**UCHWAŁA NR LXII/1263/22**
**RADY MIASTA BYDGOSZCZY**

z dnia 14 grudnia 2022 r.

**w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy o samorządzie gminnym (Dz.U. 2022 poz. 559, 1005, 1079 i 1561) oraz art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2022 poz. 503 i 1846 i 2185)

**uchwala się, co następuje:**

**§ 1.** 1. Uchwala się Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy, stanowiące zmianę Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy uchwalonego Uchwałą Nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r.

2. Integralne części uchwały stanowią:

1) tekst Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy - załącznik nr 1;

2) rysunek Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy - załącznik nr 2, który zawiera mapy od nr 1 do nr 12, w skali 1:15000:

   a) Mapa nr 1 Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta,

   b) Mapa nr 2 Środowisko przyrodnicze,

   c) Mapa nr 3 Środowisko kulturowe,

   d) Mapa nr 4 Transport - układ drogowy i kolej,

   e) Mapa nr 5 System transportu zrównoważonego,

   f) Mapa nr 6 Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w wodę,

   g) Mapa nr 7 Kierunki rozwoju systemu kanalizacji sanitarnej,

   h) Mapa nr 8 Kierunki rozwoju systemu kanalizacji deszczowej,

   i) Mapa nr 9 Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w gaz,

   j) Mapa nr 10 Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w ciepło,

   k) Mapa nr 11 Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w energię elektryczną,

   l) Mapa nr 12 Zamierzenia planistyczne;

3) rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy - załącznik nr 3;

4) uzasadnienie przyjętych rozwiązań i synteza ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy - załącznik nr 4;

5) dane przestrzenne utworzone dla Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy w formacie pliku GML – załącznik nr 5.

**§ 2.** Traci moc uchwała nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Miasta

**Monika Matowska**

# STUDIUM

## UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY



Załącznik nr 1
Do uchwały Nr LXII/1263/22 Rady Miasta Bydgoszczy
z dnia 14 grudnia 2022 r.

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

BYDGOSZCZ

mpu
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

# SPIS TREŚCI

# UWARUNKOWANIA


**Rozdział 1. Informacje porządkowe ..... 13**
1.1. Podstawa opracowania ..... 13
1.2. Cel i zakres opracowania ..... 13
1.3. Metoda opracowania ..... 14
1.4. Wykaz opracowań sporządzonych i wykorzystanych na potrzeby Studium ..... 15

**Rozdział 2. Ogólna charakterystyka miasta ..... 17**
2.1. Podstawowe dane o mieście ..... 17
2.2. Demografia ..... 19
2.3. Położenie geograficzne ..... 23
2.4. Rozwój przestrzenny miasta ..... 24
2.5. Podział miasta na jednostki bilansowe i strukturalne ..... 26
2.6. Zagospodarowanie terenów – stan istniejący ..... 28
2.7. Ponadlokalne funkcje miasta ..... 31

**Rozdział 3. Stan prawny gruntów ..... 33**
3.1. Struktura własności gruntów ..... 33
3.2. Użytkowanie terenów według ewidencji gruntów ..... 36
3.3. Przeznaczenie terenów w obowiązujących dokumentach planistycznych ..... 37

**Rozdział 4. Ład przestrzenny ..... 39**

**Rozdział 5. Środowisko przyrodnicze ..... 43**
5.1. Klimat ..... 43
5.2. Geologia – utwory powierzchniowe, uwarunkowania geologiczno- inżynierskie ..... 44
5.3. Występowanie złóż kopalin ..... 45
5.4. Rzeźba terenu ..... 46
5.5. Wody podziemne ..... 47
5.6. Wody powierzchniowe ..... 48
5.7. Biocenozy ..... 49
5.8. Obszary chronione na podstawie ustawy o ochronie przyrody ..... 50
5.9. Zasoby rolne i leśne ..... 52
5.10. Stan środowiska ..... 52
5.10.1. Klimat akustyczny ..... 52
5.10.2. Zanieczyszczenie atmosfery ..... 54
5.10.3. Czystość wód podziemnych i powierzchniowych ..... 56
5.10.4. Promieniowanie elektromagnetyczne ..... 59
5.11. Zanieczyszczenia związane z historyczną działalnością ..... 60

**Rozdział 6. Dziedzictwo kulturowe ..... 61**
6.1. Krajobraz kulturowy Bydgoszczy ..... 61
6.2. Uwarunkowania konserwatorskie, strefy, obiekty rejestrowe ..... 61
6.3. Ewidencja zabytków ..... 70
6.4. Dobra kultury współczesnej (budynki, budowle, pomniki) ..... 70
6.5. Obszary pomników zagłady i ich stref ochronnych ..... 72

**Rozdział 7. Warunki i jakość życia mieszkańców ..... 75**
7.1. Budownictwo mieszkaniowe ..... 75
7.2. Rynek pracy ..... 81
7.3. Pomoc społeczna i opieka nad osobami starszymi ..... 82
7.4. Placówki ochrony zdrowia ..... 85
7.5. Żłobki ..... 86
7.6. Oświata ..... 89
7.7. Szkolnictwo wyższe ..... 92
7.8. Zieleń, sport i rekreacja w mieście ..... 93
7.9. Ogrody działkowe ..... 99
7.10. Cmentarze ..... 102
7.11. Handel ..... 104
7.12. Kultura ..... 108
7.13. Turystyka ..... 112
7.14. Obiekty kultu religijnego ..... 114
7.15. Dostępność transportu publicznego w Bydgoszczy ..... 115

7.16. Analiza wielokryterialna jakości życia mieszkańców Bydgoszczy ... 117
**Rozdział 8. Zagrożenie bezpieczeństwa ludności i jej mienia ... 121**
8.1. Zagrożenie powodziowe ... 121
8.2. Zagrożenia geologiczne ... 124
8.3. Zagrożenia związane z uwolnieniem substancji niebezpiecznych i toksycznych środków przemysłowych ... 124
8.4. Zagrożenia pożarowe ... 128
8.5. Inne zagrożenia ... 128
**Rozdział 9. Tereny zamknięte ... 129**
**Rozdział 10. Transport – uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne ... 131**
10.1. Transport – uwarunkowania zewnętrzne ... 131
10.1.1. Europejska sieć transportowa TEN-T ... 131
10.1.2. Sieć drogowa – układ zewnętrzny, poziom krajowy i regionalny ... 132
10.1.3. Sieć kolejowa ... 137
10.1.4. Transport lotniczy ... 141
10.1.5. Transport wodny ... 142
10.1.6. Sieć dróg i szlaków rowerowych. Ruch rowerowy ... 143
10.2. Transport – uwarunkowania wewnętrzne ... 144
10.2.1. Transport drogowy ... 144
10.2.2. Drogi rowerowe ... 152
10.2.3. Parkowanie ... 152
10.2.4. Transport publiczny ... 155
**Rozdział 11. Infrastruktura techniczna ... 161**
11.1. Zaopatrzenie w wodę ... 161
11.2. Odprowadzanie ścieków sanitarnych i ich oczyszczanie ... 167
11.3. Odprowadzanie wód deszczowych i melioracja miejska ... 172
11.4. Zaopatrzenie w ciepło ... 176
11.5. Zaopatrzenie w gaz ... 180
11.6. Zaopatrzenie w energię elektryczną ... 184
11.7. Telekomunikacja ... 189
11.8. Odpady ... 189
11.9. Odnawialne źródła energii ... 193
**Rozdział 12. Dokumenty planistyczne wyższego rzędu – zadania służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych ... 195**
**Rozdział 13. Obszary zdegradowane i wskazane do rewitalizacji ... 205**
**Rozdział 14. Powiązania z gminami sąsiednimi ... 209**
**Rozdział 15. Potrzeby i możliwości rozwoju ... 213**
15.1. Prognoza demograficzna ... 213
15.2. Obszary o w pełni wykształconej, zwartej strukturze funkcjonalno- -przestrzennej ... 216
15.3. Zapotrzebowanie na zabudowę mieszkaniową ... 219
15.4. Zapotrzebowanie na zabudowę usługowo-przemysłową ... 221
15.5. Chłonność terenów nowej zabudowy ... 223
15.6. Bilans terenów nowej zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej ... 226
15.7. Bilans terenów usługowych i przemysłowych ... 229
15.8. Możliwości finansowania przez gminę wykonania sieci komunikacyjnej, infrastruktury technicznej i społecznej, służących realizacji zadań własnych gminy ... 232

# KIERUNKI


**Rozdział 16. Założenia Studium ..... 241**

**Rozdział 17. Kierunki i priorytety rozwoju miasta ..... 243**

17.1. Rozwój ponadlokalnych funkcji miasta ..... 245
17.2. Struktura funkcjonalno-przestrzenna ..... 247
17.3. Obszar śródmiejski ..... 248
17.3.1. Tereny zabudowy śródmiejskiej ..... 248
17.4. Obszary zamieszkania ..... 251
17.5. Obszary aktywności gospodarczej ..... 252
17.6. Usługi ..... 253
17.7. System przyrodniczo-rekreacyjny ..... 257
17.7.1. Tereny rekreacji i wypoczynku ..... 258
17.7.2. Kierunki zagospodarowania terenów rekreacyjno-wypoczynkowych ..... 258
17.7.3. Zieleń krajobrazowa i ochronna ..... 262
17.7.4. Cmentarze ..... 263
17.7.5. Lasy – kierunki i zasady kształtowania leśnej przestrzeni produkcyjnej ..... 263
17.7.6. Tereny rolne – kierunki i zasady kształtowania rolnej przestrzeni produkcyjnej ..... 265
17.8. Bydgoski Węzeł Wodny ..... 265
17.9. Tereny zamknięte ..... 267
17.10. Tereny wyłączone z zabudowy ..... 268
17.11. Kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów ..... 270
17.11.1 MN (MN1, MN2) – Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego ..... 271
17.11.2 MN/MW - Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i wielorodzinnego ..... 274
17.11.3 MN/U - Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i usług ..... 277
17.11.4 MW (MW1, MW2) - Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego ..... 279
17.11.5 MW/U - Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług ..... 283
17.11.6 MC - Tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe ..... 286
17.11.7 UC - Tereny wielofunkcyjne w centrum miasta ..... 289
17.11.8 UP - Tereny usług o znaczeniu ponadlokalnym ..... 292
17.11.9 U1 - Tereny usług ..... 295
17.11.10 U2 - Tereny usług ..... 297
17.11.11 P/U - Tereny produkcyjno-usługowe ..... 299
17.11.12 ZM - Tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej ..... 301
17.11.13 ZK - Tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej ..... 303
17.11.14 ZP - Tereny zieleni urządzonej ..... 305
17.11.15 ZR - Tereny rekreacji i sportu ..... 307
17.11.16 ZC - Tereny cmentarzy ..... 310
17.11.17 ZL - Tereny lasów ..... 311
17.11.18 R - Tereny rolne ..... 312
17.11.19 KL - Tereny obsługi transportu - lotnisko ..... 313
17.11.20 KW - Tereny obsługi transportu - platforma multimodalna ..... 314
17.11.21 KK - Tereny kolejowe ..... 315
17.11.22 Ki - Tereny obsługi transportu - inne ..... 316
17.11.23 I - Tereny infrastruktury technicznej ..... 317
17.11.24 S - Droga ekspresowa ..... 318
17.11.25 GP - Ulica główna ruchu przyspieszonego ..... 320
17.11.26 G - Ulica główna ..... 322
17.11.27 Z - Ulica zbiorcza ..... 324
17.11.28 L - Ulica lokalna ..... 326
17.11.29 W - Rzeki i kanały żeglowne ..... 328
17.12. Bilans terenów ..... 329
17.13. Zasady stosowania ustaleń Studium ..... 330

**Rozdział 18. Kierunki ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego ..... 331**

18.1. Ochrona przyrody ..... 331
18.2. Ochrona środowiska i jego zasobów ..... 334
18.2.1. Ochrona powietrza i kształtowanie lokalnego klimatu ..... 334
18.2.2. Ograniczenie zjawiska miejskiej wyspy ciepła oraz kształtowanie systemu wymiany i regeneracji powietrza ..... 336


KARTY TERENÓW



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 6

18.2.3. Ochrona przed hałasem ... 337
18.2.4. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych ... 338
18.2.5. Mała retencja miejska ... 339
18.2.6. Ochrona złóż kopalin ... 341
18.2.7. Obszary wymagające rekultywacji i remediacji ... 341
18.3. Obszary zagrożeń ... 342
18.3.1. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią ... 342
18.3.2. Obszary osuwania się mas ziemnych ... 342
18.3.3. Zagrożenia poważnymi awariami ... 343
**Rozdział 19. Kierunki ochrony i kształtowania środowiska kulturowego ... 345**
19.1. Dziedzictwo kulturowe ... 345
19.2. Dobra kultury współczesnej ... 353
19.3. Krajobraz miasta ... 364
19.3.1. Tożsamość miasta ... 364
19.3.2. Kształtowanie wysokości zabudowy ... 369
**Rozdział 20. Kierunki rozwoju systemów transportu ... 373**
20.1. Transport kolejowy ... 373
20.2. Transport drogowy ... 376
20.2.1. Układ zewnętrzny ... 376
20.2.2. Układ wewnętrzny ... 377
20.3. Polityka parkingowa ... 384
20.4. Transport publiczny ... 389
20.5. Infrastruktura rowerowa ... 391
20.6. Ruch pieszy ... 393
20.7. Drogi wodne ... 394
20.8. Transport lotniczy ... 394
**Rozdział 21. Kierunki rozwoju systemów infrastruktury technicznej ... 395**
21.1. Zaopatrzenie w wodę ... 395
21.2. Odprowadzenie ścieków komunalnych i ich oczyszczenie ... 399
21.3. Gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi ... 402
21.4. System gazowniczy – rozwój sieci gazowej ... 406
21.5. System ciepłowniczy – rozwój sieci ciepłowniczej ... 409
21.6. System elektroenergetyczny miasta – kierunki rozwoju ... 412
21.7. Telekomunikacja ... 417
21.8. Gospodarka odpadami ... 418
21.9. Odnawialne źródła energii ... 419
**Rozdział 22. Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej ... 421**
**Rozdział 23. Polityka przestrzenna miasta ... 423**
23.1. Obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji ... 423
23.1.1. Obszary przekształceń ... 423
23.1.2. Obszary rehabilitacji ... 427
23.2. Obszary zdegradowane i do rewitalizacji ... 428
23.3. Obszary inwestycji celu publicznego ... 429
23.4. Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie przepisów odrębnych, w tym obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości, a także obszary przestrzeni publicznych ... 432
23.5. Obszary, dla których gmina zamierza sporządzić miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, w tym obszary wymagające zmiany przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne ... 432
23.5.1. Obszary, dla których będzie wymagane sporządzenie mpzp w związku z rozmieszczeniem obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m$^2$ (WOH – wielkopowierzchniowe obiekty handlowe) ... 433
23.5.2. Obszary, dla których będzie wymagane sporządzenie mpzp w związku z podjęciem inwestycji na gruntach leśnych ... 434
23.5.3. Obszary inne, dla których gmina zamierza sporządzić plan zagospodarowania przestrzennego ... 434



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 7

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# DOKUMENT STUDIUM ZAWIERA:

**Część I „Uwarunkowania”**

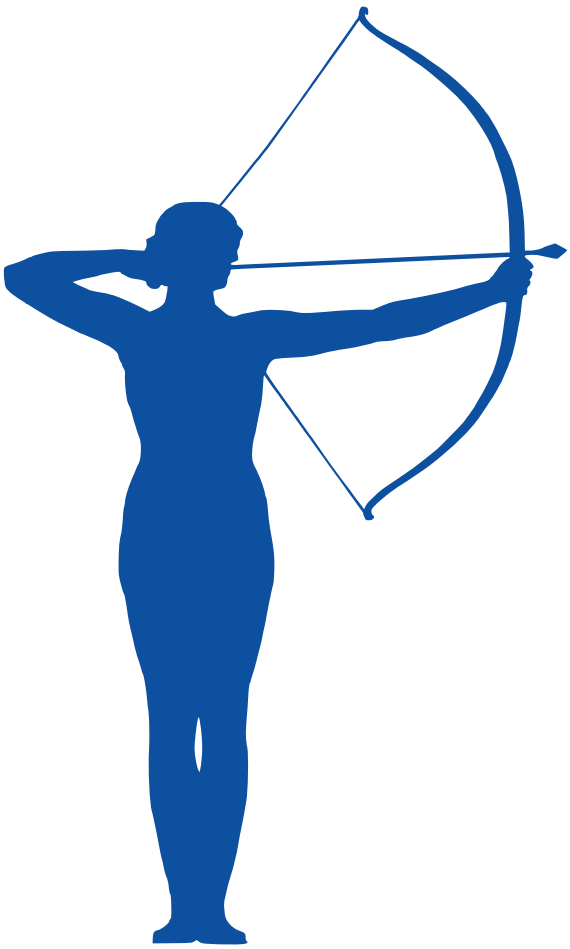
**Część II „Kierunki”**

**Rysunek Studium, który stanowią mapy w skali 1:15 000**

- Mapa 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta”
- Mapa 2 „Środowisko przyrodnicze”
- Mapa 3 „Środowisko kulturowe”
- Mapa 4 „Transport - układ drogowy i kolej”
- Mapa 5 „System transportu zrównoważonego”
- Mapa 6 „Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w wodę”
- Mapa 7 „Kierunki rozwoju systemu kanalizacji sanitarnej”
- Mapa 8 „Kierunki rozwoju systemu kanalizacji deszczowej”
- Mapa 9 „Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w gaz”
- Mapa 10 „Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w ciepło”
- Mapa 11 „Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w energię elektryczną”
- Mapa 12 „Zamierzenia planistyczne”

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# UWARUNKOWANIA



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 1.

# Informacje porządkowe

## 1.1. Podstawa opracowania

Niniejsze Studium stanowi zmianę Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy, uchwalonego uchwałą Nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r.

Zmianę sporządzono zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2020 poz. 293, 471, 782 i 1086) w związku z uchwałami Rady Miasta Bydgoszczy Nr LXII/1303/14 z 24 września 2014 r. i Nr LXIII/1342/14 z 29 października 2014 r. o przystąpieniu do sporządzenia niniejszej zmiany.

## 1.2. Cel i zakres opracowania

Studium, poprzez określenie polityki przestrzennej gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego, stanowi podstawowe narzędzie umożliwiające realizację zadań własnych gminy w zakresie ładu przestrzennego, komunikacji i infrastruktury technicznej. Jest to jedyny, obligatoryjny, interdyscyplinarny dokument planistyczny, uwzględniający długofalowe zamierzenia, określający kierunki przemian przestrzennych i infrastruktury technicznej na obszarze całego miasta.

Ustalenia Studium, które zgodnie z ustawą nie jest aktem prawa miejscowego, a jedynie „aktem kierownictwa wewnętrznego gminy", realizowane są poprzez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Plany miejscowe uchwala się po stwierdzeniu, że nie naruszają one ustaleń Studium.

Celem niniejszego opracowania jest dostosowanie problematyki Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy do znowelizowanej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz innych aktów prawnych, a także aktualizacja uwarunkowań i kierunków rozwoju miasta, oparta na nowych tendencjach i zjawiskach.

Potrzeba zmiany Studium wynika m.in. z konieczności:

- przeprowadzenia analiz dotyczących potrzeb i możliwości rozwoju gminy w oparciu o prognozy demograficzne, zapotrzebowania na nową zabudowę w perspektywie 30 lat oraz możliwości finansowe;
- przeanalizowania rezerw terenowych, oszacowania chłonności terenów o wykształconej, zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, wyrażonej w powierzchni użytkowej zabudowy, z podziałem na funkcje;
- oszacowania chłonności terenów przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących na terenie miasta planach miejscowych, wyrażonej w powierzchni użytkowej zabudowy, z podziałem na funkcje;
- weryfikacji granic obszarów chronionego krajobrazu, wchodzących w granice miasta Bydgoszczy, w związku ze zmianami ich dotychczasowego przebiegu;
- weryfikacji terenów objętych obowiązkiem sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym:
  - obszarów wymagających przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości,
  - obszarów przestrzeni publicznej,
  - na podstawie przepisów odrębnych, np.: terenów cmentarzy projektowanych i wskazanych do rozbudowy;



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 13

- przeprowadzenia zmian terenów wskazanych w Studium z 2009 roku do objęcia planami miejscowymi – w tym terenów, dla których podjęte zostały już stosowne uchwały Rady Miasta;
- weryfikacji terenów zamkniętych;
- określenia obszarów zdegradowanych;
- określenia możliwości finansowania przez miasto wykonania sieci transportowych i infrastruktury technicznej oraz społecznej, służących realizacji zadań własnych gminy.

## 1.3. Metoda opracowania

Prace nad aktualizacją Studium przebiegały w czterech kolejnych fazach:

| | |
|---|---|
| **Faza 1** | wstępna, obejmująca analizę zapisów obowiązującego Studium oraz ocenę aktualności posiadanych materiałów planistycznych; |
| **Faza 2** | diagnoza stanu, obejmująca wieloaspektowe rozpoznanie i ocenę uwarunkowań rozwoju miasta na podstawie aktualnie wykonanych opracowań problemowych i materiałów przekazanych przez poszczególne wydziały Urzędu Miasta i jednostki podległe Prezydentowi Miasta; |
| **Faza 3** | ocena kierunków i zasad rozwoju przestrzennego miasta przyjętych w obowiązującym Studium; |
| **Faza 4** | określenie zmian kierunków i zasad rozwoju przestrzennego miasta oraz formułowanie zapisu ustaleń Studium. |

Analizy stanu oraz oceny kierunków i zasad dalszego rozwoju miasta dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań występujących w sześciu podstawowych grupach tematycznych:

1. Uwarunkowania wynikające z istniejącego zagospodarowania i uzbrojenia terenu, w tym ocena zasobów mieszkaniowych oraz warunków i jakości życia mieszkańców.
2. Stan ładu przestrzennego i wymogi jego ochrony.
3. Stan dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej.
4. Potrzeby i możliwości rozwoju gminy z uwzględnieniem prognoz demograficznych, analizy ekonomiczne i bilanse terenów przeznaczonych pod zabudowę.
5. Uwarunkowania przyrodnicze, uwzględniające zakres wymaganej prawnej ochrony środowiska przyrodniczego, zasoby wodne, leśne, surowce mineralne, rolniczą przestrzeń produkcyjną i walory turystyczne, przeobrażenia i procesy degradacji środowiska.
6. Uwarunkowania wynikające z położenia miasta w regionie.

Uwarunkowania rozwoju miasta zawarto w pierwszej części Studium, zatytułowanej „Uwarunkowania".

W toku prac nad formułowaniem polityki przestrzennej miasta określone zostały:

- założenia oraz kierunki rozwoju przestrzennego miasta,
- kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta oraz wyodrębnionych systemów,
- obszary polityki przestrzennej.

Szczegółowe ustalenia dotyczące kierunków zmian w strukturze przestrzennej miasta oraz kierunki i wskaźniki zagospodarowania i użytkowania poszczególnych terenów zapisane zostały w części II Studium zatytułowanej „Kierunki" oraz w rysunku Studium, obejmującym mapy 1-12, stanowiące załącznik do uchwały Studium.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 1.4. Wykaz opracowań sporządzonych i wykorzystanych na potrzeby Studium

**Wykaz opracowań wykonanych na potrzeby Studium:**

1. Opracowanie ekofizjograficzne do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy, Pracownia Ochrony Środowiska „PRO GAJA", aktualizacja 2016 – Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy.
2. Przepływy migracyjne i prognoza dla Bydgoszczy, Urząd Statystyczny w Bydgoszczy, 2017.
3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy – transport wewnętrzny, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, 2017.
4. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy – transport, kierunki rozwoju, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, 2018.
5. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy – infrastruktura techniczna – uwarunkowania, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, 2017.
6. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy – infrastruktura techniczna – kierunki, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, 2018.
7. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy – bilans terenów, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, 2017, Aneks 2019.
8. Prognoza oddziaływania na środowisko Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, 2018-2020.

**Wykaz opracowań wykorzystanych na potrzeby Studium:**

1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.), dokument nieobowiązujący od 13.11.2020 r.
2. Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ (Uchwała Nr XXVIII/339/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2020 r.) dokument obowiązujący od 21.12.2020 r.
3. Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2020 roku – Plan modernizacji 2020+ (Uchwała Nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.), dokument nieobowiązujący, utrata ważności 21.12.2020 r.
4. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego (Uchwała Nr XI/135/03 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2003 r.).
5. Roczna ocena jakości powietrza w województwie kujawsko-pomorskim. Raport wojewódzki za rok 2018, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Bydgoszczy, 2018.
6. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszczy (Uchwała Nr XLVI/968/13 Rada Miasta Bydgoszczy z dnia 25 września 2013 r.), Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy.
7. Studium transportowe miasta Bydgoszczy wraz z oceną bezpieczeństwa ruchu drogowego Bydgoszczy 2011-2013, Fundacja „Rozwój UTP", Katedra Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy, 2013.
8. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (Uchwała Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. 2014.2766), Katedra Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy w ramach Fundacji „Rozwój UTP", 2013.
9. Studium zrównoważonego rozwoju systemów transportowych powiatów bydgoskiego i toruńskiego ze szczególnym uwzględnieniem miast Bydgoszczy i Torunia, Fundacja „Rozwój UTP", Katedra Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy, 2015.
10. Kontrakt terytorialny dla województwa kujawsko-pomorskiego, Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, 2014.
11. Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu,

Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 2013.

12. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) (Uchwała Rady Ministrów Nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r.), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.
13. Krajowy Program Kolejowy – Uchwała Nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (z późn. zm.).
14. Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023.
15. Generalny Pomiar Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich 2015 rok, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
16. Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych (Uchwała Nr 86/2007 Rady Ministrów z dnia 8 maja 2007 r.), Ministerstwo Transportu.
17. Budowa i przebudowa sieci kanalizacji deszczowej i dostosowanie sieci kanalizacji deszczowej do zmian klimatycznych na terenie miasta Bydgoszczy (Uchwała Nr XXXV/688/16 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 19 października 2016 r.).
18. Plan rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych na lata 2018-2022 (Uchwała Nr XLIX/1012/17 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 września 2017 r.).
19. Plan rozwoju w zakresie zaspokajania obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2018-2027; uzgodnione przez prezesa Urzędu Regulacji Energetyki w lutym 2019 r.
20. Założenia do planu zaopatrzenia Bydgoszczy w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe do 2025 roku (Uchwała Rady Miasta Nr XVI/282/11 z dnia 26 października 2011 r.), Aktualizacja założeń do planu zaopatrzenia Bydgoszczy w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe do 2025 roku (Uchwała Nr LX/1319/18 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 23 maja 2018 r.).
21. Program ochrony środowiska dla miasta Bydgoszczy na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 roku (Uchwała Nr XXXV/721/12 RM Bydgoszczy z dnia 28 listopada 2012 r.).
22. Ocena Zagrożenia Miasta Bydgoszczy, Urząd Miasta Bydgoszczy – Wydział Zarządzania Kryzysowego, 2016.
23. Strategia Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku (Uchwała Nr XLVIII/1045/13 Rady Miasta Bydgoszczy z 27 listopada 2013 r.), Urząd Miasta Bydgoszczy – Wydział Zintegrowanego Rozwoju, dokument obowiązujący do 27.05.2020 r.
24. Bydgoszcz 2030. Strategia rozwoju (Uchwała Nr XXIV/603/20 Rady Miasta Bydgoszcz z dnia 27 maja 2020 r.), Urząd Miasta Bydgoszczy – Wydział Zintegrowanego Rozwoju i Środowiska.
25. Kształtowanie krajobrazu miasta (Uchwała Rady Miasta Nr XXI/364/15 z dnia 25 listopada 2015 r.), Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy.
26. Uchwała Nr XXIII/339/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy aglomeracja bydgoska.
27. Inne polityki, programy oraz dodatkowe materiały wydziałów Urzędu Miasta i innych służb miejskich, które zostały wymienione w poszczególnych rozdziałach niniejszego opracowania.
28. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań województwa kujawsko-pomorskiego, Główny Urząd Statystyczny, 2002.
29. Roczniki statystyczne woj. kujawsko-pomorskiego z lat 2011-2019, Urząd Statystyczny w Bydgoszczy.
30. Dane z Banku Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny.
31. Ocena poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku za lata 2017-2019 w województwie kujawsko-pomorskim w oparciu o wyniki pomiarów wykonanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska, Naczelnik Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Bydgoszczy, Bydgoszcz, czerwiec 2020.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 16

# ROZDZIAŁ 2.

# Ogólna charakterystyka miasta

## 2.1. Podstawowe dane o mieście

**Tabela 1.** Podstawowe dane o mieście w wybranych latach

| *Podstawowe dane* | *2000* | *2005* | *2010* | *2015* | *2018* |
|---|---|---|---|---|---|
| Powierzchnia w ha | 17 448 | 17 448 | 17 598 | 17 598 | 17 598 |
| Ludność, w tym:<br>kobiety<br>mężczyźni | 375 676<br>199 166<br>176 510 | 366 074<br>194 279<br>171 795 | 356 177<br>189 677<br>169 251 | 355 645<br>188 321<br>167 324 | 350 178<br>185 424<br>164 754 |
| Gęstość zaludnienia w osób/km$^2$ | 2 153 | 2 098 | 2 024 | 2 021 | 1 990 |
| Zatrudnienie ogółem w sektorze przedsiębiorstw, w tym:<br>sektor publiczny<br>sektor prywatny | 79 071<br>17 278<br>61 793 | 58 069<br>9 007<br>49 062 | 57 465<br>6 100<br>51 400 | 56 562<br>*<br>* | 57 359<br>*<br>* |
| Stopa bezrobocia w % | 10,2 | 10,7 | 7,9 | 5,4 | 3,6 |
| Przeciętne wynagrodzenie (brutto) w PLN | 2 110 | 2 552 | 3 184 | 3 850 | 4 481 |
| Podmioty zarejestrowane w Krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) | 43 076 | 46 713 | 43 746 | 42 725 | 42 299 |

*Źródło: Główny Urząd Statystyczny Bank Danych Lokalnych, „Bydgoszcz w liczbach", UM Bydgoszczy*
** Od 2015 roku dane nie są udostępniane w podziale na sektory.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 17

**Tabela 2.** Bydgoszcz na tle innych miast

| *Lp.* | *Miasto* | *Powierzchnia gminy w ha (2018)* | *Gęstość zaludnienia (os/km²)* | *Ranking* | *Liczba ludności (31.12.2018)* | *Liczba mężczyzn* | *Liczba kobiet* | *Stopa bezrobocia rejestrowanego (%) (2018)* | *Ranking* | *Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto (PLN) (2018)* | *Ranking* | *Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON (2018)* | *Ranking* | *Podmioty wpisane do rejestru na 1000 ludności (2018)* | *Ranking* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Białystok | 10 213 | 2 913 | 2 | 297 459 | 139 621 | 157 838 | 6 | 20 | 4 396 | 18 | 35 926 | 12 | 121 | 19 |
| **2** | **Bydgoszcz** | **17 598** | **1 990** | **8** | **350 178** | **164 754** | **185 424** | **4** | **13** | **4 481** | **16** | **42 299** | **10** | **121** | **18** |
| 3 | Częstochowa | 15 971 | 1 392 | 18 | 222 292 | 104 334 | 117 958 | 4 | 14 | 4 223 | 21 | 26 314 | 15 | 118 | 20 |
| 4 | Gdańsk | 26 196 | 1 781 | 14 | 466 631 | 221 187 | 245 444 | 3 | 7 | 5 642 | 3 | 77 037 | 6 | 165 | 7 |
| 5 | Gdynia | 13 514 | 1 823 | 11 | 246 309 | 116 330 | 129 979 | 3 | 6 | 5 347 | 6 | 39 998 | 11 | 162 | 8 |
| 6 | Gorzów Wlkp. | 8 572 | 1 446 | 17 | 123 921 | 58 915 | 65 006 | 3 | 8 | 4 225 | 20 | 17 552 | 21 | 142 | 13 |
| 7 | Katowice | 16 464 | 1 789 | 12 | 294 510 | 140 083 | 154 427 | 2 | 3 | 5 699 | 2 | 47 423 | 8 | 161 | 9 |
| 8 | Kielce | 10 965 | 1 785 | 13 | 195 774 | 91 753 | 104 021 | 6 | 19 | 4 493 | 15 | 28 321 | 13 | 145 | 12 |
| 9 | Kraków | 32 685 | 2 359 | 3 | 771 069 | 359 865 | 411 204 | 2 | 5 | 5 368 | 4 | 140 500 | 2 | 182 | 4 |
| 10 | Lublin | 14 747 | 2 303 | 5 | 339 682 | 156 631 | 183 051 | 6 | 18 | 4 708 | 12 | 45 348 | 9 | 134 | 15 |
| 11 | Łódź | 29 325 | 2 337 | 4 | 685 285 | 312 328 | 372 957 | 5 | 17 | 4 779 | 11 | 92 537 | 5 | 135 | 14 |
| 12 | Olsztyn | 8 833 | 1 951 | 9 | 172 362 | 80 118 | 92 244 | 4 | 12 | 4 649 | 13 | 23 041 | 18 | 134 | 16 |
| 13 | Opole | 14 888 | 861 | 20 | 128 137 | 60 413 | 67 724 | 3 | 10 | 4 797 | 10 | 21 529 | 19 | 168 | 6 |
| 14 | Poznań | 26 191 | 2 048 | 7 | 536 438 | 250 244 | 286 194 | 1 | 1 | 5 356 | 5 | 111 670 | 4 | 208 | 2 |
| 15 | Radom | 11 180 | 1 905 | 10 | 213 029 | 101 111 | 111 918 | 12 | 21 | 4 388 | 19 | 24 089 | 17 | 113 | 21 |
| 16 | Rzeszów | 12 041 | 1 591 | 16 | 191 564 | 90 845 | 100 719 | 5 | 16 | 4 802 | 9 | 28 035 | 14 | 146 | 11 |
| 17 | Szczecin | 30 060 | 1 339 | 19 | 402 465 | 191 211 | 211 254 | 3 | 9 | 5 007 | 8 | 69 055 | 7 | 172 | 5 |
| 18 | Toruń | 11 572 | 1 746 | 15 | 202 074 | 93 964 | 108 110 | 5 | 15 | 4 629 | 14 | 26 138 | 16 | 129 | 17 |
| 19 | Warszawa | 51 724 | 3 437 | 1 | 1 777 972 | 817 660 | 960 312 | 2 | 2 | 6 433 | 1 | 433 823 | 1 | 244 | 1 |
| 20 | Wrocław | 29 282 | 2 188 | 6 | 640 648 | 299 190 | 341 458 | 2 | 4 | 5 338 | 7 | 122 684 | 3 | 191 | 3 |
| 21 | Zielona Góra | 27 832 | 504 | 21 | 140 297 | 66 574 | 73 723 | 3 | 11 | 4 419 | 17 | 21 167 | 20 | 151 | 10 |

*Źródło: Główny Urząd Statystyczny - Bank Danych Lokalnych*

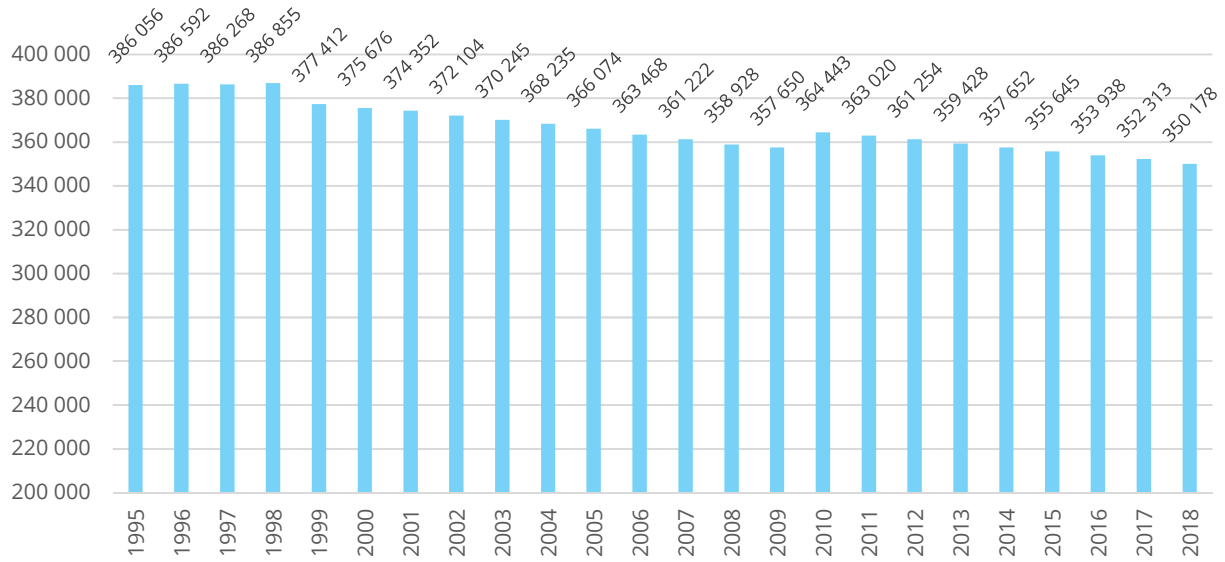
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 2.2. Demografia

Bydgoszcz jest największym miastem w województwie kujawsko-pomorskim. Na koniec 2018 roku miasto zamieszkiwało 350 178 osób (źródło: BDL), co stanowiło 17% ludności województwa. Mimo zmian, jakie dokonały się w strukturze demograficznej, od ok. 100 lat Bydgoszcz znajduje się w pierwszej dziesiątce największych miast w Polsce. Jak wykazują spisy powszechne, w 1978 roku Bydgoszcz zajmowała dziesiąte miejsce w kraju, w 1988 roku ósme i tę pozycję utrzymuje do chwili obecnej, mimo dość znacznego – w porównaniu ze stanem z 1988 roku – spadku liczby mieszkańców.

Od 1999 roku liczba mieszkańców Bydgoszczy systematycznie maleje. Sytuacja ta jest typowa dla większości dużych miast w Polsce. Wynika ona zarówno z migracji mieszkańców na tereny gmin sąsiednich, które oferują atrakcyjniejsze (głównie ze względu na cenę) działki pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, emigracji za granicę, jak i z ujemnego przyrostu naturalnego. Efektem tych zjawisk jest spadek, a nie przyrost liczby mieszkańców. W ciągu ostatniego dwudziestolecia najwyższa liczba mieszkańców wystąpiła w 1998 roku, tj. 386 855 osób. Nagły wzrost tej liczby wykazany przez GUS w 2010 roku jest spowodowany korektą wynikającą z przeprowadzonego, na początku 2011 roku, Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań w Polsce. Spis ten wykazał wyższą liczbę ludności faktycznej w stosunku do wyników bieżącego bilansu, który został opracowany na podstawie danych pochodzących z poprzedniego spisu ludności z 2002 roku oraz ruchu naturalnego i migracji, jakie miały miejsce w latach 2003-2010.

**Wykres 1.** Liczba mieszkańców Bydgoszczy w latach 1995-2018




*Źródło: Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne.*

Analiza rozmieszczenia ludności na obszarze miasta wykazuje, że osiedlami o największej gęstości zaludnienia (powyżej 10 000 osób na km$^2$) są kolejno: Szwederowo, Wyżyny, Błonie i Bartodzieje. Nieco niższy wskaźnik gęstości zaludnienia (powyżej 8000 os/km$^2$) mają: Wzgórze Wolności, Bocianowo i Górzyskowo. Wśród najmniej zaludnionych obszarów znajdują się południowo-wschodnie oraz północno-zachodnie części miasta.

Struktura wiekowa mieszkańców miasta (źródło: BDL) według ekonomicznych grup wieku nie jest korzystna, ponieważ przybywa w niej ludności w wieku poprodukcyjnym. Na koniec 2018 roku struktura ta przedstawiała się następująco:

- wiek przedprodukcyjny – 16%,
- wiek produkcyjny – 58,7%,
- wiek poprodukcyjny – 25,3%.

Dla porównania struktura wiekowa mieszkańców miast w Polsce w 2018 roku była trochę korzystniejsza, jednak ogólny trend również nie był pozytywny:

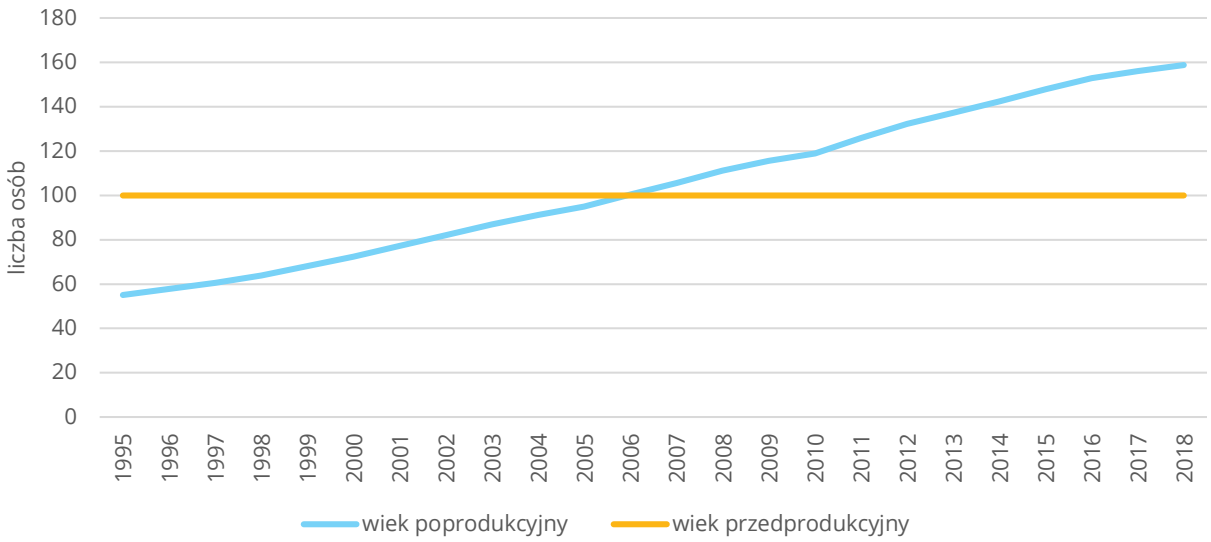
- wiek przedprodukcyjny – 17,1%,
- wiek produkcyjny – 59,5%,
- wiek poprodukcyjny – 23,4%.

Zmiany relacji ekonomicznych grup wieku spowodowały, że zwiększył się współczynnik obciążenia ludności w wieku produkcyjnym ludnością w wieku poprodukcyjnym. O ile w 1995 roku na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadały ok. 22 osoby w wieku poprodukcyjnym, o tyle w 2018 roku liczba ta wzrosła do 43 osób.

Wskaźnik obciążenia demograficznego wyniósł w Bydgoszczy 70,4 (oznacza to, że tyle osób w wieku nieprodukcyjnym przypada na 100 osób w wieku produkcyjnym). Natomiast wskaźnik obciążenia demograficznego średnio w miastach w Polsce wyniósł 68. Powyższe wskaźniki oznaczają, że sytuacja w Bydgoszczy jest nieco mniej korzystna niż średnio w miastach w Polsce.

Zwiększa się również odsetek ludności w wieku emerytalnym w stosunku do osób w wieku przedprodukcyjnym (wykres 2). Taki stan wskazuje na zjawisko starzenia się społeczeństwa w Bydgoszczy. Zmniejszająca się liczba ludności przedprodukcyjnej w stosunku do produkcyjnej stwarza na przyszłość zagrożenie w zakresie braku zastępowania pokoleń i recesji demograficznej.

**Wykres 2.** **Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym**




*Źródło: opracowanie własne MPU na podstawie danych GUS BDL.*

W poszczególnych jednostkach urbanistycznych najbardziej niekorzystną strukturę wieku, w której powyżej 30% populacji stanowi ludność w wieku poprodukcyjnym, obserwuje się na osiedlach: Bartodzieje, Bielawy, Błonie, Wyżyny, Kapuściska, Wzgórze Wolności, Skrzetusko i Leśne. Najkorzystniejszą strukturę wieku obserwuje się w jednostce Fordon II (w skład której wchodzą osiedla: Tatrzańskie, Zofin, Niepodległości, Nad Wisłą, Stary Fordon, Wyzwolenia, Pałcz, Łoskoń i Powiśle), gdzie w wieku poprodukcyjnym jest niecałe 20%, a w wieku produkcyjnym 63% ludności. Bardzo wysoki odsetek ludności w wieku produkcyjnym obserwuje się też w Czersku Polskim i Rynkowie, ale jednostki te mają liczbę mieszkańców mało znaczącą w skali miasta, odpowiednio, 0,01% i 0,003%.

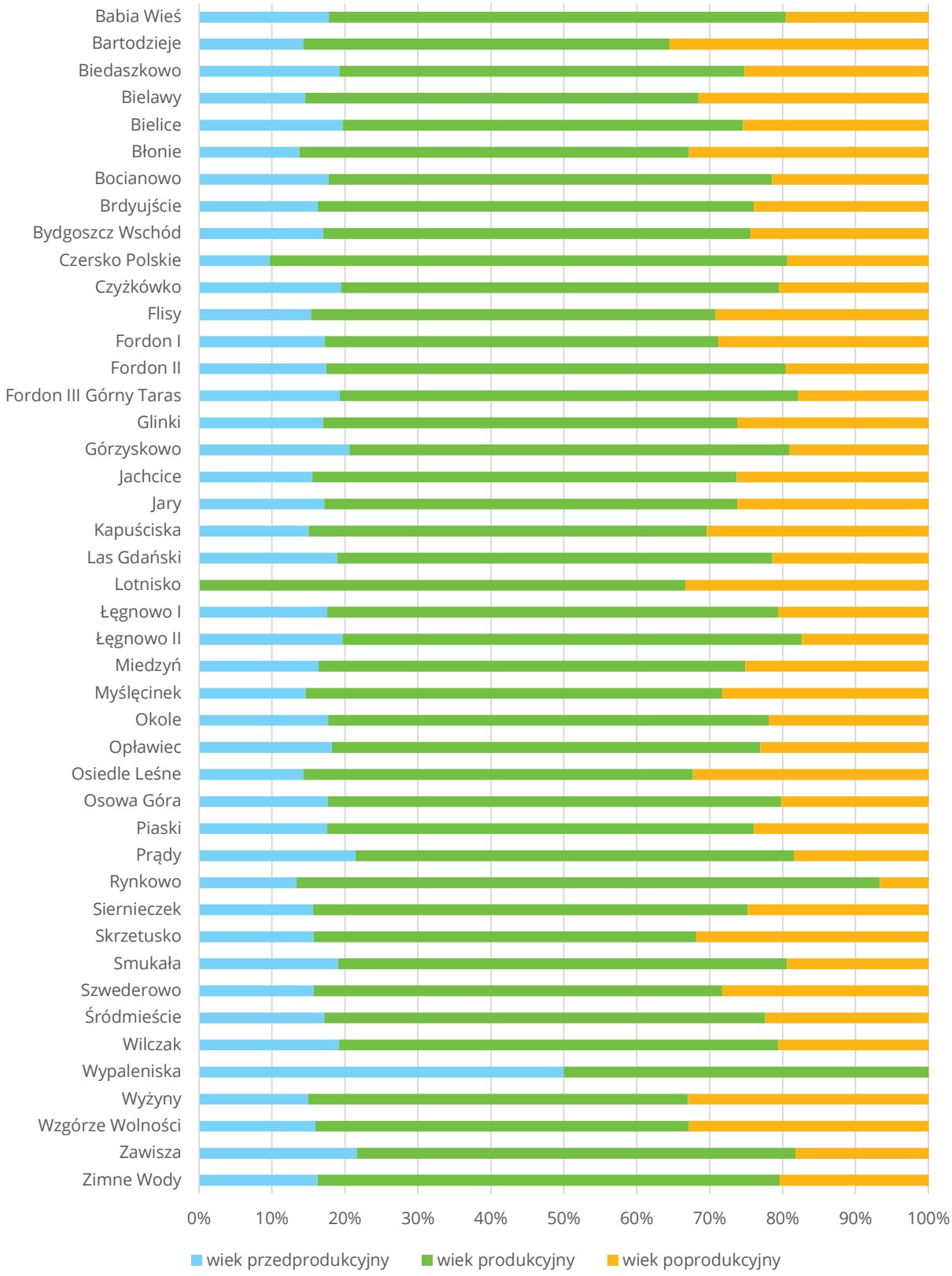
Struktura ekonomicznych grup wieku w poszczególnych jednostkach urbanistycznych została przedstawiona na wykresie 3. Tak scharakteryzowane rozmieszczenie mieszkańców w różnych przedziałach wiekowych w mieście daje możliwość oceny i zaplanowania doposażenia infrastruktury miejskiej i społecznej odpowiednio do wymagań wiekowych.

Wskaźnik feminizacji w 2018 roku dla całej populacji wynosił 113 (tj. 113 kobiet przypadało na 100 mężczyzn). W grupach wiekowych od 20 do 39 lat (o najwyższych współczynnikach dzietności) wskaźnik ten jest korzystny i wynosi 101.



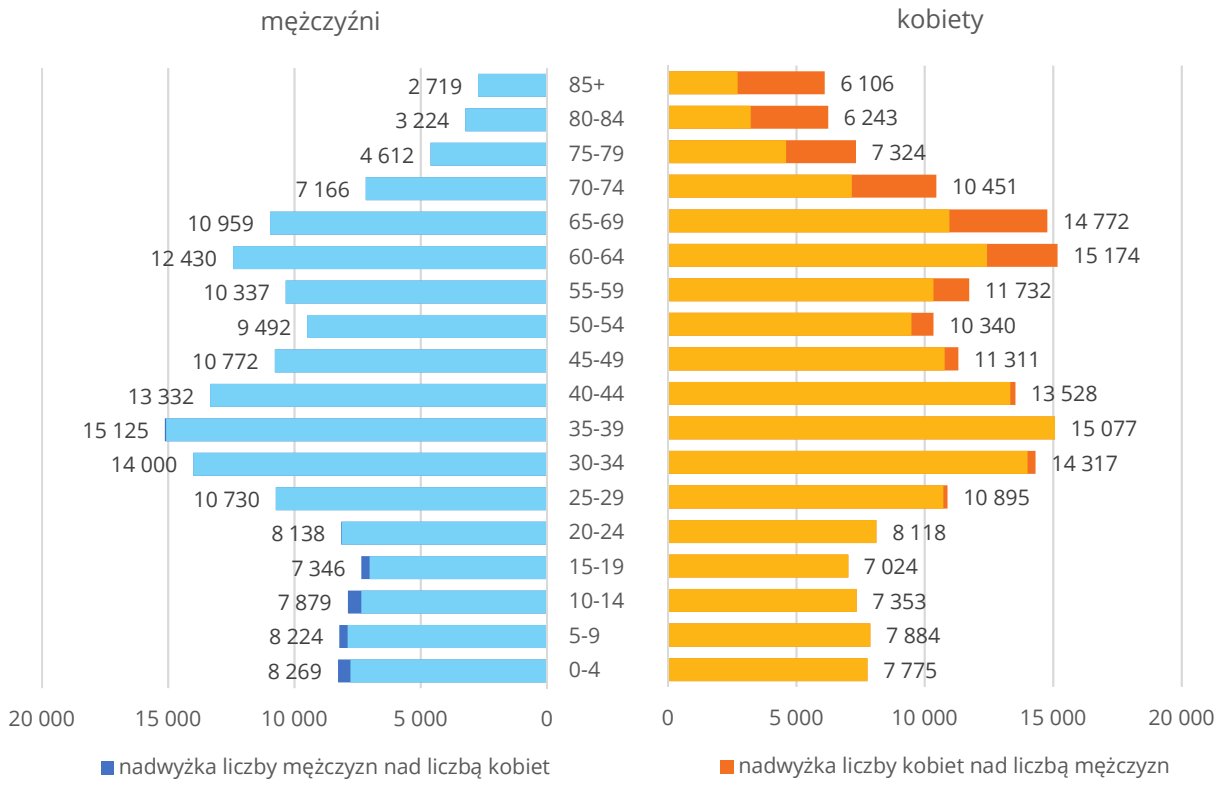
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Wykres 3.** **Struktura mieszkańców poszczególnych jednostek urbanistycznych wg ekonomicznych grup wieku (2018)**




*Źródło: opracowanie własne MPU na podstawie danych z Wydziału Spraw Obywatelskich (ludność zameldowana 31.12.2018).*

**Wykres 4.** Ludność Bydgoszczy wg płci i wieku (2018)




*Źródło: opracowanie własne MPU na podstawie danych GUS (Bank Danych Lokalnych).*

Z analizy napływów i odpływów ludności w Bydgoszczy i gminach ościennych wynika, że proces wyludniania rozpoczął się w mieście ok. 2000 roku – saldo migracji w tym okresie wynosiło minus 432 mieszkańców. Od tego czasu, według danych GUS, systematycznie ubywało mieszkańców Bydgoszczy, a przybywało ich tuż za granicami miasta – najwięcej na terenie gmin Białe Błota i Osielsko, a także w gminie Nowa Wieś Wielka. Gminy uruchomiły tańsze niż w mieście tereny budownictwa mieszkaniowego, z których w większości skorzystali mieszkańcy Bydgoszczy.

