały Jagiellońskie (uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XXV/777/2000 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 31 maja 2000 r.). W planie tym oraz w niniejszym studium zakłada się wprowadzenie nowej zabudowy na terenie zajezdni, uzupełniającej istniejącą strukturę zabudowy Starego Miasta i kształtującą przestrzeń Placu Kościeleckich. Zabudowa kwartału ograniczonego ulicami: Podwale, Magdzińskiego i Przy Zamczysku podniesie standard istniejącego zagospodarowania terenu. Realizacja inwestycji budowlanych wymaga jednak dyslokacji zajezdni autobusowej i przeniesienia końcowych przystanków autobusowych, co wiąże się ze zmianą przebiegu ich tras.

#### **Odbudowa spichrzy przy ul. Grodzkiej**

Odbudowa dwóch spichrzy przy ul. Grodzkiej, w miejscu obiektów zniszczonych podczas pożaru w latach sześćdziesiątych jest zgodne z wytycznymi konserwatorskimi obowiązującymi dla strefy „A” ochrony konserwatorskiej. Jest to teren predysponowany dla lokalizacji zabudowy o funkcjach usługowych ogólnomiejskich z zakresu administracji, bankowości, handlu, gastronomii. Nowa zabudowa powinna powstać w obrysie dawnych spichrzy w nawiązaniu do gabarytów i formy sąsiednich zabytkowych spichrzy. Niezabudowany północny fragment nieruchomości należy zagospodarować w formie przestrzeni powiązanej z bulwarem nadbrzeżnym. Kontynuacja zabudowy w formie nowych spichrzy przyczyni się do wzbogacenia fragmentu nadbrzeży Brdy poprzez wprowadzenia nowych funkcji i obiektów o atrakcyjnej, historycznej formie, eksponowanych widokowo od strony rzeki Brdy i nadbrzeży. Nowe budynki uzupełnią istniejący kompleks spichrzy wzbogacając jednocześnie walory turystyczno - krajoznawcze Bydgoszczy, dla której, zabudowa o takiej formie i stylistyce stanowi symbol miasta.



Rys.: Przykładowa koncepcja zabudowy Rybiego Rynku zaczerpnięta z pracy konkursowej autorstwa Pracowni Architektonicznej Bulanda & Mucha.

### Lokalizacja nowej zabudowy w rejonie ul. Mostowej

Odbudowa wschodniej pierzei ul. Mostowej w założeniach niniejszego studium jest efektem realizacji ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, obejmującego teren ograniczony ul. Grodzką, Podwale i Krętą. Celem sporządzenia powyższego planu było stworzenie podstaw dla lokalizacji nowej zabudowy o funkcjach usługowych centrotwórczych i ogólnomiejskich oraz przekształcenie istniejących kubatur (budynku Kaskady), które agresywną formą konkurują z zabudową zabytkowych kwartałów, zakłócając kompozycję przestrzenną Rynku Starego Miasta. Nowa zabudowa powinna nawiązywać do pierwotnego układu zabudowy pierzejowej ulicy Mostowej, która pełni istotną rolę jako ulica prowadząca do Rynku, głównego placu w mieście.



Rys. Widok fragmentu pierzei ul. Mostowej – rysunek z projektu budowlanego złożonego w Urzędzie Miasta celem uzyskania pozwolenia na budowę autorstwa Pracowni Architektonicznej PION.

### Przekształcenia dotyczące zagospodarowania terenu zlokalizowanego w rejonie dworca PKP, wykształcenie placu przed budynkiem dworcowym.

W obecnym stanie plac przed dworcem PKP stanowi w większej części teren komunikacji, na którym zlokalizowane są przystanki autobusowe, dawna - dziś nieużytkowana pętla tramwajowa, postoje taksówek oraz ulice i podjazdy. W pobliżu samego dworca, znajdują się również liczne obiekty gastronomiczne i handlowe o niewielkich walorach architektonicznych. Istniejąca zabudowa, głównie mieszkaniowo-usługowa, nie jest atrakcyjna zarówno pod względem funkcjonalnym, jak również z uwagi na swą formę.

Teren przed budynkiem dworca ma istotne znaczenie ponadlokalne z uwagi na pełnioną funkcję - w tym miejscu przyjeżdżający do Bydgoszczy po raz pierwszy stykają się z wizerunkiem miasta. Dlatego więc plac dworcowy powinien stanowić wizytówkę miasta, ponieważ wizerunek przestrzeni przeddworcowej jest czasem jednym z kryteriów oceny atrakcyjności miasta. W związku z powyższym konieczne jest przekształcenie obecnie nieciekawej zarówno pod względem programowym jak i wizualnym przestrzeni przedpoła dworca jak również samego budynku dworcowego. Samo miejsce posiada duży potencjał przestrzenny - dworzec usytuowany na końcu jednego z ważniejszych ciągów pieszo - handlowych miasta, tj. ul. Dworcowej.

Obecnie teren przed dworcem oraz pobliskie obszary zabudowy i komunikacji objęte są granicami opracowania planu miejscowego. Przed ustaleniem koncepcji zagospodarowania terenów przygotowano kilka wariantów - koncepcji urbanistyczno - architektonicznych, zawierających ciekawy program funkcjonalny dla placu dworcowego oraz pomysły w zakresie przekształceń otaczającej zabudowy.

Poniższe koncepcje dotyczą:

- uporządkowania komunikacji kołowej i pieszej przed dworcem, celem segregacji ruchu i wyeliminowania uciążliwości komunikacyjnych;
- wprowadzenia nowej zabudowy jako uzupełnienia zabudowy istniejących zwartych kwartałów śródmiejskich lub przekształcenia ich w obiekty o bogatym programie funkcjonalnym;
- uporządkowania i podniesienia walorów terenu poprzez wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań projektowych w zakresie zaproponowania formy i lokalizacji urządzeń małej architektury, zieleni, elementów nawierzchni posadzki, itp.;
- powiązania funkcji dworca z ciągiem pieszo-handlowym ul. Dworcowej za pomocą: jednoprzestrzennych przestrzeni publicznych o charakterze pieszym, zieleni i zabudowy o funkcjach handlowo-usługowych i gastronomicznych.

#### ZAŁOŻENIA KONCEPCJI NR 1:



1. Ruch samochodowy przeprowadzono w tunelu pod placem ( wraz z parkingiem), natomiast w poziomie placu dworcowego pozostaje komunikacja piesza i komunikacja zbiorowa (tramwaj).

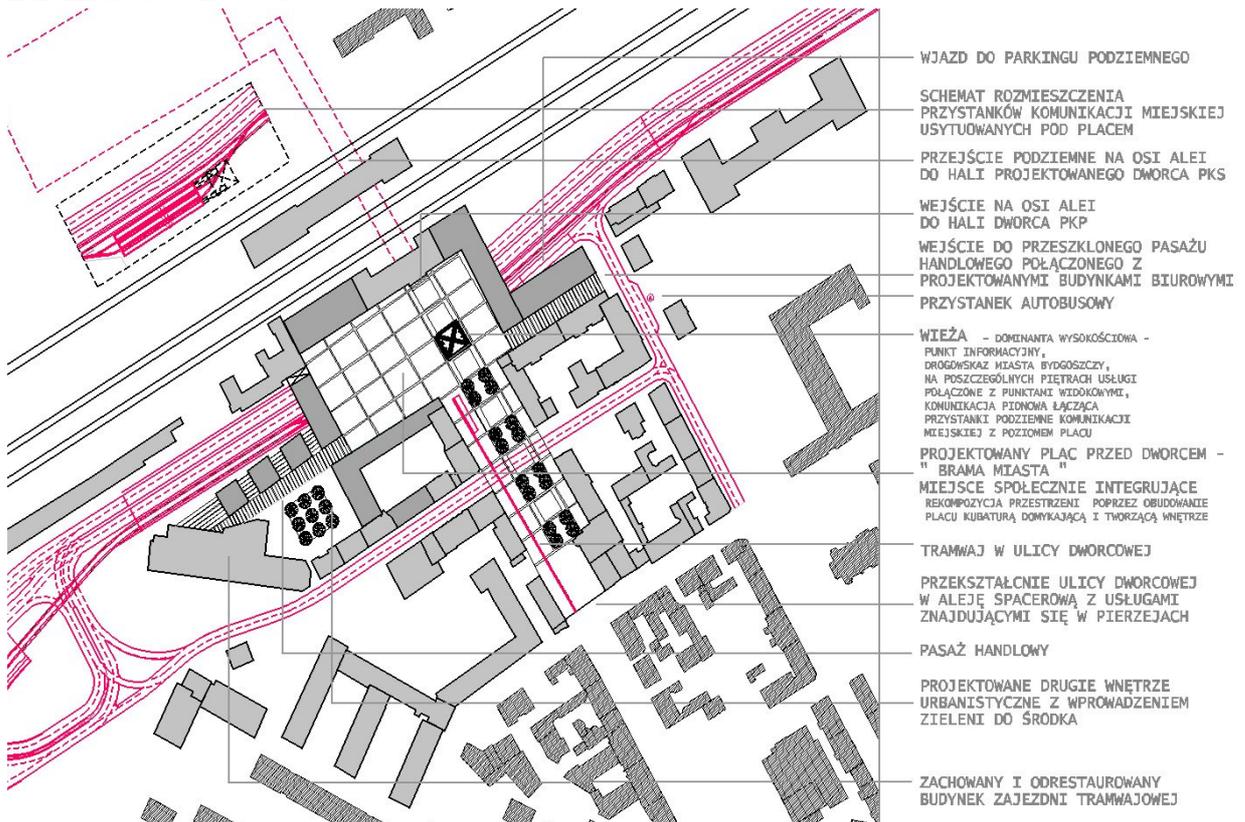
2. Wykształcenie placu dworcowego przed samym budynkiem dworca PKP o funkcji wyłącznie przestrzeni pieszej, w formie prostokątnej płyty z ciekawym rysunkiem posadzki i elementami małej architektury. Połączenie placu dworcowego z obszarem komunikacji kołowej znajdującym się pod płytą dworca, za pomocą ruchomych schodów.
3. Poprowadzenie tramwaju w osi ul. Zygmunta Augusta i wprowadzenie go na poziom placu dworcowego przed samym budynkiem dworca oraz przywrócenie linii tramwajowej w ul. Dworcowej w postaci ruchu wahadłowego z podjazdem pod plac dworcowy.
4. Rozbudowa budynku dworca PKP z dominantą na osi ul. Dworcowej z pasażem handlowym i punktami gastronomicznymi.
5. Wprowadzenie zabudowy uzupełniającej w istniejących kwartałach zabudowy.

#### ZAŁOŻENIA KONCEPCJI NR 2:



1. Przeniesienie hali dworcowej na zakończenie ulicy Dworcowej do istniejących budynków, po ich przebudowie i przekryciu wnętrza szklanym zadaszeniem.
2. Lokalizacja wieży zegarowej jako dominanty przestrzennej zamykającej widokowo oś ul. Dworcowej.
3. Lokalizacja głównego wejścia do hali dworcowej i ukształtowanie podłużnego placu przed dworcem.
- 4, 5. Przywrócenie w ul. Dworcowej tramwaju z podjazdem pod budynek dworca.
- 6, 7. Rozbudowa budynku obecnego dworca w postaci szklanej galerii, połączenie go z nową halą dworcową i przystosowanie rozbudowanego obiektu dla lokalizacji galerii i pasażu handlowo-usługowo-gastronomicznych i rekreacyjnych. Przebudowa dworca w galerię handlową.
8. Wprowadzenie zabudowy uzupełniającej elewację ulicy Zygmunta Augusta oraz przekształcenie istniejącej substancji architektonicznej w obiekt kongresowo - usługowy z parkingiem podziemnym lub kubaturowym dla obsługi nowych funkcji i dworca.
9. Wprowadzenie przekrytych przystanków tramwajowych jako elementu stanowiącego strefę buforową pomiędzy przestrzenią przed dworcem na zakończeniu ul. Dworcowej i rozbudowanego systemu komunikacyjnego w ciągu ul. Zygmunta Augusta.

## ZAŁOŻENIA KONCEPCJI NR 3:



### 9.5 Rewaloryzacja istniejącej zabudowy śródmiejskiej, w tym całych kwartałów lub zespołów zabudowy usługowo-mieszkaniowej

Rewaloryzacja zabudowy kwartałowej powinna prowadzić do „przywrócenia wartości” danego obszaru, tj. poprawy warunków funkcjonowania, podniesienia standardu techniczno-budowlanego zabudowy, poprawy warunków życia mieszkańców, wyeliminowania konfliktów funkcjonalnych, itp.

Teren strefy śródmiejskiej charakteryzuje się dużym udziałem zwartej zabudowy o wartości historycznej, w przeważającej części pochodzącej z końca XVIII, w XIX i XX w., tworzącej ukształtowane kwartały lub zespoły zabudowy usługowo-mieszkaniowej. Jest to zabudowa o zróżnicowanym stopniu zachowania wartości historyczno-kulturowych i zróżnicowanym stanie technicznym. Obszary zabudowy, położone w północno-wschodniej części strefy śródmiejskiej, powstałe w okresie największego rozwoju miasta, tj. w drugiej połowie XIX-wieku i na początku XX wieku, z licznymi gmachami użyteczności publicznej i założeniami parkowymi, charakteryzują się czytelnym układem przestrzennym i uporządkowanym rozplanowaniem kwartałów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, na bazie funkcjonalnych podziałów geodezyjnych.

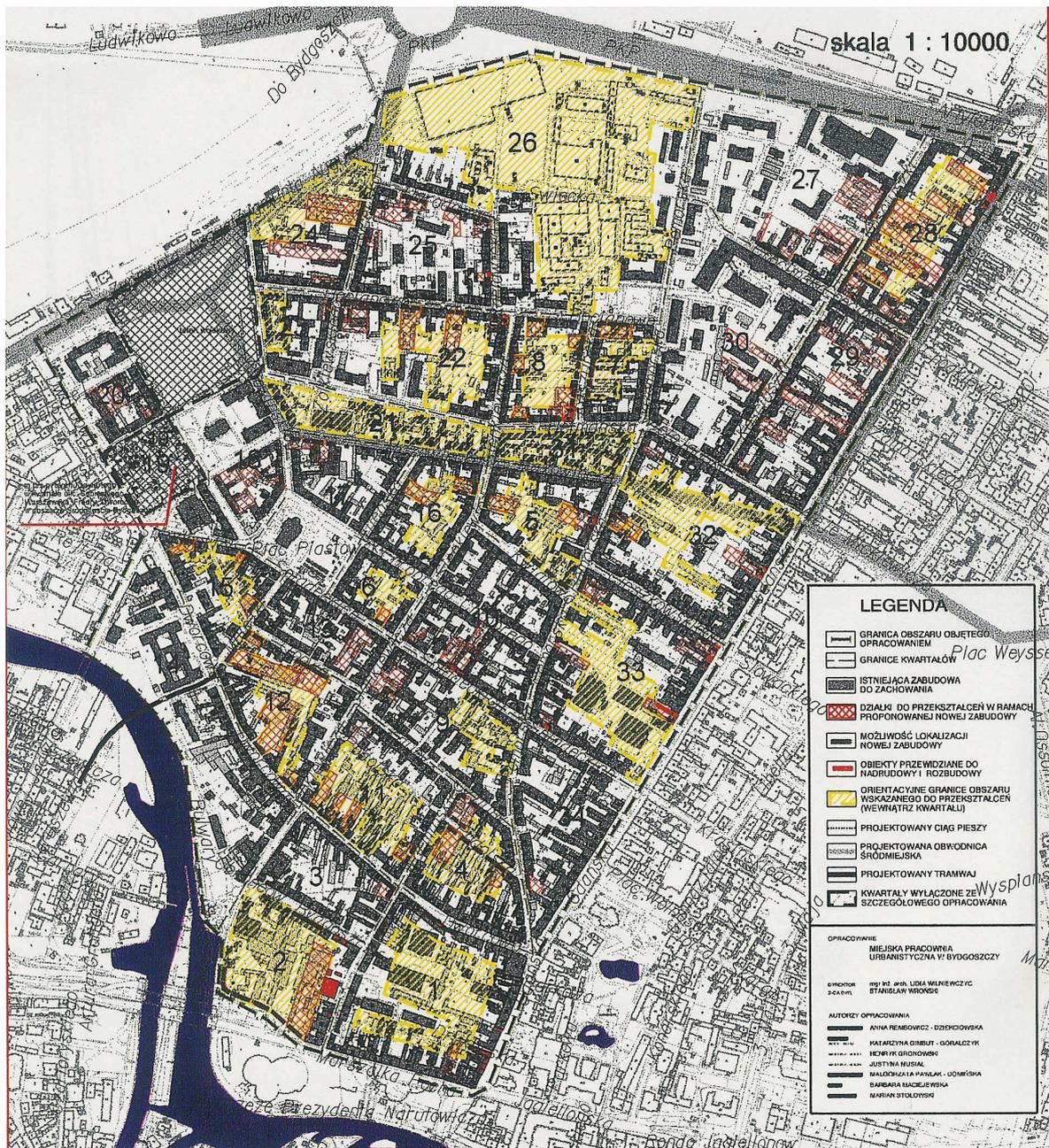
W niniejszym opracowaniu wskazuje się kwartały zabudowy przeznaczone do rewaloryzacji, zlokalizowane przede wszystkim w północno-zachodniej i południowej części strefy śródmiejskiej, obejmujące m.in. tereny zabudowy w rejonie ulic Pomorskiej, Podolskiej, Dworcowej oraz rejon ul. Grunwaldzkiej, Chwytowo, ul. Grudziądzkiej, Pod Blankami a także tereny przy ul. Nakielskiej sąsiadujące ze Starym Kanalem Bydgoskim.

Tereny te stanowią obszary zabudowy kwartałowej wymagające rewaloryzacji pod kątem poprawy jakości życia mieszkańców i zapewnienia lepszych warunków funkcjonowania obszaru z uwagi na:

- dużą intensywność zabudowy przy znikomym udziale terenów zieleni,
- znaczne nagromadzenie różnorodnych funkcji,
- małą przepustowość ulic i deficyt miejsc parkingowych,
- znaczny udział budynków o niskim standardzie architektonicznym i technicznym.

Wnętrza kwartałów to często tereny w nieznacznym stopniu zabudowane, zagospodarowane zielenią przydomową. Często wnętrza są zabudowane obiektami gospodarczymi o niskim standardzie lub obiektami produkcyjno-warsztatowymi, stanowiącymi uciążliwość dla mieszkańców. Niejednokrotnie są to tereny atrakcyjne inwestycyjnie – dogodnie usytuowane i uzbrojone, na których po uregulowaniu spraw własnościowych możliwe byłoby zlokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej. W ramach rewitalizacji we wnętrzach należałoby zabezpieczyć odpowiednią ilość miejsc parkingowych oraz część terenu zagospodarować zielenią, co ma ogromne znaczenie dla poprawy warunków zamieszkania w strefie śródmiejskiej.

W Miejskiej Pracowni Urbanistycznej przygotowano opracowanie pn. "Uwarunkowania przestrzenne dla uzupełnienia zabudowy kwartałów Śródmieścia Bydgoszczy", w którym wskazano tereny inwestycyjne na obszarze zabudowy kwartałowej i obszary problemowe, przeznaczone do rewitalizacji pod kątem poprawy warunków ich funkcjonowania. Granicami powyższego opracowania zostały objęte tereny Śródmieścia i Bocianowa, położone na zachód od ul. Gdańskiej.



**Podstawowe działania rewaloryzacyjne prowadzące do przywrócenia wartości wymienionych obszarów związane są z:**

- przeprowadzeniem prac remontowych obejmujących m. in. konserwację i restaurację wartościowej zabudowy historycznej znajdującej się w złym stanie technicznym. Ważne jest, aby przeprowadzone remonty przyczyniły się do podniesienia standardu i jakości zasobów mieszkaniowych w wyniku wykorzystania nowoczesnych technologii budowlanych, zastosowania nowoczesnych i energooszczędnych urządzeń instalacyjnych oraz elementów wyposażenia. Remonty konserwatorskie budynków o dużej wartości historycznej i wpisanych do rejestru zabytków, uprawniają właścicieli nieruchomości do ubiegania się o zwrot części poniesionych kosztów, co może stanowić zachętę do podejmowania w/w działań. Dotację na wykonanie prac remontowych dla obiektów wpisanych do rejestru zabytków przyznaje Generalny Konserwator Zabytków, zwłaszcza gdy dotyczą one wystroju architektonicznego, rzeźbiarskiego i malarskiego oraz innego wyposażenia, integralnie związanego z historią obiektu.
- likwidacją istniejących substandardów architektonicznych w postaci wolno stojącej zabudowy gospodarczo-garażowej i zabudowy mieszkaniowej charakteryzującej się niskim standardem architektonicznym, znajdującej się w złym stanie technicznym;
- likwidacją obiektów uciążliwych dla podstawowych funkcji terenu ze względu na rodzaj prowadzonej w nich działalności, przede wszystkim produkcyjnych, warsztatowych, składowych, itp.;
- zagospodarowaniem wnętrza kwartałów zielenią i urządzeniami małej architektury;
- zabezpieczeniem wystarczającej ilości miejsc parkingowych we wnętrzach kwartałów;
- wprowadzeniem nowej zabudowy usługowo-mieszkaniowej jako uzupełniającej zabudowy pierzejowej lub zabudowy sytuowanej we wnętrzach kwartałów przy założeniu ekonomicznego i racjonalnego wykorzystania terenów uzbrojonych, atrakcyjnych inwestycyjnie, położonych w strefie śródmiejskiej;
- budową pasaży handlowo-usługowych;
- budową wielofunkcyjnych obiektów usługowo-rekreacyjno-handlowych typu domy towarowe z obowiązkiem dostosowania kubatury i formy architektonicznej do specyfiki terenu i historycznego charakteru istniejącej wartościowej zabudowy.