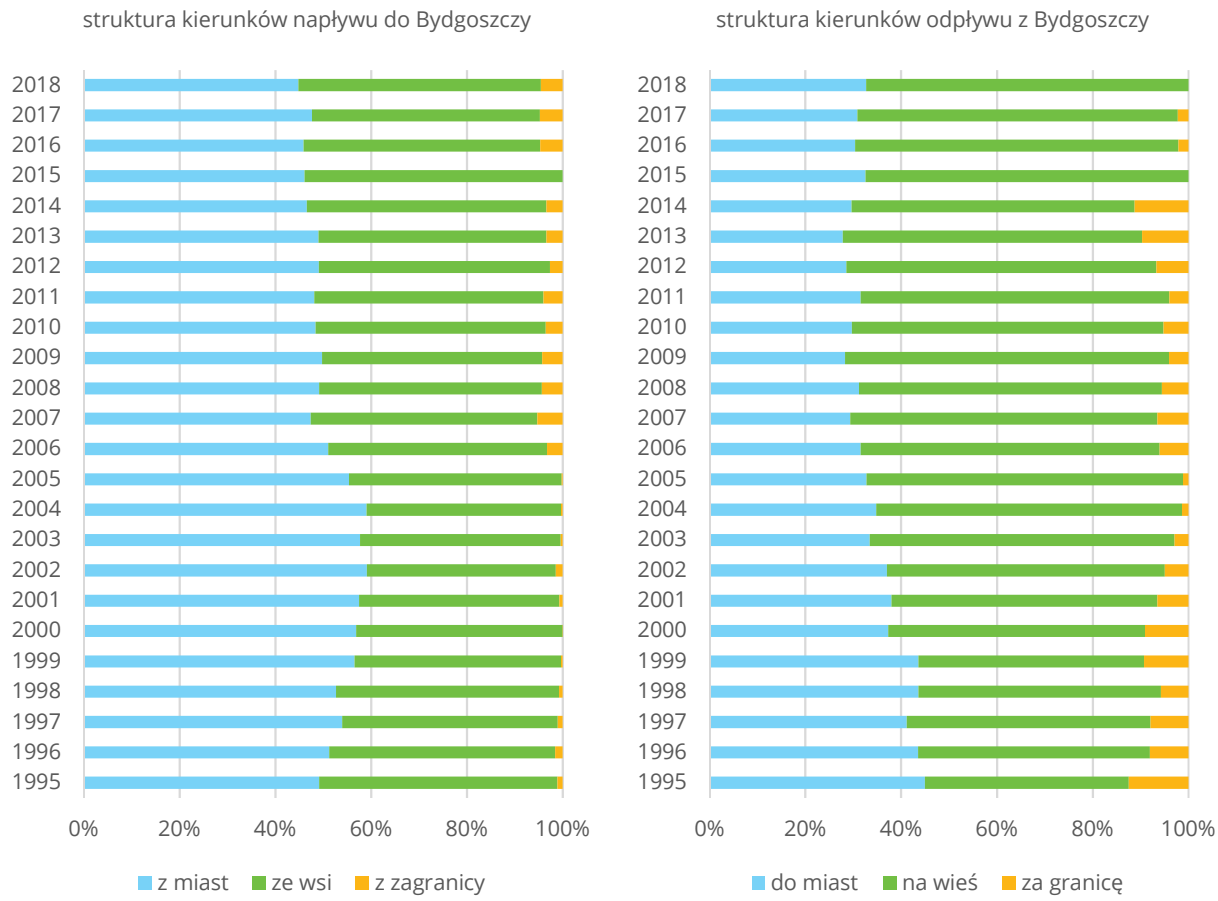
Według danych GUS co trzeci mieszkaniec gmin ościennych pochodzi z Bydgoszczy. Przyczyną migracji, obok niższych cen działek, stały się również: szansa na większy metraż mieszkania, bezpieczeństwo i atrakcyjna okolica zamieszkania oraz dogodny dojazd do pracy w mieście.

W powiecie bydgoskim w okresie od poprzedniego spisu w 2002 roku do 2011 roku, w którym odbył się ostatni spis, liczba mieszkańców wzrosła o 20,7%, a w Bydgoszczy zaobserwowano spadek o 2,6%. Tendencja spadku liczby mieszkańców miast jest widoczna w całym kraju. Zwiększenie liczby ludności wiejskiej na niekorzyść miast w dużej mierze jest spowodowane rozwojem ośrodków podmiejskich (najczęściej skupionych wokół dużych miast), które zostały zasilone młodymi ludźmi – byłymi mieszkańcami miast. Przez ponad 50 lat – aż do 2000 roku – notowano odpływ ludności ze wsi do miast, natomiast w latach 2002-2014 nastąpiła gwałtowna zmiana trendu, co spowodowało, że saldo migracji między terenami miejskimi i wiejskimi stało się dodatnie dla wsi. Najwyższe ujemne saldo migracji w Bydgoszczy wystąpiło w 2007 roku – ubyło wtedy 2157 osób (–5,97 osoby na 1000 mieszkańców). W ostatnich latach negatywna tendencja emigracji mieszkańców Bydgoszczy została zmniejszona. Niestety w 2018 roku znowu nieznacznie wzrosła, co dało roczne saldo migracji na poziomie –1109 osób (–3,17 os/1000). Kierunki migracji bydgoszczan pokazują, że szczególnie chętnie wybieranym miejscem zamieszkania są gminy podmiejskie – przede wszystkim gminy Białe Błota, Nowa Wieś Wielka i Dobrcz.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Wykres 5.** Struktura migracji mieszkańców Bydgoszczy w latach 1995-2018




*Źródło: opracowanie własne MPU na podstawie danych GUS.*
*Brak danych dot. migracji zameldowań z zagranicy w 2015 roku oraz wymeldowań za granicę z 2015 i 2018 roku.*

## 2.3. Położenie geograficzne

Bydgoszcz, położona nad rzeką Brdą, u jej ujścia do Wisły, w swoim obecnym kształcie znajduje się na styku kilku regionów fizyczno-geograficznych Polski tj.: Pojezierza Krajeńskiego, doliny Brdy, Wysoczyzny Świeckiej, Doliny Fordońskiej, Pojezierza Chełmińskiego i Kotliny Toruńskiej. Z tych względów na terenie Bydgoszczy i w bezpośrednim jej sąsiedztwie spotyka się zróżnicowaną rzeźbę terenu, kształtowaną przez wiele czynników w różnych okresach.

Charakterystyczną cechą rzeźby na terenie miasta jest występowanie systemu rozległych, równinnych poziomów terasowych i wysokich obszarów wysoczyznowych oraz szczególnie eksponowanych w krajobrazie Bydgoszczy – stref krawędziowych pradoliny i dolin rzecznych. Są one porozcinane systemem dolinek erozyjnych, których dnem często spływają niewielkie cieki wodne.

Od zachodu Bydgoszcz graniczy z terenami doliny Kanału Bydgoskiego i doliny Noteci, które charakteryzują się znacznym udziałem łąk i pastwisk, wykształconych na glebach organicznych z gęstą siecią kanałów melioracyjnych, regulujących stosunki wodne tych obszarów.

Na południu Bydgoszcz styka się z jednym z największych obszarów wydm śródlądowych w Polsce, tj. Wydm Puszczy Bydgoskiej, które prawie w całości są porośnięte lasem sosnowym. Lasy to istotny element wpływający na położenie i rozwój przestrzenny Bydgoszczy. Zajmują one ok. 32% powierzchni miasta i otaczają je dużymi kompleksami zarówno od południa – Puszcza Bydgoska, jak i od północy – zespół lasów doliny Brdy łączący się z Borami Tucholskimi.

Wschodnia granica miasta opiera się na rzece Wiśle w miejscu gdzie, dokonała ona przełomu i zmieniła kierunek swojego biegu z równoleżnikowego na południkowy – przełom doliny Wisły pod Fordonem.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 23

## 2.4. Rozwój przestrzenny miasta

Najdawniejsze ślady osadnictwa w rejonie dzisiejszej Bydgoszczy pochodzą z okresu neolitycznego (4200-1700 r. p.n.e.). Bardziej intensywny rozwój osadnictwa wiąże się z okresem wpływów rzymskich (początek n.e-375 r.), kiedy w dolinie Brdy, aż do jej ujścia do Wisły, ukształtował się duży zespół osadniczy związany z odnogą tzw. szlaku bursztynowego. Początki średniowiecznej Bydgoszczy wiążą się z warownym, drewniano-ziemnym grodem kasztelańskim, wzniesionym w drugim ćwierćwieczu 11. stulecia na wyspie oblanej wodami głównego nurtu rzeki Brdy i jej odnogi.

Z 1238 roku pochodzi pierwsza pisana wzmianka dotycząca Bydgoszczy, wymieniająca ówczesnego kasztelana bydgoskiego Suzzlausa (Sulisława).

Granice miasta Bydgoszczy, określone w przywileju lokacyjnym króla Kazimierza Wielkiego z 19 kwietnia 1346 roku, wykraczały daleko poza obszar zwartej zabudowy mieszkaniowej w obrębie przyszłych fortyfikacji miejskich (ok. 8,40 ha). Nowy ośrodek miejski o tak potężnym zapleczu ekonomicznym, lokowany na prawie saskiego Magdeburga, nazwano w przywileju lokacyjnym Kunigesburg, jednak nazwę tę w XIV w. wyparła wcześniej używana nazwa grodu – Bydgoszcz (od Budegac, w wersji Bromberg, Bromburg).

Zasadnicze zmiany w wielkości i kształcie terytorialnym miasta (z południkowego na równoleżnikowy) nastąpiły po wcieleniu Bydgoszczy do Królestwa Pruskiego w następstwie I rozbioru Polski (1772 rok). Już w 1774 roku pruska administracja zaczęła etapami przejmować rozległe lasy miejskie, zajęła je na rzecz Skarbu ostatecznie w 1815 roku. W tym samym roku Skarb przejął również wszystkie folwarki miejskie, skutkiem czego terytorium Bydgoszczy ograniczone zostało do obszaru Starego Miasta z Wyspą Młyńską (zwaną jeszcze wówczas Okolem) oraz do trzech historycznych przedmieść: Gdańskiego, Poznańskiego (Chwytowo) i Kujawskiego (Toruńskiego), powiększonego wówczas o Babią Wieś. Terytorium to aż do 1851 roku zajmowało powierzchnię ok. 175 ha.

W 1851 roku przyłączono do miasta Bocianowo Wielkie i Żupy; w 1858 roku – Nowy Dwór; w 1859 roku – Grodztwo; w 1867 roku – Bocianowo Małe; w 1876 roku – Ludwikowo, część Okola, część Szwederowa, Bielice, część Glinek (Rupienicy). W latach 1897-1914 włączono jeszcze 42 ha w różnych miejscach miasta w związku z urządzaniem i budową różnych obiektów użyteczności publicznej. Od 1851 do 1914 roku obszar Bydgoszczy wzrósł z ok. 175 ha do 845 ha.

W 1920 roku do Bydgoszczy włączono 18 gmin podmiejskich, mianowicie Bielawy, Skrzetusko, Bartodzieje Wielkie, Bartodzieje Małe, Kapuściska Wielkie (Zimne Wody), Kapuściska Małe (w okolicy stacji Bydgoszcz Wschód), Kapuściska Dolne (Sierznieczek), Fordonek, Czersko Polskie, Glinki (Rupienica), Bielice Nowe (w okolicy lotniska), Szwederowo, Biedaszkowo, Wilczak, Miedzyń, Okole, Czyżkówko, Jachcice. Spowodowało to wzrost powierzchni miasta z 845 ha (w 1914 roku) do 6532,65 ha.

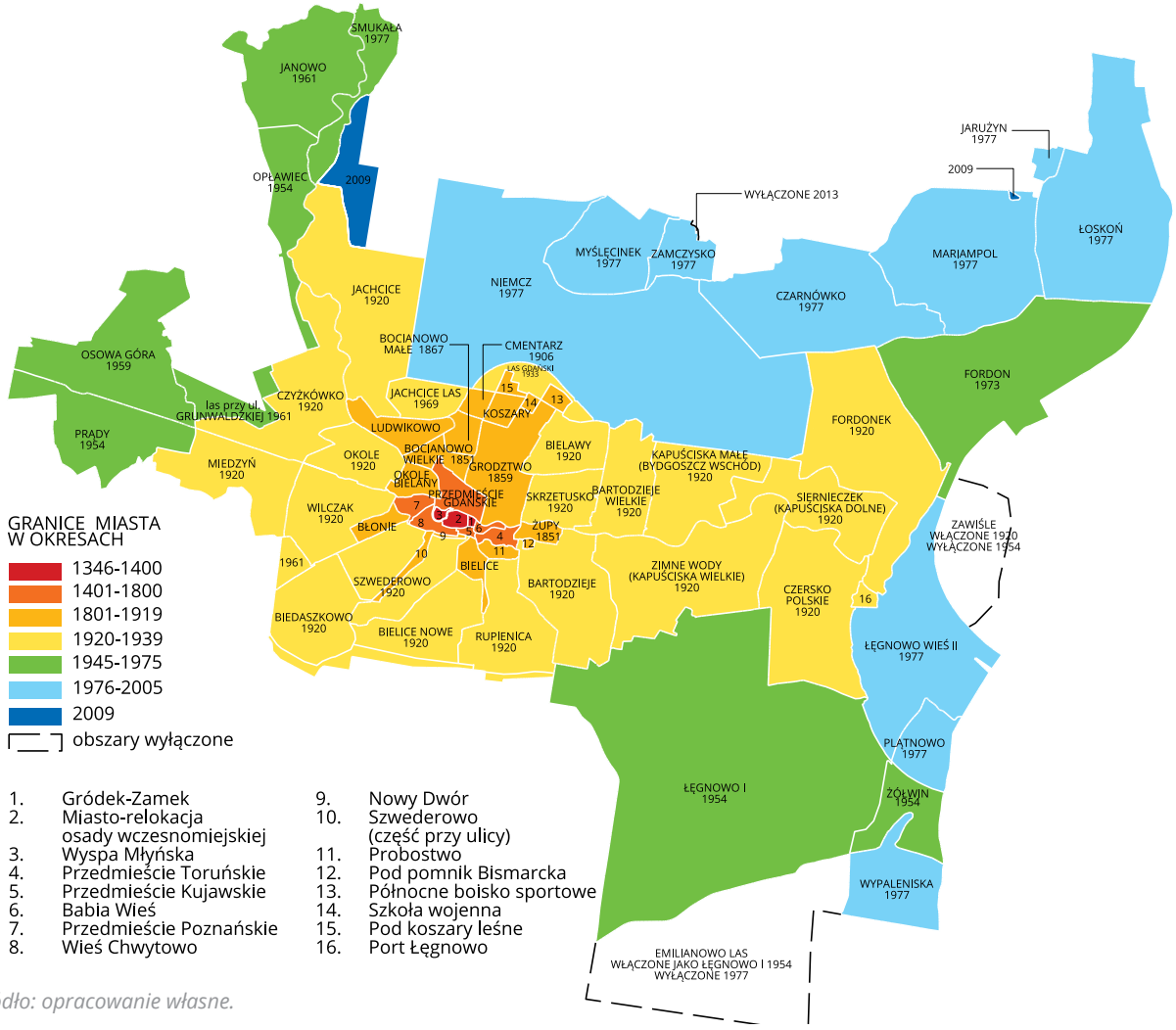
W 1933 roku powierzchnia miasta wzrosła do 11628,10 ha, ponieważ włączono w jego granice Las Gdański. Następnie w 1954 roku – Opławiec, Prądy, część Łęgnowa z Portem Drzewnym, Żółwin; w 1959 roku – Osową Górę; w 1961 roku – Janowo oraz fragmenty lasów przy ulicach Szubińskiej i Grunwaldzkiej.

W 1973 roku w granice Bydgoszczy włączono samodzielne dotąd miasto Fordon, a w 1977 roku – Smukałę Dolną, Czarnówko, Grochol, Łoskoń, Mariampol, części Niemcza i Myślęcinka, Łęgnowo, Plątnowo, część Wypalenisk. Były to ostatnie tak znaczne zmiany granic miasta. Obecnie obszar Bydgoszczy zajmuje powierzchnię 17 598 ha.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 24

**Rysunek 1.** Rozwój przestrzenny miasta Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne.*

## 2.5. Podział miasta na jednostki bilansowe i strukturalne

W celu przeprowadzenia analiz przestrzennych dokonano podziału obszaru Bydgoszczy na tzw. podstawowe jednostki bilansowe (PJB) oraz jednostki strukturalne (JS).

Najmniejszy obszar podziału struktury miasta stanowią podstawowe jednostki bilansowe, których na terenie miasta wydzielono 1118. PJB charakteryzują się jednorodnością zagospodarowania, lecz nie stanowią odrębnych, wydzielonych struktur urbanistycznych. Na podstawie jednostek bilansowych zebrano informacje o terenie, tj. dokonano inwentaryzacji funkcjonalno-przestrzennej oraz szacunków podstawowych wskaźników urbanistycznych. W późniejszym etapie prac nad dokumentem posłużyły one do klasyfikacji obszarów do zwartych struktur przestrzennych.

Dla celów planowania urbanistycznego zagregowano jednostki bilansowe w większe zespoły, tworząc 115 jednostek strukturalnych (sąsiedzkich, szkolnych). Jednostki stanowią w miarę jednorodne funkcjonalne obszary (części miasta). W obszarach typowo mieszkaniowych funkcja dominująca jest uzupełniona siecią usług podstawowych (I rzędu) publicznych i komercyjnych. Pozostałe tereny (usługowe, produkcyjne) tworzą kwartały zabudowy o dominującej funkcji. Wielkości jednostek strukturalnych o średniej intensywności zabudowy wahają się od 10 do 15 ha, a ich granice stanowią zwykle ulice układu podstawowego, wyjątkowo ważniejsze ulice lokalne lub inne przeszkody terenowe (rzeka, kolej, las itp.). Jednostki strukturalne posiadają nazwy zbieżne z powszechnie, zwyczajowo używanymi nazwami jednostek osadniczych. Jednostki osadnicze są zestawione w oficjalnym wykazie stanowiącym załącznik do obwieszczenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 4 sierpnia 2015 r. w sprawie wykazu urzędowych nazw miejscowości i ich części (Dz. U. 2015 poz. 1636). Kilka jednostek strukturalnych (niekiedy tylko jedna) tworzy zespół jednostek strukturalnych (osiedle) – ZJS nazywane w dotychczasowej lokalnej praktyce jednostką urbanistyczną.

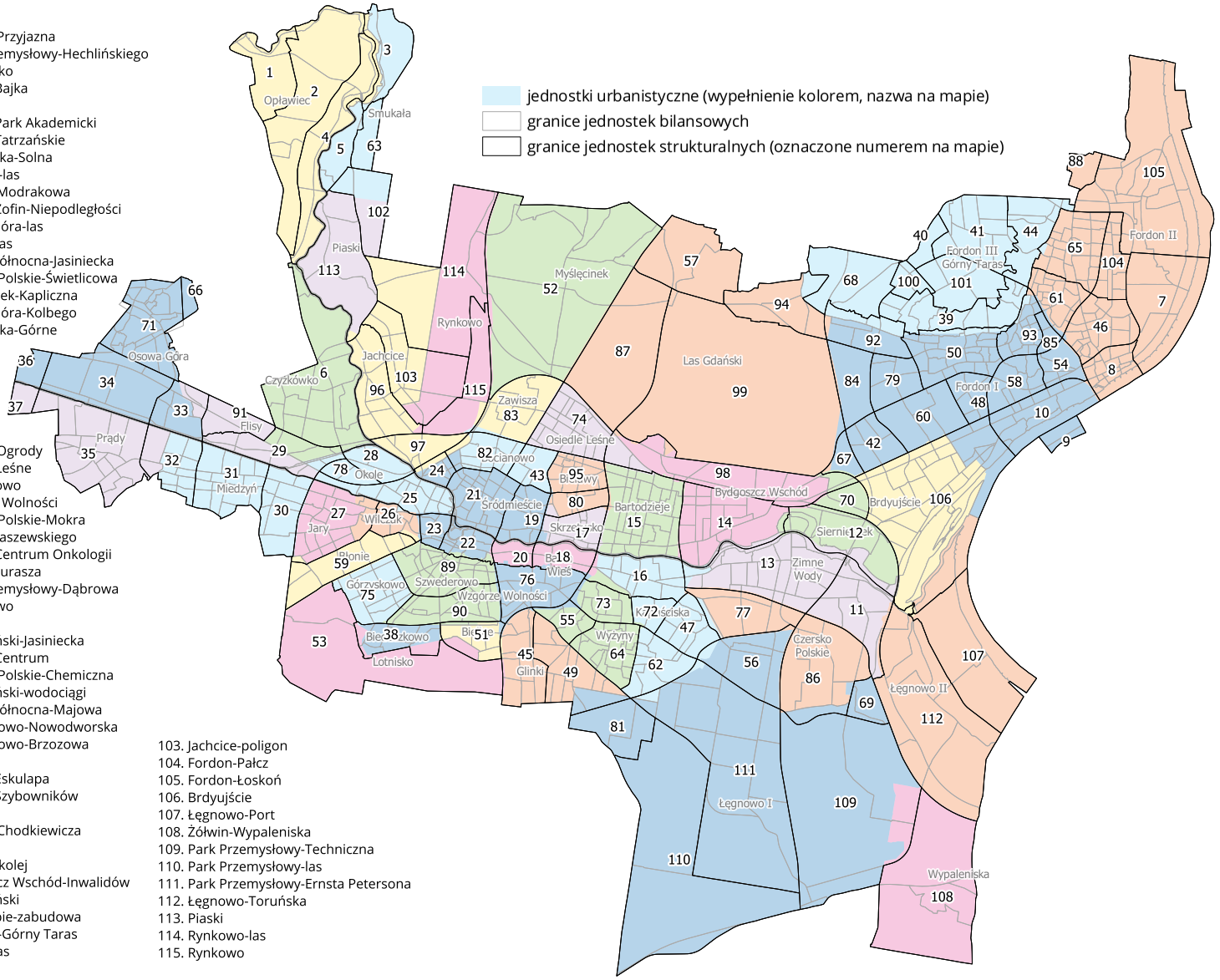
Ewentualne różnice w przebiegu granic pomiędzy jednostkami urbanistycznymi a jednostkami strukturalnymi wynikają głównie ze zmian, jakie zaszły w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta (tj. zmian w układzie drogowym, który jest podstawą w wyznaczaniu jednostek strukturalnych, rozbudowie niektórych osiedli mieszkaniowych, a co za tym idzie, zmian funkcji poszczególnych obszarów).

Jednostki strukturalne będą służyć różnoskalowym analizom w zakresie zagospodarowania aktualnego i planowanego, w tym monitorowania zmian terenów miasta pod kątem gospodarki przestrzennej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 2.** Schemat jednostek strukturalnych i jednostek bilansowych na tle jednostek urbanistycznych




1. Janowo
2. Opławiec-las
3. Smukała-Palmowa
4. Opławiec
5. Smukała-Baranowskiego
6. Czyżkówko
7. Fordon-Niecponie
8. Stary Fordon
9. Fordon-Zawiśle
10. Fordon-Wyszogród
11. Zimne Wody-Hutnicza
12. Sierniczek-Przemysłowa
13. Zimne Wody-Kielecka
14. Bydgoszcz Wschód-Fordońska
15. Bartodzieje
16. Kapuściska-Dolne
17. Skrzetusko
18. Babia Wieś-Łuczniczka
19. Śródmieście-Sielanka
20. Babia Wieś
21. Śródmieście-Centrum
22. Stare Miasto
23. Chwytowo
24. Śródmieście-Dworzec
25. Okole-Graniczna
26. Wilczak
27. Jary
28. Okole-Nadrzeczna
29. Flisy
30. Miedzyń-Widok
31. Miedzyń-Wiśniowa
32. Miedzyń-Cieplicka
33. Osowa Góra-Kruszyńska
34. Osowa Góra-Stalowa
35. Prądy-Lisia
36. Osowa Góra-łąki
37. Prądy-łąki
38. Biedaszkowo
39. Skarpa Północna-Twardzickiego
40. Jastrzębie-las
41. Fordon-Mariampol
42. Jasiniec
43. Bocianowo-Akademia
44. Skarpa Północna-Bieszczadzka
45. Glinki-Rupienica
46. Fordon-Nad Wisłą
47. Kapuściska-Sandomierska
48. Fordon-Akademickie
49. Glinki-Dąbrowa
50. Fordon-Przylesie-Bohaterów
51. Bielice
52. Myślęcinek
53. Lotnisko
54. Fordon-Sielskie
55. Wyżyny-Przyjazna
56. Park Przemysłowy-Hechlińskiego
57. Zamczysko
58. Fordon-Bajka
59. Błonie
60. Fordon-Park Akademicki
61. Fordon-Tatrzańskie
62. Kapuściska-Solna
63. Smukała-las
64. Wyżyny-Modrakowa
65. Fordon-Zofin-Niepodległości
66. Osowa Góra-las
67. Jasiniec-las
68. Skarpa Północna-Jasiniecka
69. Czersko Polskie-Świetlicowa
70. Sierniczek-Kapliczna
71. Osowa Góra-Kolbego
72. Kapuściska-Górne
73. Wyżyny-Ogrody
74. Osiedle Leśne
75. Górzyskowo
76. Wzgórze Wolności
77. Czersko Polskie-Chemiczna
78. Okole
79. Fordon-Centrum Onkologii
80. Bielawy-Jurasza
81. Park Przemysłowy-Dąbrowa
82. Bocianowo
83. Zawisza
84. Las Gdański-Jasiniecka
85. Fordon-Centrum
86. Czersko Polskie-Chemiczna
87. Las Gdański-wodociągi
88. Skarpa Północna-Majowa
89. Szwederowo-Nowodworska
90. Szwederowo-Brzozowa
91. Flisy-las
92. Fordon-Eskulapa
93. Fordon-Szybowników
94. Grochol
95. Bielawy-Chodkiewicza
96. Jachcice
97. Jachcice-kolej
98. Bydgoszcz Wschód-Inwalidów
99. Las Gdański
100. Jastrzębie-zabudowa
101. Fordon-Górny Taras
102. Piaski-las
103. Jachcice-poligon
104. Fordon-Pałcz
105. Fordon-Łoskoń
106. Brdyujście
107. Łęgnowo-Port
108. Żółwin-Wypaleniska
109. Park Przemysłowy-Techniczna
110. Park Przemysłowy-las
111. Park Przemysłowy-Ernsta Petersona
112. Łęgnowo-Toruńska
113. Piaski
114. Rynkowo-las
115. Rynkowo

*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 2.6. Zagospodarowanie terenów – stan istniejący

W celu oceny aktualnego stanu zagospodarowania terenów w mieście Miejska Pracownia Urbanistyczna w latach 2014-2015 przeprowadziła inwentaryzację terenową. Sposoby użytkowania terenów oceniano w następujących grupach funkcjonalnych:

- zabudowa mieszkaniowa,
- zabudowa usługowa,
- zabudowa produkcyjno-magazynowa,
- tereny rolne,
- tereny zieleni i wód powierzchniowych,
- tereny komunikacji,
- teren technicznej obsługi miasta,
- pozostałe (np. tereny zamknięte).

Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 roku można stwierdzić, że tereny zainwestowane stanowią blisko 40%, a tereny zieleni, wód powierzchniowych i rolne zajmują 60% powierzchni miasta.

Wśród terenów zainwestowanych największy procentowy udział mają tereny mieszkaniowe, stanowiące ponad 12% powierzchni miasta. Są one rozmieszczone głównie w centralnej oraz północno-wschodniej części miasta (z dominującą zabudową śródmiejską i wielorodzinną), a także zachodniej i północno-zachodniej (z przewagą zabudowy jednorodzinnej).

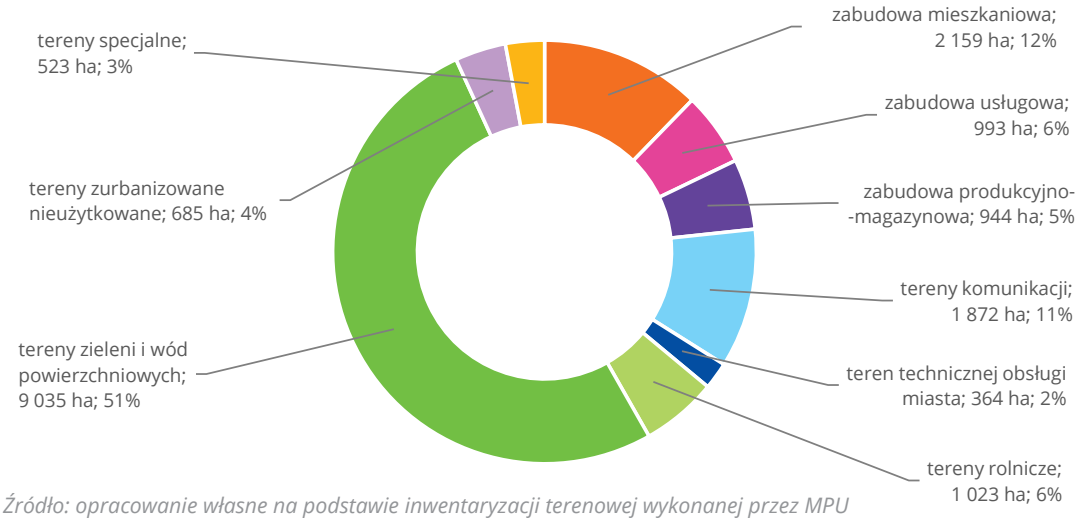
Funkcje usługowe lokalizowane są w mieście zarówno w zabudowie rozproszonej, wśród zabudowy mieszkaniowej, jak i w formie skoncentrowanej – na obszarze Śródmieścia, wzdłuż głównych ulic i ciągów pieszych oraz w międzyosiedlowych centrach handlowych (w rejonach: ronda Grunwaldzkiego, Bydgoszczy Wschód, Brdyujścia, Fordonu, Glinek i Szwederowa), a także w osiedlowych zespołach handlowych, skupionych wokół supermarketów i targowisk.

Ważną część przestrzeni miasta stanowią obszary produkcyjno-magazynowe, zajmujące ok. 5,5% powierzchni, skupione głównie w części zachodniej miasta – na Osowej Górze i Okolu, a także w południowo-wschodniej części w rejonie: Czerska Polskiego, Zimnych Wód i Łęgnowa – gdzie na części obszaru rozwija się Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny – oraz Sierniczka i Brdyujścia – w rejonie ulic: Fordońskiej, Spornej i Przemysłowej.

Stosunkowo duży procent przestrzeni miejskiej (ok. 11%) zajmują tereny komunikacji.

Z terenów niezainwestowanych, położonych w obszarach zurbanizowanych, wyodrębniono tereny aktualnie nieużytkowane – stanowiące w przestrzeni miasta ok. 4 %. Do terenów tych zaliczono tereny wolne, niezabudowane, a także zdegradowane, pozbawione obecnie jakiejkolwiek funkcji użytkowej, położone w sąsiedztwie terenów już silnie zurbanizowanych, stanowiące rezerwy pod rozwój przyszłych inwestycji.

**Wykres 6.** **Użytkowanie terenów w mieście Bydgoszczy wg inwentaryzacji urbanistycznej**

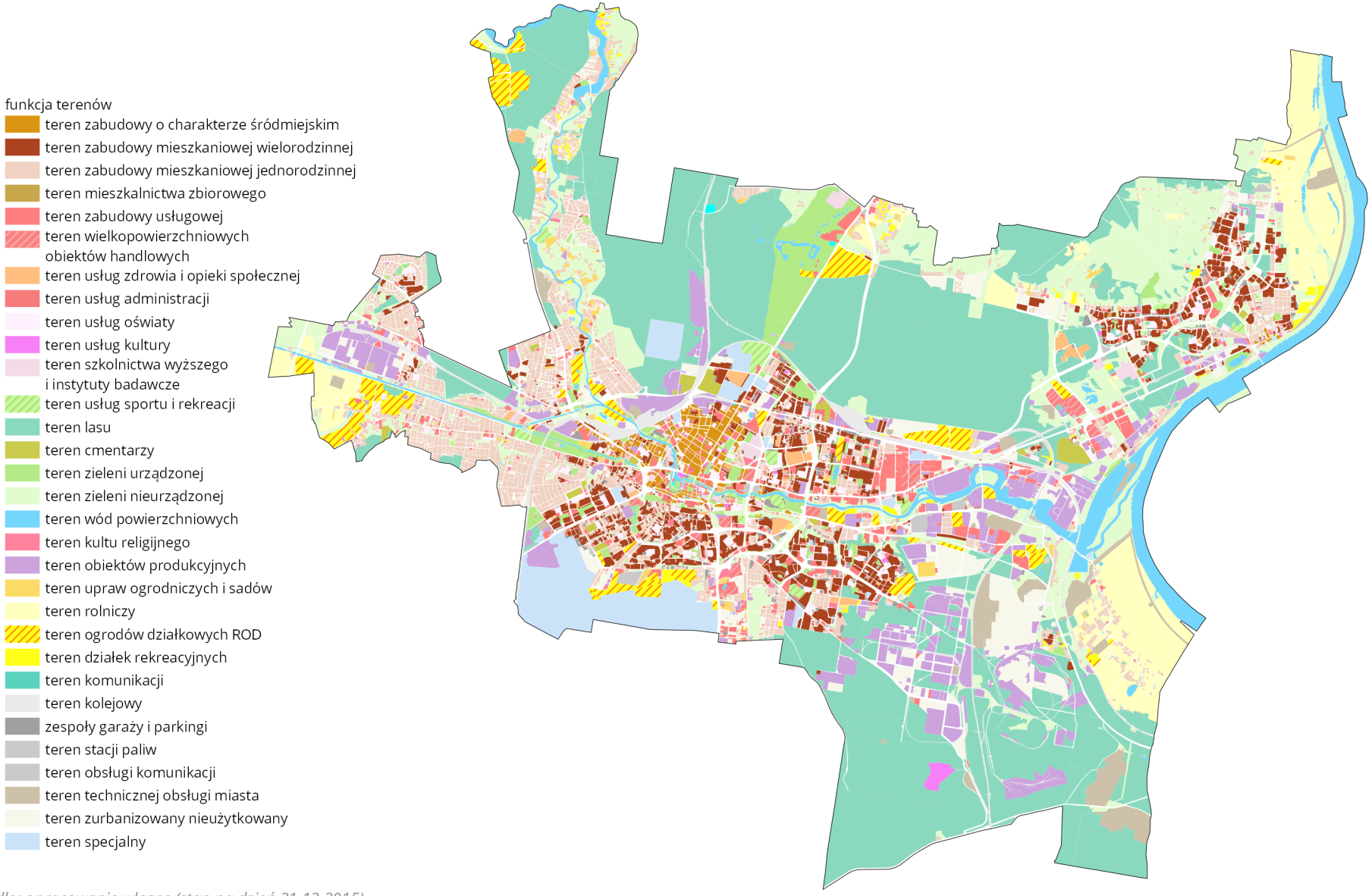



*Źródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji terenowej wykonanej przez MPU (stan na dzień 31.12.2015).*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 3.** Użytkowanie terenów w mieście Bydgoszczy wg inwentaryzacji urbanistycznej




*Źródło: opracowanie własne (stan na dzień 31.12.2015).*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

**Tabela 3.** Bilans użytkowania terenów w Bydgoszczy wg inwentaryzacji urbanistycznej

| *RODZAJ ZABUDOWY* | *POWIERZCHNIA [ha]* | *%* |
|---|---|---|
| **ZABUDOWA MIESZKANIOWA:** | **2 159,0** | **12,27** |
| o niskiej intensywności zabudowy | 1 291,0 | 7,34 |
| o wysokiej intensywności zabudowy | 739,9 | 4,20 |
| śródmiejska mieszkaniowo-usługowa | 124,8 | 0,71 |
| zamieszkania zbiorowego | 3,3 | 0,02 |
| **ZABUDOWA USŁUGOWA:** | **992,9** | **5,64** |
| tereny usług | 437,3 | 2,48 |
| tereny wielkopowierzchniowych obiektów handlowych | 72,4 | 0,41 |
| tereny i obiekty administracji | 19,8 | 0,11 |
| tereny sportu i rekreacji | 83,2 | 0,47 |
| tereny oświaty | 148,5 | 0,84 |
| tereny szkolnictwa wyższego i instytuty badawcze | 63,4 | 0,36 |
| tereny służby zdrowia i opieki społecznej | 92,9 | 0,53 |
| tereny kultu religijnego | 32,0 | 0,18 |
| tereny stacji paliw | 14,8 | 0,08 |
| tereny usług kultury | 28,6 | 0,16 |
| **ZABUDOWA PRODUKCYJNO-MAGAZYNOWA:** | **944,2** | **5,37** |
| **TERENY ROLNICZE:** | **1 023,0** | **5,81** |
| tereny rolnicze | 946,3 | 5,38 |
| tereny upraw ogrodniczych i sadów | 76,7 | 0,44 |
| **TERENY ZIELENI I WÓD POWIERZCHNIOWYCH:** | **9 035,1** | **51,34** |
| lasy i tereny zadrzewione | 5 322,4 | 30,24 |
| zieleń urządzona | 441,8 | 2,51 |
| zieleń nieurządzona | 2 002,3 | 11,38 |
| ogrody działkowe | 471,2 | 2,68 |
| cmentarze | 79,6 | 0,45 |
| wody powierzchniowe | 717,8 | 4,08 |
| **TERENY KOMUNIKACJI:** | **1 872,1** | **10,64** |
| drogi publiczne | 1 379,1 | 7,84 |
| tereny kolejowe | 311,1 | 1,77 |
| zespoły garaży i parkingi | 128,9 | 0,73 |
| tereny i obiekty obsługi komunikacji | 53,05 | 0,30 |
| **TERENY TECHNICZNEJ OBSŁUGI MIASTA** | **363,7** | **2,07** |
| **INNE:** | **1 208,1** | **6,86** |
| tereny specjalne | 523,1 | 2,97 |
| tereny zurbanizowane nieużytkowane | 685,0 | 3,89 |
| **POWIERZCHNIA CAŁEGO MIASTA** | **17 598,0** | **100** |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji terenowej wykonanej przez MPU (stan na dzień 31.12.2015).*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 2.7. Ponadlokalne funkcje miasta

Bydgoszcz należy do najważniejszych ośrodków regionalnych kraju. Wysoką pozycję zawdzięcza procesom społeczno-gospodarczym zachodzącym w Polsce po II wojnie światowej, rozwijającym się na bazie potencjału społeczno-gospodarczego, powstałym we wcześniejszym okresie. Dynamikę rozwoju miasta obrazuje wzrost liczby jego mieszkańców: od 168,5 tys. w 1950 roku, 239,9 tys. w 1960 roku, 281,0 tys. w 1970 roku, 345,9 tys. w 1980 roku, 381,7 tys. w 1990 roku do 386,8 tys. w 1998 roku Od tego roku liczba mieszkańców spada, osiągając w 2018 roku liczbę 350 178. Pod względem ludności Bydgoszcz znajduje się na 8. miejscu w kraju i z racji swojej liczebności jest członkiem Unii Metropolii Polskich.

Do 1975 roku Bydgoszcz pełniła funkcję stolicy jednego z 17 istniejących wówczas województw. Od 1975 roku do 1998 roku była stolicą powstałego w nowych granicach, w wyniku ówczesnej reformy administracyjnej, jednego z 49 województw – województwa bydgoskiego. Od 1999 roku, w wyniku kolejnego podziału administracyjnego oraz kompetencyjnego powstało dwustołeczne, jedno z 16 województw – województwo kujawsko-pomorskie, z siedzibą władzy państwowej – wojewodą w Bydgoszczy i samorządowej – Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego i Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu. Bydgoszcz jako gmina stanowi jednocześnie powiat grodzki.

W województwie kujawsko-pomorskim rolę ośrodka regionalnego, ze względu na potencjał społeczno-gospodarczy, pełni Bydgoszcz.

Miasto zainicjowało powstanie i jest liderem Stowarzyszenia Samorządowego Metropolia Bydgoszcz, zrzeszającego Bydgoszcz, 17 okolicznych gmin i 2 powiaty, Celem stowarzyszenia jest wspieranie idei samorządu terytorialnego oraz współpraca i wzajemne wspieranie się członków stowarzyszenia we wspólnych działaniach na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego, a także wzrostu jakości życia mieszkańców.

Bydgoszcz jest liczącym się w kraju węzłem kolejowym, z linią kolejową Śląsk-Porty, oraz znaczącym węzłem drogowym z przechodzącymi przez miasto radialnie drogami krajowymi nr 5, 10, 25 i 80. Ponadkrajowy charakter posiada również Port Lotniczy, z nowoczesnym terminalem, mogący przyjmować najnowocześniejsze i największe statki powietrzne oraz obsługiwać linie międzynarodowe.

W Bydgoszczy, którą zamieszkuje 17% mieszkańców województwa, skoncentrowanych jest ok. 22% wszystkich firm oraz ok. 33% firm z udziałem kapitału zagranicznego, działających na terenie województwa.

Bydgoszcz przyciąga inwestorów zdywersyfikowaną strukturą gospodarki. Silna jest tu branża chemiczna, narzędziowa i przetwórstwa tworzyw sztucznych, a w ostatnim czasie również usług outsourcingowych i logistycznych. Sektor nowoczesnych usług dla biznesu to od lat jedna z najdynamiczniej rozwijających się dziedzin lokalnej gospodarki Bydgoszczy. Dogodne położenie komunikacyjne, dobrze wykształcone społeczeństwo, prężnie działające uczelnie wyższe, dobrze rozwinięty sektor otoczenia biznesu oraz szeroki zakres ofert inwestycyjnych sprawiają, że to właśnie w Bydgoszczy swój kapitał lokują znaczące firmy krajowe i międzynarodowe, takie jak: Alcatel-Lucent Polska, Atos IT Services, SDL, Mobica, Genesys, Asseco Polska, Sunrise System, Teleplan Polska, a także Livingston International.

W granicach miasta zlokalizowany jest Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny, którego początki datują się na 2004 rok (pierwotnie Bydgoski Park Przemysłowy, przekształcony w 2011 roku). Jest to jeden z największych parków przemysłowo-technologicznych w Polsce. Zlokalizowany w centralnej części kraju, obejmuje tereny inwestycyjne o pow. 286 ha. Około 46 ha z obszaru należącego do BPPT stanowi część Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

W 2018 roku na terenie miasta Bydgoszczy działało 42 299 podmiotów gospodarczych. Największymi pracodawcami w Bydgoszczy są m.in.: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz, Atos IT Services, Poczta Polska, iQor Global Services, PKP Cargo, Enea, MZK Bydgoszcz, Stomil Bydgoszcz, IMS Sofa, Alcatel-Lucent, Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2, Centrum Rozliczeniowe Banku Pocztowego, Tyco Electronics, a także Unilever Polska S.A., Neupack Polska Sp z o.o., PRETTL Adion Polska Sp. z o.o., Wentworth Tech Sp. z o.o., Tyco Electronics Polska Sp. z o.o., Minda KTSN Plastic and Tooling Solutions Sp. z o.o. Dużymi pracodawcami są również podmioty sfery społecznej, np. szpitale, szkoły, uczelnie oraz urzędy.

Regionalne i ponadregionalne funkcje Bydgoszczy ukształtowały się w wyniku lokalizacji w mieście licznych instytucji administracji specjalnych, obejmujących swoim zasięgiem obszar województwa, jak również w wyniku lokalizacji innych, kształtujących i tworzących regionalne więzi. W pierwszej kolejności należy wymienić potencjał naukowy, na który składają się cztery uczelnie publiczne i sześć uczelni niepublicznych. Łącznie na wyższych uczelniach w Bydgoszczy w roku akademickim 2018 studiowało 30 825 studentów, a ukończyło je 7047 absolwentów (dane nie obejmują absolwentów Wyższej Szkoły Bankowej



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 31

w Toruniu Wydziału Finansów i Zarządzania w Bydgoszczy).

Regionalny i ponadregionalny zasięg mają działające w Bydgoszczy instytucje kulturalne: Filharmonia Pomorska, Opera Nova, Teatr Polski, Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego (w tym Exploseum – skansen architektury przemysłowej i Muzeum Zakładów Zbrojeniowych DAG-Fabrik w Bydgoszczy), a także Muzeum Wojsk Lądowych oraz Muzeum Dyplomacji i Uchodźstwa Polskiego.

Miejscem organizowania wielu prestiżowych imprez o randze międzynarodowej są w szczególności instytucje muzyczne (Opera Nova i Filharmonia Pomorska). Ważnym miejscem na mapie miasta jest Wyspa Młyńska, gdzie odbywa się wiele imprez plenerowych, w tym Ster na Bydgoszcz promujący wodne walory miasta. Wpisanie zespołu urbanistycznego Starego Miasta do rejestru zabytków nieruchomych upoważnia do uznania Bydgoszczy za ważny ośrodek krajoznawczy.

Bydgoszcz posiada szczególny walor, którym jest tzw. Bydgoski Węzeł Wodny z Kanałem Bydgoskim, Brdą i Wisłą, z siedmioma czynnymi, będącymi w pełnej sprawności technicznej i posiadającymi liczące się wartości kulturowe śluzami i innymi urządzeniami hydrotechnicznymi oraz unikatową Wyspą Młyńską i Wenecją Bydgoską. Walory te wykorzystano, tworząc przemysłowy szlak tematyczny, nazwany Szlakiem Wody Przemysłu i Rzemiosła „$TeH_2O$" który łączy historię piętnastu miejsc wpisanych w przestrzeń miasta organicznie związanego z wodą.

Położenie na szlaku międzynarodowej drogi wodnej, wiodącej od Berlina do Kaliningradu, w miejscu spinającym dwa główne korytarze wodne, E-40 i E-70, jest niepowtarzalnym atutem dającym znaczne możliwości rozwoju miasta i jego funkcji.

Przyjęty przez Radę Miasta Bydgoszczy Uchwałą nr LXXIV/1420/06 z dnia 25 października 2006 r. Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego, uwzględniając uwarunkowania przestrzenne, krajobrazowe, kulturowe, przyrodnicze, techniczne, własnościowe i formalno-prawne, miał za zadanie m. in.: przywrócenie Bydgoszczy kluczowej roli na szlaku wodnym. Realizacja tych zadań wymaga spełnienia wielu warunków określonych w Programie na poziome lokalnym, ponadlokalnym i krajowym. Program jest już wdrażany – powstają kolejne inwestycje, np. przystanie wodne, przystanki tramwaju wodnego, przeprowadzane są remonty śluz i nabrzeży.

Bydgoszcz należy do czołówki ośrodków regionalnych pod względem posiadanych mediów. W mieście działają: jeden z 16 regionalnych ośrodków TVP, regionalna rozgłośnia radia publicznego „Polskie Radio Pomorza i Kujaw", 4 radia lokalne, 3 dzienniki o regionalnym zasięgu oddziaływania.

Duże znaczenie regionalne i ponadregionalne mają wyspecjalizowane placówki służby zdrowia z Centrum Onkologii, Wojskowym Szpitalem Klinicznym z Poliklinika oraz Wojewódzkim Szpitalem Dziecięcym na czele.

Miasto jest jednym z ważniejszych ośrodków administracji wojskowej w kraju (jest drugim co do wielkości garnizonem w Polsce). W Bydgoszczy ma siedzibę (jeden z dwóch w kraju) Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych, w którym mieści się większość instytucji NATO obecnych w Polsce z Centrum Szkolenia Sił Połączonych JFTC na czele.

W bydgoskich obiektach sportowych, takich jak: Stadion Miejski im. Zdzisława Krzyszkowiaka, hala widowiskowo-sportowa „Łuczniczka" oraz Stadion Polonii Bydgoszcz im. marszałka Józefa Piłsudskiego (typ stadionu: piłkarsko-żużlowy) odbywa się wiele imprez o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

Bydgoszcz, położona u zbiegu dwóch rzek, posiada tradycje wioślarskie sięgające początków XX w., kiedy to, wykorzystując duży akwen w rejonie portu drzewnego w Brdyujściu, wybudowano najstarszy w Polsce tor regatowy. Pierwsze regaty zostały zorganizowane w 1912 roku Obecnie akwen ten należy do ważniejszych miejsc służących do rozgrywania regat wioślarskich i kajakarskich w Polsce. W ciągu ostatnich lat podjęto szereg działań związanych z modernizacją toru regatowego.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 32

# ROZDZIAŁ 3.

# Stan prawny gruntów

## 3.1. Struktura własności gruntów

Obszar Bydgoszczy wyróżnia się bardzo zróżnicowaną strukturą własności gruntów, która ulega ciągłym przemianom. Na użytek niniejszego studium analizie poddano stan własności gruntów z wybranych lat w okresie 2001-2019. Wyniki tych analiz przedstawiono w załączonych do niniejszego rozdziału tabelach, na wykresach i mapce. Tendencje zmian przeanalizowano w ośmiu kategoriach własności oraz dodatkowo analizę poszerzono o sposoby użytkowania tych gruntów. Zestawienie struktury własności oraz form użytkowania zostało wykonane na podstawie dostępnych sprawozdań, sporządzanych corocznie zgodnie z prowadzoną przez Urząd Miasta Bydgoszczy ewidencją gruntów. Jednocześnie Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy wykonała inwentaryzację urbanistyczną, która pozwoliła ocenić faktyczne użytkowanie terenów. Pomimo pewnych niespójności pomiędzy powyższymi źródłami, tj. zapisami w ewidencji gruntów i budynków oraz stanem faktycznym na gruncie, obecny materiał jest pomocny do scharakteryzowania ogólnych tendencji kształtowania się struktury własności i sposobu wykorzystywania terenów na obszarze miasta.

Z analizowanych dokumentów wynika, że struktura własności gruntów w Bydgoszczy jest zróżnicowana w zależności od rejonu miasta i sposobu użytkowania. Najbardziej jednorodne pod względem wielkości i własności są tereny zlokalizowane na obrzeżach miasta, obejmujące takie formy użytkowania, jak: lasy, grunty rolne, zespoły zabudowy mieszkaniowej i działalności gospodarczej. Zróżnicowanie zwiększa się w miarę zbliżania się do obszaru Śródmieścia i Centrum.

Analizując dalej strukturę własnościowo-użytkową gruntów, można zidentyfikować jej następujące cechy:

- w ogólnej powierzchni miasta (ok. 17,6 tys. ha) największy udział, bo ok. 8 tys. ha, tj. 45,51%, na początku 2019 roku, stanowiły nieruchomości Skarbu Państwa:
  - znaczny procent gruntów zajmują lasy (ok. 28% terenów miasta), które zlokalizowane są głównie w północnej i południowej części miasta, grunty znajdujące się pod wodami rzek Brdy i Wisły – ok. 3,03% oraz teren lotniska zajmujący ok. 2,2 % terenu miasta w południowo-zachodniej części;
  - z analizy danych w poszczególnych latach, dotyczących nieruchomości Skarbu Państwa, wynika wyraźny spadek ich ilości, w tym szczególnie gruntów występujących w zbiegu z użytkownikiem wieczystym;
- kolejna grupa to grunty będące własnością Gminy Bydgoszcz i związków międzygminnych oraz jednoosobowych spółek samorządu terytorialnego, stanowiące 24,6% ogólnej powierzchni miasta; wśród tendencji zmian w gospodarowaniu mieniem komunalnym można zauważyć:
  - malejący udział powierzchni terenów gminnych w ogólnym bilansie terenów mieszkaniowych oraz niezabudowanych;
  - zwiększenie się powierzchni terenów komunikacyjnych, zabudowanych oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych;
  - utrzymywanie się areału gruntów zadrzewionych, przy jednoczesnym minimalnym spadku terenów leśnych;
- grunty należące do osób fizycznych to 19,15% powierzchni całkowitej miasta, największą część stanowią



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 33

tu tereny mieszkaniowe – ok. 7,73% oraz tereny użytkowane rolniczo – grunty orne, pastwiska i łąki – w sumie 8,71%;

- tereny dróg publicznych zajmują łącznie 8,79% powierzchni miasta, z czego: ok. 7,22% stanowią tu grunty komunalne, tereny państwowe 1,13% , a 0,09 % to drogi powiatowe i wojewódzkie;
- grunty należące do spółdzielni mieszkaniowych zajmują ok. 1,07% i stanowią głównie tereny zabudowy wielorodzinnej takich części miasta jak Fordon, Bartodzieje, Wyżyny, Kapuściska;
- na stałym, jednocześnie niskim, poziomie utrzymuje się w Bydgoszczy ilość gruntów, będących własnością kościołów i związków wyznaniowych (0,4%).

**Tabela 4.** Struktura własności gruntów w mieście Bydgoszczy

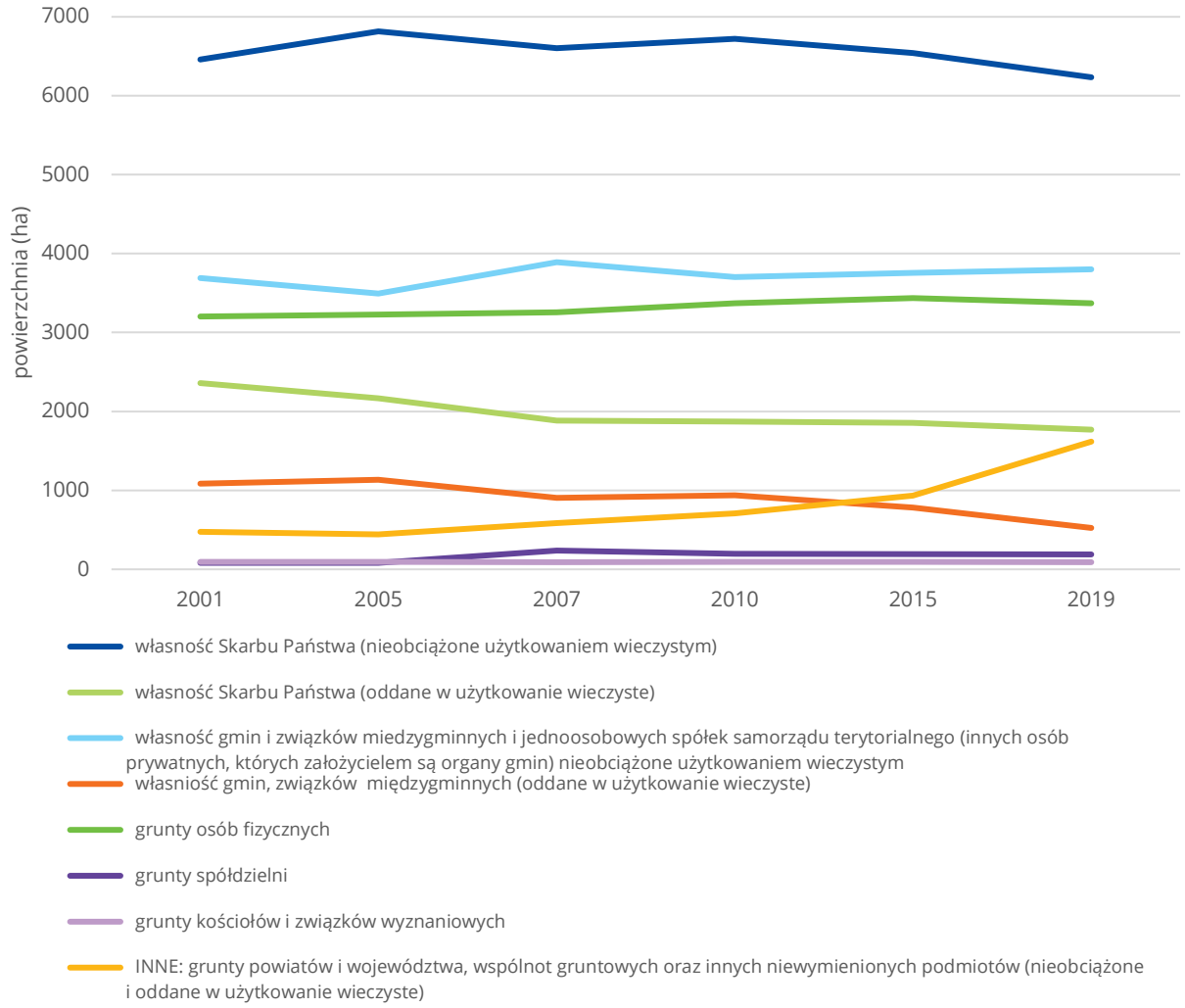
| | *2001* | | *2005* | | *2007* | | *2010* | | *2015* | | *2019** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Rodzaj własności* | *pow. w ha* | *%* | *pow. w ha* | *%* | *pow. w ha* | *%* | *pow. w ha* | *%* | *pow. w ha* | *%* | *pow. w ha* | *%* |
| własność Skarbu Państwa (nieobciążone użytkowaniem wieczystym) | 6 456 | 37,0 | 6 816 | 39,0 | 6 600 | 37,8 | 6 720 | 38,2 | 6 540 | 37,2 | 6 232 | 35,4 |
| własność Skarbu Państwa (oddane w użytkowanie wieczyste) | 2 361 | 13,0 | 2 163 | 12,4 | 1 884 | 10,7 | 1 872 | 10,6 | 1 857 | 10,6 | 1 771 | 10,1 |
| własność gmin i związków międzygminnych oraz jednoosobowych spółek samorządu terytorialnego (nieobciążone użytkowaniem wieczystym) | 3 689 | 22,0 | 3 494 | 20,0 | 3 892 | 22,3 | 3 701 | 21,0 | 3 758 | 21,4 | 3 802 | 21,6 |
| własność gmin i związków międzygminnych (oddana w użytkowanie wieczyste) | 1 084 | 6,0 | 1 133 | 6,5 | 906 | 5,2 | 938 | 5,3 | 784 | 4,5 | 524 | 3,0 |
| grunty osób fizycznych | 3 202 | 18,0 | 3 229 | 18,5 | 3 257 | 18,8 | 3 367 | 19,1 | 3 437 | 19,5 | 3 367 | 19,1 |
| grunty spółdzielni | 85 | 0,5 | 82 | 0,5 | 239 | 0,1 | 197 | 1,1 | 194 | 1,1 | 188 | 1,1 |
| grunty kościołów i związków wyznaniowych | 93 | 0,5 | 96 | 0,6 | 94 | 0,5 | 95 | 0,5 | 95 | 0,5 | 94 | 0,5 |
| INNE: grunty powiatów i województwa, wspólnot gruntowych oraz innych niewymienionych podmiotów (nieobciążone i oddane w użytkowanie wieczyste) | 478 | 2,7 | 441 | 2,5 | 584 | 3,3 | 708 | 4,0 | 931 | 5,3 | 1 619 | 9,2 |
| Pow. ogólna miasta (pow. ewidencyjna) | 17 448 | 100,0 | 17 454 | 100,0 | 17 456 | 100,0 | 17 598 | 100,0 | 17 598 | 100,0 | 17 597 | 100,0 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań wg ewidencji gruntów z Wydziału Mienia i Geodezji UM Bydgoszczy.*
** stan na dzień 1.01.2019, pozostałe dane zawierają stan na 31.12 odpowiednio dla lat wskazanych w tabeli.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Wykres 7.** Struktura własności gruntów w Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań wg ewidencji gruntów z Wydziału Mienia i Geodezji UM Bydgoszczy.*

Zmniejszający się udział gruntów gminnych, będących w zbiegu z użytkownikiem wieczystym, przy jednoczesnym systematycznym wzroście udziału gruntów prywatnych oraz należących do spółdzielni, został zapoczątkowany wejściem w życie ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przekształceniu prawa użytkowania wieczystego w prawo własności i nieruchomości. Zadaniem gminy, wedle przyjętej polityki, jest również gospodarowanie i pozyskiwanie wystarczającej ilości gruntów umożliwiającej realizację zadań samorządowych, w szczególności z zakresu inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym, takich jak drogi oraz obiekty infrastruktury społecznej.

Istniejąca struktura własnościowa ma istotny wpływ na gospodarowanie przestrzenią w mieście. Grunty Skarbu Państwa – Lasów Państwowych, kolei, wojskowe – zamknięte, a także tereny prywatne, w tym gminne i państwowe pozostające w użytkowaniu wieczystym, stanowią istotne ograniczenia prawne i ekonomiczne dla polityki przestrzennej gminy w zakresie racjonalnego kształtowania przestrzeni miejskiej, a co za tym idzie, wyważenia interesu publicznego i prywatnego. Do konfliktów przestrzennych w mieście Bydgoszczy dochodzi m.in. na obszarach:

- niektórych ogrodów działkowych (stanowiących bardzo cenne obszary inwestycyjne) przeznaczonych w dokumentach planistycznych pod rozwój innych, pożądanych funkcji, które jednak są chronione przed zmianą sposobu użytkowania, mimo że ich lokalizacja, w otoczeniu silnie zainwestowanych terenów, nie sprzyja rozwojowi funkcji rekreacyjnej;
- strzelnicy wojskowej, która ze względu na wysoki poziom hałasu oraz rozległy zasięg terenów zamkniętych wyłącza z możliwości rozwoju atrakcyjne tereny inwestycyjne, które z ekonomicznego punktu widzenia, tj. bliskości do centrum oraz wykształconej infrastruktury miejskiej, kwalifikują się pod lokalizację zabudowy mieszkaniowej;

- kolejowych, będących własnością Skarbu Państwa w zarządzie PKP, stanowiących do niedawna tereny zamknięte ze względu na wymogi obronności kraju, obecnie podlegających powolnym, chaotycznym przekształceniom;
- komunalnych, położonych wokół budynków mieszkalnych zlokalizowanych na działkach wydzielonych po obrysach budynków, które należą do wspólnot mieszkaniowych – taki stan rzeczy umożliwia ich właścicielom korzystanie z przynależnego gruntu bez ponoszenia za niego opłaty, a zarazem nie sprzyja poprawnemu kształtowaniu otoczenia budynków mieszkalnych (zjawisko najczęściej występuje w Śródmieściu);
- spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych, które wygradzając obszary swoich osiedli, zaburzają nierzadko przebieg ciągów pieszych, ograniczają pozostałym mieszkańcom dostęp do terenów, które z założenia powinny być publicznie dostępne.

Gmina, w ramach i na podstawie posiadanego władztwa, wynikającego m.in. z: ustawy o samorządzie gminnym, ustawy o gospodarce nieruchomościami, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz innych aktów prawnych, prowadzi stosowną politykę gospodarowania gruntami, umożliwiającą realizację jej statutowych powinności. W Bydgoszczy polityka ta odbywa się w oparciu o zasady przyjęte przez Radę Miasta Uchwałą Nr L/1026/05 z dnia 22 czerwca 2005 r. w sprawie kierunków polityki gospodarowania mieniem komunalnym.

## 3.2. Użytkowanie terenów według ewidencji gruntów

Sposób użytkowania gruntów w mieście, według stanu zapisanego w ewidencji gruntów i budynków, sporządzonej na podstawie corocznych sprawozdań prowadzonych w Wydziale Mienia i Geodezji w Urzędzie Miasta Bydgoszczy, odbiega od stanu użytkowania określonego w inwentaryzacji terenowej omówionej w rozdziale 2.6 niniejszego opracowania, wykonanej przez Miejską Pracownię Urbanistyczną w Bydgoszczy w latach 2014-2015. Klasyfikacja w ewidencji gruntów odnosi się indywidualnie do każdej z działek, natomiast inwentaryzacja urbanistyczna ocenia aktualny stan zagospodarowania terenów, niezależnie od podziałów geodezyjnych.

Na podstawie danych o użytkowaniu gruntów przedstawionych w tabeli 5 według gminnej ewidencji gruntów należy stwierdzić, że:

- stosunkowo duży procent (ok. 57,28%) ogólnej powierzchni miasta zajmują grunty leśne, wód powierzchniowych i użytków rolnych, natomiast powierzchnie zurbanizowane stanowią 42,72% obszaru miasta;

**Tabela 5.** Użytkowanie gruntów w mieście Bydgoszczy wg ewidencji gruntów

| *Użytkowanie* | *2005* | | *2011* | | *2015* | | *2019** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *pow. w ha* | *%* | *pow. w ha* | *%* | *pow. w ha* | *%* | *pow. w ha* | *%* |
| **grunty zabudowane i zurbanizowane** | **6 777** | **38,84** | **7 187** | **40,84** | **7 377** | **41,92** | **7 518** | **42,72** |
| *tereny mieszkaniowe* | *1 848* | *10,59* | *1 886* | *10,72* | *1 927* | *10,95* | *1 971* | *11,20* |
| *tereny przemysłowe* | *1 094* | *6,27* | *1 107* | *6,29* | *1 135* | *6,45* | *1 147* | *6,52* |
| *inne tereny zabudowane* | *944* | *5,41* | *1 159* | *6,59* | *1 214* | *6,9* | *1 259* | *7,15* |
| *tereny zurbanizowane niezabudowane* | *427* | *2,45* | *516* | *2,93* | *555* | *3,15* | *552* | *3,14* |
| *tereny rekreacyjno wypoczynkowe* | *609* | *3,49* | *604* | *3,43* | *609* | *3,46* | *600* | *3,41* |
| *tereny komunikacyjne* | *1 840* | *10,55* | *1 897* | *10,78* | *1 935* | *11* | *1 986* | *11,28* |
| *użytki kopalne* | *15* | *0,09* | *18* | *0,1* | *2* | *0,01* | *2* | *0,01* |
| **użytkowanie rolne** | **3 543** | **20,31** | **2 992** | **17** | **2 931** | **16,66** | **3 087** | **17,54** |
| **grunty leśne** | **5 411** | **31,01** | **5 776** | **32,82** | **5 631** | **32** | **5 338** | **30,34** |
| **grunty pod wodami** | **709** | **4,06** | **734** | **4,17** | **742** | **4,22** | **745** | **4,23** |
| **tereny różne** | **899** | **5,15** | **800** | **4,55** | **808** | **4,59** | **803** | **4,56** |
| **nieużytki** | **109** | **0,62** | **109** | **0,62** | **109** | **0,62** | **107** | **0,61** |
| **RAZEM** | **17 448** | **100** | **17 598** | **100** | **17 598** | **100** | **17 598** | **100** |

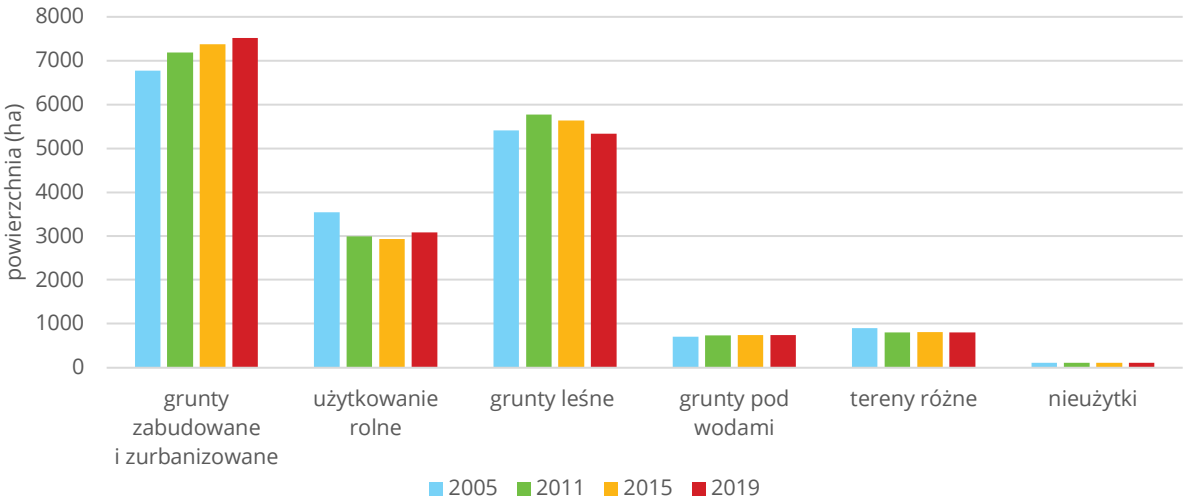
*Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań wg ewidencji gruntów z Wydziału Mienia i Geodezji UM Bydgoszczy.*
** stan na dzień 1.01.2019, pozostałe dane zawierają stan na 31.12 odpowiednio dla lat wskazanych w tabeli.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 36

- porównując zmiany w użytkowaniu gruntów w odniesieniu do powierzchni miasta w poszczególnych latach, można zaobserwować wzrost terenów zurbanizowanych, w tym przeznaczonych pod inwestycje transportowe. Tendencje tych zmian przedstawiono na wykresie 8.

**Wykres 8.** **Tendencje zmian w użytkowaniu gruntów w Bydgoszczy wg ewidencji gruntów**




*Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań wg ewidencji gruntów z Wydziału Mienia i Geodezji UM Bydgoszczy.*

## 3.3. Przeznaczenie terenów w obowiązujących dokumentach planistycznych

Politykę przestrzenną miasta określają dokumenty planistyczne, tj. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta.

Zgodnie ze Studium, uchwalonym Uchwałą Nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r., tereny wyłączone z zabudowy stanowiły 45,5% powierzchni miasta, tereny śródmieścia – 2,3%, przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową – 21,9% (w zabudowie o niskiej intensywności – 12,3% oraz wysokiej – 9,5%) oraz inne cele niemieszkaniowe – 17,8%, a pozostałe 12,5% powierzchni miasta przeznaczono na tereny komunikacyjne i infrastrukturę techniczną.

Na części obszarów wyznaczonych w Studium obowiązują plany miejscowe określające szczegółowe zasady przeznaczenia i zagospodarowania terenów. W Bydgoszczy, w grudniu 2019 roku, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obowiązywały na 37,9% powierzchni miasta, dla dalszych 10,9% dokumenty te były w opracowaniu. Rejonami miasta, które zostały objęte planami są głównie obszary:

- śródmieścia – gdzie prowadzona jest rewitalizacja, podnoszenie standardu i przywracanie reprezentacyjnego wizerunku centralnej części miasta;
- północno-zachodni – gdzie umożliwia się rozwój osiedli mieszkaniowych jednorodzinnych z niewielkim udziałem zabudowy wielorodzinnej o średniej intensywności zabudowy;
- południowy w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia – gdzie umożliwia się rozwój osiedli mieszkaniowych wielorodzinnych i usług;
- południowo-wschodni – gdzie umożliwia się rozwój aktywności gospodarczej (produkcja i usługi);
- Fordonu – gdzie umożliwia się rozwój osiedli mieszkaniowych wielorodzinnych oraz usług.

W ogólnym rozrachunku powierzchni objętych mpzp największy procentowy udział zajmują tereny przeznaczone pod rozwój zabudowy mieszkaniowej (w sumie 25%), z czego 15% powierzchni stanowi zabudowa jednorodzinna. Wśród terenów objętych planami ok. 26% przeznaczonych jest pod zabudowę usługową oraz obiekty produkcyjne i magazynowe. Funkcja usługowa może być realizowana również jako uzupełniająca lub równoważna na ok. 9% obszarów o innym przeznaczeniu.

Informacja o rezerwach inwestycyjnych wyznaczonych w planach miejscowych omówiono w rozdziale 15 „Potrzeby i możliwości rozwoju".



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 37

**Tabela 6.** Bilans terenów wg przeznaczenia w obowiązujących mpzp

| *Przeznaczenie terenów w mpzp* | *Powierzchnia terenów objętych mpzp [wg przeznaczenia] (ha)* | *Udział w powierzchni całkowitej miasta (%)* | *Udział w powierzchni objętej obowiązującymi mpzp (%)* |
|---|---|---|---|
| Tereny zabudowy jednorodzinnej | 856,2 | 4,87 | 12,85 |
| Tereny zabudowy jednorodzinnej z uzupełniającą zabudową usługową | 89,9 | 0,51 | 1,35 |
| Tereny zabudowy jednorodzinnej z równoważną zabudową usługową | 57,2 | 0,32 | 0,86 |
| Tereny zabudowy wielorodzinnej | 436,8 | 2,48 | 6,56 |
| Tereny zabudowy wielorodzinnej z uzupełniającą zabudową usługową | 67,4 | 0,38 | 1,01 |
| Tereny zabudowy wielorodzinnej z równoważną zabudową usługową | 168,2 | 0,96 | 2,52 |
| Tereny zabudowy zamieszkania zbiorowego | 1,6 | 0,01 | 0,02 |
| Tereny zabudowy zamieszkania zbiorowego z uzupełniającą zabudową usługową | 3,9 | 0,02 | 0,06 |
| Tereny zabudowy zamieszkania zbiorowego z równoważną zabudową usługową | 5,1 | 0,03 | 0,08 |
| Tereny zabudowy usługowej | 625,9 | 3,56 | 9,40 |
| Tereny usług sportu i rekreacji | 185,7 | 1,06 | 2,79 |
| Tereny rozmieszczenia obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ | 50,9 | 0,29 | 0,76 |
| Tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów | 675,1 | 3,84 | 10,14 |
| Tereny obiektów produkcyjnych składów i magazynów z uzupełniającą zabudową usługową | 0,2 | 0,00 | 0,00 |
| Tereny obiektów produkcyjnych składów i magazynów z równoważną zabudową usługową | 178,6 | 1,01 | 2,68 |
| Tereny infrastruktury technicznej | 100,7 | 0,57 | 1,51 |
| Tereny dróg publicznych | 962,5 | 5,47 | 14,45 |
| Tereny wydzielonego ciągu pieszo-rowerowego i placów miejskich | 21,1 | 0,12 | 0,32 |
| Tereny parkingów kubaturowych | 17,3 | 0,10 | 0,26 |
| Tereny parkingów kubaturowych z uzupełniającą zabudową usługową | 1,4 | 0,01 | 0,02 |
| Tereny parkingów kubaturowych z równoważną zabudową usługową | 1,5 | 0,01 | 0,02 |
| Tereny parkingów powierzchniowych | 24,9 | 0,14 | 0,37 |
| Tereny obsługi transportu | 28,3 | 0,16 | 0,42 |
| Inne tereny komunikacyjne | 173,8 | 0,99 | 2,61 |
| Tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej | 181,1 | 1,03 | 2,72 |
| Tereny zieleni urządzonej | 378,7 | 2,15 | 5,69 |
| Tereny lasów | 1036,9 | 5,89 | 15,57 |
| Tereny cmentarzy i zieleni cmentarnej | 51,36 | 0,29 | 0,77 |
| Tereny ogrodów działkowych | 57,0 | 0,32 | 0,86 |
| Tereny wód powierzchniowych, śródlądowych | 119,1 | 0,68 | 1,79 |
| Tereny rowów melioracyjnych | 1,6 | 0,01 | 0,02 |
| Tereny obiektów hydrotechnicznych | 7,1 | 0,04 | 0,11 |
| Tereny urządzeń wodnych | 10,4 | 0,06 | 0,16 |
| Tereny zamknięte i wojskowe | 15,5 | 0,09 | 0,23 |
| Tereny użytkowane rolniczo | 67,3 | 0,38 | 1,01 |
| **Suma terenów objętych obowiązującymi mpzp** | 6660,1 | 37,85 | 100 |
| **Powierzchnia miasta ogółem** | **17 598,0** | **100,00** | |

*Źródło: opracowanie własne (stan na 31.12.2019).*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 38

# ROZDZIAŁ 4.

# Ład przestrzenny

Ład przestrzenny utożsamiany jest z takim zagospodarowaniem terenów, które gwarantuje wysoką jakość życia mieszkańców wynikającą z organizacji przestrzeni w sposób odpowiadający wymaganiom i potrzebom społeczno-gospodarczym, z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczo-krajobrazowych i kulturowych. Struktura przestrzenna zabudowy, jej intensywność, standard i charakter, mają podstawowe znaczenie dla osiągnięcia ładu przestrzennego. Kompozycja zabudowy, jej wartość architektoniczna i estetyczna są elementami silnie identyfikującymi przestrzeń, podnoszącymi jej wartość i znaczenie. Narzucony porządek przestrzenny odzwierciedlający czytelny układ kompozycyjny zabudowy, wyrażony dostosowaniem wysokości i charakteru budynków, ujednoliceniem linii ich usytuowania, wyznacza obszary zabudowy wyróżniające się w szczególny sposób w krajobrazie miasta. Poczucie ładu przestrzennego wynika ze spoistości wszystkich elementów zagospodarowania, ich jakości i standardu. Dążenie do osiągnięcia ładu przestrzennego i możliwie najwyższych standardów estetycznych wszystkich elementów składających się na zagospodarowanie terenów miejskich powinno być uwzględnione w polityce przestrzennej miasta i na każdym z etapów planowania czy realizacji inwestycji.

Zasadniczy wpływ na kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej Bydgoszczy, a tym samym na ład przestrzenny, mają warunki naturalne, wynikające z położenia geograficznego miasta. Decydują one w sposób pośredni o rozmieszczeniu podstawowych funkcji, układzie transportowym itd., wpływają na sposób zagospodarowania poszczególnych terenów, a przez to na ich fizjonomię, wizualną atrakcyjność i funkcjonalność miasta.

Specyficzną cechą Bydgoszczy jest występowanie systemu rozległych, równinnych poziomów terasowych i wysokich obszarów wysoczyznowych oraz szczególnie eksponowanych w krajobrazie Bydgoszczy stref krawędziowych pradoliny i dolin rzecznych, które powodują znaczne utrudnienia w rozwoju infrastruktury miejskiej, zapewniając jednocześnie duży udział terenów zieleni w krajobrazie, mających wpływ na atrakcyjność i warunki zamieszkania.

Kolejnym elementem istotnym dla ładu przestrzennego jest system komunikacyjny. Kształtuje strukturę przestrzenną miasta, dzieląc ją na mniejsze obszary, podnosząc jego standard funkcjonalny i estetyczny. Jest to element struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta dużo bardziej trwały niż pozostałe elementy zagospodarowania, które w naturalnym procesie przekształceń mogą się zmieniać.

Geometria sieci ulic Bydgoszczy tworzy wyraźnie zróżnicowany i hierarchiczny układ przestrzeni publicznych o znaczeniu ogólnomiejskim. Ulice układu podstawowego o przebiegu równoleżnikowym, np. ul. Fordońska, Grunwaldzka, Toruńska, Kamienna, wiążą odległe dzielnice miasta ze Śródmieściem. Z uwagi na ich charakter wynikający z funkcji i znaczenia w mieście stanowią obszary koncentracji funkcji usługowych, produkcyjno-technicznych o znacznej uciążliwości dla otoczenia.

W strukturze przestrzennej miasta należy zwrócić szczególną uwagę na takie kształtowanie ciągów komunikacyjnych, by były estetyczne i „przyjazne" w odbiorze obserwatora oraz funkcjonalne w użytkowaniu.

Wizerunek ulic, ich skala, charakter odzwierciedlony szerokością, jakością nawierzchni, wyposażeniem w elementy małej architektury oraz gabarytem zabudowy sprawiają, że stanowią one element porządkujący przestrzeń miejską.

Istotne w strukturze każdego miasta są takie kluczowe obszary komunikacji, jak: trasy przebiegu linii kolejowych, dróg o znaczeniu tranzytowym oraz węzły komunikacyjne (takie jak dworce PKP i autobusowy), z perspektywy których przybywający lub tylko przejeżdżający przez miasto otrzymuje pierwszy jego obraz. Do tych strategicznych miejsc zaliczyć można także tzw. „wjazdy do miasta". W efekcie obszary sąsiadujące



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 39

z tymi ciągami stają się wizytówką miasta.

Podstawowym czynnikiem ładu przestrzennego są funkcje miejskie, ich wzajemne relacje.

W Bydgoszczy dosyć czytelnie wyodrębnione są tereny zabudowy o charakterze śródmiejskim, tereny osiedli mieszkaniowych oraz strefy produkcyjno-usługowe. Powstające po II wojnie światowej osiedla mieszkaniowe rozwijały się w niewielkiej odległości od Śródmieścia, tworząc zwarty obszar miejski. Dopiero przyłączenie Fordonu i realizacja kolejnych obszarów mieszkaniowych na terenach oddalonych od centrum spowodowały, że struktura miejska straciła swą zwartość.