Przeważająca część terenów zabudowy kwartałowej stanowi własność prywatną. Dokonanie przekształceń wiąże się zatem z koniecznością wykupu przez gminę terenów przeznaczonych na cele publiczne, służące mieszkańcom lub podejmowania współpracy władz gminnych z właścicielami poszczególnych nieruchomości. Współpraca ta może dotyczyć wspólnego finansowania inwestycji, które wpłyną na poprawę funkcjonowania obszaru i podniesienia jakości życia mieszkańców lub zawierania umów i porozumień partnerstwa publiczno-prywatnego, w celu podjęcia wspólnych działań inwestycyjnych i realizacji określonych zamierzeń. Dopuszczalne jest także zawieranie umów z deweloperami, które zabezpiecząby interesy publiczne poprzez realizację inwestycji publicznych przez sektor prywatny (inwestora), co może mieć zastosowanie w przypadku realizacji znaczących inwestycji np. centrów handlowych.

Tereny przeznaczone do rewaloryzacji zostały przedstawione na mapie nr 15 pn. „REWITALIZACJA”.

**9.6 Likwidacja, dyslokacja i przekształcenie na cele usługowe i usługowo-mieszkaniowe obiektów przemysłowo-magazynowych i innych stanowiących dysonans przestrzenny oraz uciążliwych dla podstawowych funkcji terenu**

W granicach Śródmieścia znajdują się duże skupiska zabudowy produkcyjnej, warsztatowej i składowej, zlokalizowane głównie w rejonie Dworca PKP i PKS, częściowo na Okolu oraz wzdłuż ulicy Kamiennej-Artyleryjskiej i w północnej części Bocianowa. Tereny te niegdyś wykorzystywane przez dobrze funkcjonujące zakłady przemysłowe, dziś stanowią w większości skupiska drobnych działalności, które przekształcają pierwotnie jednolitą zabudowę w drobne obiekty warsztatowo-składowe i handlowe (hurtownie), wykorzystując również pojedyncze pomieszczenia w budynkach i przystosowując je dla swych celów. Dodatkowo, wiele z tych obiektów lub ich części nie jest obecnie użytkowana, a tereny wokół nich nie są odpowiednio zagospodarowane.

Istotne dla zagospodarowania Śródmieścia jest stworzenie dogodnych warunków dla lokalizacji oraz współistnienia: funkcji usługowych o szerokim zakresie działalności i funkcji mieszkaniowych. W związku z powyższym funkcje produkcyjno - składowe, z uwagi na swój uciążliwy charakter, powinny być dyslokowane z ob-

szaru Śródmieścia w miejsca dla nich przeznaczone, tj. koncentracji tego typu działalności na obrzeżach miasta. Odpowiednie dla tych celów i wskazane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy są tereny wschodniej części miasta, m.in. Bydgoszcz Wschód, Brdujście, Zimne Wody, i inne.

Miejsca dotychczasowych lokalizacji funkcji produkcyjnych powinny być poddane kompleksowemu zagospodarowaniu, z przeznaczeniem na cele usług o znaczeniu ogólnomiejskim. Z uwagi na fakt, że w północno-wschodnich rejonach zabudowy kwartałowej o przeważającej funkcji mieszkaniowej, brakuje ogólnodostępnych terenów zieleni i wypoczynku, kompleksowe przekształcenia terenów poprodukcyjnych i składowych, może stanowić szansę dla wprowadzenia tych funkcji jako ogólnodostępnych terenów rekreacji i wypoczynku mieszkańców, towarzyszących usługom i stanowiących strefę buforową pomiędzy komunikacją i zabudową. Realizacja tego typu inwestycji może odbyć się w drodze umowy z inwestorem lub deweloperem, kiedy to zostanie zagwarantowana realizacja określonych celów publicznych przez inwestora prywatnego, pod warunkiem np. przygotowania terenu pod nową zabudowę pod względem formalnym (czyli planistycznym), wyjaśnienia problemów władania i własności lub doprowadzenia wymaganego uzbrojenia.

Zgodnie z niniejszymi wytycznymi dopuszcza się pozostawienie zabudowy o funkcjach produkcyjnych z dużym udziałem powierzchni przeznaczonych pod administrację, zlokalizowanych przy głównych ciągach komunikacji śródmiejskiej (dużym ringu), które prosperują przy maksymalnym wykorzystaniu istniejącego zainwestowania i utrzymują teren w odpowiednim – wysokim standardzie, odpowiednim dla obszarów usytuowanych na styku Śródmieścia z innymi terenami.

## **9.7 Zapewnienie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej obszarów zagospodarowanych zielenią i terenów sportowych**

Tereny zieleni stanowią niezbędny element krajobrazu miasta silnie identyfikujący przestrzeń, podnoszący atrakcyjność i rangę danego miejsca. Zadbane parki i zieleńce stanowią wizytówkę Bydgoszczy, uznawanej niegdyś za 'miasto zieleni'. Już niewielkie elementy zagospodarowania w formie ukwieconych donic i pojemników w powiązaniu z obiektami małej architektury ogrodowej potrafią zmienić wygląd ulicy, podkreślić reprezentacyjny charakter budynku, urozmaicić płaszczyznę placu.

Obszar strefy śródmiejskiej charakteryzuje duże zróżnicowanie pod względem zagospodarowania terenów zielenią. Dużym udziałem zieleni cechują się tereny położone po wschodniej stronie ulicy Gdańskiej. Znajdują się tam liczne parki i skwery (m.in. Park im. Kazimierza Wielkiego, im. Jana Kochanowskiego, Ludowy im. Wincenta Witosa, dawny ogród botaniczny) oraz zadrzewione ulice i aleje. Tereny te zostały zagospodarowane w okresie bujnego rozwoju miasta, co znalazło odzwierciedlenie w architekturze budynków i kompozycji założeń urbanistycznych, przekrojach ulic, dużym udziale zieleni. Odmianym stanem zagospodarowania charakteryzują się tereny po zachodniej stronie ulicy Gdańskiej (Bocianowo, Okole), które cechują się znikomym udziałem zieleni. Spowodowane to jest dużym zagęszczeniem i intensywnością zabudowy.

Istotny walor w zagospodarowaniu terenów śródmiejskich stanowi rzeka Brda oraz Stary Kanał Bydgoski, które są ważnymi elementami kompozycyjnymi w strukturze przestrzennej Śródmieścia i przyczyniają się do zwiększenia udziału zieleni na silnie zurbanizowanym obszarze. Szczególną rolę odgrywa Wyspa Młyńska jako enklawa zieleni unikatowo usytuowana w zakolu rzeki Brdy, w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Rynku. Warunkiem prawidłowego funkcjonowania, stabilności i odporności przyrodniczej terenów zieleni jest zapewnienie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej obszarów zagospodarowanych zielenią w strefach zurbanizowanych oraz powiązanie ich z terenami środowiska naturalnego w spójny system terenów biologicznie czynnych. Spójny system zieleni umożliwia wzajemne powiązanie parków, zieleńców, terenów sportowych za pośrednictwem ciągów pieszych z zielenią, bulwarów nadrzecznych, zadrzewionych alei, ciągów spacerowych, tras rowerowych itd. Niestety pełne łączenie zespołów zieleni w ciągi ekologiczne tworzące kompleksowy system jest utrudnione, chociażby ze względu na przynależność terenów zieleni do różnych właścicieli.

Znaczenie terenów zieleni dla jakości życia mieszkańców terenów śródmiejskich wynika z faktu, że służą codziennemu wypoczynkowi dzięki powszechnej dostępności, położeniu w sąsiedztwie zamieszkania oraz atrakcyjnemu programowi użytkowemu.

Tereny zieleni w Śródmieściu cechuje znaczne rozdrobnienie i brak ciągłości przestrzennej. Dla ich prawidłowego funkcjonowania, stabilności i odporności przyrodniczej należy podjąć działania, które powinny poprawić sposób zagospodarowania terenów zieleni:

- wprowadzenie zieleni na ulicach i placach miejskich, np. w postaci drzew przyulicznych lub nasadzeń pojemnikowych w powiązaniu z małą architekturą. Nasadzenia uliczne powinny pojawiać się wzdłuż ciągów łączących place, parki i zieleńce, tereny nadrzeczne i obszar skarpy południowej. Wskazane jest zatem uzupełnienie zadrzewień przyulicznych w miejscach ubytków oraz wprowadzenie nowych nasadzeń ulicznych przy wykorzystaniu drzew o niewielkich rozmiarach koron m.in. przy ulicach Marcinkowskiego, Hetmańskiej, Chrobrego, Sienkiewicza, Podolskiej, Naruszewicza, Sobieskiego;
- urządzenie parku miejskiego na Wyspie Młyńskiej. W maju br. rozstrzygnięto konkurs urbanistyczno-architektoniczny, którego celem było uzyskanie koncepcji zagospodarowania Wyspy Młyńskiej jako parku miejskiego oraz koncepcji architektoniczno-budowlanej istniejącej zabudowy; w efekcie konkursu opracowywane są projekty budowlane stanowiące podstawę do realizacji atrakcyjnego parku miejskiego.



Rys. Koncepcja zagospodarowania Wyspy Młyńskiej wg. zwycięskiej pracy konkursowej autorstwa Grupy 3J.

W trakcie realizacji znajduje się także remont Młyna Rothera i adaptacja obiektu na cele hotelowe. Obiekt ten jest własnością kapitału prywatnego. Hotel zaprojektowano na 319 miejsc noclegowych wraz z częścią biurową i funkcjami towarzyszącymi, między innymi zespołem urządzeń rekreacyjnych z basenem, nabrzeżem dla jachtów i łodzi motorowych, parkingiem.



Rys. Wizualizacja projektowanego hotelu dużego Młynach Rothera wg. projektu Pracowni architektonicznej Bulanda & Mucha.

- budowa bulwaru nadrzecznego jako ciągu pieszo-rowerowego, zagospodarowanego zielenią, urozmaiconego elementami małej architektury i stylowym oświetleniem, powiązanego z placami i obiektami zlokalizowanymi w sąsiedztwie rzeki oraz z terenami zieleni położonymi w strefie śródmiejskiej - w najbliższym sąsiedztwie znajduje się Wyspa Młyńska i tereny rekreacyjne nad Kanałem Bydgoskim.
- modernizacja i rozbudowa istniejących obiektów spotrowo-rekreacyjnych i budowa nowych obiektów m.in. przystani z wypożyczalnią sprzętu sportowego i towarzyszącą bazą gastronomiczną nad Brdą, w rejonie Babiej Wsi, przy ul. Toruńskiej;
- budowa plaży miejskiej w rejonie KS. Astoria wraz z niezbędną bazą gastronomiczno-usługową i wypożyczalnią sprzętu wodnego;
- wprowadzenie dużego udziału zieleni - nawet 40-50% powierzchni terenu/działki, na obszarach przemysłowych, wskazanych do rewitalizacji (tj. na obszarze Bocianowa przy ul. Chocimskiej i Pomorskiej, Świeckiej i Raclawickiej) lub na terenach wymagających przekształceń funkcjonalnych na skutek przebudowy układu drogowego lub położonych w rejonach występowania znacznych uciążliwości komunikacyjnych (tj. w rejonie ul. Toruńskiej-Babiej Wsi oraz Hetmańskiej-Mazowieckiej) i przeznaczenie ich dla celów rekreacyjno-sportowych. Realizacja powyższego założenia wymagałaby jednak wykupu części terenów od właścicieli prywatnych i ich zagospodarowanie na koszt gminy. Możliwe jest także zawarcie stosownych porozumień z przyszłym inwestorem, który częściowo partycypowałby w kosztach realizacji przedsięwzięcia lub uzyskanie na ten cel dofinansowania w ramach funduszy unijnych.
- wzbogacenie zagospodarowania istniejących terenów zieleni publicznej poprzez wprowadzanie urozmaiconych nasadzeń sezonowych, uzupełnianie zadrzewień, wprowadzanie nasadzeń szczególnie ozdobnych - unikatowych. Podniesienie atrakcyjności terenów zieleni może odbywać się także poprzez wykreowanie stylu, charakteru i atmosfery parków miejskich, urządzenie ogrodów tematycznych – np. z kolekcjami unikatowych drzew, reprezentujących różne style sztuki ogrodowej. Od lat realizowany jest plan stopniowego i kompleksowego remontowania poszczególnych obiektów zieleni urządzonej. Zakres tych prac jest rozłożony na kilka lat i obejmuje w pierwszej kolejności tereny zieleni znajdujące się w centrum miasta. W realizacji tego zamierzenia szczególne znaczenie mają parki, skwery oraz zieleńce położone w Śródmieściu i Starym Mieście ze względu na ich typowo reprezentacyjny charakter.
- wprowadzenie zakazu lokalizacji na terenach zagospodarowanych zielenią urządzeń i obiektów nie związanych z podstawową funkcją terenu, np. reklam szerokoekranowych, wiat, kiosków, itp.;

System terenów zagospodarowanych zielenią i proponowanych do włączenia do miejskiego systemu zieleni przedstawiono na mapie nr 10 pn. „TERENY ZIELENI”.

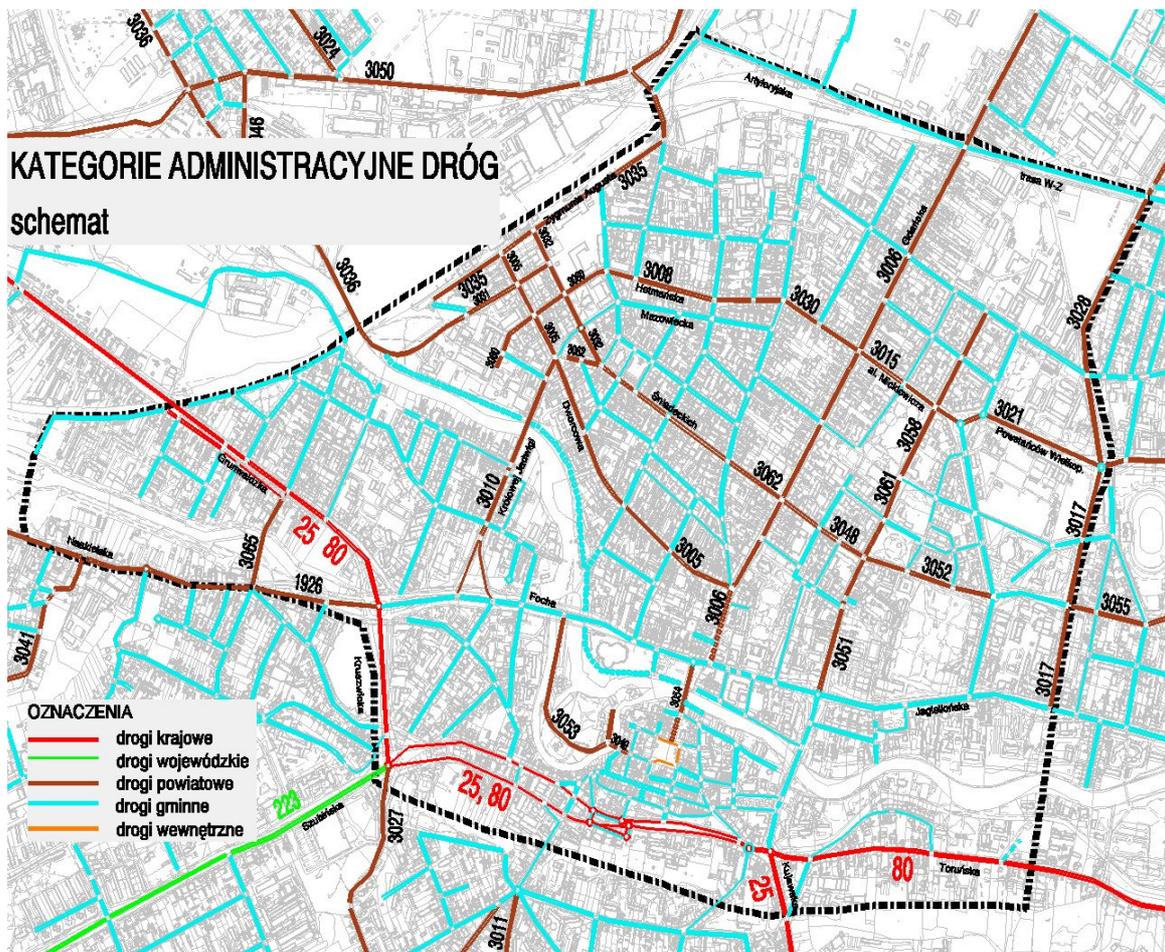
## 10. SYSTEM TRANSPORTOWY W STREFIE ŚRÓDMIEJSKIEJ

### 10.1 Stan istniejący

#### 10.1.1 Sieć drogowa

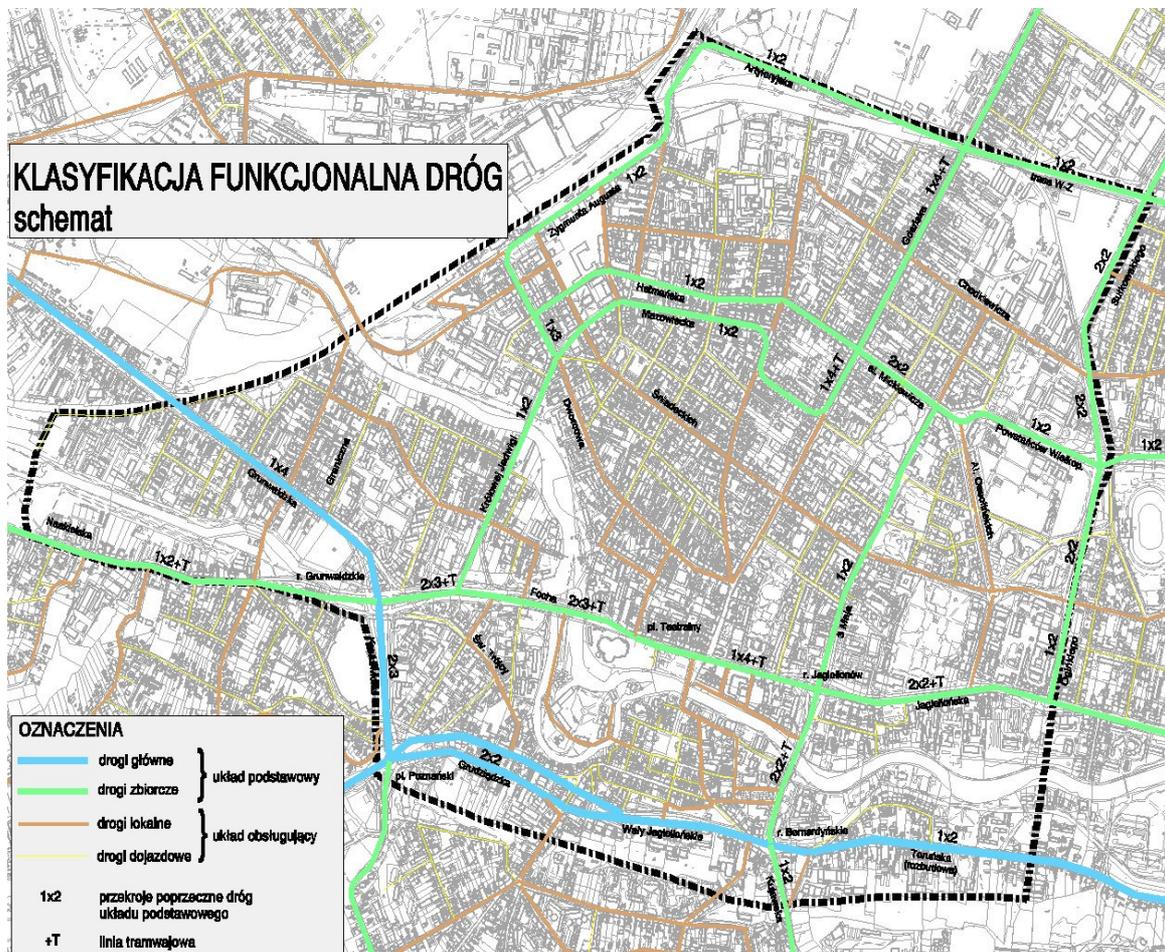
##### Klasyfikacja administracyjna dróg

Sieć drogowa Śródmieścia Bydgoszczy to ciągi ulic dróg: krajowych nr 25: Koszalin – Bydgoszcz – Konin – Ostrów Wielkopolski, nr 80: Bydgoszcz (Pawówek) - Toruń, wojewódzkiej nr 223: łączącej drogę nr 5 z drogą nr 80 – ulica Szubińska, powiatowych i gminnych. Szczegółową klasyfikację administracyjną dróg przedstawia załączony schemat.



##### Klasyfikacja funkcjonalna, parametry techniczne, obiekty inżynierskie

Istniejącą sieć drogową obszaru Śródmieścia tworzą wg klasyfikacji funkcjonalnej ulice układu podstawowego: główne ruchu przyspieszonego, główne, zbiorcze oraz układu obsługującego: lokalne i dojazdowe. Poniższy schemat obrazuje układ dróg pod względem funkcjonalnym z określeniem przekrojów poprzecznych ulic układu podstawowego.