Funkcje związane z zatrudnieniem, tj. zakłady produkcyjne, produkcyjno-usługowe, obsługi miasta oraz hurtownie, zapewniające miejsca pracy dla mieszkańców miasta i regionu, skupiają się w kilku rejonach miasta. Największym z nich jest obszar położony w Łęgnowie (gdzie na bazie dawnych zakładów chemicznych powstał Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny), Bydgoszczy Wschód i w Brdyujściu. Kolejne zakłady zatrudniające dużą liczbę pracowników zlokalizowane są w rejonie dworca PKP oraz w kierunku zachodnim, wzdłuż ul. Grunwaldzkiej.

Atutem Bydgoszczy jest potencjał rekreacyjno-wypoczynkowy wynikający z położenia miasta w dolinach rzek Brdy i Wisły oraz wzdłuż Kanału Bydgoskiego, w otoczeniu lasów. Od 2000 roku prowadzone są działania aktywizujące tereny nadrzeczne, zauważalny jest proces zmian, w sąsiedztwie rzeki kształtowane są atrakcyjne przestrzenie publiczne, wprowadzane są nowe, atrakcyjne dla mieszkańców funkcje, budowany jest system bulwarów nadrzecznych itd.

Miejsca atrakcyjne krajobrazowo stają się jednak przyczyną konfliktu pomiędzy interesami prywatnych właścicieli gruntów i potencjalnych inwestorów, pragnących zabudowy tych terenów, a interesem społecznym polegającym na potrzebie zachowania terenów nadrzecznych i skarp oraz zieleni krajobrazowej jako przestrzeni publicznych. Tereny zieleni oparte na walorach przyrodniczych są ważnym składnikiem struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta oraz bazą do kształtowania różnorodności i bogactwa środowiska miejskiego oraz warunków do rekreacji i wypoczynku, jak również znacząco podnoszą estetykę przestrzeni miejskiej. Do prawidłowego funkcjonowania, stabilności i odporności przyrodniczej terenów zieleni niezbędne jest zapewnienie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej tych obszarów zagospodarowanych w strefach zurbanizowanych oraz powiązanie ich z terenami środowiska naturalnego położonymi na obszarach podmiejskich w jeden, spójny system terenów biologicznie czynnych.

Kolejnym ważnym czynnikiem mającym znaczenie dla osiągnięcia ładu przestrzennego jest prawidłowa struktura przestrzenna zabudowy, jej intensywność, standard i charakter.

Zabudowa w mieście stanowi jeden z głównych czynników wpływających na jego odbiór wizualny: tworzy przestrzeń ulicy, formuje place, stanowi o charakterze osiedli i krajobrazie miasta. Kompozycja zabudowy, poprzez czytelny układ urbanistyczny, wyrażony dostosowaniem wysokości i charakteru budynków, ujednoliceniem linii zabudowy, a także ich wartość architektoniczna i estetyczna, a są elementami silnie identyfikującymi przestrzeń, podnoszącymi jej wartość i znaczenie. Dlatego też inne zasady sytuowania budynków i projektowania stosowane są dla zabudowy o charakterze śródmiejskim (ul. Gdańska, Dworcowa, Długa) o zwartej zabudowie ze znacznym udziałem obiektów o wartości historycznej, inne na terenach osiedli mieszkaniowych wielorodzinnych – Osiedle Leśne, Kapuściska, Wyżyny, czy osiedlach zabudowy jednorodzinnej – Jachcice, Piaski, Smukała, Opławiec w bliskim sąsiedztwie terenów otwartych i rzeki. Dla kształtowania ładu przestrzennego ważne jest kształtowanie architektonicznej spójności poszczególnych osiedli, przy zachowaniu ich cech charakterystycznych. Pod uwagę należy brać takie cechy jak intensywność zabudowy, zasady rozmieszczenia budynków, ich wysokość i gabaryty oraz sposób ekspozycji i reprezentacyjność budynków, charakter zabudowy. Dobrym przykładem są np. osiedla Kapuściska i Leśne, ukształtowane kompozycyjnie z zabudową o przeciętnej wartości architektonicznej, lecz spójnej w formie i charakterze. Są to obszary, które charakteryzuje ład przestrzenny, harmonia i uporządkowanie. Cech tych nie posiadają niestety realizowane w ostatnim czasie przez deweloperów niewielkie zespoły mieszkaniowe (lub nawet pojedyncze budynki), które w granicach inwestycji nie są w stanie zapewnić prawidłowo wyposażonych terenów rekreacji czy usług dla różnych grup wiekowych. Stąd coraz większe znaczenie powinny tu pełnić ogólnodostępne przestrzenie publiczne.

Atrakcyjność i charakter Bydgoszczy najczęściej utożsamiane są z terenem Śródmieścia i Starym Miastem, ponieważ centrum stanowi najbardziej identyfikowaną i znaną część miasta, która jest ponadto obszarem koncentracji najbardziej reprezentacyjnych obiektów, w tym o dużej wartości historycznej, gmachów użyteczności publicznej, instytucji kulturalnych, obiektów usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim i ponadlokalnym.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 40

Ochrona wartościowych elementów krajobrazu kulturowego miasta, a przede wszystkim obiektów dziedzictwa kulturowego, powinna 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 lub związane były z pamiętnymi wydarzeniami.

Istotną cechą przestrzeni miejskiej pozytywnie wpływającą na poczucie ładu przestrzennego jest spójność stosowanych elementów małej architektury, nawierzchni, oświetlenia, formy stosowanych reklam. Są to zagadnienia wymagające dopracowania w zakresie formy i zasad wdrażania.

Podstawowym narzędziem kształtowania przestrzeni miejskiej są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które będąc aktem prawa miejscowego, stanowią podstawę do wydawania decyzji administracyjnych. Regulacje planistyczne dotyczą przeznaczenia terenów dla poszczególnych funkcji i sposobu ich zagospodarowania w kontekście lokalnych warunków zagospodarowania i standardów kształtowania zabudowy oraz zakazów i ograniczeń wynikających z potrzeb ochrony środowiska przyrodniczego, kulturowego itd. Celem tych regulacji jest ograniczenie lub wyeliminowanie zaistniałych konfliktów oraz sterowanie rozwojem przestrzennym zgodne z zasadami urbanistyki i poszanowaniem ładu przestrzennego.

Kształtowanie krajobrazu miasta, jego sylwet, panoram i widoków jest procesem długotrwałym, obejmującym całe dziesięciolecia.

Zagrożeniem dla harmonijnego rozwoju miasta jest realizacja inwestycji na podstawie decyzji o warunkach zabudowy wydawanych dla pojedynczych działek, które znacznie ograniczają systemowe kształtowanie wielu elementów zagospodarowania przestrzennego miasta. Jednostkowe decyzje inwestycyjne wydawane na terenach nieposiadających planów miejscowych, podejmowane bez odniesienia do kontekstu miejsca, nieuwzględniające skali i charakteru sąsiadującej zabudowy, potrafią znacząco zmienić wizerunek miejsc, wprowadzając formy dysharmonizujące przestrzeń oraz funkcje istotnie oddziałujące na otoczenie.

Niezależnie od wymogów ustawowych zasadne jest podejmowanie — w zależności od potrzeb — opracowań problemowych dotyczących różnych aspektów poprawy jakości przestrzeni miejskiej, których wyniki powinny być wykorzystywane zarówno do wydawania bieżących decyzji administracyjnych, jak i formułowania dokumentów planistycznych.

Aktualne problemy i wyzwania w zakresie kształtowania ładu przestrzennego na terenie miasta to:

- niska jakość zagospodarowania części terenów położonych w obszarze śródmieścia, widoczny zły stan techniczny budynków, liczna zabudowa substandardowa, niska jakość przestrzeni publicznych;
- problem harmonijnego powiązania nowych inwestycji lokalizowanych w obszarze śródmieścia z tkanką historyczną, tak aby podkreślać wartości dziedzictwa kulturowego;
- niska jakość zagospodarowania terenów położonych przy głównych trasach miejskich, w tym niezagospodarowane przestrzenie, zabudowa substandardowa, brak zasad zagospodarowania wyrażający się zabudową zróżnicowaną pod względem formy, skali i funkcji;
- brak sukcesywnego zagospodarowywania terenów, które są przeznaczone do zainwestowania;
- skala zabudowy nowych inwestycji – nieadekwatna do skali zabudowy dominującej na poszczególnych terenach, poprzez swe znaczące gabaryty oddziałująca negatywnie na komfort użytkowania terenów sąsiednich;
- wkraczanie zabudowy wielorodzinnej na obszary o dominującej funkcji mieszkalnictwa jednorodzinnego, co powoduje dysonans przestrzenny oraz konflikty funkcjonalne;
- wkraczanie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na tereny poprzemysłowe w obszarach, gdzie funkcja gospodarczo-przemysłowa jest ciągle aktywna;
- nadmierna intensywność zagospodarowania w obszarach nowej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, nieuwzględniająca potrzeb mieszkańców w zakresie rekreacji i wypoczynku;
- dominacja funkcji parkingowych w zagospodarowaniu terenów, podkreślona brakiem zieleni towarzyszącej na takich obszarach;
- kolizje z układem przyrodniczym i wypoczynkowym miasta, tj. zbyt bliskie sytuowanie zabudowy,



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 41

nieodpowiednia jej skala lub wręcz wkraczanie zabudową na obszary cenne przyrodniczo, wartościowe dla miejskiego systemu rekreacji i wypoczynku powodują, że zawłaszczana jest przestrzeń, która powinna służyć wszystkim mieszkańcom, a potencjał przyrodniczy i krajobrazowy tych terenów oraz możliwość pozytywnego oddziaływania na tereny sąsiadujące są umniejszane;

- potrzeba dalszego kształtowania stref nadwodnych jako ważnych obszarów miejskich – przestrzeni publicznych, istotnych ze względów przyrodniczych, wypoczynkowych, kulturowych, wizerunkowych;
- potrzeba ochrony i eksponowania w krajobrazie miasta istniejących form ukształtowania terenu – przede wszystkim Skarpy Południowej i Północnej oraz stoków, jarów, dolin, obniżeń terenu poprzez ograniczenie lokalizacji zabudowy (szczególnie w strefach krawędziowych) i form zagospodarowania, ingerujących w istniejące ukształtowanie terenu;
- zmiany w zagospodarowaniu terenów dotychczas wykorzystywanych pod funkcje przemysłowe i gospodarcze, co powoduje potrzebę szczegółowego przeanalizowania tych obszarów oraz przedefiniowania zasad ich zagospodarowania.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 5.

# Środowisko przyrodnicze

## 5.1. Klimat

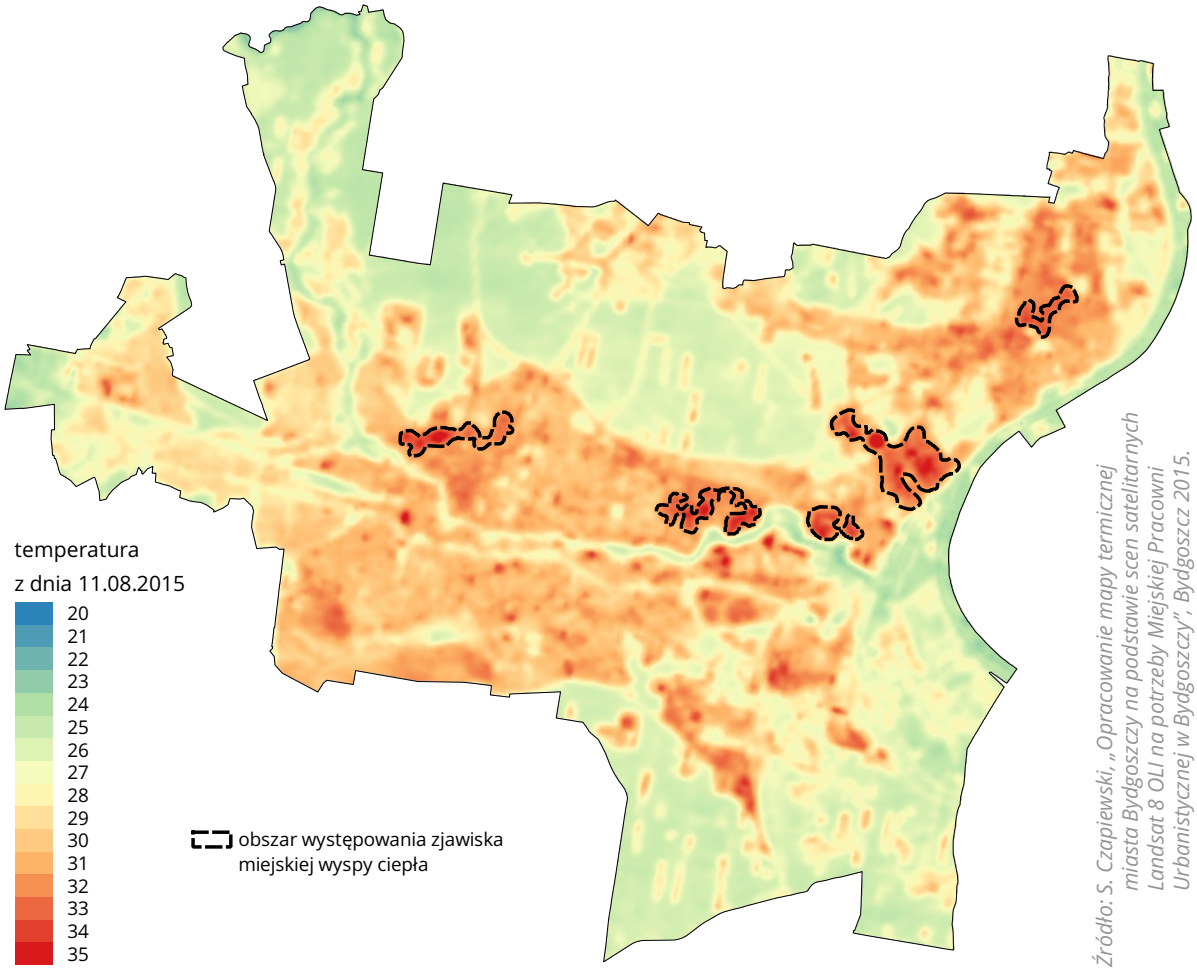
Bydgoszcz położona jest w strefie klimatu umiarkowanego przejściowego, na obszarze wzajemnego przenikania się wpływów kontynentalnych ze wschodnich obszarów Europy, morskich z obszaru Morza Bałtyckiego i oceanicznych z obszaru Oceanu Atlantyckiego. Przejściowość ta uwidacznia się zmiennymi stanami pogody, które uwarunkowane są napływającymi masami powietrza.

Na terenie Bydgoszczy klimat można określić jako kontynentalny pod względem pluwialnym (opady) oraz oceaniczny pod względem termicznym.

Z punktu widzenia planowania przestrzennego w obszarze miasta szczególne znaczenia mają dwa zjawiska związane z klimatem:

- występowanie miejskiej wyspy ciepła,
- wewnętrzny i zewnętrzny system wymiany mas powietrza.

**Rysunek 4.** **Rozmieszczenie zjawiska miejskiej wyspy ciepła w obszarze Bydgoszczy**




*Źródło: S. Czapiewski, „Opracowanie mapy termicznej miasta Bydgoszczy na podstawie scen satelitarnych Landsat 8 OLI na potrzeby Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Bydgoszczy", Bydgoszcz 2015.*

W obszarze miasta ma miejsce zjawisko miejskiej wyspy ciepła (MWC), które polega na występowaniu podwyższonej temperatury powietrza w obszarze zwartej zabudowy miasta w stosunku do terenów otaczających. W granicach miasta Bydgoszczy zróżnicowanie termiczne w okresie letnim osiąga kilkanaście stopni Celsjusza. Zjawisko to należy do niekorzystnych z uwagi na złe warunki mikroklimatyczne, stanowiące dużą uciążliwość dla mieszkańców.

System wewnętrznego przewietrzania związany jest z lokalną cyrkulacją powietrza warunkowaną elementami ukształtowania i pokrycia terenu. System wewnętrzny stanowią wstępujące i zstępujące prądy powietrza, a więc ruchy mas powietrza o charakterze konwekcyjnym.

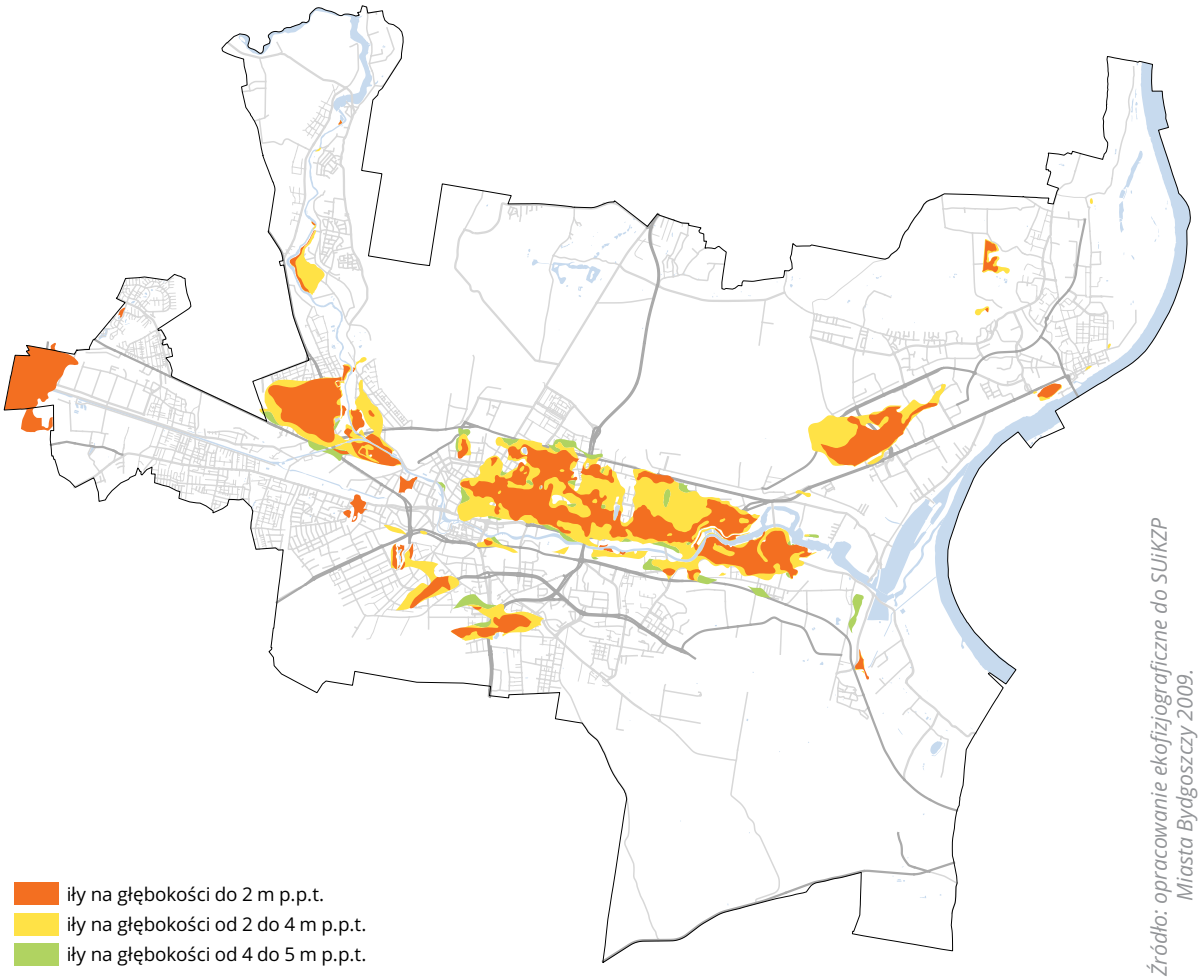
Tereny o najkorzystniejszych uwarunkowaniach do przemieszczania się mas powietrza pochodzących z zewnątrz miasta tworzą częściowo spójny system korytarzy umożliwiający podstawową wentylację obszarów silnie zurbanizowanych. W systemie wentylacji podstawowej możemy wyróżnić kilka korytarzy:

- korytarz Kanału Noteckiego doprowadzający powietrze z doliny Noteci;
- korytarz Brdy, którym przemieszczają się masy powietrza napływające z Borów Tucholskich; korytarz ten ciągnie się nieprzerwanie do Okola, gdzie łączy się z korytarzem Kanału Noteckiego i dalej prowadzi masy powietrza w kierunku Wisły;
- korytarz Wisły prowadzący masy powietrza brzegiem rzeki.

## 5.2. Geologia – utwory powierzchniowe, uwarunkowania geologiczno-inżynierskie

Budowa geologiczna miasta Bydgoszczy w strefie przypowierzchniowej (strefie posadawiania fundamentów) powoduje szereg utrudnień dla budownictwa obiektów i sieci z uwagi na nośność i stabilność gruntów oraz warunki występowania wód gruntowych.

**Rysunek 5.** Lokalizacja iłów w strefie posadowienia budynków




*Źródło: opracowanie ekofizjograficzne do SUiKZP Miasta Bydgoszczy 2009.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

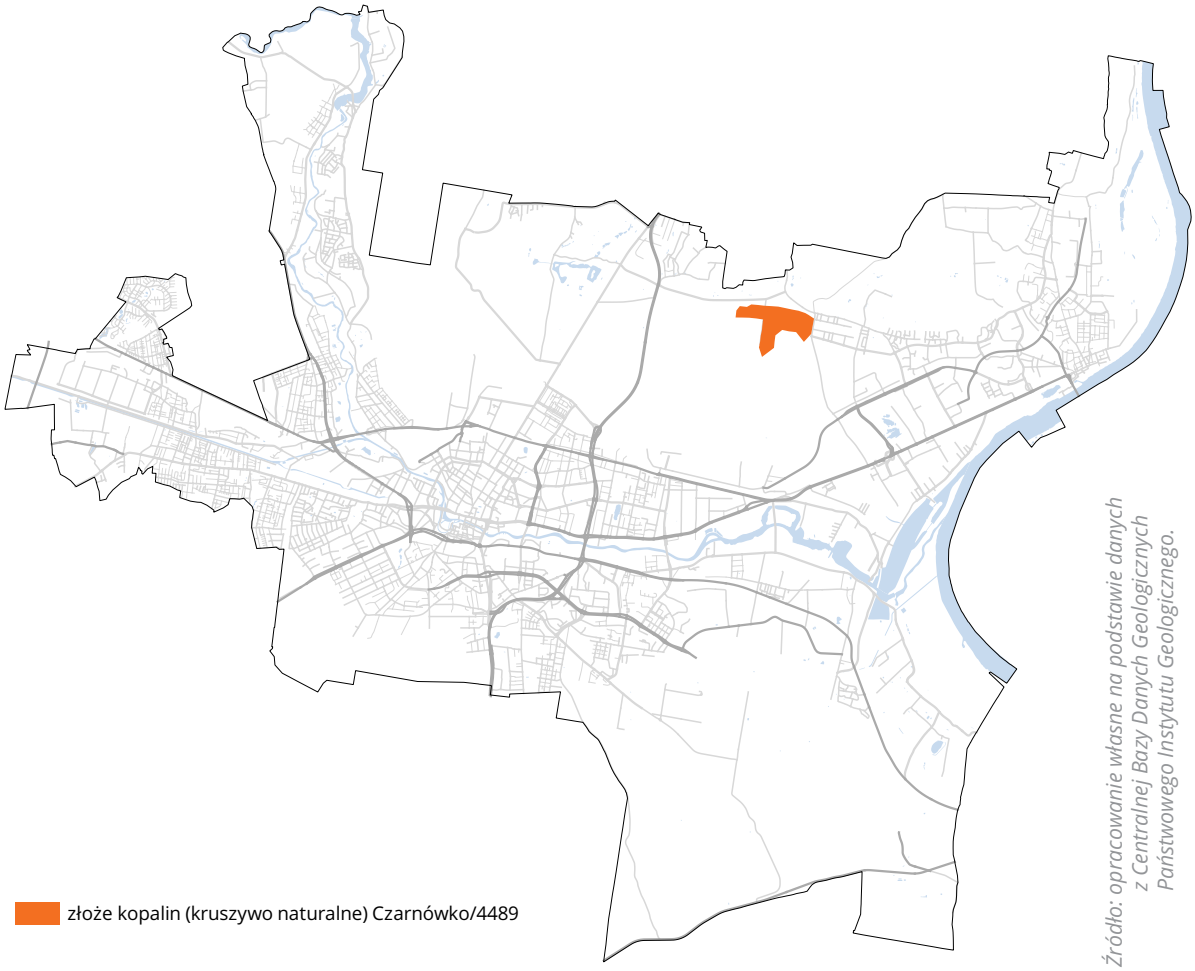
Szczególny problem wiąże się z występowaniem iłów – wykazujących cechy ekspansywne, czyli możliwość pęcznienia lub kurczenia pod wpływem zmiennych warunków wodnych. Morfologia stropu kompleksu ilastego jest zróżnicowana w rezultacie procesów erozyjnych. Ponadto iły posiadają liczne wkładki oraz domieszki glin czy też piasków o szerokim spektrum granulacji. Ekspansywne iły trzeciorzędowe występują na terenie całego miasta, jednak największy wpływ na bezpieczną realizację obiektów budowlanych oraz podziemnych sieci i urządzeń infrastruktury technicznej mają iły trzeciorzędowe serii poznańskiej, występujące w interwale od 0,0 do 3,5 m p.p.t. Do obszarów płytkiego występowania iłów trzeciorzędowych należy zaliczyć przede wszystkim rejon osiedli: Bielawy, Bartodzieje, Skrzetusko, Czyżkówko, Bydgoszcz Wschód, Zimne Wody, Glinki, Szwederowo, Górzyskowo, zachodnich Jachcic oraz w Fordonie – rejon ulic Jasinieckiej, Rejewskiego, Traktorzystów, a także część Śródmieścia. Ponadto poza iłami formacji poznańskiej utrudnienia w budownictwie, zwłaszcza z kilkoma kondygnacjami podziemnymi i wieloma naziemnymi, stanowi niżej leżąca formacja burowęglowa, na którą składają się pokłady węgla brunatnego o zróżnicowanej miąższości oraz występujące pod nimi piaski burowęglowe, przewodzące wodę pod znacznym ciśnieniem hydrostatycznym (GZWP 140). Niejednokrotnie na terenie miasta podczas wykonywania głębokich wykopów pod obiekty budowlane zaobserwowano, wskutek odprężenia nadkładów iłu, wybrzuszenia powstałe w pozostałej części iłów i węgli, które prowadzić mogą do utrudnień podczas robót budowlanych w wykopie, a w ekstremalnych sytuacjach do przebicia hydraulicznego w dnie wykopu.

## 5.3. Występowanie złóż kopalin

Dotychczasowe badania geologiczne wskazują na niską zasobność terenu Bydgoszczy pod względem występowania złóż surowców mineralnych.

Obecnie w Centralnej Bazie Danych Geologicznych prowadzonej przez Państwowy Instytut Geologiczny w granicach miasta Bydgoszczy widnieje jedno złoże kopalin rozpoznane szczegółowo (kruszywo naturalne) o nazwie Czarnówko/4489, nad którym sprawuje nadzór Okręgowy Urząd Górniczy Gdańsk. Obecnie nie prowadzi się eksploatacji górniczej.

**Rysunek 6.** **Lokalizacja udokumentowanego złoża kopalin w obszarze miasta**



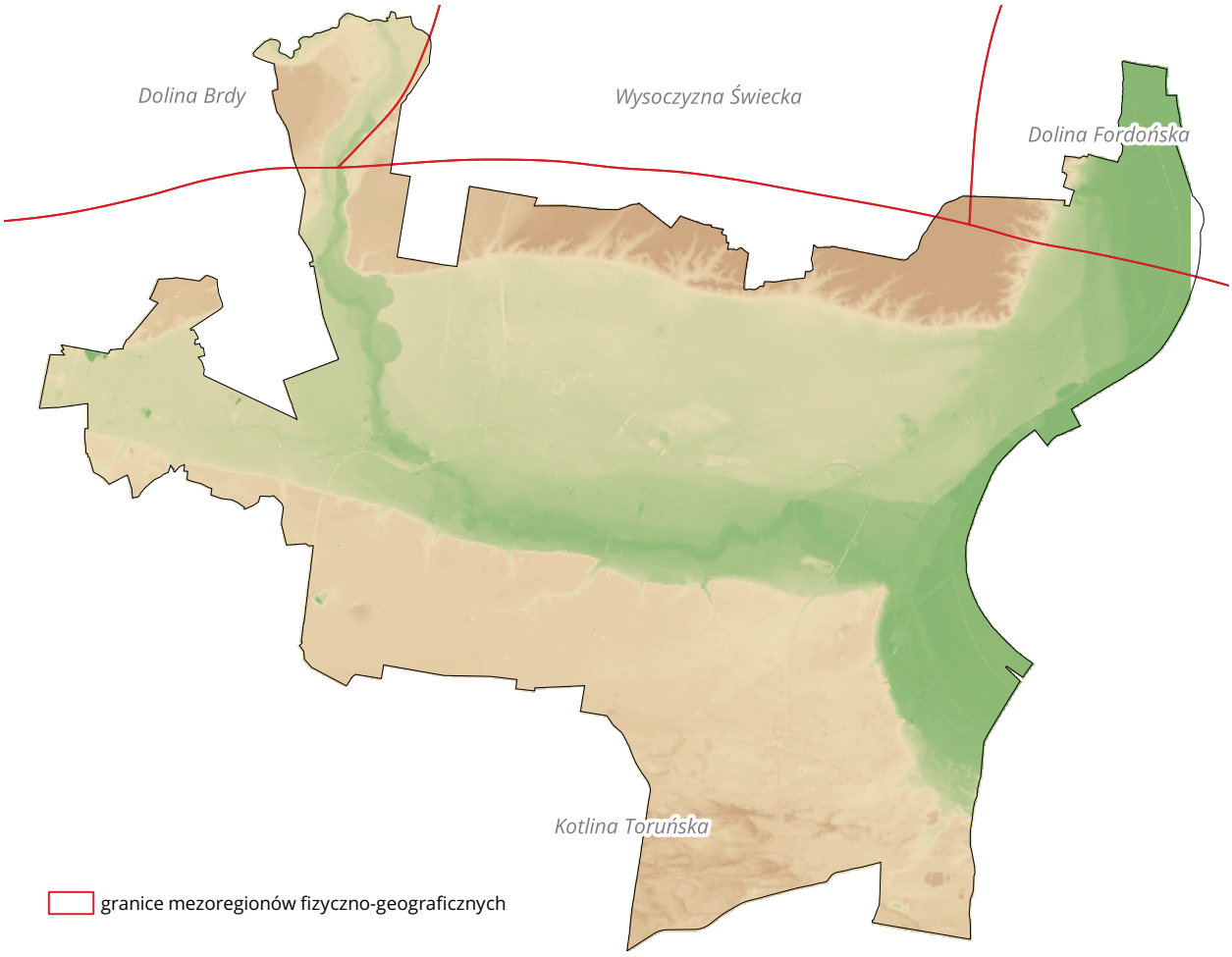

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Centralnej Bazy Danych Geologicznych Państwowego Instytutu Geologicznego.*

W granicach miasta Bydgoszczy nie zlokalizowano miejsc podziemnego składowania dwutlenku węgla.

## 5.4. Rzeźba terenu

Według regionalizacji fizyczno-geograficznej Kondrackiego na obszarze Bydgoszczy przebiega granica pomiędzy makroregionami wchodzącymi w skład podprowincji Pojezierzy Południowobałtyckich. Granica ta biegnie górnym załomem północnego zbocza Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej, oddzielając od siebie makroregiony: Pojezierza Pomorskie i Pojezierza Wielkopolskie.

**Rysunek 7.** Ukształtowanie powierzchni ziemi miasta Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych „Mapy Akustycznej Miasta Bydgoszczy".*

Bydgoszcz obejmuje fragmenty mezoregionów Pojezierzy Południowopomorskich, zaczynając od północnego zachodu: Pojezierza Krajeńskiego, doliny Brdy, Wysoczyzny Świeckiej, oraz fragment makroregionu doliny Dolnej Wisły. Mezoregiony Pojezierzy Wielkopolskich reprezentuje jedynie Kotlina Toruńska, wchodząca w skład makroregionu Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka, jednak właśnie ta jednostka obejmuje największą część miasta.

Pradolina rozciąga się od północnego zbocza w rejonie Fordonu i Myślęcinka do obszarów na południe od Nowej Wsi Wielkiej i na całej długości nazywa się Kotliną Toruńską.

Najwyżej położonym obszarem miasta jest Wysoczyzna Świecka. Zalega ona na wysokościach od 90 do 100 m n.p.m. Wysoczyzna morenowa zbudowana jest głównie z glin zwałowych przewarstwionych seriami piaszczystymi.

Na południe od Wysoczyzny Świeckiej powstała szeroka Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka. Na skutek erozji wodnej osadów wysoczyznowych i nanoszenia w ich miejsce znacznych ilości piasków powstał system teras erozyjno-akumulacyjnych (11 poziomów), które stopniowo obniżają się od poziomu wysoczyzn



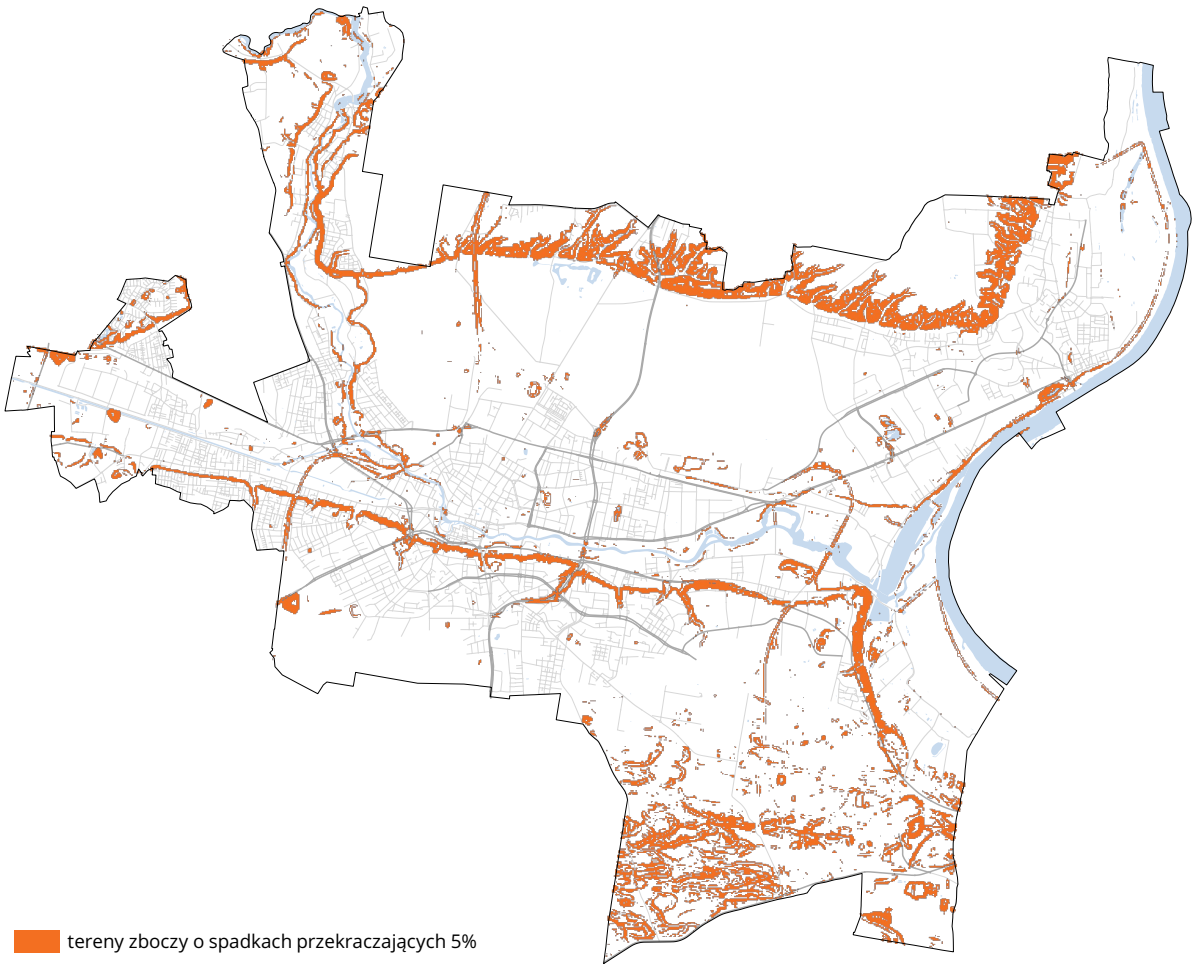
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

morenowych po współczesne koryto Wisły.

Dna dolin rzecznych reprezentują na terenie Bydgoszczy formy równin teras zalewowych. Zbocze koryta Wisły to jeden z aktywniejszych pod względem morfodynamicznym obszarów miasta.

Ukształtowanie powierzchni miasta oraz jego geneza zostały szczegółowo opisane w opracowaniu ekofizjograficznym do przedmiotowego Studium.

**Rysunek 8.** Obszary silnie urzeźbione na terenie miasta




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych „Mapy Akustycznej Miasta Bydgoszczy".*

## 5.5. Wody podziemne

Wody podziemne, stanowiące źródło zaopatrzenia w wodę pitną, są zasobem, który powinien być chroniony przed pogorszeniem stanu ilościowego i chemicznego.

Na terenie Bydgoszczy znajduje się jeden Główny Zbiornik Wód Podziemnych. Jest nim Zbiornik nr 140 (subzbiornik Bydgoszcz) o całkowitej powierzchni 447,5 km$^2$, udokumentowany w 2013 roku.

W granicach miasta wody podziemne o znaczeniu przyrodniczo-gospodarczym występują i zostały udokumentowane w granicach obszarów zasobowych ujęć rejonu Bydgoszczy w utworach:

- czwartorzędowych (w warstwach przypowierzchniowych i dolin kopalnych),
- neogenu i paleogenu,
- kredowych (dolnokredowych).



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 47

**Rysunek 9.** Rozmieszczenie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych w rejonie Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KZGW.*

## 5.6. Wody powierzchniowe

Bydgoszcz jest położona na lewym brzegu rzeki Wisły, u ujścia rzeki Brdy. Przez teren miasta przebiega Kanał Bydgoski, a bezpośrednio na zachód od granic Bydgoszczy – wododział dorzecza Wisły i Odry. Ma to istotny wpływ na rozwój gospodarczy i określa kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta stanowiącego ważny węzeł wodny.

System wód powierzchniowych na terenie Bydgoszczy tworzą rzeki, kanały, naturalne i sztuczne zbiorniki wodne (jeziora, stawy, oczka), strugi oraz inne cieki wodne. Miasto należy do obszarów o najniższej rocznej sumie opadów (ok. 500 mm) w kraju, jednak ilość i różnorodność form środowisk wodnych odgrywa coraz większą rolę w kształtowaniu struktury przestrzennej i funkcjonalnej miasta, zwłaszcza jego krajobrazu.

System hydrograficzny na terenie Bydgoszczy tworzą:

- rzeka Wisła,
- rzeka Brda,
- Kanał Bydgoski,
- Stary Kanał Bydgoski,
- struga Flis i Struga Młyńska,
- inne cieki i zbiorniki wodne.

Wody stojące stanowią naturalne i sztuczne zbiorniki wodne. Największa koncentracja naturalnych stawów i jezior ma miejsce na Osowej Górze. Sześć spośród siedmiu zbiorników tam występujących zostało już zagospodarowanych i obecnie pełni funkcje rekreacyjne. Siódmy, największy zbiornik, położony w pobliżu



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

ulic Grunwaldzkiej i Łowiskowej, posiada wysokie walory przyrodnicze, przez co jego zagospodarowanie będzie wymagać rozważnego podejścia. Wybór przyszłej funkcji zbiornika poprzedzać muszą wnikliwe analizy środowiska.

Ogółem na terenie miasta znajduje się ok. 70 zbiorników wodnych o różnej skali i sposobie wykorzystania. Sztuczne i naturalne zbiorniki wodne zajmują znaczne powierzchnie w jednostce Myślęcinek. Wszystkie pełnią funkcję krajobrazową i edukacyjną. Największe z nich, położone u podnóża skarpy, w rejonie ul. Konnej, zostały udostępnione mieszkańcom do celów rekreacyjnych. Stawy tworzące kaskadę znajdują się w obszarze ogrodu botanicznego. Zasiedlają je cenne zbiorowiska i kolekcje gatunków roślin wodnych, przez co ich wartość przyrodnicza jest ogromna.

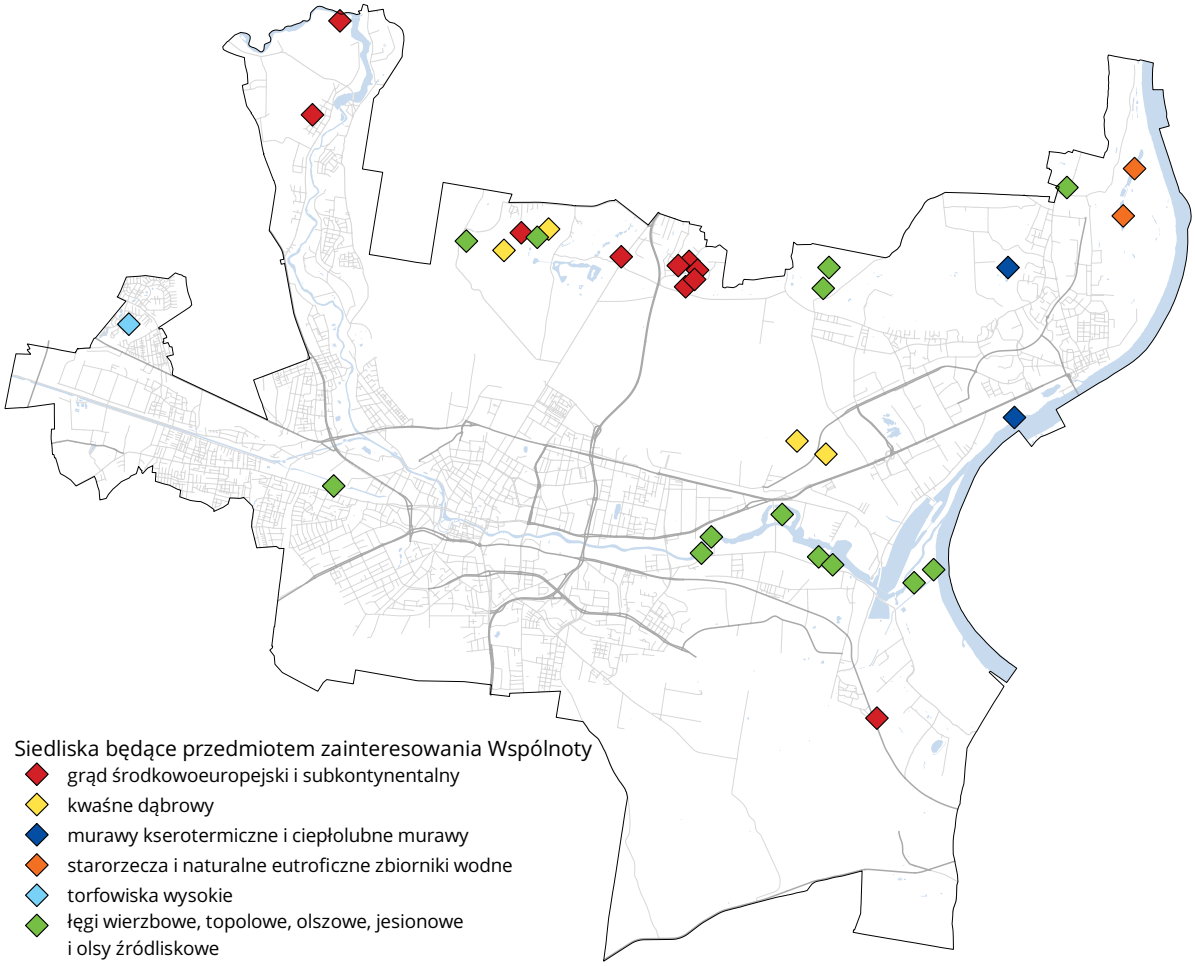
## 5.7. Biocenozy

W porównaniu z innymi dużymi miasta w Polsce Bydgoszcz posiada bardzo bogatą szatę roślinną. Łączna liczba gatunków roślin naczyniowych opisywana w licznych artykułach naukowych wynosi 874, a liczba zinwentaryzowanych zbiorowisk roślinnych wynosi 180, w tym 40 zbiorowisk ruderalnych, 24 zbiorowiska chwastów segetalnych, 23 zbiorowiska łąkowe, 19 szuwarów.

### Zbiorowiska roślinne będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty

Zbiorowiska lasów grądowych reprezentuje grąd środkowoeuropejski Galio-Carpinetum. Jego występowanie, w mało przekształconej formie, ogranicza się do lasów rynkowskich – głównie zboczy w rejonie Zacisza na terenie Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku. Poza Parkiem kształtuje się on między innymi w okolicach Zamczyska, Smukały oraz w Łęgnowie, na zboczu opadającym w kierunku Wisły.

**Rysunek 10.** **Lokalizacja zbiorowisk roślinnych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty**




*Źródło: M. Korczyński, „Inwentaryzacja i charakterystyka siedlisk oraz roślinności rzeczywistej Bydgoszczy", Bydgoszcz 2010.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 49

Środkowoeuropejski acidofilny las dębowy spotykany jest głównie w południowo-wschodniej części Lasu Gdańskiego. W drzewostanie o dużym zróżnicowaniu wiekowym dominuje dąb szypułkowy z domieszką sosny zwyczajnej.

Łęgi olszowe niżowe ciągną się smugami wzdłuż brzegów Brdy w obszarze niemal całego miasta. Większe powierzchnie znajdują się w okolicach Brdyujścia, przy ul. Toruńskiej na wysokości ul. Spadzistej, następnie na wysokości 5. i 6. km rzeki, w okolicach mostu Waleriana Hypszera oraz w licznych miejscach na Czyżkówku, Jachcicach, Opławcu, Piaskach i Smukale.

Łęg jesionowo-olszowy jest najczęściej spotykanym lasem łęgowym. Towarzyszy większości cieków odwadniających Wysoczyznę Świecką. Spotykany jest w parowach skarpy południowej, w okolicach ul. Czerwonego Krzyża i w Łęgnowie.

Łęg jesionowo-wiązowy zajmuje nieduże powierzchnie, przy czym najlepiej ukształtowany położony jest na południe od przystanku PKP Bydgoszcz-Rynkowo, wzdłuż niewielkiego cieku. Łęg jesionowo-wiązowy, z dominacją olszy czarnej, kształtuje się również we wschodniej części parku nad Starym Kanałem.

Nadrzeczny łęg topolowy występuje jedynie na niewielkiej powierzchni po południowej stronie ujściowego odcinka Brdy, bezpośrednio przy Wiśle. W ujściowym odcinku Brdy kształtuje się mozaika zbiorowisk łęgów topolowych i wierzbowych oraz ziołorośli i porzuconych łąk.

Łęgi wierzbowe występują wokół zbiorników wodnych w Fordonie, na terasie zalewowej Wisły. W północnej części rejonu starorzeczy wykształcają się płaty łęgu wierzbowego zniekształcone udziałem klonu jesionolistnego.

Potencjalnym siedliskiem muraw kserotermicznych są południowe, ciepłe stoki z pokładami glin morenowych zboczy fordońskich oraz terenów zboczowych między Piaskami a Fordonem. Interesujące są również stanowiska roślinności kserotermicznej w Wyszogrodzie. Zaprzestanie jakiegokolwiek użytkowania powoduje zarastanie siedlisk murawowych krzewami.

Niezwykle cennym układem przyrodniczym na terenie Bydgoszczy jest torfowisko wysokie na Osowej Górze. W warstwie runa licznie obecne są: modrzewnica zwyczajna, wełnianka pochwowata i wąskolistna, siedmiopalecznik błotny, torfowce, w tym torfowiec magellański oraz żurawina błotna. Część zewnętrzna torfowiska zdominowana jest przez brzozy i wykazuje znamiona degradacji.

### Gatunki roślin objęte ochroną i gatunki zagrożone

Na podstawie badań własnych i publikacji naukowych na terenie miasta stwierdzono występowanie 25 roślin objętych ścisłą ochroną gatunkową, 13 objętych ochroną częściową oraz 6 gatunków zagrożonych niepoddanych ochronie gatunkowej.

## 5.8. Obszary chronione na podstawie ustawy o ochronie przyrody

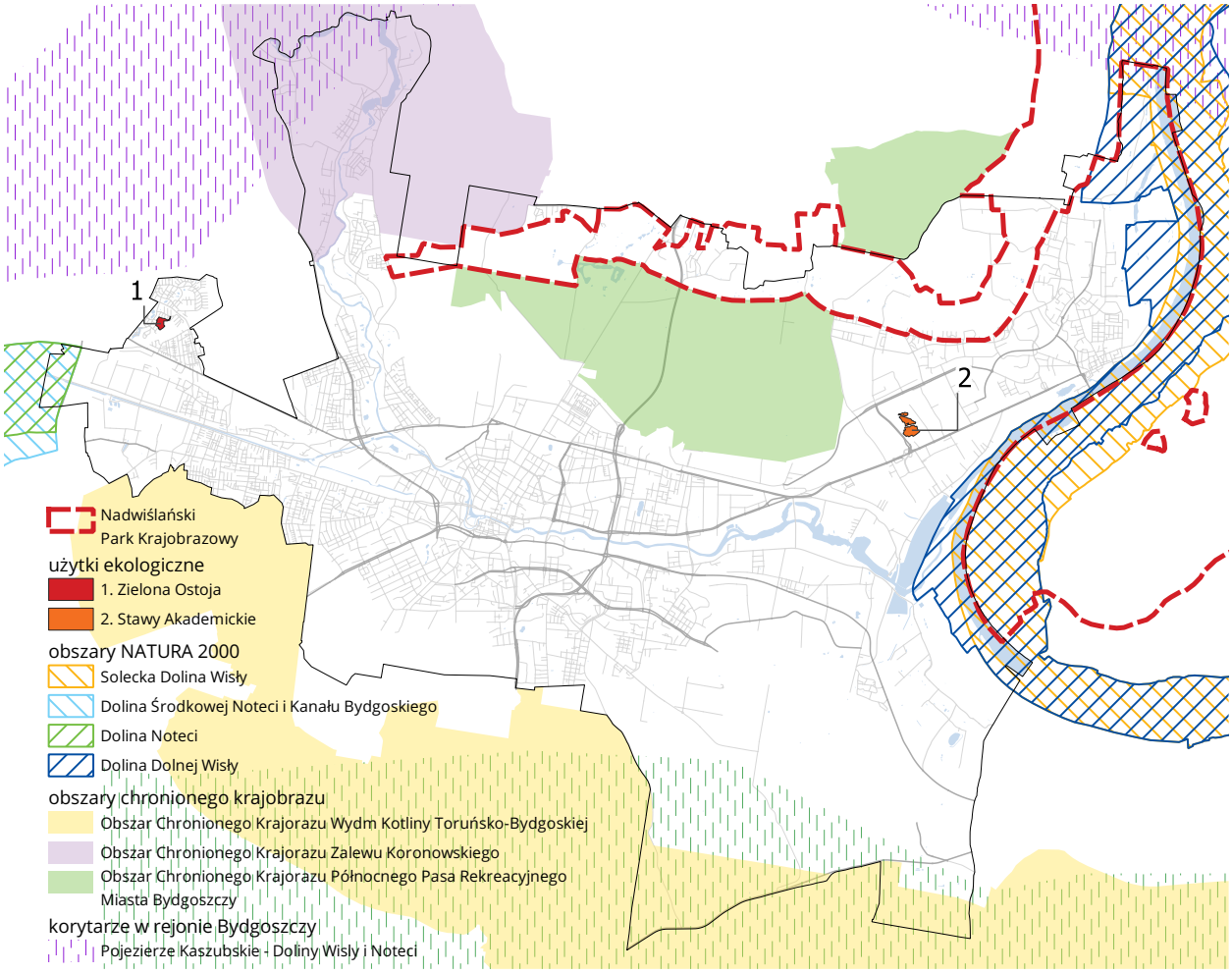
Tereny wyróżniające się w granicach miasta Bydgoszczy ze względu na wartości przyrodnicze, krajobrazowe, kulturowe, a także zróżnicowanie ekosystemów oraz potrzeby związane z masową turystyką i wypoczynkiem zostały objęte ochroną prawną. Obszarami przyrodniczymi prawnie chronionymi są:

- Nadwiślański Park Krajobrazowy,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej,
- Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003,
- Obszar Natura 2000 Solecka Dolina Wisły PLH040003,
- Obszar Natura 2000 Dolina Noteci PLH300004,
- Obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001.
- Użytek ekologiczny „Zielona Ostoja”,
- Użytek ekologiczny „Stawy Akademickie”.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 50

**Rysunek 11.** Granice obszarów chronionych na terenie miasta




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.*

Nieobszarową formą ochrony przyrody są pomniki przyrody. W granicach miasta Bydgoszczy znajduje się 97 pomników przyrody (źródło: www.czystabydgoszcz.pl). Pomniki te obejmują pojedyncze drzewa, grupy drzew, głazy, aleje, źródliska, łącznie tą formą ochrony objętych jest 186 pojedynczych obiektów przyrodniczych. Wśród gatunków drzew najczęściej ochroną obejmowane są dęby szypułkowe – 54 osobniki. Dziewięć kolejnych pomników przyrody jest projektowanych.