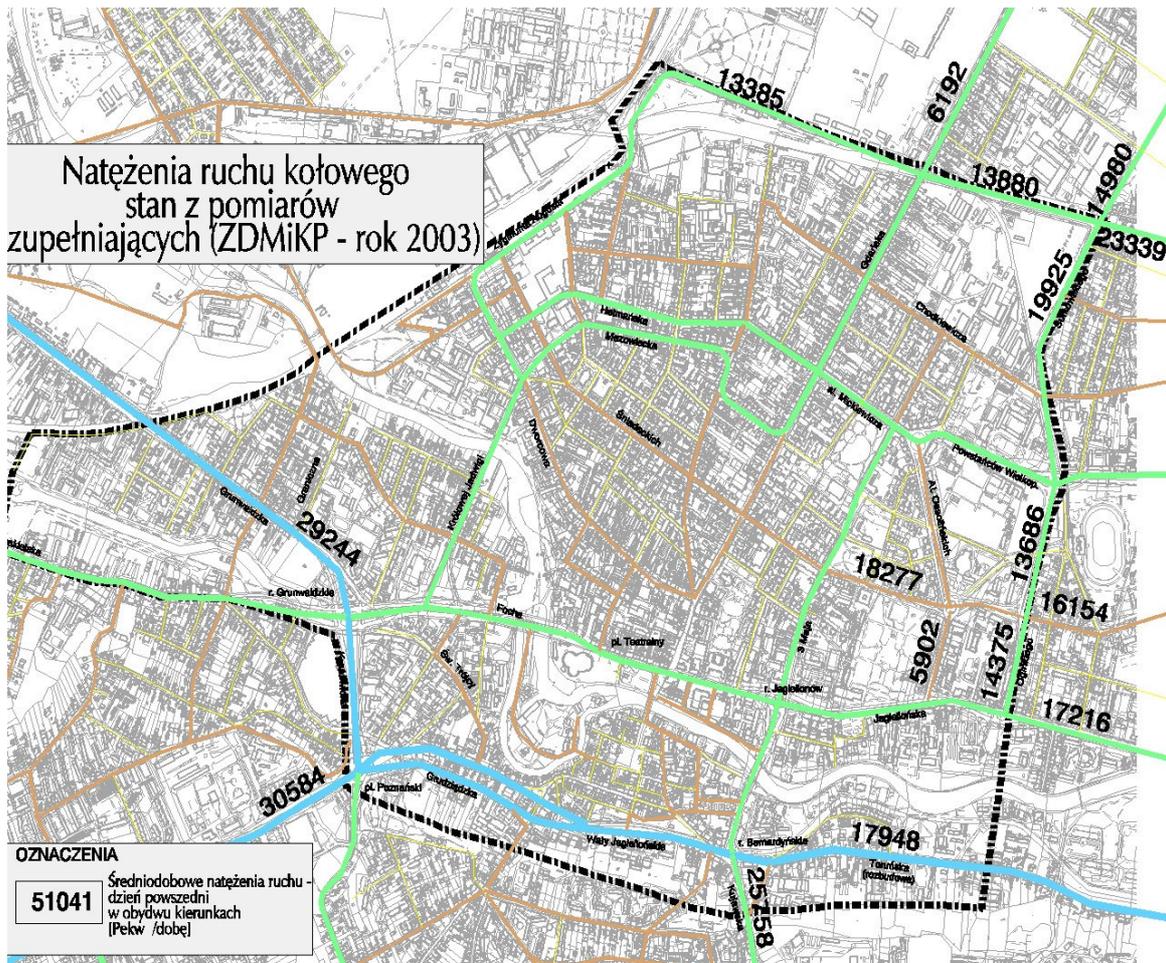
### Klasyfikacja funkcjonalna dróg

Sieć drogową pozbawioną byłaby ciągłości bez obiektów mostowych zlokalizowanych w ich ciągach. Podstawowe obiekty mostowe: Most Bernardyński, mosty w ulicy Focha, Most Królowej Jadwigi są obiektami wyremontowanymi w dobrym stanie technicznym. Pozostałe mosty w ciągach dróg ulic układu obsługującego: w ul. Mostowej, na Wyspie Młyńskiej posiadają odpowiednie dla przyjętej klasy parametry w zakresie nośności i przekrojów poprzecznych.

### Warunki ruchu, stan techniczny ulic

Sieć drogową w obszarze Śródmieścia obciążona jest bardzo dużym ruchem – docelowym i międzydzielnicowym. Natężenia ruchu na podstawowej sieci przekraczają przepustowość tych ulic powodując stan zatłoczenia. Najbardziej zatłoczenie odcinki sieci i skrzyżowania to: Rondo Bernardyńskie, Rondo Jagiellońskie, Rondo Grunwaldzkie, Jagiellońska, Marszałka Focha, Królowej Jadwigi, Dworcowa (dworzec PKP – Królowej Jadwigi), Unii Lubelskiej, Żeglarska.

Stan obciążenia ruchem sieci drogową przedstawia poniższy schemat.



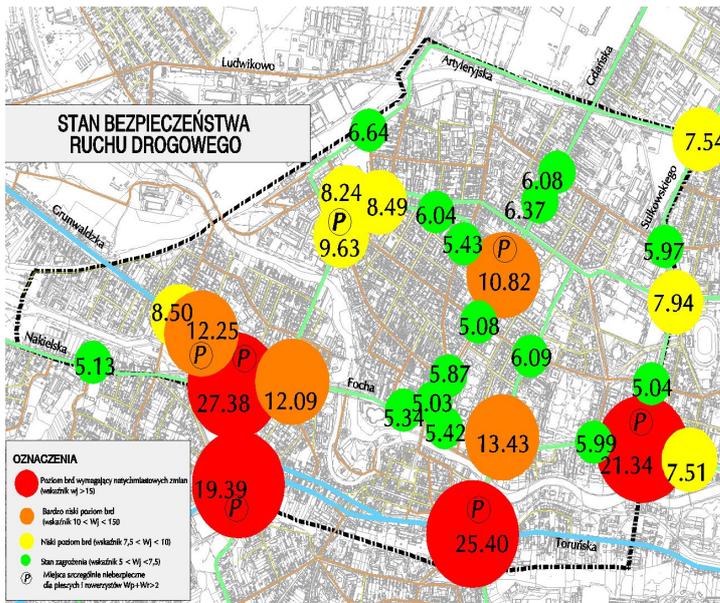
### Natężenia ruchu z pomiarów uzupełniających ZDMiKP z 2003 roku

Przebieg dróg krajowych, a tym samym ruch tranzytowy o dużym udziale pojazdów ciężarowych odbywa się ulicami: Grunwaldzka, Kruszwicka, Grudziądzka, Poznańska, Welniany Rynek, Wierzbickiego, Nowy Rynek, Wały Jagiellońskie, Zbożowy Rynek, Toruńska i Kujawska dodatkowo negatywnie wpływa na warunki ruchu.

### Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego

Stan zatłoczenia ulic powoduje, że poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym ulega obniżeniu. Poniższy schemat – dane ZDMiKP rok 2002 - przedstawia ocenę stanu bezpieczeństwa.

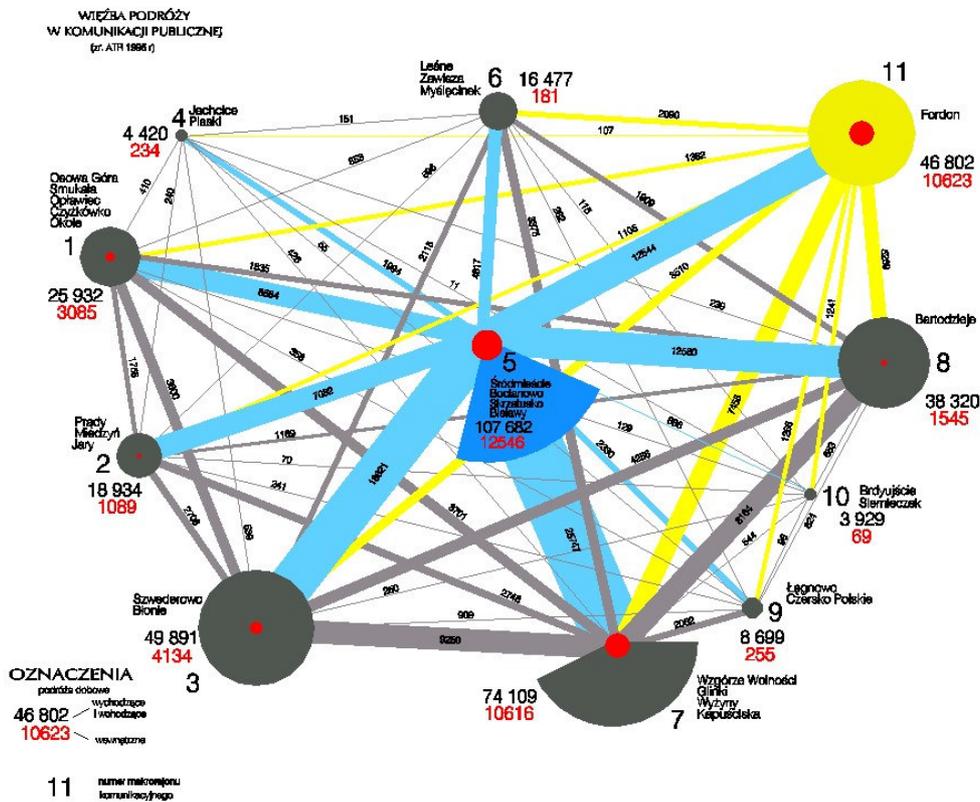
Najbardziej niebezpiecznymi miejscami są: Rondo Grunwaldzkie, Rondo Bernardyńskie, skrzyżowanie Jagiellońska Ogińskiego, Plac Poznański. Dla porównania bardziej niebezpiecznymi skrzyżowaniami w skali całego miasta są: Rondo Fordońskie, Rondo Kujawskie, mniej niebezpieczne zaś: skrzyżowanie Kamienna – Fordońska czy Rondo Toruńskie.



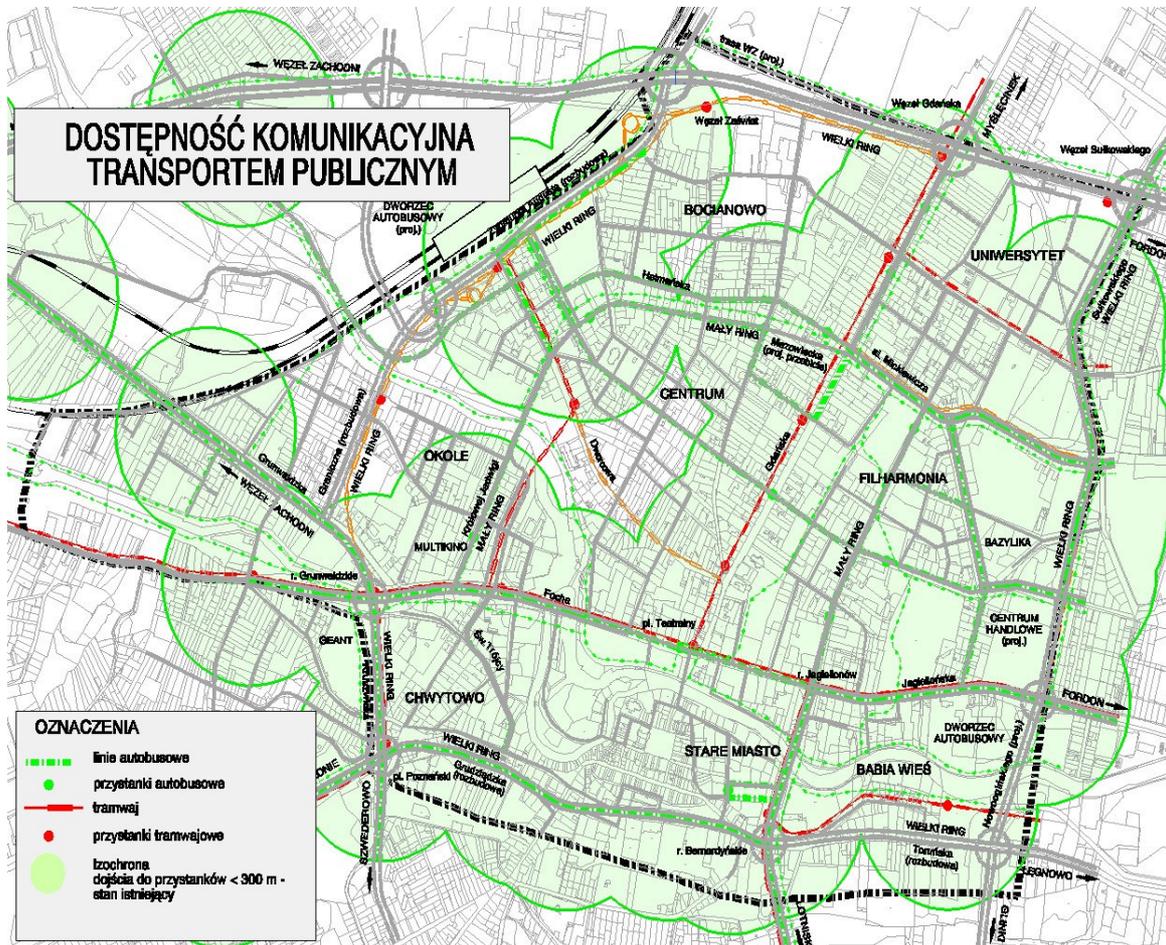
## 10.1.2 Transport publiczny

### Linie autobusowe

Podstawowym środkiem transportu publicznego jest autobus, który zapewnia sprawny dostęp do Śródmieścia ze wszystkich rejonów miasta. Więźba ruchu drogowego sporządzona przez ATR Bydgoszcz w 1994 r, przedstawiona poniżej, jednoznacznie określa, że głównym kierunkiem podróży jest centrum. Dane te z 1994 roku wymagają pilnej weryfikacji w celu efektywniejszego dostosowania oferty przewozowej miasta do potrzeb podróżnych.



Przystanek początkowo-końcowy w rejonie Placu Kościeleckich obsługuje 6 linii dziennych (51, 56, 58, 66, 82, 91) i 5 linii nocnych. Przystanek zaś w rejonie Dworca PKP 4 linie dzienne (61, 67, 79, 94). Przez Śródmieście przebiegają także linie, które nie posiadają tu pętli. Lokalizacja przystanków – wraz z przystankami tramwajowymi powodują, że ok. 80% obszaru posiada dobre warunki obsługi transportem publicznym. Najgorszy poziom obsługi występuje w północnej i zachodniej części obszaru tj. w rejonie Bocianowa, Londynka, Okola oraz w części środkowej, tj. w rejonie ul. Dworcowej, Marcinkowskiego. Analizę dostępności komunikacyjnej przedstawia załączony schemat.



### Linie tramwajowe

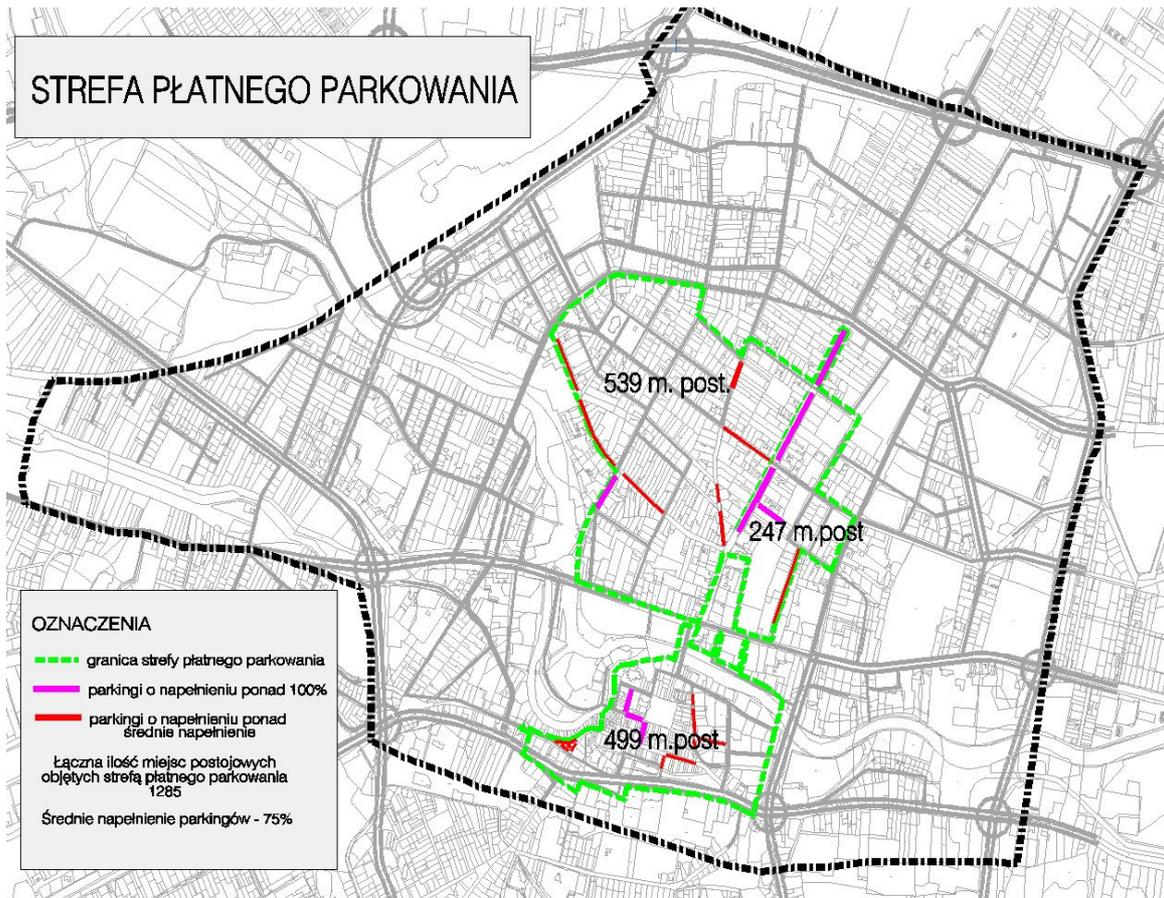
Od lat układ linii tramwajowych i przystanków nie uległ zmianie. Relacje wschód-zachód obsługują linie w ulicach: Nakielska – Focha Jagiellońska, w kierunku północnym w ulicy Gdańskiej z odgałęzieniem w ul. Chodkiewicza. Stan torowisk tramwajowych jest niezadowolający. Najgorszym jest fragment ulicy Gdańskiej od ul. Śniadeckich do Artyleryjskiej i w ul. Chodkiewicza. Odczuwalnym jest brak przystanku w ciągu ulicy Focha w relacji wschód – zachód w rejonie ul. Mostowej.

### Kolej i komunikacja autobusowa międzymiastowa

Centrum miasta to lokalizacja podstawowych dworców komunikacji międzymiastowej - Dworca Autobusowego PKS przy ulicy Jagiellońskiej oraz Dworca Głównego PKP przy ul. Zygmunta Augusta. Dworce te mają niekorzystne odległe względem siebie lokalizacje.

### 10.1.3 System parkingowy

Lokalizacja w centrum miasta głównych obiektów użyteczności publicznej, administracji, szkół, usług o znaczeniu ponadregionalnym, banków, miejsc pracy, itp., a tym samym głównych celów podróży, przy jednoczesnym wzroście wykorzystania samochodu jako środka podróży, powoduje, że nasila się problem parkowania samochodów. Odczuwalny jest wzrost deficytu miejsc postojowych w stosunku do potrzeb. Miejsca postojowe zlokalizowane są przede wszystkim w obrębie terenowych parkingów, jedynego parkingu wielopoziomowego w rejonie ul. 3 Maja oraz głównie w pasach drogowych ulic lokalnych i dojazdowych. Główne parkingi terenowe to – ul.Pod Blankami, Wyspa Młyńska, Rybi Rynek, Grodzka, Grudziądzka (parking Urzędu Miasta), Focha (parking Opera Nova), Królowej Jadwigi (parking Astorii), Jagiellońska (dworzec PKS), Kujawska (rejon ul. Ustronie, Staszica (Filharmonia), Gdańska (Rywał), Floriana (NOT) W obszarze Śródmieścia w granicach przedstawionych na poniższym schemacie funkcjonuje strefa płatnego parkowania – SPP.

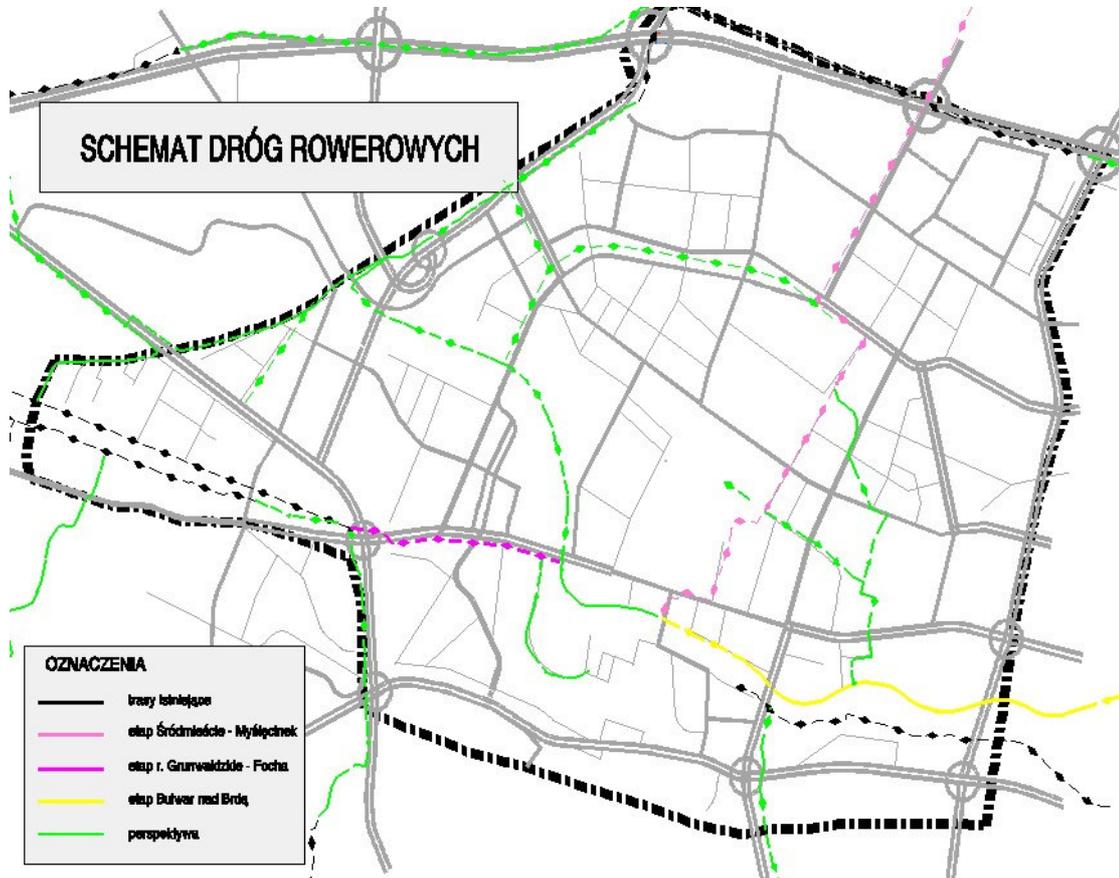


#### Strefa płatnego parkowania

Strefa płatnego parkowania obejmuje obszar ścisłego centrum. W ramach istniejącej sieci drogowej i parkingów terenowych płatnym parkowaniem objęto ok. 1300 miejsc postojowych. Wprowadzenie tych administracyjnych ograniczeń parkowania – czas parkowania uzależniony od opłaty - spowodowało wzrost rotacji parkujących samochodów, a tym samym zwiększyło liczbę parkujących samochodów. Najbardziej obciążonym fragmentem SPP jest odcinek ulicy Gdańskiej od Dworcowej do ul. Śniadeckich z Placem Wolności. Obserwacje i analizy przeprowadzone przez ZDMiKP wykazują, że na tym niewralgicznym odcinku, wskaźnik wykorzystania miejsc postojowych sięga nawet 150%. Oznacza to, że notorycznie ma miejsce łamanie przepisów ruchu drogowego i występuje zjawisko nieprawidłowego niezgodnego z przepisami parkowania. W SPP występują także obszary o dużej nierównomierności napelnienia parkingów. Analizy ZDMiKP wykazują, że wskaźnik wykorzystania miejsc postojowych wynosi ok. 75% w szczycie, średni to ok. 60%. Wskaźnik rotacji max. 1,2 P/h. Najwięcej jest pojazdów parkujących do 15 min, stanowią one ok. 46% pojazdów.

### 10.1.4 Ścieżki rowerowe

W obszarze Śródmieścia funkcjonują samodzielne ciągi rowerowe. Ciągi te to odcinki wzdłuż nabrzeża Brdy w rejonie Babiej Wsi oraz wzdłuż Starego Kanału Bydgoskiego. Brak wydzielonych ciągów rowerowych z pasów drogowych powoduje, że rowerzyści korzystają z jezdni, stwarzając zagrożenie w ruchu drogowym i sami narażając się na niebezpieczeństwo.



## 10.2 Stan projektowany

### 10.2.1 Sieć drogowa

#### Klasyfikacja administracyjna

Rozbudowa sieci drogowej powinna stworzyć możliwość zmiany przebiegów najbardziej uciążliwych tras tranzytowych przebiegających przez obszar Śródmieścia – drogi krajowej nr 80 i drogi krajowej nr 25. Wybudowanie trasy W-Z powinno pozwolić na przełożenie przebiegu drogi krajowej nr 80 Bydgoszcz Pawłówek–Toruń. Natomiast zmiana przebiegu drogi krajowej nr 25 uzależniona jest od kolejności realizacji zadań drogowych nie tylko na sieci miejskiej. Wybudowanie północno – zachodniej obwodnicy Pawłówek-Tryszczyn-Osielsko docelowo pozwoli wprowadzić ruch Konin – Bydgoszcz – Koszalin na zachodnią obwodnicę miasta. W układzie przejściowym natomiast istnieje możliwość przełożenia jej przebiegu na ciąg ulic: Al. Jana Pawła II, Al. Kard. St. Wyszyńskiego, trasę W-Z i dalej po obecnym przebiegu ul. Nad Torem.

Zmiana przebiegu dróg krajowych spowoduje konieczność przeklasyfikowania ich obecnych przebiegów. Najwłaściwszym, ze względu na spójność sieci drogowej ogólnokrajowej, wydaje się, by ulice Grunwaldzka, Kruszwicka, Grudziądzka, Poznańska, Welniany Rynek, Wierzbickiego, Nowy Rynek, Wały Jagiellońskie, Zbożowy Rynek, Toruńska i Kujawska zostały zaliczone do dróg wojewódzkich. Zaliczenie dróg do odpowiedniej kategorii: krajowe lub wojewódzkie, nie należy do kompetencji władz samorządowych.

Ze względów administracyjnych i dla uporządkowania spraw hierarchii korektami należy objąć pozostałe ulice. W ocenie autorów niniejszego studium do sieci dróg powiatowych powinny zostać zaliczone pozostałe ulice układu podstawowego – poza krajowymi i wojewódzkimi. Ulice układu obsługującego – lokalne i dojazdowe powinny być drogami gminnymi. Pozbawione kategorii dróg powiatowych i zaliczone do dróg gminnych powinny być, np. ulice: Mostowa, Mennica, Ku Młynom, Dworcowa na odcinku od Gdańskiej do Królowej Jadwigi, Gdańska od Jagiellońskiej do Mazowieckiej, Śniadeckich, Warszawska od Fredry do Śniadeckich, Krasieńskiego. Natomiast, np. ul. Bernardyńska, Focha od Ronda Grunwaldzkiego do Królowej Jadwigi, Jagiellońska powinny zostać zaliczone do dróg powiatowych. Wymóg dostosowania parametrów technicznych dróg dla dróg poszczególnych kategorii wynika z warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z 1999 roku).

### **Klasyfikacja funkcjonalna, parametry techniczne, obiekty inżynierskie**

Istniejące warunki ruchu, stan zatłoczenia sieci drogowej, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego wymuszają konieczność rozbudowy układu drogowego.

Główne założenia polityki transportowej miasta określone są w Uchwale Rady Miasta Bydgoszczy Nr XXIX/411/96 z dnia 10 lipca 1996 roku. Polityka ta przyjmując zrównoważony rozwój miasta opiera się na zasadzie strefowania dostępności komunikacyjnej uzależnionej od funkcji obszaru i na zróżnicowanym podziale zadań przewozowych między komunikacją publiczną i indywidualną.

**Strefa komunikacyjna A - ruch samochodowy podlega znacznym ograniczeniom; priorytet mają środki komunikacji zbiorowej i ruch pieszy.**

**Strefa komunikacyjna B - równowaga w traktowaniu samochodów i komunikacji zbiorowej.**

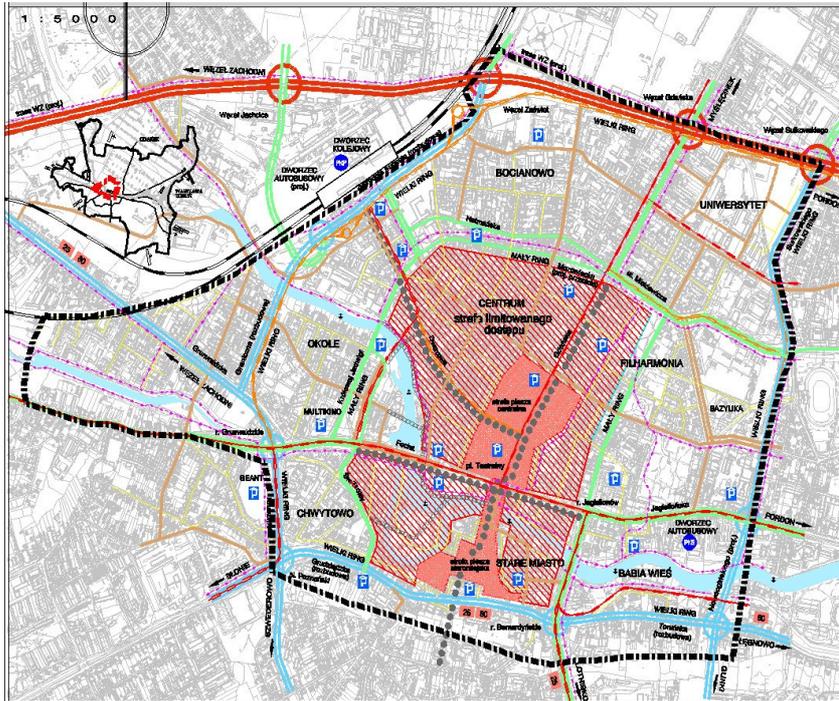
**Strefa komunikacyjna C - ruch samochodowy bez ograniczeń.**

Obszar objęty niniejszym opracowaniem to obszar ścisłego centrum miasta. To w większej części strefa komunikacyjna A, gdzie ruch samochodowy powinien podlegać znacznym ograniczeniom. Założenia rozwoju sieci transportowej strefy śródmiejskiej podporządkowane są założeniom przyjętym w zmianach funkcjonalnych i przestrzennych obszaru.

Wyształtowanie obszaru ścisłej strefy centralnej możliwe jest dzięki stworzeniu czytelnego systemu obwodnic MAŁEJ OBWODNICY bezpośrednio otaczającej centrum i DUŻEJ OBWODNICY obejmującej całe Śródmieście. Małą obwodnicę tworzy ciąg ulic Królowej Jadwigi, Mazowiecka – Hetmańska, Świętojańska, nowe połączenie Mazowiecka – Mickiewicza, Mickiewicza, Paderewskiego, Staszica, 3 Maja, Bernardyńska, Wały Jagiellońskie, Nowy Rynek, Poznańska – Grudziądzka - Św. Trójcy to sieć ulic, które tworzą małą obwodnicę. Obszar zawarty w obrębie tych ulic to strefa limitowanego dostępu, gdzie ruch samochodowy powinien podlegać ograniczeniom, a właściwą dostępność komunikacyjną powinny zapewnić środki komunikacji zbiorowej. Dla uzyskania pożądanego efektu w postaci ograniczania samochodu w centrum, powinien być stworzony odpowiedni system parkingów zlokalizowanych na obrzeżu strefy w bezpośrednim sąsiedztwie małej obwodnicy. Dojazd do poszczególnych obiektów powinny zapewnić ulice lokalne i dojazdowe, na których ruch powinien być ograniczany do niezbędnego minimum.

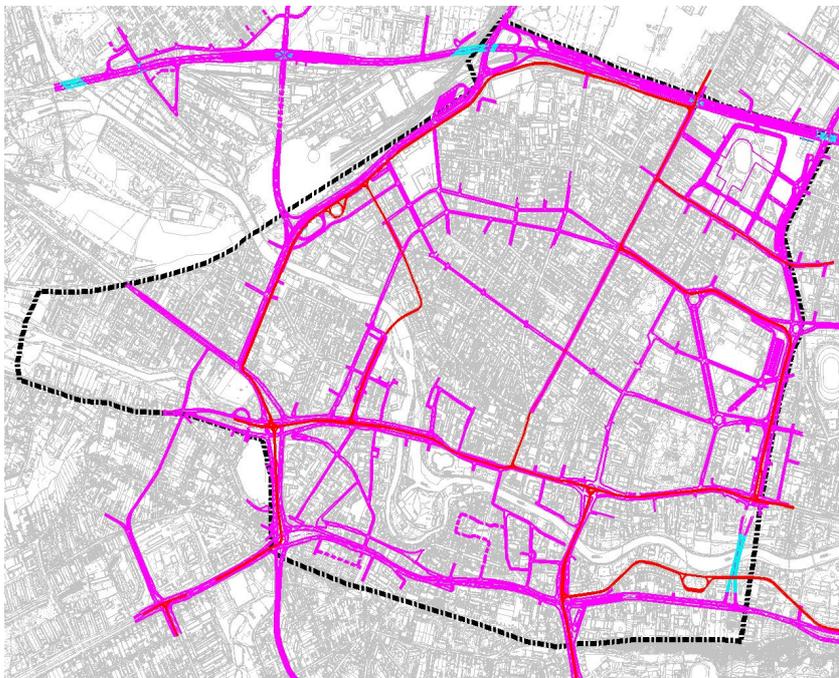
Dużą obwodnicę stworzyć powinny ulice: Graniczna z jej rozbudową do ul. Zygmunta Augusta, Zygmunta Augusta, fragment trasy W-Z od węzła Zaświat do węzła Sułkowskiego, Sułkowskiego, Ogińskiego i jej planowane przedłużenie do ul. Toruńskiej, Toruńska, Zbożowy Rynek, Wały Jagiellońskie, Nowy Rynek, Grudziądzka, Kruszwicka i fragment ulicy Grunwaldzkiej do ul. Granicznej. Zewnętrzna obwodnica Śródmieścia to fragmenty ważnych tras układu podstawowego całego miasta pozwalające na sprawne przemieszczanie się między poszczególnymi rejonami miasta i stanowiące zarazem trasy doprowadzające ruch do Śródmieścia. Dla zapewnienia właściwego standardu ruchu obwodnice te powinny być ulicami o odpowiedniej klasie technicznej. Małą obwodnicę powinny tworzyć co najmniej ulice zbiorcze, dużą zaś co najmniej ulice główne lub główne ruchu przyspieszonego – fragment trasy W-Z.

System transportowy - zasady kształtowania sieci drogowej, system transportu publicznego, polityka parkingowa - przedstawione zostały na mapie nr 16 pn. „TRANSPORT”.



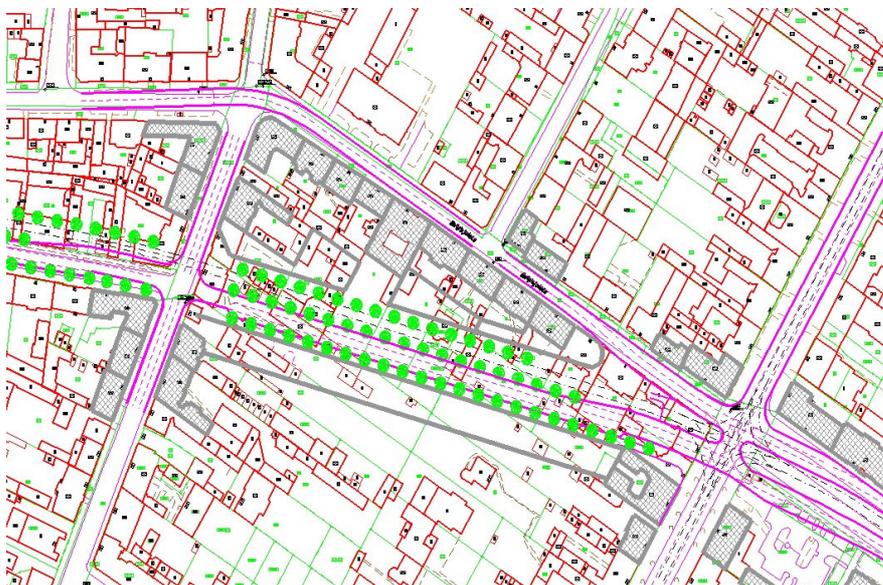
Na tle powyższych założeń podjęte zostały próby rozwiązania geometrii poszczególnych fragmentów sieci drogowej.

#### UKŁAD PODSTAWOWEJ SIECI DROGOWEJ – STAN PROJEKTOWANY



Stworzenie systemu obwodnic wymaga dużych nakładów finansowych na realizację zadań drogowych. Dla wykształtowania małej obwodnicy niezbędna jest w pierwszej kolejności realizacja:

- Przedłużenia ulicy Mazowieckiej do Al. Mickiewicza



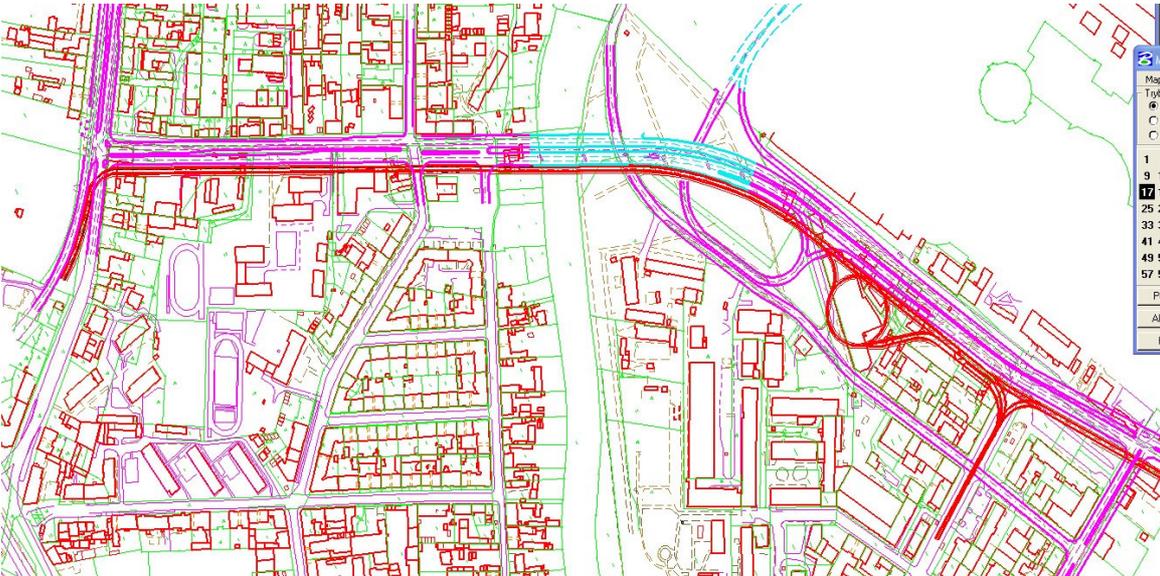
- Fragment małej obwodnicy to także ulica Królowej Jadwigi. Zgodnie z obowiązującym planem miejscowym zakłada się, że od Mostu Królowej Jadwigi do Marsz. Focha będzie to ulica jednokierunkowa. Relacja w kierunku północnym odbywać ma się nową trasą po śladzie obecnej ulicy Naruszewicza.



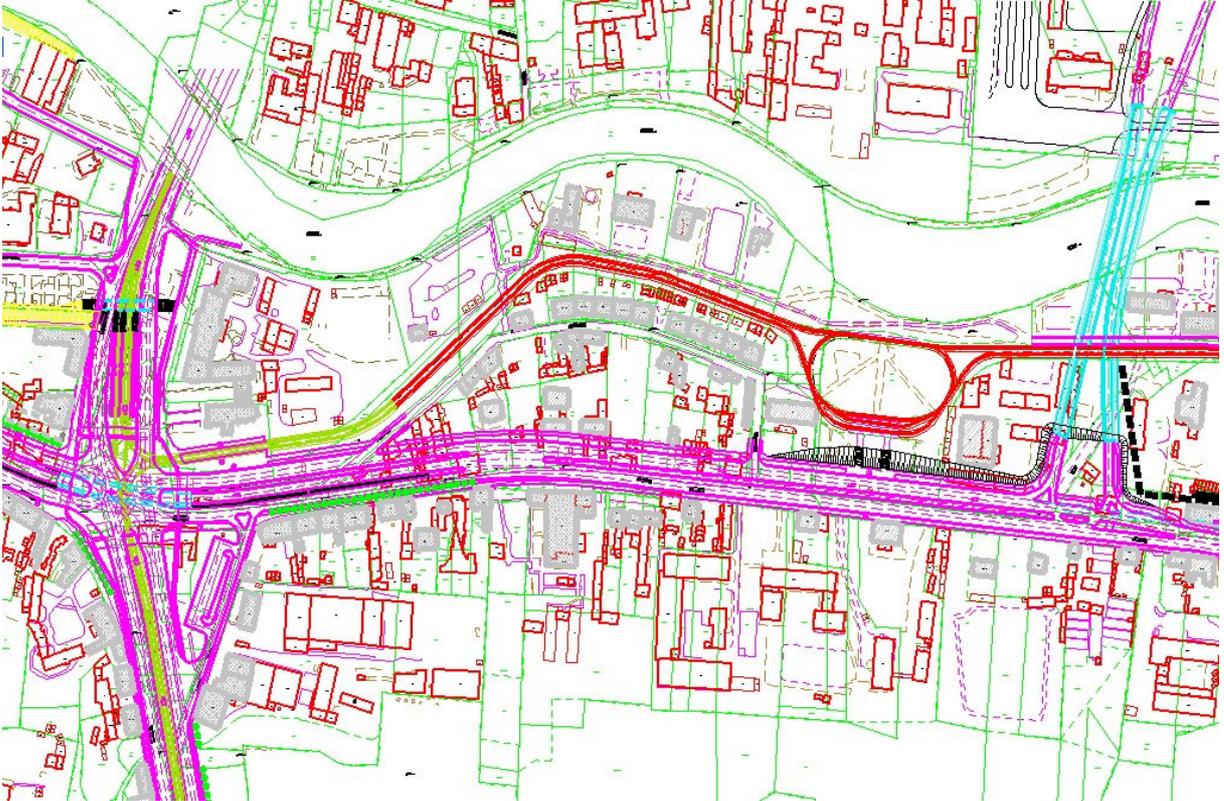
- Kolejnym zadaniem inwestycyjnym w zakresie rozbudowy sieci drogowej powinno być stworzenie dużej obwodnicy. W najbliższych latach w układzie etapowym jednojezdniowym zrealizowany zostanie dalszy fragment trasy W-Z od ulicy Gdańskiej poprzez węzeł Zaświat i ulicę Ludwikowo do mostu na Brdzie. W układzie docelowym powinna być to trasa o wysokich parametrach technicznych - trasa główna ruchu przyspieszonego docelowo z bezkolizyjnymi przejazdami pod ulicą Sulkowskiego, Gdańską, nad ul. Zygmunta Augusta. Poniżej przedstawiono wstępne założenia geometryczne budowy trasy.



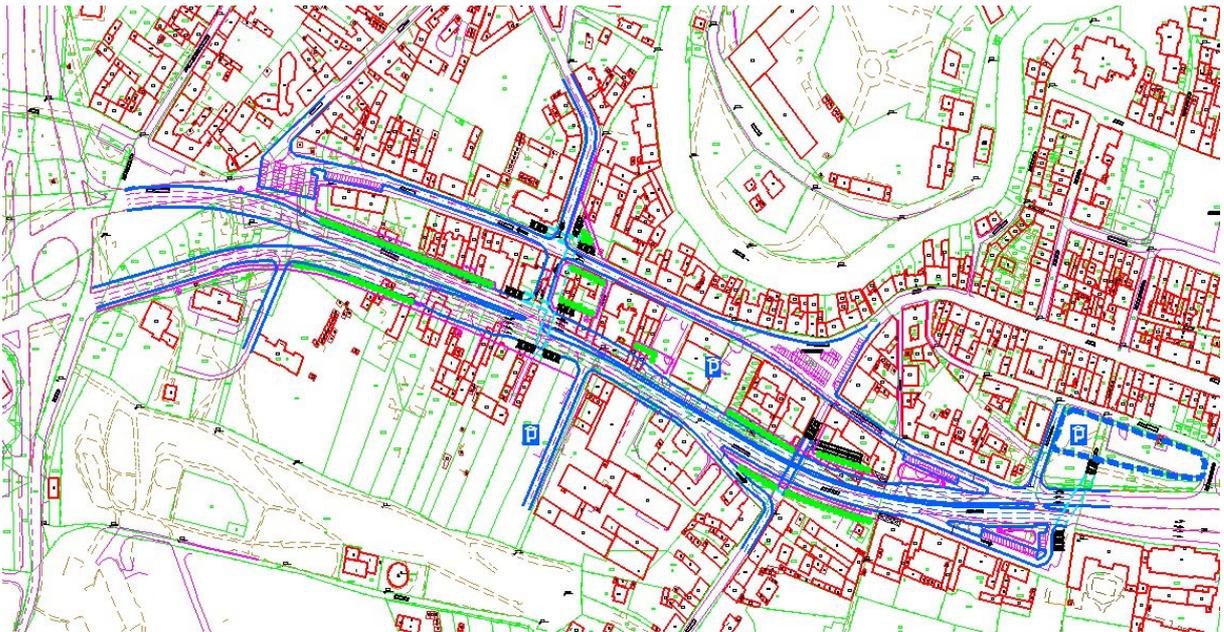
- Ważnym i niezbędnym zadaniem inwestycyjnym dla odciążenia małej obwodnicy, w tym przede wszystkim ulicy Królowej Jadwigi jest rozbudowa ulicy Granicznej i jej przedłużenie do ulicy Zygmunta Augusta. Docelowo zakłada się, że będzie to trasa dwujezdniowa z dwutorową linią tramwajową na wydzielonym torowisku, z nową przeprawą mostową nad rzeką Brdą. Wstępne rozwiązania geometrii drogi przedstawia poniższy schemat.



- Zamknięciem dużej obwodnicy jest jej południowy fragment, tj. ulica Grudziądzka, Wały Jagiellońskie, Toruńska i nowe połączenie do ulicy Ogińskiego. Uzyskanie właściwych standardów ruchu w ciągu tych ulic możliwe jest poprzez ich przebudowę, rozbudowę lub budowę ulic od podstaw. Budową jest nowa przeprawa mostowa od ulicy Ogińskiego do ulicy Toruńskiej, rozbudową zaś budowa drugiej jezdni ulicy Toruńskiej i drugiej jezdni ulicy Ogińskiego.



- Nowoogińskiego – przeprawa mostowa z rozbudową ulic Toruńskiej i Ogińskiego do układu dwujezdniowego. Ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ze względu na warunki ruchu w skali całego miasta pilnym zadaniem inwestycyjnym jest przebudowa Ronda Bernardyńskiego i ulicy Kujawskiej wraz z budową linii tramwajowej w ulicy Kujawskiej. Docelowo rozważana jest budowa układu wielopoziomowego. Jednym z wariantów jest budowa tunelu na kierunku wschód – zachód. Wariant z tunelem, wariant trudny technicznie i kosztowny jest opłacalny pod względem spodziewanych efektów poprawy warunków ruchu drogowego w dłuższym horyzoncie czasowym.
- Poprawy warunków ruchu w dalszej perspektywie czasowej wymagać będzie także odcinek dużej obwodnicy od Nowego Rynku do Placu Poznańskiego. Zakłada się, że ulica Poznańska obudowana zwartą, cenną pod względem urbanistycznym zabudową przyjmie charakter ulicy lokalnej, a rozbudowana i przebudowana ulica Grudziądzka zapewni właściwy standard ruchu drogowego. Poniższy schemat przedstawia proponowany układ drogowy ulicy Grudziądzkiej.



Oprócz zmian w systemie ulic układu podstawowego proponowane są także zmiany w sieci ulic lokalnych i dojazdowych:

- jako podstawowe zadanie w tym zakresie to przebudowa ulic Marszałka Focha, przyjmując założenie, że w strefie centralnej priorytetowymi są zadania z zakresu transportu publicznego, rola tej ulicy, jej ranga na odcinku od ul. Jagiellońskiej do mostów nad Brdą podporządkowane są potrzebom komunikacji zbiorowej. Proponuje się zatem w ciągu ul. Focha taką przebudowę ulicy, by usprawnić dostęp do centrum środkami transportu publicznego i na wspólnym autobusowo – tramwajowym pasie wybudować wspólne przystanki. Występująca kolizja ruchu pieszego i kołowego na tym odcinku powinna być zminimalizowana. Można to osiągnąć ograniczając ilość samochodów – redukcją ilości pasów ruchu lub budując dla ruchu kołowego tunel od ul. Warmińskiego do ul. Pocztowej;
- innym, może mniej istotnym dla warunków ruchu drogowego w całej sieci drogowej, jest propozycja przedłużenia ulicy Marcinkowskiego do ulicy Focha oraz spięcie ulic Świeckiej z Chocimską.

Ważną dla sieci ulic układu obsługującego i dla wizerunku całego miasta jest systematyczna dbałość o prawidłową geometrię ulic, segregację ruchu pieszego i kołowego, czytelne wydzielanie miejsc postojowych, wprowadzanie w pasy drogowe systemów zieleni.

## 10.2.2 Transport publiczny

### Linie autobusowe

Realizacja polityki transportowej opartej na zasadzie strefowania dostępności komunikacyjnej wymaga zapewnienia właściwego poziomu obsługi środkami komunikacji publicznej. Koniecznym jest określenie docelowego modelu systemu komunikacji zintegrowanej. Przede wszystkim należy jasno określić, rolę poszczególnych traktów: autobusowej, tramwajowej, ewentualnie kolejowej. Kontynuacja strategii opartej na dominującej roli komunikacji tramwajowej wymaga dokonania analizy możliwości finansowych gminy i określenia realnych terminów realizacji zadań inwestycyjnych, z uwzględnieniem wykorzystania środków pomocowych UE. Powinny zostać określone etapy rozwoju układu tramwajowego wymuszające działania realizacyjne. Istotne staje się zdefiniowanie roli kolei w przewozach miejskich i regionalnych.

W ramach prac studialnych dla obszaru Śródmieścia zakłada się, że utrzymane zostaną linie autobusowe na istniejącej sieci drogowej i rozszerzone na nowe odcinki dróg. Zakłada się likwidację przystanków początkowo – końcowych w rejonie Placu Kościeleckich. Zmiany przed Dworcem Głównym PKP powinny wynikać z możliwości dyslokacji tej funkcji na tereny zajmowane obecnie przez kolej i powiązania jej z planowaną nową

lokalizacją dworca komunikacji autobusowej międzymiastowej. Zmiana przebiegu poszczególnych linii autobusowych wymaga szczegółowych analiz w skali całego miasta i na etapie obecnych prac studialnych nie jest możliwa do określenia.

### Linie tramwajowe

Problemy narastającej kongestii (zatłoczenia ulicznego) rozwiązywane być powinny przede wszystkim poprzez przyjęcie i konsekwentne wdrażanie polityki transportowej polegającej na promowaniu transportu zbiorowego opartego na komunikacji szynowej. Doświadczenie krajów wysoko rozwiniętych wskazuje, że nie jest możliwe zapewnienie prawidłowej obsługi transportowej miasta wyłącznie w oparciu tylko i wyłącznie o samochody osobowe. Polityka transportowa zakładająca zrównoważony rozwój różnych podsystemów transportowych miasta jest rekomendowana przez Unię Europejską.

Zakłada się, że podstawowe zadania przewozowe w skali całego miasta 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. Istotne jest spięcie Wyżyn ze Zbożowym Rynkiem, co poprawi wykorzystanie trasy wzdłuż Wojska Polskiego i pozwoli na przejście do tramwaju dużych potoków pasażerów z komunikacji autobusowej. Połączenie to znacznie usprawni komunikację dla mieszkańców południowych dzielnic miasta.

Kolejne zadanie to spięcie połączenia do dworca – usprawnienie obsługi centrum. Proponowane rozwiązania:

- linia w ul. Naruszewicza i Dworcowej w kierunku dworca PKP;
- linia tramwajowa w ulicy Granicznej i jej przedłużenie do ul. Gdańskiej;
- linia tramwajowa w ulicy Naruszewicza z ważnym przystankiem tramwajowym w ulicy Dworcowej w rejonie Dyrekcji PKP;
- tramwaj w ulicy Dworcowej do ul. Gdańskiej jako linia turystyczna wzmocniłby obsługę centrum.

"SYSTEM KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ" został przedstawiony na mapie nr 17.

### 10.2.3 System parkingowy

Kształtowanie strefy centralnej miasta, gdzie lokalizuje się dominujące funkcje wymaga sprawnego systemu obsługi parkingowej. Przyjmuje się zasadę dalszego ograniczania roli samochodu i regulację dostępności poprzez limitowanie dostępu. Stare Miasto oraz odcinek ulicy Gdańskiej od ul. Jagiellońskiej do ul. Śniadeckich wraz z przyległym terenem powinien tworzyć strefę wyłącznie ruchu pieszego. Ruch wyłącznie docelowy, związany z dojazdami na tereny posesji, a zwłaszcza z dostawą towarów powinien zostać ograniczony tylko do określonych godzin w ciągu doby. Pozostały obszar zawarty w małej obwodnicy natomiast powinien mieć skuteczny system limitowanego dostępu. Głównym jednak miejscem postoju pojazdów powinny być parkingi wielopoziomowe lokalizowane na obrzeżu strefy. Jedynym funkcjonującym samodzielnie parkingiem wielopoziomowym jest parking przy ul. 3 Maja. W strefie Starego Miasta ważne są parkingi wielopoziomowe w rejonie ul. Pod Blankami i Placu Kościeleckich. W rejonie ulicy Focha parking w pobliżu Opery i na terenie w kwartale ulic: Warmińskiego, Obrońców Bydgoszczy, Marcinkowskiego. Najtrudniejszym jest określenie lokalizacji parkingów w rejonie ulic: 20 Stycznia 1920 roku i Słowackiego oraz w części północno zachodniej obszaru. Brak wolnych terenów powoduje, że realizacja tych parkingów wymagać będzie przekształceń na tę funkcję istniejących obiektów. W obowiązującym planie miejscowym dla terenu zawartego pomiędzy Brdą a ul. Królowej Jadwigi wskazywana jest lokalizacja na Brdą.

### 10.2.4 Ścieżki rowerowe

Rozbudowa systemu ciągów rowerowych jest bezdyskusyjna. Na planszy „Schemat dróg rowerowych” przedstawiono schemat ciągów rowerowych wydzielonych od jezdni. Pilnym jest uporządkowanie ruchu rowerowego nad Brdą dla połączenia ciągów wzdłuż Starego Kanalu Bydgoskiego i w rejonie Babiej Wsi. Ze względów na bezpieczeństwo rowerzystów niezbędnym jest urządzenie ścieżek w kierunku Myślęcinka od Placu Teatralnego poprzez tereny parkowe i dalej w ciągach ulic Gimnazjalna, Libelta, 20 Stycznia 1920r, Mickiewicza i Gdańską. Spięciem tych ciągów: nad Brdą i w kierunku Myślęcinka powinna być niezależna

ścieżka w rejonie Placu Teatralnego i ul. Focha. Kolorem zielonym na planszy przedstawiono dalsze perspektywiczne działania w zakresie rozbudowy systemu ścieżek rowerowych.

### 10.2.5 Drogi wodne

Powinno nastąpić wzmocnienie rekreacyjnego i turystycznego wykorzystania rzeki Brdy. Podjęto już próby uruchomienia tramwaju wodnego. Atrakcyjność tej funkcji wzmocniły dodatkowe poza Wyspą Młyńską i Rybim Rynku przystanie rzeczne w rejonie Astorii, Śluzy Miejskiej, BTW i Klubu Wioślarskiego oraz w rejonie ulicy Krakowskiej.

## 10.3 Działania na rzecz usprawnienia systemu transportowego Śródmieścia

### Rozbudowa systemu drogowego – stworzenie czytelnych obwodnic

Rozbudowa systemu drogowego spowoduje:

- poprawę warunków ruchu;
- zmniejszenie zanieczyszczeń;
- obniżenie poziomu hałasu;
- poprawę stanu bezpieczeństwa;
- wyeliminowanie ruchu tranzytowego.

Z uwagi na ogrom zadań inwestycyjnych koniecznym jest określenie kolejności działań i ich etapowania. W pierwszej kolejności zdaniem autorów niniejszego opracowania, należy równoległe z budową trasy W-Z skierować wysiłki na przebudowę Ronda Bernardyńskiego wraz z budową tramwaju w ulicy Kujawskiej. Inwestycje te są niezbędne w skali systemu transportowego całego miasta. Kolejnym zadaniem ważnym w skali problemów miasta i zwłaszcza śródmieścia jest budowa przedłużenia ulicy Granicznej do ulicy Zygmunta Augusta i uporządkowanie terenu przeddworcowego.

W systemie ulic układu obsługującego najważniejszą jest ulica Focha i możliwość urządzenia w jej ciągu wspólnych przystanków autobusowo-tramwajowych w rejonie skrzyżowania z ulicą Mostową.

### Potrzeby terenowe dla inwestycji drogowych

Dla rozbudowy sieci drogowej koniecznym jest zachowanie niezbędnych rezerw terenowych. Właściwa gospodarka gruntami możliwa jest tylko poprzez konsekwentną politykę niezabudowywania przyszłych pasów drogowych i ich szczególną ochronę. Koniecznym jest określenie etapowania inwestycji drogowych i ewentualne określenie sposobu tymczasowego zagospodarowania pasów rezerwowanych pod drogi.

### Stworzenie stref limitowanego dostępu, w tym wyłączonych z ruchu

Uatrakcyjnienie strefy śródmieścia i tworzenie preferencji dla ruchu pieszego w konsekwencji pociąga konieczność ograniczania ruchu samochodów. Właściwym jest kontynuowanie polityki parkingowej opartej na limitowaniu dostępu poprzez wprowadzenie strefy płatnego parkowania i podstref o zróżnicowanych wysokościach opłat. W dalszej kolejności działania skierowane powinny być na stworzenie strefy wyłącznie ruchu pieszego. Strefa ta obejmować powinna główne ulice o charakterze handlowym tj. obszar Starego Miasta z ulicą Długą oraz główne ciągi handlowe po północnej stronie ul. Focha, Gdańską do ul. Śniadeckich i ul. Dworcową do ul. Warmińskiego.

### Stworzenie systemu parkingów wielopoziomowych

Koniecznym jest pogłębienie analiz potrzeb parkingowych w poszczególnych kwartałach zabudowy. Odpowiedzią powinno być uszczegółowienie lokalizacji parkingów wielopoziomowych wraz z określeniem ich chłonności. Wydaje się, że określone intuicyjnie w niniejszym opracowaniu lokalizacje parkingów wielopoziomowych nie zaspokoją w pełni potrzeb parkingowych, co w konsekwencji pociąga za sobą brak możliwości eliminacji parkowania z pasów drogowych i porządkowania ulic.

### Stworzenie sieci dróg rowerowych

Powinien być opracowany program rozbudowy ciągów rowerowych. W pierwszej kolejności należy uporządkować ciągi nad rzeką Brdą. W ramach realizacji polityki dotyczącej ścieżek rowerowych koniecznym jest zlokalizowanie w atrakcyjnych miejscach parkingów dla rowerów. Wyeliminowanie z pasów drogowych parkujących samochodów, pozwoli tą przestrzeń wykorzystać dla np: rowerów.

### Wykorzystanie rekreacyjne rzeki Brdy

Zwiększenie atrakcyjności rzeki, możliwe jest poprzez utworzenie gęstszej sieci przystani dla tramwaju wodnego lub kajaków i stworzenie miejsc rekreacji wodnej np: z plażą a rejonie Astorii.

## 11. ROLA MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO W KSZTAŁTOWANIU PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

### 11.1 Zasady sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Podstawowa rola miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego polega na świadomym kształtowaniu społecznych wartości przestrzeni miejskiej, wynikających z poszanowania zasad ładu przestrzennego oraz wysokich standardów funkcjonalnych i estetycznych wszystkich elementów zagospodarowania.

Rozwój przestrzenny jaki dokonuje się w dobie przekształceń społeczno-gospodarczych wiąże się z gwałtownym rozwojem inwestycyjnym, który w sytuacji braku szczegółowych uregulowań planistycznych negatywnie wpływa na ład i harmonię przestrzeni naszego miasta. Rola planów miejscowych w kształtowaniu i prowadzeniu polityki przestrzennej na obszarze Śródmieścia jest znacząca, ponieważ właśnie na tym terenie często ogniskują się liczne problemy, wynikające z nagromadzenia funkcji i intensywności zabudowy, które w innych rejonach miasta występują w pewnym rozproszeniu.

Wyznaczenie obszarów sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego odbywa się w wyniku realizacji założeń polityki przestrzennej miasta w nawiązaniu do:

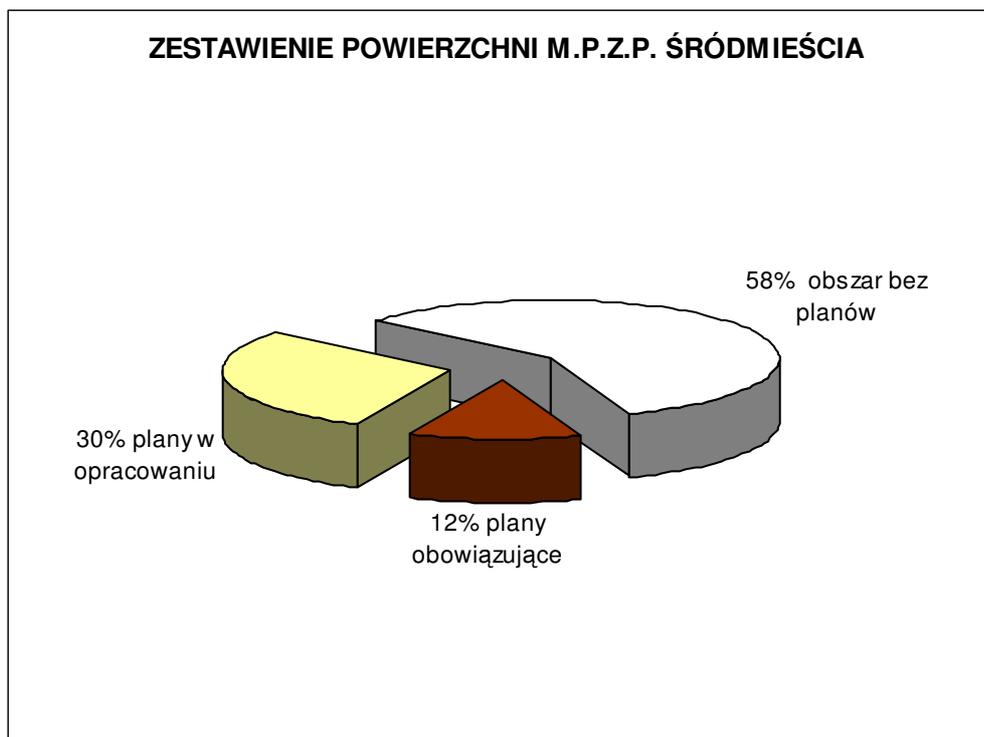
- wymogów ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przepisów odrębnych,
- potrzeb w zakresie zabezpieczenia terenów dla atrakcyjnych funkcji usługowych i inwestycji celu publicznego,
- ustaleń obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bydgoszczy,
- potrzeb ochrony terenów o szczególnej wartości kulturowej, przeznaczonych do przekształceń lub rewitalizacji,
- wniosków o sporządzenie lub zmianę miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest aktem prawa miejscowego i zostaje sporządzony w oparciu o wytyczne, zawarte w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, które określa politykę przestrzenną gminy i wyznacza główne kierunki jej rozwoju.

Decyzję o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego podejmuje Rada Miasta Bydgoszczy w drodze uchwały, realizując założenia polityki przestrzennej gminy. Przed podjęciem uchwały prezydent dokonuje analizy zasadności przystąpienia do sporządzenia planu i stopnia zgodności przewidywanych rozwiązań z ustaleniami studium.

Nowe plany zagospodarowania przestrzennego w pierwszej kolejności opracowywane są dla obszarów wymagających przekształceń, na których występuje znaczne nagromadzenie konfliktów, uciążliwości lub istnieje konieczność realizacji celów publicznych w ramach wykonywania zadań własnych gminy itp. Granicami planu miejscowego obejmowane są większe obszary, np. całe kwartały lub części osiedla, co umożliwia to kompleksową analizę istniejących uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych i prawnych, rozpoznanie i ograniczenie zaistniałych konfliktów, racjonalną gospodarkę gruntami i ustalenie zasad obsługi komunikacyjnej.

Procentowy udział powierzchni terenów w strefie śródmiejskiej, dla których opracowano miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego wynosi 12%, co stanowi obszar objęty planami o powierzchni 67.3 ha. W trakcie opracowania znajduje się kolejnych 13 planów, sporządzanych dla terenów o łącznej powierzchni 164 ha (30%). Bez planów miejscowych funkcjonuje 58% terenów.



Plany miejscowe, które są w trakcie opracowania, z wyjątkiem m.p.z.p. „Plac Kościeleckich” (ustawa z dnia 7 lipca 1994r.) są wywołane i opracowywane w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Granice obowiązujących i opracowywanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przedstawiono na mapie nr 11 pn. „MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO”.

### 11.2 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego znajdujące się w trakcie opracowania

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, znajdujące się w trakcie opracowania, sporządzane są przede wszystkim z uwagi na planowaną przebudowę lub rozbudowę układu drogowego oraz z uwagi na potrzebę ochrony wartości kulturowych zabudowy śródmiejskiej, w tym w związku z przekształceniami terenów przemysłowych. Plany te stanowią podstawę dla przekształceń funkcjonalno-przestrzennych dokonywanych zgodnie z wymogami ładu przestrzennego, w celu stworzenia podstawy dla lokalizacji funkcji usługowych, administracyjnych o znaczeniu centrowym i ogólnomiejskim oraz mieszkalnictwa wielorodzinnego.

Dla obszaru strefy śródmiejskiej opracowywane są następujące miejscowe plany:

- **miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Śródmieście i Babia Wieś w Bydgoszczy, w rejonie Zbożowego Rynku**, obejmujący obszar ograniczony ul. Przy Zamczysku, skarpą południową, ulicami: Wiatrakową, Kujawską, Karpacką, Ustronie, Toruńską, Babia Wieś i rzeką Brdą (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/359/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów i określenie sposobów ich zagospodarowania, w związku z planowaną przebudową istniejącego układu drogowego - węzła komunikacyjnego u zbiegu ulic: Toruńskiej, Wały Jagiellońskie, Bernardyńskiej i Kujawskiej;

- **miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Okole w Bydgoszczy, w rejonie ul. Granicznej**, obejmujący teren ograniczony linią biegnącą wzdłuż rzeki Brdy, linią kolejową Kutno – Piła, ul. Grunwaldzką, zapleczem ulicy Wrocławskiej, ul. Wrocławską, ul. Nakielską, Kanalem Bydgoskim i ul. Grunwaldzką oraz zapleczem ulicy Granicznej do rzeki Brdy (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/351/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów i określenie sposobów ich zagospodarowania, w związku z planowaną przebudową układu drogowego w rejonie Granicznej tj. budową fragmentu obwodnicy Śródmieścia oraz potrzebą rehabilitacji przyległych obszarów zabudowy śródmiejskiej;
- **miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu trasy W-Z od ul. Gdańskiej do mostu nad rzeką Brdą w Bydgoszczy**, obejmujący obszar położony w rejonie ul. Artyleryjskiej (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/362/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów, w tym dla inwestycji celu publicznego tj. budowy fragmentu ul. Kamiennej i Węzła Zaświat oraz określenie sposobów ich zagospodarowania i zabudowy;
- **miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części Osiedla Leśne w Bydgoszczy, w rejonie ulicy Kamiennej i Sułkowskiego**, obejmujący obszar ograniczony ulicami: Gdańską, Leśną, Podchorążych, Dwernickiego, Sułkowskiego i Kamienną (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/356/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów i określenie sposobów ich zagospodarowania, w związku z planowaną przebudową układu drogowego w rejonie ul. Kamiennej oraz potrzebą przekształcenia i rehabilitacji przyległych terenów poprzemysłowych;
- **miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Śródmieście w Bydgoszczy, w rejonie ulicy Zygmunta Augusta**, obejmujący obszar ograniczony terenem stacji kolejowej Bydgoszcz Główna, rzeką Brdą oraz ulicami: Unii Lubelskiej, Warszawską, Zygmunta Augusta, gen. Józefa Sowińskiego, Bocianowo i Rycerską (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/352/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów i określenie sposobów ich zagospodarowania, w związku z planowaną przebudową układu drogowego w rejonie dworca kolejowego - Bydgoszcz Główna i ulicy Zygmunta Augusta oraz potrzebą rehabilitacji przyległych obszarów zabudowy śródmiejskiej;
- **miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Śródmieście w Bydgoszczy, w rejonie ulicy Mazowieckiej** obejmujący teren ograniczony ulicami: Gdańską, Augusta Cieszkowskiego, Pomorską, Mazowiecką, gen. Józefa Sowińskiego i Hetmańską (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/354/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów i określenie sposobów ich zagospodarowania, w związku z planowaną przebudową układu drogowego w rejonie ul. Mazowieckiej oraz potrzebą rehabilitacji przyległych obszarów zabudowy śródmiejskiej;
- **miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Babia Wieś w Bydgoszczy, w rejonie ul. Toruńskiej**, obejmujący teren ograniczony ulicą Toruńską i rzeką Brdą, pomiędzy kościołem Bernardynów i halą sportową Łuczniczka (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/360/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów i określenie sposobów ich zagospodarowania, w związku z planowaną przebudową układu drogowego w rejonie ul. Toruńskiej i budową przeprawy drogowej przez rzekę Brdę na przedłużeniu ulicy Ogińskiego oraz potrzebą rehabilitacji przyległych obszarów zabudowy śródmiejskiej;
- **miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia w rejonie dworca autobusowego w Bydgoszczy**, obejmujący obszar położony pomiędzy ul. Jagiellońską i rzeką Brdą (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/362/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów, w tym dla inwestycji celu publicznego i określenie sposobów ich zagospodarowania i zabudowy;
- **miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Śródmieście w Bydgoszczy w rejonie ul. Grudziądzkiej**, obejmujący teren pomiędzy Placem Poznańskim, skarpą południową, ulicami : Podgórną i Terasy, Nowym Rynkiem, ul. Wierzbickiego, Welnianym Rynkiem i ul. Poznańską (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/349/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 paź-

dziennika 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów w tym dla inwestycji celu publicznego oraz określenie sposobów ich zagospodarowania, zabudowy i obsługi komunikacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem sąsiedztwa skarpy południowej oraz lokalizacji w strefie śródmiejskiej. Plan określi rezerwy terenów niezbędnych dla rozbudowy układu drogowego tj. fragmentu południowej części obwodnicy Śródmieścia i warunki rehabilitacji zabudowy i przekształceń funkcjonalnych zapewniających ład przestrzenny;

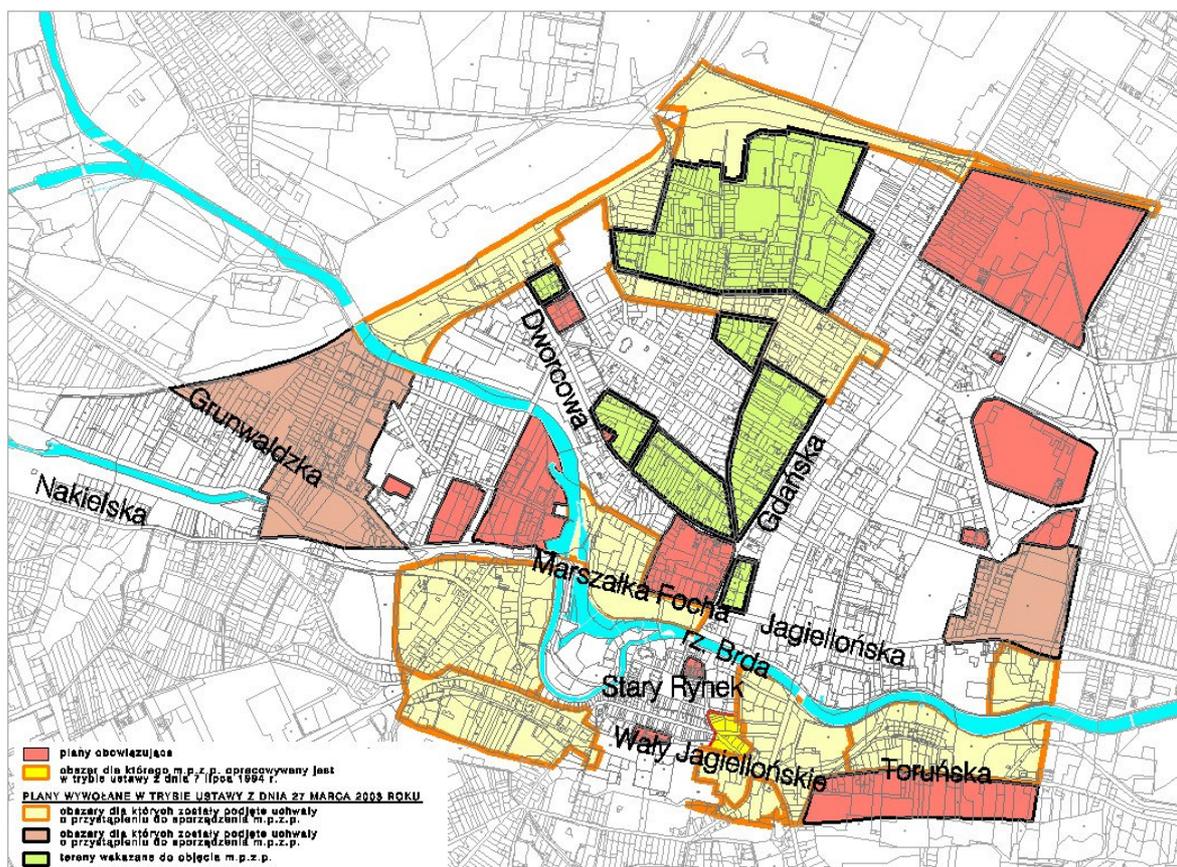
- **miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Śródmieście w Bydgoszczy, w rejonie ulicy Świętej Trójcy**, obejmujący obszar ograniczony ulicami: Marszałka Focha, Kruszwicką, Poznańską i rzeką Brdą (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/350/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów oraz określenie sposobów ich zagospodarowania, w kontekście rehabilitacji obszarów zabudowy śródmiejskiej i przekształceń funkcjonalno-przestrzennych, służących poprawie warunków funkcjonowania terenu oraz stworzeniu podstaw dla lokalizacji funkcji usługowych i administracyjnych o znaczeniu centrotwórczym i ogólnomiejskim i mieszkalnictwa wielorodzinnego;
- **miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Śródmieście w Bydgoszczy – „Plac Teatralny”**, obejmujący obszar ograniczony ulicami: Mostową, Marszałka Focha, dr. Emila Warmińskiego, Obrońców Bydgoszczy, dr. Karola Marcinkowskiego i rzeką Brdą (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XV/355/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenów i określenie sposobów ich zagospodarowania, w kontekście rehabilitacji obszarów zabudowy śródmiejskiej i przekształceń funkcjonalno-przestrzennych, służących poprawie warunków funkcjonowania terenu oraz stworzeniu podstaw dla lokalizacji funkcji usługowych i administracyjnych o znaczeniu centrotwórczym i ogólnomiejskim, mieszkalnictwa wielorodzinnego oraz realizacji bezkolizyjnych ciągów pieszych o kierunkach: ul. Gdańska – Stare Miasto i ul. Marszałka Focha – Rondo Jagiellońskie;
- **miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia w Bydgoszczy ‘Plac Kościelec-kich’**, obejmujący obszar położony w rejonie Placu Kościeleckich i ulic Podwale, Teofila Magdzińskiego, Przy Zamczysku, Wały Jagiellońskie (Uchwała o przystąpieniu do sporządzenia planu Nr XXV/777/2000 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 31 maja 2000 r.). Celem sporządzenia planu jest ustalenie przeznaczenia terenu dla funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim, parkingu wielopoziomowego oraz uzupełniającej funkcji mieszkaniowej i określenie sposobów ich zagospodarowania. Plan opracowywany jest na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym.

Spośród planów zagospodarowania przestrzennego z uwagi na rangę planowanych inwestycji i przyjęte terminy ich realizacji w wieloletnim programie inwestycyjnym, za priorytetowe uznaje się plany tzw. „komunikacyjne”:

- miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Śródmieście i Babia Wieś w Bydgoszczy, w rejonie Zbożowego Rynku,
- miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Okole w Bydgoszczy, w rejonie ul. Granicznej,
- miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Śródmieście w Bydgoszczy, w rejonie ulicy Zygmunta Augusta
- miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu trasy W-Z od ul. Gdańskiej do mostu nad rzeką Brdą w Bydgoszczy,
- miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego części Osiedla Leśne w Bydgoszczy, w rejonie ulicy Kamiennej i Sułkowskiego,

oraz

- miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego części osiedla Śródmieście w Bydgoszczy „Plac Teatralny”, z uwagi na możliwość stworzenia podstawy dla lokalizacji atrakcyjnych funkcji usługowych.



### 11.3 Obszary opracowania nowych planów zagospodarowania przestrzennego

Obowiązek sporządzenia planu na podstawie art. 10 ust.2 pkt 8 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w granicach strefy śródmiejskiej odnosi się do:

- obszarów przestrzeni publicznych,
- obszarów rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>.

Po przeanalizowaniu uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych i istniejącego zagospodarowania obszarów uznanych za przestrzeń publiczną tj. ulic i placów miejskich, obszarów lokalizacji obiektów użyteczności publicznej oraz terenów zieleni publicznej, można stwierdzić, że nie istnieje nagle konieczność opracowania dla tych obszarów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Część obszarów uznanych za przestrzeń publiczną objęta jest aktualnie sporządzanymi projektami miejscowych planów. Pozostała część ze względu na istniejące wartości urbanistyczno-architektoniczne i stan zagospodarowania nie wymaga regulacji planistycznych. Działalność indywidualna w zakresie modernizacji obiektów i zagospodarowania terenów uzupełniającej zabudowy może być prowadzona na podstawie decyzji administracyjnych.

Jak wynika z przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym obowiązek sporządzania planu ustala się dla obszarów rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>. Obszar strefy śródmiejskiej jako terenu koncentracji usług centrotwórczych i ogólnomiejskich jest obszarem potencjalnej lokalizacji dużych obiektów handlowych typu dom towarowy, charakteryzujących się bogatym programem użytkowym uzupełnionym funkcjami rekreacyjno-wypoczynkowymi. Dla obszarów rozmieszczenia tego rodzaju obiektów, obowiązkowe będzie sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, po zaakceptowaniu poszczególnych lokalizacji przez władze samorządowe. Granice opracowania planu będą każdorazowo ustalane w oparciu o przeprowadzoną analizę zgodnie z art. 14 ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Wyznaczenie obszarów sporządzenia nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego odbywa się także w oparciu o uwarunkowania lokalne, wynikające z charakteru i specyfiki terenu w celu:

- ochrony terenów o szczególnej wartości historycznej i zabytkowej, przeznaczonych do przekształceń lub rewitalizacji,
- realizacji nowych inwestycji podnoszących rangę miasta, wpływających na tworzenie jego atrakcyjnego wizerunku,
- ograniczenia lub wyeliminowania uciążliwości i konfliktów zaistniałych na obszarze o tak dużej intensywności zagospodarowania,
- poprawy jakości życia mieszkańców w nawiązaniu do aktualnych potrzeb i obowiązujących standardów.

W związku z powyższym wskazuje się następujące tereny położone w strefie śródmiejskiej, dla których wskazane jest opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego ze względu na uwarunkowania lokalne, w tym wskazanie do rewitalizacji:

▪ **tereny położone w rejonie ulic: Pomorskiej, Bocianowo, Raclawickiej, Ogrodowej, Świeckiej**

Wskazane tereny obejmują obszar użytkowany 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 z dużym udziałem terenów zagospodarowanych zielenią oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

▪ **tereny położone w rejonie ulic: Pomorskiej, Świętojańskiej, Kościuszki, Chocimskiej**

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. W granicach obszaru znajduje zespół budynków powstałych w technice szachulcowej – 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.

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.

▪ **tereny położone w rejonie ulic: Bocianowo, Hetmańskiej, Pomorskiej**

Obszar obejmuje tereny zabudowy mieszkaniowej z dominującą zabudową historyczną, ze znacznym udziałem budynków znajdujących się w złym stanie technicznym. Obszar wskazany jest do realizacji nowej zabudowy w tym mieszkaniowej. Istnieje możliwość zabudowania wewnątrz kwartałów pod warunkiem likwidacji obiektów gospodarczych i mieszkalnych o niskim standardzie architektonicznym.

▪ **tereny położone w rejonie ulic: Pomorskiej, Dworcowej, Matejki, Lipowej, 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.

Granice terenów wskazanych do objęcia sporządzeniem planu przedstawiono na mapie nr 11 pn. „MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO”.

## 12. STREFA ŚRÓDMIEJSKA JAKO OBSZAR KONCENTRACJI USŁUG HANDLU

Strefa śródmiejska z centrum stanowi obszar koncentracji funkcji usługowych, centrotwórczych i ogólnomiejskich, podnoszących rangę miasta, w tym głównie:

- prestiżowych funkcji usługowych, głównie publicznych, z zakresu administracji, nauki i szkolnictwa wyższego, kultury, finansów, sportu i turystyki, gastronomii;
- funkcji usługowych komercyjnych, charakteryzujących się atrakcyjnym programem i wysokim standardem architektury.

Czynnikami determinującym rozwój centrum jako atrakcyjnego i wiodącego ośrodka usługowego jest zauważalny wzrost popytu na usługi i dobra kulturalne najwyższej jakości, co wiąże się ze wzrostem poziomu wykształcenia i życia oraz wzrostem oczekiwań i potrzeb społecznych.

Rozwój strefy centralnej jako ośrodka usługowego, w tym wiodącego ośrodka handlowego związany jest z koniecznością:

- dokonania przekształceń układu drogowego i jego przebudowy w układ pierścieniowy (obwodnicowy), zapewniający łatwy i bezkolizyjny dojazd do strefy centralnej,
- stworzenie dogodnych warunków parkowania pojazdów na jej obrzeżach np. w parkingach wielopoziomowych.

Atrakcyjność centrum dla pieszych polega na skoncentrowaniu na niedużej powierzchni dużej ilości funkcji będących w kręgu zainteresowania społeczeństwa i zaspokajających jego potrzeby w zakresie usług handlu, a także rozrywki, administracji, finansów i prestiżowych usług kultury itp. W ujęciu modelowym przestrzeń centrum powinna zamykać się na obszarze o średnicy 800-1000m, co ułatwia pieszą penetrację obszaru i łatwy dostęp do najodleglejszych jego części, bez konieczności korzystania z transportu samochodowego lub komunikacji publicznej.

W strefie centralnej przeważają sklepy o powierzchni do 400m<sup>2</sup>. Tradycyjnie obiekty handlowe lokalizowane powinny być zgodnie z przyjętymi zasadami:

- wzdłuż ulic historycznych z „tradycją handlową”,
- w obiektach handlowych o dużej kubaturze z towarzyszącymi funkcjami usługowymi i rekreacyjnymi, z wbudowanymi lub spiętrzonymi parkingami,

a dodatkowo dopuszcza się realizację funkcji usług handlu na placach targowych – np. Placu Piastowskim, czy na placu przy Hali Targowej.

Przywrócenie znaczenia centrum jako strefy koncentracji funkcji handlowych uzależnione jest także od szeregu działań zmierzających do wzbogacenia oferty handlowej oraz podniesienia standardu usług w wyniku:

- przekształcenia w ciągi handlowe ulic położonych w centralnej strefie pieszej, wyłączonych dla ruchu kołowego oraz ulic przylegających do głównych ulic handlowych m.in. ulicy Pomorskiej, Warmińskiego, Podolskiej, Marcinkowskiego, Obrońców Bydgoszczy i stworzenie wzajemnie powiązanego systemu ulic i pasaży handlowych charakteryzujących się bogatym programem usługowo-rekreacyjnym,
- budowy pasaży handlowo-usługowych, wykorzystujących dla celów handlowych obiekty położone we wnętrzu działki lub kwartału, zwykle oficyny, stwarzające możliwość kształtowania kameralnych i przyjaznych wnętrz, często zadaszonych, o urozmaiconym programie usługowym, przy ulicach: Gdańskiej, Dworcowej, Pomorskiej, Śniadeckich oraz Focha, Mostowej i Długiej,
- budowie wielofunkcyjnych obiektów usługowo-rekreacyjno-handlowych typu domy towarowe z obowiązkiem dostosowania kubatury i formy architektonicznej do specyfiki terenu i historycznego charakteru istniejącej wartościowej zabudowy, sytuowanej w rejonie ul. Focha, Jagiellońskiej, Gdańskiej,
- zadbania o atrakcyjny wizerunek ciągów handlowych i placów miejskich – poprzez modernizację nawierzchni, wprowadzenie elementów małej architektury, stylowego oświetlenia, zieleni, a także wprowadzenie ograniczeń dla lokalizacji obiektów tymczasowych, o niskim standardzie architektonicznym.

W strefie śródmiejskiej i centralnej nie ma uzasadnienia dla lokalizacji obiektów typu market i hipermarket z uwagi na ich znaczne gabaryty i ubogą monolityczną formę architektoniczną, często standardową dla wszystkich sklepów danej sieci. Obiekty te, zwykle terenochłonne z uwagi na lokalizację parkingów w pozio-

mie terenu, stanowią dysonans przestrzenny w historycznej zabudowie śródmiejskiej. Są to zwykle tzw. sklepy dyskontowe jak np. Biedronka, o powierzchni powyżej 400m<sup>2</sup>, oferujące artykuły żywnościowe i nieżywnościowe w ograniczonym zakresie oferty, przy jednoczesnym zastosowaniu niskiego poziomu obsługi konsumenta i stosowaniu niskiej marży handlowej. W strefie śródmiejskiej i jej bezpośrednim sąsiedztwie istnieją trzy wielkopowierzchniowe obiekty handlowe tego typu:

- teren As-Marketu przy ul. Chodkiewicza 17,
- "Nomi" przy ul. Chodkiewicza 17,
- teren obiektów handlowych w tym PLUS-a przy ul. Gdańskiej 140.

Z uwagi na malejące znaczenie terenów Śródmieścia jako atrakcyjnego ośrodka usługowo-handlowego wskazane jest stworzenie warunków dla lokalizacji obiektów konkurencyjnych dla dużych centrów usługowo-handlowych, usytuowanych poza strefą śródmiejską. Z doświadczeń państw zachodnich wynika, że koncentracja obiektów handlowych jest zjawiskiem nieuniknionym, z uwagi na styl życia i potrzeby oraz oczekiwania konsumentów.

Wymagania stawiane tego typu obiektom odnoszą się do:

- atrakcyjnej lokalizacji umożliwiającej sprawny i szybki dojazd,
- zabezpieczenia odpowiedniej ilości miejsc parkingowych w parkingach wielopoziomowych lub podziemnych,
- bogatej i atrakcyjnej oferty handlowej wzbogaconej o dodatkowe usługi i rekreację.

Budowa tego rodzaju obiektów jest często jedyną szansą na zagospodarowanie terenów zdegradowanych, poprzemysłowych, zabudowanych obiektami o niskim standardzie architektonicznym, stanowiących dysonans przestrzenny na tle zabudowy śródmiejskiej.

Dodatkowym warunkiem lokalizacji obiektów typu dom towarowy w strefie śródmiejskiej jest obowiązek dostosowania kubatury i formy architektonicznej do specyfiki terenu i historycznego charakteru istniejącej wartościowej zabudowy. Dla powyższych celów wskazane jest adaptowanie budynków o wartości historycznej m.in. kamienic, zabytkowej zabudowy przemysłowej i przekształcanie na cele usługowo-handlowe z dostosowaniem współczesnych funkcji do wartości zabytkowych poszczególnych obiektów. Domy towarowe jako wielodziałowe sklepy, prowadzące sprzedaż szerokiego, uniwersalnego asortymentu towarów (z dopuszczeniem sprzedaży towarów żywnościowych), uzupełnią o działalność usługowo-rekreacyjną i gastronomiczną, doskonale wpisując się w specyfikę terenów śródmiejskich.

Rynek usług podstawowych w strefie śródmiejskiej uzupełniają targowiska. Na omawianym obszarze funkcjonują cztery targowiska, które wraz z sąsiadującymi obiektami handlowymi stanowią swoiste lokalne centra handlowe. Wielu konsumentów ceni sobie możliwość dokonywania zakupów w tak tradycyjny sposób.

Istniejące place targowe i targowiska usytuowane są na:

- Placu Piastowskich – stanowiącym najstarszy czynny plac targowy, w ostatnich latach wyposażony w funkcjonalne wiaty i zadaszenia, przez co jednak zatracił swój pierwotny charakter miejskiego placu targowego,
- Placu Kościeleckich – stanowiącym niewielkie targowisko uzupełniające ofertę handlową usytuowanej w bezpośrednim sąsiedztwie Hali Targowej,
- ul. Podwale – gdzie targowisko zlokalizowano na atrakcyjnej inwestycyjnie działce, usytuowanej w sąsiedztwie dawnego budynku Teatru Kameralnego, w pobliżu Starego Rynku; z uwagi na charakter, niski standard i położenie wskazane docelowo do likwidacji,
- ul. Graniczna – targowisko służące mieszkańcom Okoła, położone częściowo na terenie przeznaczonym na rozbudowę ulicy Granicznej i z tego względu docelowo przeznaczone do likwidacji.

Tereny koncentracji usług przedstawiono na mapie nr 13 pn. „TERENY KONCENTRACJI USŁUG”.

### 13. PRZESTRZENIE PUBLICZNE

Przestrzenie publiczne to obszary o szczególnym znaczeniu dla poprawy jakości życia mieszkańców, sprzyjające nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na ich położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne. Tworzą je obszary, które przyczyniają się do zaspokajania potrzeb mieszkańców, szczególnie w zakresie usług ogólnomiejskich, w tym wypoczynku i rekreacji. Atrakcyjnie zagospodarowane przestrzenie publiczne wpływają na kształtowanie tożsamości miasta i są z nim silnie identyfikowane. Jakość przestrzeni publicznych zależy od atrakcyjnego programu użytkowego, ich wizualnej atrakcyjności i wyposażenia w elementy zagospodarowania.

**Przestrzenie publiczne stanowią tereny ogólnodostępne i publiczne o dużym znaczeniu w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, do których można zaliczyć:**

- tereny zieleni miejskiej (parki, skwery, bulwary i cmentarze);
- tereny sportu i rekreacji (przystanie wodne, boiska, korty);
- place miejskie, wśród których należy wymienić: Stary Rynek, Rybi Rynek, Wełniany Rynek, Zbożowy Rynek, Plac Kościeleckich, Plac Teatralny, Plac Poznański, Plac Zbawiciela, Plac Kościuszki, Plac Piastowski;
- ulice i ciągi piesze;
- tereny wokół obiektów użyteczności publicznej, w tym:
  - kulturalnych (Opera NOVA, Teatr Polski, kina, Filharmonia Pomorska, muzea, biblioteki),
  - administracji lokalnej i państwowej (Ratusz, Urząd Miasta, Urząd Wojewódzki, instytucje państwowe i inne),
  - kultu religijnego (katedra, kościoły, kaplice, synagoga itp.),
  - służby zdrowia (szpital, przychodnie itp.),
  - wyższych uczelni i instytutów naukowych.

Usytuowanie przestrzeni publicznych i ich podział na kategorie przedstawiono na mapie nr 14 pn. „PRZESTRZENIE PUBLICZNE”.

Ulice strefy centralnej, zwłaszcza główne ciągi pełniące funkcję ulic i pasażów handlowo-usługowych, stanowią miejsca koncentracji obiektów o znaczeniu kulturalnym i społecznym oraz obiektów użyteczności publicznej. Wizerunek tych ulic, ich skala i 'kameralny' charakter odzwierciedlony szerokością ulicy, jakością nawierzchni, wyposażeniem w elementy małej architektury oraz rangą i gabarytami zabudowy sprawia, że stanowią one przestrzeń publiczną przyjazną mieszkańcom miasta, silnie identyfikowaną i atrakcyjną wizualnie. Także tereny zieleni w mieście stanowią niezbędny element krajobrazu Śródmieścia silnie identyfikujący przestrzeń, podnoszący atrakcyjność i rangę danego miejsca. To tu mieszkańcy na podstawie efektu wizualnego kształtują swój pogląd na temat ładu i porządku w całym mieście.

Charakterystyczną cechą struktury przestrzeni publicznych w strefie śródmiejskiej jest mała liczba placów miejskich, zwłaszcza w porównaniu z liczbą skrzyżowań ulic miasta. Tradycyjną formę placu miejskiego zdominowały w Bydgoszczy przestrzenie otaczające skrzyżowania, nietworzące w większości wyrazistej kompozycji przestrzennej, a będące wynikiem przypadkowego zagospodarowania terenów otaczających, ukształtowanego w wyniku wyburzeń istniejącej zabudowy.

**Działania w zakresie podniesienia jakości przestrzeni publicznych Śródmieścia Bydgoszczy powinny dotyczyć:**

w odniesieniu do ulic i placów miejskich:

- wzbogacenia atrakcyjności przestrzeni publicznych poprzez koncentrację prestiżowych i atrakcyjnych programowo usług;
- poprawy ich wizerunku w efekcie renowacji i remontów konserwatorskich budynków użyteczności publicznej oraz likwidacji obiektów tymczasowych i substandardów architektonicznych;
- wprowadzenia obiektów małej architektury wzdłuż ciągów pieszych, np. rzeźb, ławek, fontann, kwiatonów itp. kształtujących klimat poszczególnych miejsc;
- remontów nawierzchni - w kreowaniu przestrzeni placów, wnętrz itp., podkreślanii rangi sąsiadujących obiektów ważne jest wprowadzenie ich zróżnicowania pod względem jakości i użytych materiałów;
- wprowadzenia zieleni w formie zadrzewień lub roślinności pojemnikowej;

- wprowadzenia nowej zabudowy korygującej obecny układ urbanistyczny zwłaszcza w obrębie placów (np. odbudowa pierzei zachodniej na Starym Rynku, zabudowa Placu Kościeleckich, przy ul. Grodzkiej), w rejonie skrzyżowań (np. u zbiegu ul. Jagiellońskiej i Floriana przy Rondzie Jagiellońskim, przy ul. Piotrowskiego, Ks. Sieńki), na zamknięciu osi widokowych (np. w rejonie ul. Focha);
- wyznaczenie stref ruchu pieszego;
- poprawa dostępności do komunikacji zbiorowej;
- lokalizację wielopoziomowych parkingów dla samochodów osobowych, w rejonie strefy staromiejskiej w okolicy Placu Kościeleckich, Opery Nova, ul. Pod Blankami; na obrzeżach małego ringu – w rejonie ul. Mazowieckiej, 3-go Maja, Dworcowej, Kruszwickiej, Grudziądzkiej.

w odniesieniu do terenów zieleni, sportu i rekreacji:

- utrwalenia i rozbudowy funkcji sportowo-rekreacyjnych wzdłuż nabrzeży rzeki Brdy, np. przy Babiej Wsi, na Wyspie Młyńskiej, przy Klubie Sportowym „Start-Astoria” lub przy Wyższej Pomorskiej Szkole Turystyki i Hotelarstwa (WPSTiH);
- powiązania istniejących ogólnodostępnych terenów zagospodarowanych zielenią w spójny system za pomocą zadrzewionych ulic, alei i przejść pieszych;
- zagospodarowania nadbrzeży Brdy w formie bulwarów z atrakcyjnym programem rekreacyjno-wypoczynkowym wyposażonym w elementy architektury ogrodowej i powiązanie ich z systemem terenów zieleni;
- budowa ścieżek rowerowych na obszarze całego Śródmieścia w sposób umożliwiający odwiedzenie najciekawszych miejsc w centrum, w tym zabytków;
- budowa parku miejskiego na Wyspie Młyńskiej;
- adaptacja terenów nieurządzonych i dążenie do stopniowego i systematycznego przejmowania ich przez władze miasta w stałe utrzymanie.

### **Tożsamość przestrzeni publicznych.**

W ciągłym procesie kreowania wizerunku współczesnego Śródmieścia niebagatelną rolę odgrywają przestrzenie publiczne, a ich aranżacja i zagospodarowanie mają bezpośredni wpływ na jakość życia mieszkańców. Przestrzenie te stanowią często charakterystyczne i łatwo rozpoznawalne tło dla organizowanych imprez masowych, będących ważnym narzędziem w tworzonych i realizowanych programach promocji miasta. Wkomponowane w te przestrzenie elementy małej architektury wzbogacają i podkreślają ich indywidualny charakter, umożliwiając łatwiejszą identyfikację tych miejsc w gęsto zurbanizowanej tkance. Niejednokrotnie elementy te wspólnie z innymi czynnikami wpływają na budowę tzw. klimatu miejsca i jego magnetyczności. Nasycenie struktury miejskiej różnorodnie zaaranżowanymi przestrzeniami publicznymi decyduje często o jego randze i atrakcyjności.

W obecnej chwili istnieje w Śródmieściu Bydgoszczy wiele atrakcyjnych i urokliwych miejsc odpowiednio zagospodarowanych i urządzonych, obok nich istnieją jednak także miejsca wymagające podjęcia działań zmierzających do ich uporządkowania i poprawy prezentowanych przez nie walorów estetycznych.

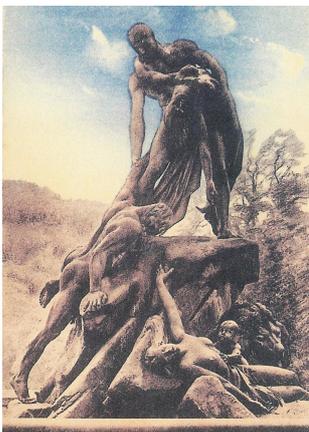
Spośród różnych elementów małej architektury, wyjątkowy wpływ na kształtowanie przestrzeni miejskiej mają rzeźby, których usytuowanie, estetyka i wymowa wpływa na charakter i wizerunek ulic, placów, parków, wnętrz mieszkalnych. Rzeźby mogą pełnić funkcje użytkowe lub stanowić element dekoracyjny.

Historia Bydgoszczy pełna jest wartych uwiecznienia w kompozycjach rzeźbiarskich ważnych dla procesu utrwalania tożsamości miasta postaci, których wizerunki mogłyby wzbogacić i uatrakcyjnić ogólnodostępne przestrzenie publiczne. Spośród nich wymienić należy te, dla których zaproponowano konkretne lokalizacje:

- rzeźba Andrzeja Szwalbego – przy ul. Gdańskiej, przy budynku Opery Nowa, Państwowej Opery w Bydgoszczy,
- Mariana Turwida – przed BWA Salonem Sztuki Współczesnej,
- Leona Wyczółkowskiego – przy budynku Muzeum Okręgowego im. Leona Wyczółkowskiego,
- „Tojo” Teodora Kocerki – przy ul. Bernardyńskiej, w rejonie mostu,
- Postać Jana Twardowskiego – na Starym Rynku, przy wschodniej pierzei.

Wśród nich wyróżnić należy wyłoniony w konkursie pomnik Króla Kazimierza Wielkiego, który zgodnie z pierwotnymi założeniami miał być usytuowany na Placu Teatralnym. Obecnie analizie podlegają również inne

miejsca lokalizacji pomnika króla w rejonie miasta lokacyjnego, między innymi na Pl. Kościeleckich (od strony ul. Bernardyńskiej), na Wyspie Młyńskiej, lub przy gmachu Opery Nova (od strony mostu Marszałka Focha), a także w sąsiedztwie miejsc lub obiektów noszących imię króla, np. w Parku Kazimierza Wielkiego, na terenie lub w okolicy planowanego uniwersytetu, w tym na Pl. J. Weysenhoffa. Wybór odpowiedniej lokalizacji oraz sposób usytuowania samej rzeźby, powinien być przemyślany pod kątem związku miejsca z faktami historycznymi oraz w nawiązaniu do istniejących uwarunkowań terenowych. Nie bez znaczenia jest także oddziaływanie formy pomnika na otaczającą go przestrzeń: jej kształt i pełnią dotychczas funkcję. Pomnik konny wyniesiony na postumencie stanowić będzie dominantę w przestrzeni, która winna być podporządkowana jego bryle i ukształtowana w nawiązaniu do zagospodarowania obszaru bezpośrednio go otaczającego.



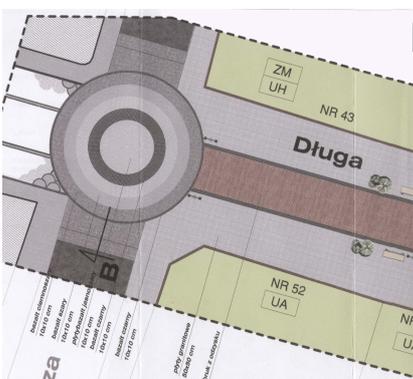
Wzmianki wymaga także ciągle nie zrealizowane odtworzenie znanej fontanny „Potop”, ośmiometrowej rzeźby z brązu przedstawiającej kłębówisko ludzkich i zwierzęcych ciał usiłujących wydobyć się z topieli, dzieła Bawarczyka Ferdynanda Lepcke autora znanego pomnika „Łuczniczki”.

Fot. Fontanna „Potop” autorstwa Ferdynanda Lepcke.

Niesamowity klimat przestrzeni publicznych w mieście tworzą staromiejskie brukowane uliczki i otaczające je pierzeje zabytkowych kamienic. Warto zachować ich niepowtarzalny urok z uwagi na wartość tych historycznych założeń kompozycyjno – przestrzennych. Wiele ulic i budynków bydgoskiej starówki wymaga przeprowadzenia kompleksowych działań związanych z rewitalizacją lub rewaloryzacją istniejącego zagospodarowania. Dotychczas opracowano kilka wstępnych projektów rewaloryzacji obszarów śródmiejskich, między innymi ul. Długiej, dla której konieczne jest przeprowadzenie remontu na odcinku od ul. Jana Kazimierza do Pl. Kościeleckich, jako kontynuację zrealizowanego wcześniej fragmentu.



Rys. widok fragmentu pierzei i rzut nawierzchni ul. Długiej zaczerpnięty z projektu dotyczącego rewitalizacji ulicy, autorstwa arch. W. Migdala – Autorskie Studio Projektowe.



Podobnym opracowaniem planuje się objąć ulicę Dworcową. Pełni ona wyjątkową rolę w układzie przestrzeni publicznych w mieście, jako główna trasa piesza łącząca dworzec PKP z ul. Gdańską i staromiejską częścią miasta. Ulica ta stanowi jeden z ważniejszych ciągów handlowych, ale dziś wymaga ożywienia i bardziej atrakcyjnego zaaranżowania przestrzeni. Obecne analizy zakładają wyeliminowanie na większym odcinku ulicy ruchu samochodowego i utworzenie pasażu pieszo – handlowego o zróżnicowanym charakterze.

Walorem Bydgoszczy jest możliwość połączenia i eksponowania miejsc publicznych za pomocą atrakcyjnych widokowo tras spacerowo - turystycznych. Położenie Bydgoszczy w dolinie rzeki Brdy, pomiędzy dominującymi w panoramie miasta zazielenionymi skarpami, pozwala przyjrzeć się Śródmieściu w sposób niekonwencjonalny. Naturalnie ukształtowana skarpa południowa, zachęca do urządzenia spacerowo - rowerowej trasy widokowej, z której podziwiać można panoramę starówki. Godne uwagi są wieże kościołów i częściowo zachowany układ urbanistyczny zabudowy. Przepływająca w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta rzeka Brda, stwarza warunki do połączenia placów, bulwarów i innych przestrzeni usytuowanych wzdłuż nadbrzeży z przystankami tramwaju wodnego, w miejscach atrakcyjnych krajoznawczo i programowo oraz ważnych pod względem połączeń pieszych i transportowych.

Atrakcją w Bydgoszczy może stać się także wahadłowy tramwaj turystyczny, który łącząc plac dworcowy z ul. Gdańską skróci trasę pomiędzy tymi miejscami, jednocześnie ożywiając samą ul. Dworcową i ukazując jej staromiejski charakter, po przeprowadzeniu remontu i zagospodarowanie ulicy jako pasażu handlowego.

Usytuowanie znaczących obiektów małej architektury, rzeźb i urokliwych miejsc decydujących publicznych tożsamości przestrzeni publicznych przedstawiono na mapie nr 4 pn. „TOŻSAMOŚĆ PRZESTRZENI PUBLICZNYCH”.

#### **14. ZASADY OBSŁUGI TERENU STREFY ŚRÓDMIEJSKIEJ W ZAKRESIE SIECI INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ**

W ramach niniejszego opracowania określono zasady obsługi terenu strefy śródmiejskiej w urządzenia i obiekty infrastruktury technicznej: wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, gazowej i ciepłej oraz wskazano zakres niezbędnej przebudowy, rozbudowy, wymiany urządzeń sieciowych dla osiągnięcia pełnej niezawodności działania systemów infrastrukturalnych na obszarze śródmiejskim.

##### **14.1 Zaopatrzenie w wodę**

Obszar Śródmieścia zaopatrywany jest wodę z dwóch źródeł. Tereny położone pomiędzy ul. Kamienną a rzeką Brdą z ujęcia wody „Las Gdański”, natomiast tereny położone na południe od rz. Brdy a ul. Toruńską z ujęcia wody „Czyżkówko”. Oba źródła zaopatrzenia w wodę są powiązane magistralami wodociągowymi.

Główne magistrale wodociągowe przechodzące przez teren to: 2x Ø 450 w ul. Gdańskiej, Ø 600 w ul. Grunwaldzkiej, Ø 1000 – 600 w ul. Nakielskiej.

Są to przewody przestarzałe, wykonane z rur stalowych i żeliwnych, czyli z materiałów najbardziej podatnych na korozję i awarię. Ma to bezpośredni wpływ na stan techniczny sieci oraz jakość i bezpieczeństwo wody dostarczanej do odbiorcy.

Zgodnie z opracowaniami MWiK: „Bydgoskim programem rozwoju usług wodociągowych i kanalizacyjnych” oraz „Bydgoskim programem renowacji i rekultywacji istniejącego systemu wodno – kanalizacyjnego” wyżej wymienione magistrale zostały wytypowane do renowacji. Planuje się przeprowadzenie renowacji wg dwóch wariantów: I – bezwykopowa renowacja przewodów metodą „mieszana” tzn. do średnicy Ø 500 zastosowanie metody „wkładu ściśle pasownego” a od średnicy Ø 600 zastosowanie metody „utwardzonego rękawa” lub II – wymiana rur w otwartym wykopie metodą „tradycyjną”.

Ze względu na usytuowanie wysokościowe miasta, sieć wodociągowa Bydgoszczy pracuje w układzie dwustrefowym. Obszar Śródmieścia pracuje w I strefie ciśnienia, a jedynie nieliczne tereny położone na skarpie, na południe od ul. Toruńskiej pracują w II strefie ciśnienia i zasilane są z pompowni strefowej przy ul. Filareckiej. Istniejąca rozdzielcza sieć wodociągowa obsługuje cały obszar zabudowy Śródmieścia.

Głównym problemem rozdzielczej sieci wodociągowej na tym terenie jest jej stan techniczny i awaryjność. Wymienione muszą być stare wyeksploatowane odcinki przewodów, a w pierwszej kolejności przewody wykonane z rur a-c.

W Śródmieściu jest to obszar zawarty pomiędzy ulicami: Gdańską - Krasieńskiego – Markwarta – Al. Ossolińskich - Al. Mickiewicza oraz w rejonie ul. Poznańskiej – Grudziądzkiej.

Poza tym należy wykonać połączenia eksploatacyjne (tzw. „spinki”) istniejących przewodów, co wpłynie pozytywnie na pewność dostawy wody.

Nowe przewody przyczynią się do zwiększenia przepustowości sieci, utrzymania stałego ciśnienia w sieci i wyeliminowania awarii na sieci wodociągowej spowodowanej złym stanem technicznym.

Inwestycje te będą miały pozytywny wpływ na jakość wody u odbiorcy, która musi odpowiadać dyrektywom unijnym i polskim przepisom sanitarnym.

Szczegółowy przebieg sieci wodociągowej oraz rozwiązań technicznych pokazano na mapie nr 18 pn. „IDEOGRAM SIECI WODOCIĄGOWEJ”.

## 14.2 Kanalizacja sanitarna

Ścieki sanitarno – gospodarcze z terenu Śródmieścia odprowadzane są do dwóch zlewni – zlewni oczyszczalni „Fordon” oraz zlewni oczyszczalni „Kapuściska”, a główną linię podziału stanowi rzeka Brda.

W obszarze Śródmieścia na oczyszczalni „Fordon” odprowadzane są ścieki z terenu położonego na północ od rzeki Brdy oraz z niewielkiej nisko położonej enklawy budownictwa mieszkaniowego po prawej stronie Brdy na wysokości ul. Grunwaldzkiej. Głównym kolektorem zbierającym jest kolektor „B” wytrasowany wzdłuż nabrzeża rzeki Brdy, ul. Focha a dalej w ul. Jagiellońskiej.

Zlewnia obejmuje również dwie przepompownie sieciowe – PK2 przy ul. Grottgera oraz PK1 przy ul. Jagiellońskiej wraz z głównymi przewodami tłocznymi (jeden nowy DN 500 wzdłuż nabrzeża rzeki, drugi istniejący DN 450 w ul. Jagiellońskiej) transportującymi ścieki na oczyszczalnię Fordon.

Najstarszą zlewnią w mieście jest zlewnia przepompowni PK 1 z kolektorem „B”. Przepompownia PK1 została wybudowana na początku wieku przy ul. Jagiellońskiej 42. Obecnie opracowano projekt zastąpienia jej przepompownią PK1\* zlokalizowaną w rejonie dworca PKS przy ul. Jagiellońskiej.

Zlewnia przepompowni PK 1 obejmuje najstarszy system kanalizacyjny miasta. Główne podkolektory przebiegają południkowo ulicami: Pomorska, Gdańska, 3-Maja, Piotrowskiego, Ogińskiego zbierając ścieki do głównego kolektora „B” w ul. Jagiellońskiej i kierując do przepompowni PK 1.

Przekroje kanałów, od 0.30m–do 0.70m pozwalają na przejęcie zbilansowanych ścieków socjalno-przemysłowych pod warunkiem wyeliminowania dopływu ścieków deszczowych.

Do kolektora „B” w ul. M.Focha przetłaczane są również ścieki z terenu po prawej stronie rzeki Brdy poprzez nową przepompownię PK2 przy ul. Grottgera.

W zlewni Śródmieścia zlokalizowana jest również projektowana przepompownia PK6 przy ul. Kamiennej – Sułkowskiego, która obsługiwać będzie tereny leżące poza granicami opracowania, głównie osiedle Leśne oraz tereny położone w północnej części Bydgoszczy.

Tereny Śródmieścia położone na prawym brzegu Brdy należą do zlewni oczyszczalni „Kapuściska”. Ścieki z tego terenu zbierane są do głównego kolektora „A” prowadzonego równolegle do koryta rz. Brdy - wzdłuż ul. Grunwaldzkiej, z przejściem na wysokości ul. Wrocławskiej przez Stary Kanał Bydgoski, ul. Kruszwicką, Pl. Poznańskim, aż do Pl. Kościeleckich, a następnie wzdłuż ul. Toruńskiej. Do kolektora „A” na całej jego długości włączone są kolektory boczne, sprowadzające ścieki z dzielnic położonych na południowej skarpie pradoliny.

Po likwidacji oczyszczalni Osowa Góra ścieki z tej zlewni skierowane zostaną również do kolektora „A”. Wymagać to będzie budowy nowego kanału grawitacyjnego odciażającego kolektor „A” wzdłuż Kanału Bydgoskiego oraz w rejonie Śródmieścia.

Na przeważającej części obszaru Śródmieścia kanalizacja sanitarna wybudowana jest w układzie piętrowym. Jest to kanalizacja stara, w złym stanie technicznym i wymaga pilnych działań naprawczych.

Zgodnie z opracowanym przez MWiK „Bydgoskim programem renowacji i rekultywacji istniejącego systemu wodno – kanalizacyjnego” wytypowano obszary przewidziane do renowacji. Dla Śródmieścia są to tereny położone na północ od rzeki Brdy, wzdłuż ul. Gdańskiej, Pomorskiej, Dworcowej, Piotrowskiego, Ogińskiego, czyli kanały w zlewni kolektora „B”.

Główne problemy występujące w tej zlewni to:

- zanieczyszczenie gleby i wód gruntowych spowodowane nieszczelnością kanałów,
- erozja dróg będąca skutkiem eksfiltracji ścieków deszczowych z kanalizacji deszczowej znajdującej się w układzie piętrowym,
- przedostawanie się ścieków deszczowych do kanalizacji sanitarnej, czego konsekwencją jest nagły wzrost ilości ścieków na oczyszczalni,
- przedostawanie się ścieków sanitarno – przemysłowych do kanalizacji deszczowej a dalej do odbiorników – rzeki i Kanału Bydgoskiego.

Dla osiągnięcia poprawy stanu technicznego kanalizacji, niezbędna jest renowacja kanałów sanitarnych w układzie pojedynczym i piętrowym oraz kanałów deszczowych w układzie piętrowym. Przyjęto technologię renowacji kanałów metodą „utwardzonego rękawa” (CIPP).

Po renowacji kanały osiągną pełną szczelność.

Szczegółowy przebieg kanalizacji sanitarnej pokazano na mapie nr 19 pn. „IDEOGRAM KANALIZACJI SANITARNEJ”.

### 14.3 Kanalizacja deszczowa

Ścieki deszczowe z rejonu Śródmieścia odprowadzane są do zlewni Starego Kanału Bydgoskiego oraz do rzeki Brdy.

Kolektory i kanały odprowadzające ścieki z rejonu Śródmieścia są najstarszą częścią kanalizacji deszczowej miasta Bydgoszczy i wymagają odciążenia szczególnie w dolnych odcinkach kanałów.

W przeważającej części kanalizacja deszczowa na terenie Śródmieścia wykonana jest w układzie piętrowym. Są to kanały stare, w złym stanie technicznym, wymagające natychmiastowej renowacji. Dla kanalizacji deszczowej eksploatowanej przez MWiK zakłada się renowację kanałów metodą „utwardzonego rękawa”.

Poprawa stanu technicznego kanalizacji deszczowej w układzie piętrowym polegać będzie również na odcięciu kanalizacji ściekowej poprzez zamknięcie włazów międzykanałowych.

W związku z przewidywanym rozwojem terenów Śródmieścia należy liczyć się z koniecznością przejęcia przez kanały deszczowe dodatkowych spływów wód opadowych.

Jako zasadę przyjmuje się:

- sprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych system kanalizacji deszczowej najkrótszą drogą do odbiornika poprzez realizację kanalizacji rozdzielczej w układzie pojedynczych kanałów,
- podczyszczanie pierwszych zrzutów wód opadowych o dużym ładunku zanieczyszczeń, przed wprowadzeniem ich do sieci,
- całkowite wyeliminowanie w kanalizacji piętrowej przedostawania się ścieków sanitarno – przemysłowych do kanalizacji deszczowej poprzez niezamknięte włazy międzykanałowe, a dalej do odbiorników,
- dokończenie realizacji inwestycji dotyczącej likwidacji odpływów ścieków sanitarnych wylotami wód deszczowych,
- konieczność budowy separatorów i urządzeń podczyszczających u wylotów do rzeki Brdy i Kanału, na istniejących i projektowanych kolektorach deszczowych dla pierwszych zrzutów wód opadowych,
- przestrzegania przyjętych w „Studium programowo – przestrzennym kanalizacji deszczowej miasta Bydgoszczy” współczynników spływu i retencji wód deszczowych,
- w miarę możliwości rozdzielania ścieków deszczowych, na tzw. „czyste”, które nie wymagają podczyszczania oraz tzw. „brudne” wymagające oczyszczania. Należy przy tym pamiętać, że rozdział ten wpływa na przepustowość przyjmowanych urządzeń oczyszczających (separatorów, osadników, piaskowników, pompowni), a tym samym na koszt ich budowy i eksploatacji.

Szczegółowy przebieg kanalizacji deszczowej pokazano na mapie nr 20 pn. „IDEOGRAM KANALIZACJI DESZCZOWEJ”.

### 14.4 Zaopatrzenie w gaz

Tereny Śródmieścia zasilane są z gazociągów średniego ciśnienia poprzez stacje redukcyjne gazu II<sup>0</sup>.

Prawie na całym obszarze Śródmieścia sieć rozdzielcza doprowadzająca gaz do poszczególnych odbiorców, jest siecią gazową niskiego ciśnienia.

Stacje redukcyjno – pomiarowe II<sup>0</sup> stopnia dla terenu Śródmieścia:

- SRG II<sup>0</sup> ul. Stroma o przepustowości 6000 m<sup>3</sup>/h, rok budowy 1998,
- SRG II<sup>0</sup> ul. Jagiellońska o przepustowości 6000 m<sup>3</sup>/h, rok budowy 1998,
- SRG II<sup>0</sup> ul. Cicha o przepustowości 1200 m<sup>3</sup>/h, rok budowy 2000,
- SRG II<sup>0</sup> ul. Leśna o przepustowości 4500 m<sup>3</sup>/h, rok budowy 1971.

Za wyjątkiem SRG przy ul. Leśnej, która wymaga generalnego remontu, pozostałe stacje są w dobrym stanie technicznym o wystarczającej przepustowości.

O wiele gorzej wygląda rozdzielcza sieć gazowa niskiego ciśnienia, która jest przestarzała w złym stanie technicznym.

Struktura sieci n/c wg średnic i wieku przedstawia się następująco:

- 45% przewody stalowe w grupie wiekowej od 11 do 30 lat,
- 51% przewody stalowe w grupie wiekowej do 10 lat,
- 4% przewody polietylenowe w grupie wiekowej do 10 lat.

Dla sieci rozdzielczej średniego ciśnienia tylko ok. 200m przewodów wykonanych jest z polietylenu w grupie wiekowej do 10 lat.

Tak duży udział starych gazociągów stalowych powyżej 10 lat stanowi zagrożenie dla dyspozycyjności układu dystrybucyjnego gazu i należy je wymienić na nowe przewody polietylenowe w możliwie jak najkrótszym czasie.

W opracowaniu „Założenia do planu zaopatrzenia Bydgoszczy w energię elektryczną i paliwa gazowe do 2010r” przyjętym Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy Nr LIII/1701/02 z dn. 25 września 2002r, została przeliczona przepustowość sieci magistralnej średniego ciśnienia dla rozplywów w 2010r z uwzględnieniem zwiększonego poboru gazu w Śródmieściu dla celów grzewczych dla 1000 dodatkowych odbiorców gazu.

Obliczenia hydrauliczne sieci gazowej przy założonym wzroście zużycia gazu w Śródmieściu na cele grzewcze, potwierdzają techniczną możliwość dostawy paliwa gazowego.

Obecnie w strefie śródmiejskiej przeważa zabudowa stara z mieszkaniami ogrzewanymi piecami węglowymi lub indywidualnymi instalacjami centralnego ogrzewania. Ich użytkownicy stanowią potencjalny rynek dla systemu gazowniczego oraz miejskiego systemu ciepłowniczego.

Gaz ziemny jest ekologicznym czystym paliwem bez emisji pyłów i praktycznie bez emisji dwutlenku siarki. Emisja tlenków azotu jest mniejsza w porównaniu do paliw stałych i oleju o 30 – 40%, a emisja dwutlenku węgla jest mniejsza o 45% w porównaniu do spalania węgla. Zmniejszenie emisji oszacowano zakładając, że wzrost zużycia gazu nastąpi kosztem zmniejszenia zużycia węgla.

Na terenie Śródmieścia należy dążyć do wzrostu zużycia gazu przy równoczesnym zmniejszeniu zużycia węgla, co sprzyja ochronie środowiska, ograniczeniu emisji pyłów, dwutlenku siarki i zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych.

Stosowanie paliw gazowych w miejsce paliw stałych poprawia także komfort użytkowania mieszkań.

Miasto może przyczynić się do promowania używania gazu poprzez np. pomoc w uzgodnieniu projektu, pomoc w realizacji sieci i instalacji, a także przez finansowe wspieranie mieszkańców zamieniających piece węglowe na instalacje centralnego ogrzewania zasilane gazem lub z miejskiej sieci ciepłowniczej.

Szczegółowy przebieg sieci gazowniczego pokazano na mapie nr 21 pn. „IDEOGRAM SIECI GAZOWNICZEJ I CIEPŁOWNICZEJ”.

## 14.5 Zaopatrzenie w ciepło

Miejska sieć ciepłownicza terenu Śródmieścia zasilana jest głównie z elektrociepłowni EC-1 - tereny po północnej stronie rzeki Brdy oraz z EC-2 - teren po południowej stronie rzeki.

Aktualne potrzeby ciepłne Śródmieścia mieszczą się w zbilansowanych mocach cieplnych źródeł ciepła, a nawet stwierdza się pewne nadwyżki, szczególnie po stronie zasilania z EC-2.

Dla zwiększenia zasięgu zasilania z miejskiego systemu ciepłowniczego, wybudowano w latach 1998-2000 odcinek magistrali ciepłowniczej w rejonie ul. Wiatrakowa - Wały Jagiellońskie. Obecnie planuje się dalszą rozbudowę tej magistrali od komory przy ul. Wały Jagiellońskie, dalej wzdłuż ul. Podwale, Mostowa, nabrzeża Brdy, Focha do spięcia z istniejącą siecią w rejonie ul. Marcinkowskiego. Zrealizowanie tej magistrali pozwoli na zasilanie terenów po północnej stronie rzeki z elektrociepłowni EC-2.

Zgodnie z podstawowymi zasadami i kierunkami rozwoju systemu ciepłowniczego w mieście, również dla Śródmieścia, zakłada się, że budownictwo wielorodzinne projektowane i istniejące a także usługowe, handlowe, działalności gospodarczej powinno być w miarę możliwości zasilane z miejskiego systemu ciepłowniczego.

go. Jednak z uwagi, że w strefie śródmiejskiej występują duże trudności w rozbudowie sieci ciepłowniczej przyjmuje się, że 50 % zapotrzebowania na ciepło zostanie pokryte z sieci gazowej.

Dla Śródmieścia należy przyjąć generalną zasadę, że dla terenów zasilanych z kotłowni lokalnych i pieców węglowych znajdujących się na obszarach zasilania miejskiego systemu ciepłowniczego, odbiorcy istniejący i projektowani powinni być zasilani z tego systemu.

Wyjątkiem będą odbiorcy, do których byłoby trudno doprowadzić sieć ciepłą, a łatwiejsze będzie zasilanie gazem lub energią elektryczną.

Jednocześnie dla terenów Śródmieścia należy opracować i sukcesywnie wdrażać program restrukturyzacji gospodarki ciepłej, likwidacji indywidualnego ogrzewania piecami węglowymi.

System ucieplnienia należy również uzupełnić o wprowadzenie lokalnych kotłowni opalanych ekologicznymi paliwami - olejem opalowym, gazem ziemnym, propanem.

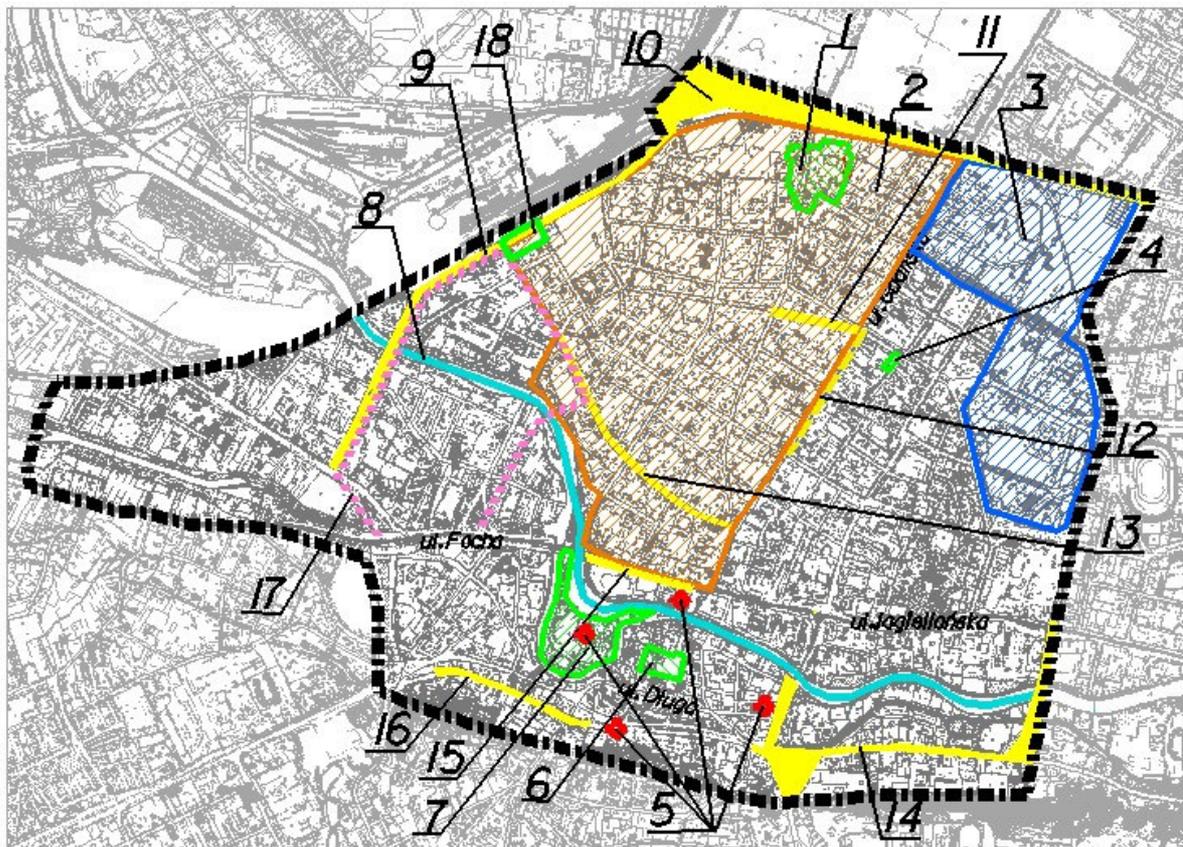
Polityka inwestycyjna w Śródmieściu w zakresie rozwoju źródeł ciepła powinna zmierzać w kierunku modernizacji istniejących urządzeń, dla zachowania racjonalnego i oszczędnego użytkowania energii, a przede wszystkim dla spełnienia wymogów ochrony środowiska.

Szczegółowy przebieg sieci ciepłowniczej pokazano na mapie nr 21 pn. „IDEOGRAM SIECI GAZOWNICZEJ I CIEPŁOWNICZEJ”.

#### IV. WYKAZ GRAFICZNYCH OPRACOWAŃ ANALITYCZNYCH

##### 15. WYKAZ OPRACOWAŃ STUDIALNYCH, ANALIZ I WYTYCZNYCH, KONCEPCJI, PROJEKTÓW ZAGOSPODAROWANIA, KONKURSÓW OBEJMUJĄCYCH TERENY POŁOŻONE W STREFIE ŚRÓDMIEJSKIEJ

W ostatnich latach dla obszarów śródmiejskich zostało wykonane szereg opracowań szczegółowych, studialnych mających na celu przeanalizowanie różnych aspektów zagospodarowania obszaru Śródmieścia z uwagi na potrzebę podniesienia standardu zagospodarowania terenów i ich estetyki oraz wzbogacenie oferty terenowej o nowe funkcje miastotwórcze, rewaloryzację obszarów wartościowych pod względem konserwatorskim oraz ich aktywizację. Zorganizowano także szereg konkursów architektoniczno-urbanistycznych w celu znalezienia najlepszych propozycji zagospodarowania terenów szczególnie prestiżowych dla miasta.



1. „LONDYNEK”- koncepcja zagospodarowania kwartałów Śródmieścia w Bydgoszczy na potrzeby rewitalizacji
2. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE DLA UZUPEŁNIENIA ZABUDOWY KWARTAŁÓW ŚRÓDMIEŚCIA BYDGOSZCZY
3. UNIWERSYTET BYDGOSKI - konkurs urbanistyczno-architektoniczny studialny
4. Plac przed teatrem - projekt zagospodarowania terenu
5. POMNIK KRÓLA JANA KAZIMIERZA - propozycje lokalizacji pomnika i wytyczne urbanistyczne
6. STARY RYNEK - konkurs studialny architektoniczno-urbanistyczny na zabudowę obszaru Starego Rynku i ul. Mostowej oraz konkurs na projekt zagospodarowania płyty rynku
7. WYSPA MŁYŃSKA - konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu
8. RZEKA BRDA - wytyczne na projekt iluminacji rzeki
9. UL. GRANICZNA - projekt rozbudowy i przedłużenia układu drogowego do ul. Zygmunta Augusta
10. TRASA W-Z - planowana realizacja rozbudowy układu drogowego
11. UL. MAZOWIECKA - projekt rozbudowy układu drogowego uwzględniający przebieg do Al. Mickiewicza
12. UL. GDAŃSKA – projekt zagospodarowania
13. UL. DWORCOWA - projekt odnowienia nawierzchni
14. UL. TORUŃSKA - projekt przebudowy układu drogowego z uwzględnieniem przeprawy mostowej Nowoogoińskiego
15. UL. FOCHA - projekt przebudowy układu drogowego
16. UL. GRUDZIĄDZKA - projekt przebudowy układu drogowego
17. projekt rozbudowy sieci tramwajowej
18. PLAC PRZED DWORCEM PKP - koncepcja zagospodarowania