Oprócz wyżej wymienionych form ochrony przyrody w granicach miasta znajdują się tereny o szczególnym znaczeniu z punktu widzenia zachowania zasobów różnorodności biologicznej. Są to niewielkie fragmenty korytarzy ekologicznych, w które wcinają się skrajne fragmenty miasta. Otaczające Bydgoszcz korytarze to:

- Pojezierze Kaszubskie – Doliny Wisły i Noteci,
- Wschodnia Dolina Noteci.

Stanową one fragment sieci tworzących Korytarz Północno-Centralny, zaliczany do korytarzy głównych o znaczeniu krajowym.

Zapewnienie skutecznej ochrony korytarzy ekologicznych wymaga szeregu wielopoziomowych działań. Do najważniejszych działań w obszarze Bydgoszczy należy uznać:

- minimalizowanie konfliktów pomiędzy przebiegiem korytarzy a planowanymi i realizowanymi inwestycjami,
- ochronę najbardziej newralgicznych i zagrożonych odcinków przed zabudową ciągłą.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 51

## 5.9. Zasoby rolne i leśne

### Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione

Tereny leśne stanowiące użytki gruntowe o symbolach Ls, Lz, Lzr zajmują 31,8% powierzchni miasta. Dokładny udział poszczególnych użytków leśnych w mieście wynosi:

- Ls – 5207,62 ha, 29,59%,

- Lzr – 266,61 ha, 1,52%,

- Lz – 122,23 ha, 0,69%.

Największy udział w strukturze własności mają lasy Skarbu Państwa (ok. 79,5%). Na drugim miejscu znajdują się grunty Skarbu Państwa we władaniu użytkowników wieczystych (9,5%). Leśne grunty gminne w większości zostały oddane w użytkowanie wieczyste. Ich areał stanowi łącznie 7,72% lasów.

Na terenie Bydgoszczy wśród typów siedliskowych dominuje bór świeży (46,2% powierzchni leśnej). Bór mieszany świeży ma nieco mniejszy udział – 33%. Spośród typów lasowych przeważają lasy mieszane świeże – 16,2%. Las świeży zajmuje 3,6%, a las wilgotny i las mieszany wilgotny razem – zaledwie 1,2% powierzchni leśnej. Łącznie siedliska borowe stanowią 79%, a siedliska lasowe – 21% terenu lasów w mieście.

### Grunty rolne

Łączna powierzchnia użytków rolnych na terenie miasta wynosi 2917,6 ha (ok. 17% pow. miasta).

Około połowa użytków rolnych jest własnością osób fizycznych (49,71% – 1450,21 ha). Do gminy należy 35,33% (1030,82 ha) gruntów, z czego 265,47 ha zostało oddanych w użytkowanie wieczyste.

W strukturze użytków rolnych przeważają grunty orne – 74,44% powierzchni. Udział procentowy łąk i pastwisk wynosi, odpowiednio, 11,32% i 10,03%.

Na potrzeby Studium wykonano inwentaryzację terenów faktycznie użytkowanych rolniczo. Ich łączna powierzchnia wyniosła 1023,65 ha. Składają się na nią tereny rolnicze (946,32 ha), do których zaliczono pola uprawne i użytkowane łąki oraz tereny upraw ogrodniczych i sadów (77,34 ha). 90,9% tych gruntów (930,45 ha) położonych jest na obszarach kwalifikowanych jako użytki rolne (różnego typu). Z drugiej strony tereny oznaczone w ewidencji gruntów jako użytki rolne zaledwie w 32% faktycznie są użytkowane rolniczo.

Najwięcej gruntów użytkowanych rolniczo znajduje się w jednostkach: Łęgnowo II – 393,24 ha, Fordon II – 369,90 ha i Prądy – 101,20 ha, co stanowi, odpowiednio, 38,42%, 36,14% i 9,89% ich łącznej powierzchni. Warto przy tym zauważyć, że znakomita większość terenów rolnych to pola uprawne (92,44%).

## 5.10. Stan środowiska

### 5.10.1. Klimat akustyczny

Ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu lub ograniczenie propagacji hałasu bądź emisji dźwięku co najmniej do poziomu dopuszczalnego. Podstawowe źródło uciążliwości w miastach, pomimo ogromnego postępu, jaki dokonał się w ostatnich latach zwłaszcza w redukcji uciążliwości akustycznej pojazdów, stanowi niezmiennie hałas komunikacyjny (kołowy, szynowy, lotniczy).

Na podstawie „Mapy Akustycznej miasta Bydgoszczy" zidentyfikowano źródła, które powodują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach chronionych. W tabeli 7 przedstawiono wielkość powierzchni terenów narażonych oraz wielkość występujących przekroczeń w podziale na źródła hałasu: drogowego, tramwajowego, kolejowego, przemysłowego i lotniczego.

**Hałas drogowy**

Hałas drogowy stanowi dominującą formę uciążliwości dla mieszkańców. Według danych z „Mapy akustycznej miasta Bydgoszczy", opracowanej w 2017 roku narażonych na przekroczenia wskaźnika LDWN było 6,8 tys. mieszkańców, czyli 1,9% całkowitej liczby bydgoszczan.

Przekroczenia dopuszczalnych norm notowane są przede wszystkim na elewacjach budynków położonych wzdłuż następujących ulic: Armii Krajowej, Bernardyńska, Brzechwy, Brzozowa, Fordońska, Gdańska, Glinki, Grudziądzka , Grunwaldzka, Inowrocławska, Inwalidów, Łęczycka, Jagiellońska, Kamienna, Kolbego, Królowej Jadwigi, Kruszyńska, Kujawska, Ludwikowo, Łowicka, Marszałka Focha, Mickiewicza, Mińska, Nad Torem, Nakielska, Nasypowa, Ossolińskich, Pelplińska, Piotrowskiego, plac Kościeleckich, Aleje Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, Pod Skarpą, Powstańców Warszawy, Poznańska, Saperów, Solskiego,



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Szubińska, Śniadeckich, Świętojańska, Toruńska, Twardzickiego, Ugory, Ujejskiego, Wały Jagiellońskie, Widok, Wierzbickiego, Wojska Polskiego, Wyszogrodzka, Wyszyńskiego, Wyzwolenia, Zamczysko, Żeglarska, Żwirki i Wigury.

**Tabela 7.** Rodzaj i wielkość terenów chronionych narażonych na ponadnormatywny hałas

| *Rodzaj obszaru* | *Wielkość obszaru z przekroczeniami [ha]* | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *hałas drogowy* | | *hałas tramwajowy* | | *hałas kolejowy* | | *hałas przemysłowy* | | *hałas lotniczy* | |
| | *Ldwn* | *Ln* | *Ldwn* | *Ln* | *Ldwn* | *Ln* | *Ldwn* | *Ln* | *Ldwn* | *Ln* |
| Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej | 14,45 | 1,59 | 0,01 | 0 | 0,19 | 0,14 | 0,26 | 0,56 | 0 | 0 |
| Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży | 4,64 | 0,7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,29 | 1,12 | 0 | 0 |
| Tereny szpitali w miastach | 1,91 | 0,23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego | 11,53 | 9,54 | 0,01 | 0,01 | 0,17 | 0,51 | 0,74 | 2,3 | 0 | 0 |
| Tereny zabudowy zagrodowej | 0,05 | 0,07 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe | 4,34 | 7,24 | 0,09 | 0,12 | 4,74 | 10,05 | 0,01 | 0,2 | 0 | 0 |
| Tereny mieszkaniowo-usługowe | 28,35 | 19,08 | 0 | 0 | 2,3 | 4,72 | 1,33 | 4,34 | 0 | 0 |
| Tereny w strefie śródmiejskiej | 9,03 | 1,43 | 0 | 0 | 0,01 | 0 | 1,22 | 2,7 | 0 | 0 |
| RAZEM | 74,35 | 39,98 | 0,11 | 0,13 | 7,41 | 15,42 | 3,85 | 11,32 | 0 | 0 |

*Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Bydgoszczy.*

W 2016 roku eksponowanych na hałas drogowy, wyrażony wskaźnikiem $L_{dwn}$ > 55 dB, było 201,3 tys. osób, czyli 56,7% całkowitej liczby mieszkańców, zaś na hałas nocny, wyrażony wskaźnikiem $L_n$ >50 dB – 85,1 tys. osób, czyli 23,9% całkowitej liczby mieszkańców.

### Hałas kolejowy

Liczba mieszkańców Bydgoszczy narażonych na hałas kolejowy na poziomie >55 dB (wartość wskaźnika $L_{DWN}$) wynosi 3,3 tys., czyli 0,9% całkowitej liczby mieszkańców. Przekroczenia dopuszczalnych norm występują głównie na osiedlach Jary i Miedzyń wzdłuż linii kolejowej w kierunku Inowrocławia, w okolicach węzła Bydgoszcz Wschód, w rejonie ulic: Sochaczewska, Kapliczna i Przemysłowa, wzdłuż linii kolejowej w kierunku Piły, punktowo przy ulicach: Śluzowa, Mińska, Grunwaldzka, Nadrzeczna, Czarna Droga, w Myślęcinku i Rynkowie wzdłuż linii kolejowej w kierunku Gdańska (teren jest niezamieszkały, a przekroczenia wynikają z funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej terenu i związanego z nim wysokiego standardu akustycznego).

Rosnący problem można zauważyć na rozwijającym się osiedlu Zawisza, gdzie zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna powstaje w niewielkiej odległości od linii kolejowej. Na pozostałym terenie Bydgoszczy hałas kolejowy nie stanowi istotnego zagrożenia.

### Hałas tramwajowy

W 2016 roku 5,3 tys. mieszkańców Bydgoszczy było narażonych na hałas tramwajowy na poziomie 55 dB (wskaźnik $L_{DWN}$), co stanowiło 1,4% wszystkich bydgoszczan. Hałas nocny ($L_N$) dokuczał 2,2 tys. osobom, czyli 0,6% całkowitej liczby mieszkańców. Przekroczenia występowały przy ulicy Rekreacyjnej i Perłowej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 53

### Hałas przemysłowy

Źródła hałasu przemysłowego są zlokalizowane na różnych osiedlach miasta, często w sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie. Jak wynika z opracowania „Mapa akustyczna miasta Bydgoszczy", zagrożenia hałasem przemysłowym nie są jednak poważnym problemem w mieście. Jeśli występują, mają charakter lokalny i obejmują swym zasięgiem jedynie niewielkie obszary zabudowy mieszkaniowej sąsiadujące bezpośrednio z obiektem będącym źródłem emisji hałasu. Dla takich obiektów wydawane są decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu. Na terenie Bydgoszczy od 2009 roku wydano dziewięć decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu. Hałas przemysłowy ma znaczenie jedynie lokalne.

### Hałas lotniczy

Tereny zagrożone hałasem lotniczym zajmują stosunkowo małe obszary, a wielkość przekroczeń mieści się w ramach wartości błędu mapy akustycznej (<2,5 dB), są to okolice ulic: Podleśnej oraz Białostockiej. Nie występuje tam zabudowa mieszkaniowa i tym samym mieszkańcy nie są narażeni na ponadnormatywny hałas lotniczy.

## 5.10.2. Zanieczyszczenie atmosfery

Poziom zanieczyszczenia w miastach jest zwykle wyraźnie wyższy niż na otaczających je terenach wiejskich. Tak jest również w wypadku Bydgoszczy. Sytuacja ta wynika z koncentracji wielu źródeł emisji: punktowych emitorów przemysłowych, palenisk domowych, lokalnych kotłowni, środków transportu.

W Bydgoszczy notowane są przekroczenia standardów jakości powietrza w zakresie zanieczyszczenia pyłem zawieszonym PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu. Wyniki oceny jakości powietrza dokonywanej przez właściwe organy ochrony środowiska potwierdzają ponadnormatywne stężenia zanieczyszczeń, które kwalifikują Bydgoszcz do strefy C, a tym samym obligują do opracowania programu ochrony powietrza (POP) i jego aktualizacji.

Klasyfikacja strefy pod względem stężeń pyłu zawieszonego PM10 i benzo(a)pirenu w Bydgoszczy nie ulega zmianie od lat. Utrzymuje się klasa C. W 2018 roku do zanieczyszczeń o ponadnormatywnym stężeniu dołączył także pył PM 2,5, co obniżyło klasyfikację aglomeracji Bydgoszcz do poziomu C. Wyniki pomiarów normowanych stężeń zanieczyszczeń powietrza w µg/m³ w 2018 roku zamieszczono w tabeli 8.

**Tabela 8.** Wyniki pomiarów zanieczyszczenia powietrza w Bydgoszczy w µg/m³ w 2018 roku

| *Okres uśredniania* | *Pył PM10* | | | | *Pył PM2,5* | *B(a)P* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | *max 24 h* | *percentyl S 90,4* | *liczba dni ze stężeniem 24 h > 50 µg/m³* | | *rok* | *rok* |
| Bydgoszcz, ul. Warszawska | 128 | 69 | 81 | 35,3 | 27,8 | 0,0044 |
| Bydgoszcz, plac Poznański | 161 | 76 | 85 | 40,2 | 27,7 | – |
| Bydgoszcz, ul. Fieldorfa | – | – | – | – | 18,7 | – |
| wartość dopuszczalna/docelowa | 50 | 50 | 35 | 40 | 25 | 0,001 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska.*

**Tabela 9.** Normowane stężenia zanieczyszczeń powietrza w 2017 roku

| *Zanieczyszczenie* | *Powierzchnia obszaru przekroczeń [km²]* | *Maksymalne stężenie* | *Grupa osób najbardziej narażonych na oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *liczebność* | | *liczba ośrodków przebywania* | |
| | | | *dzieci poniżej 5. roku życia* | *osoby powyżej 65. roku życia* | *dzieci* | *osób starszych* |
| pył PM10 | 17,6 | 32,14 µg/m³ | 1620 | 7375 | 48 | 2 |
| pył PM2,5 | 3,6 | 23,67 µg/m³ | 332 | 1509 | 10 | 1 |
| B(a)P | 0,11 | 1,42 ng/m³ | 11 | 47 | 0 | 0 |
| B(a)P | 123,79 | 4,01 ng/m³ | 11389 | 51869 | 492 | 9 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie POP dla strefy aglomeracja bydgoska.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

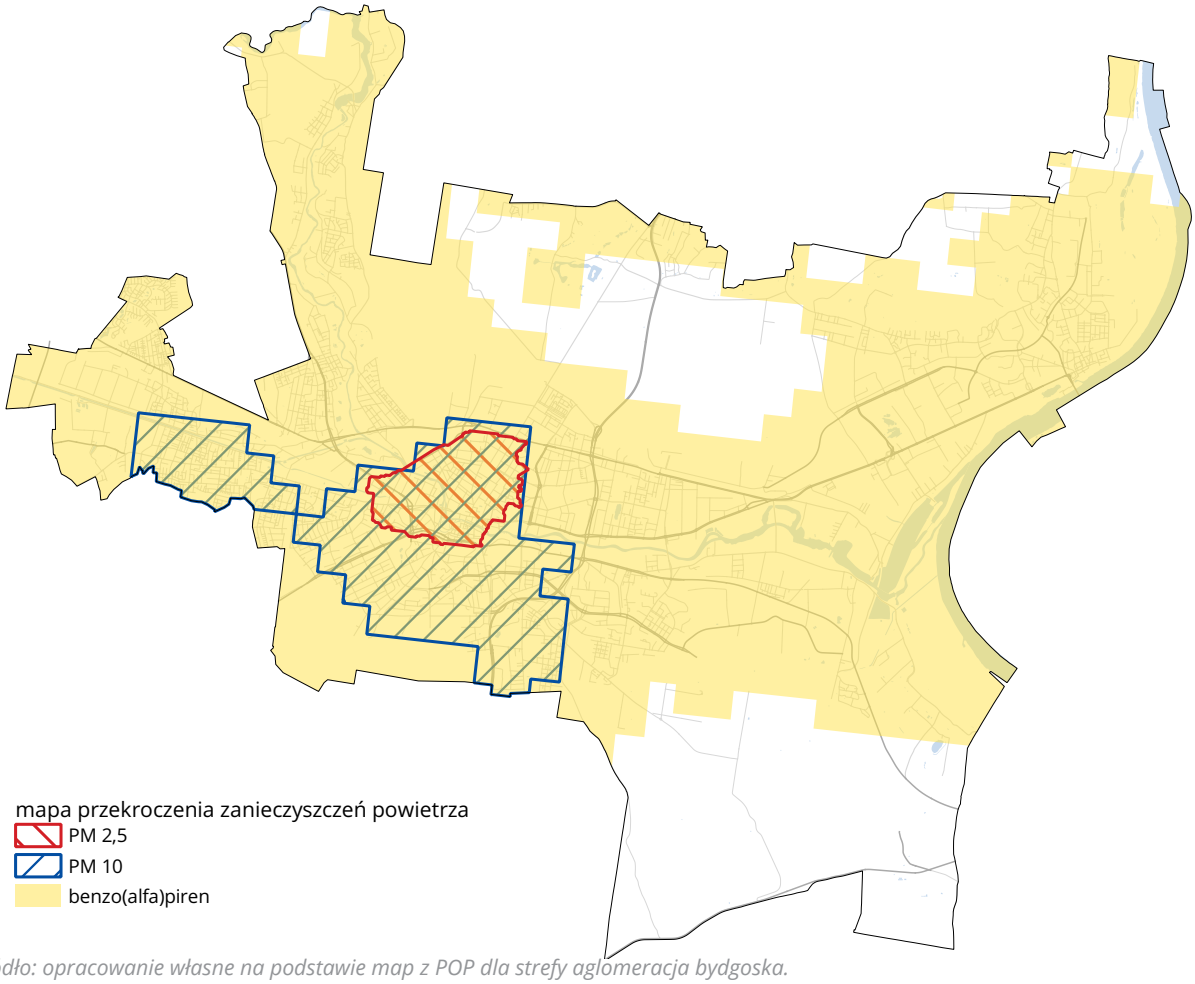
Na podstawie analizy występowania na przestrzeni ostatnich lat najwyższych wartości stężeń w ciągu roku można stwierdzić, że na wszystkich stacjach występowały one w sezonie grzewczym.

Szczegółowa analiza wieloletnich pomiarów prowadzonych przez WIOŚ pokazuje, że średnia wartość analizowanych stężeń z sezonu grzewczego jest 10-35% wyższa od średniej z okresu letniego.

Rozkład czasowy stężeń pyłu zawieszonego PM10 w ciągu roku również wykazuje dużą sezonowość występowania wysokich poziomów. Najwyższe stężenia pyłu PM10, PM2,5 i B(a)P odnotowane zostały w miesiącach zimowych, w dniach gwałtownych spadków temperatury średniodobowej. Można zatem przypuszczać, że bardzo niskie temperatury powodowały konieczność intensywnego ogrzewania mieszkań, a tym samym gwałtowny wzrost emisji i zanieczyszczenia powietrza.

Obszar przekroczeń poziomów docelowych poszczególnych substancji przedstawiono na rysunku 12.

**Rysunek 12.** Przekroczenia poziomów docelowych




*Źródło: opracowanie własne na podstawie map z POP dla strefy aglomeracja bydgoska.*

### 5.10.3. Czystość wód podziemnych i powierzchniowych

Stan czystości wód jest obecnie oceniany za pomocą narzędzi opartych na założeniach Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW), której celem jest osiągnięcie dobrego stanu wszystkich wód. Zgodnie z RDW wyznaczono jednolite części wód powierzchniowych (JCWP) i jednolite części wód podziemnych (JCWPd) – obszary, w granicach których ocenia się szereg parametrów, takich jak ogólny stan ekologiczny, występowanie roślin i zwierząt, naturalne ukształtowanie dna i brzegów, właściwości fizyczne i chemiczne wód. Im wartości wynikowe bliższe są naturalnym, tym lepszy jest stan wód.

Ramowa Dyrektywa Wodna wprowadziła pojęcie jednolitej części wód (JCW) jako oddzielnego i znaczącego elementu wód powierzchniowych lub podziemnych. Cieki mające w swoim biegu jakiekolwiek obiekty hydrotechniczne – jak jazy, przepusty, stopnie wodne – zakwalifikowane zostały do wód silnie zmienionych lub sztucznych, jeżeli zmieniono ich bieg. W ocenie jakości wód silnie zmienionych i sztucznych operuje się pojęciem „potencjał ekologiczny". Cieki naturalne oceniane są poprzez stan ekologiczny.

Ramowa Dyrektywa Wodna definiuje pięć klas czystości wody w JCWP:

- stan bardzo dobry – wody niezmienione lub niemal niezmienione, można je określić jako "naturalne";
- stan dobry – wody nieznacznie zmienione działalnością człowieka;
- stan umiarkowany – wody przekształcone w widocznym, ale średnim stopniu;
- stan zły – stan tych wód (ich warunki biologiczne, chemiczne, ukształtowanie koryta rzek) odbiega znacząco od warunków naturalnych; oznacza to z reguły zanieczyszczenie wód pod względem chemicznym i ubóstwo roślin oraz zwierząt je zamieszkujących;
- stan bardzo zły – wody, których stan jest drastycznie zmieniony przez człowieka; objawia się to m.in. brakiem charakterystycznej dla tego typu wód fauny i flory.

JCWP w myśl polskiego Prawa wodnego stanowią podstawową jednostkę gospodarki wodnej. W granicach administracyjnych miasta znajduje się kilka rzecznych jednolitych części wód powierzchniowych, które zostały przedstawione na rysunku 13.

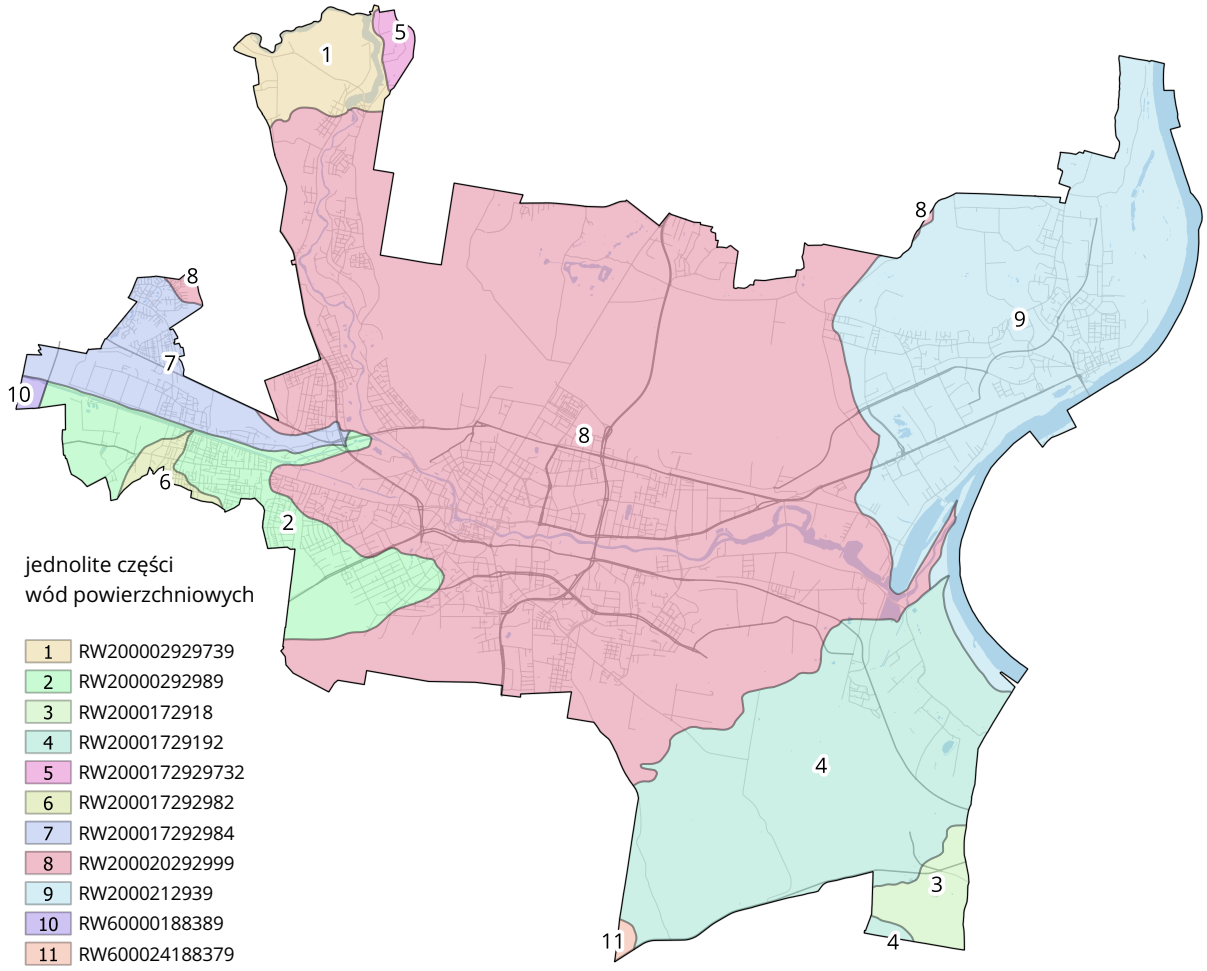
Ich stan na większości obszarów jest obecnie zły. Warto zauważyć, że aż 82,6% powierzchni miasta jest położona w obszarze JCWP o złym stanie ogólnym wód, co oznacza brak osiągnięcia celów Ramowej Dyrektywy Wodnej. Dla wszystkich tych zlewni uzyskano jednak odstępstwo i przesunięto termin realizacji celów na rok 2021. Osiągnięcie stanu dobrego zaplanowano na rok 2021. Do tego czasu zaplanowano przeprowadzenie szeregu działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych. Na poziomie lokalnym przewidziano szczegółową analizę uwarunkowań, mającą na celu dobór optymalnych rozwiązań hydrotechnicznych, a następnie wdrożenie konkretnych działań naprawczych.

Jednolite części wód podziemnych znajdują się w znacznie lepszym stanie w porównaniu z wodami powierzchniowymi. Zaledwie ok. 0,3% powierzchni miasta położona jest w obszarze występowania wód podziemnych słabej jakości. W pozostałej części miasta wody podziemne spełniają wymogi RDW.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 13.** Rozmieszczenie JCWP w granicach Bydgoszczy



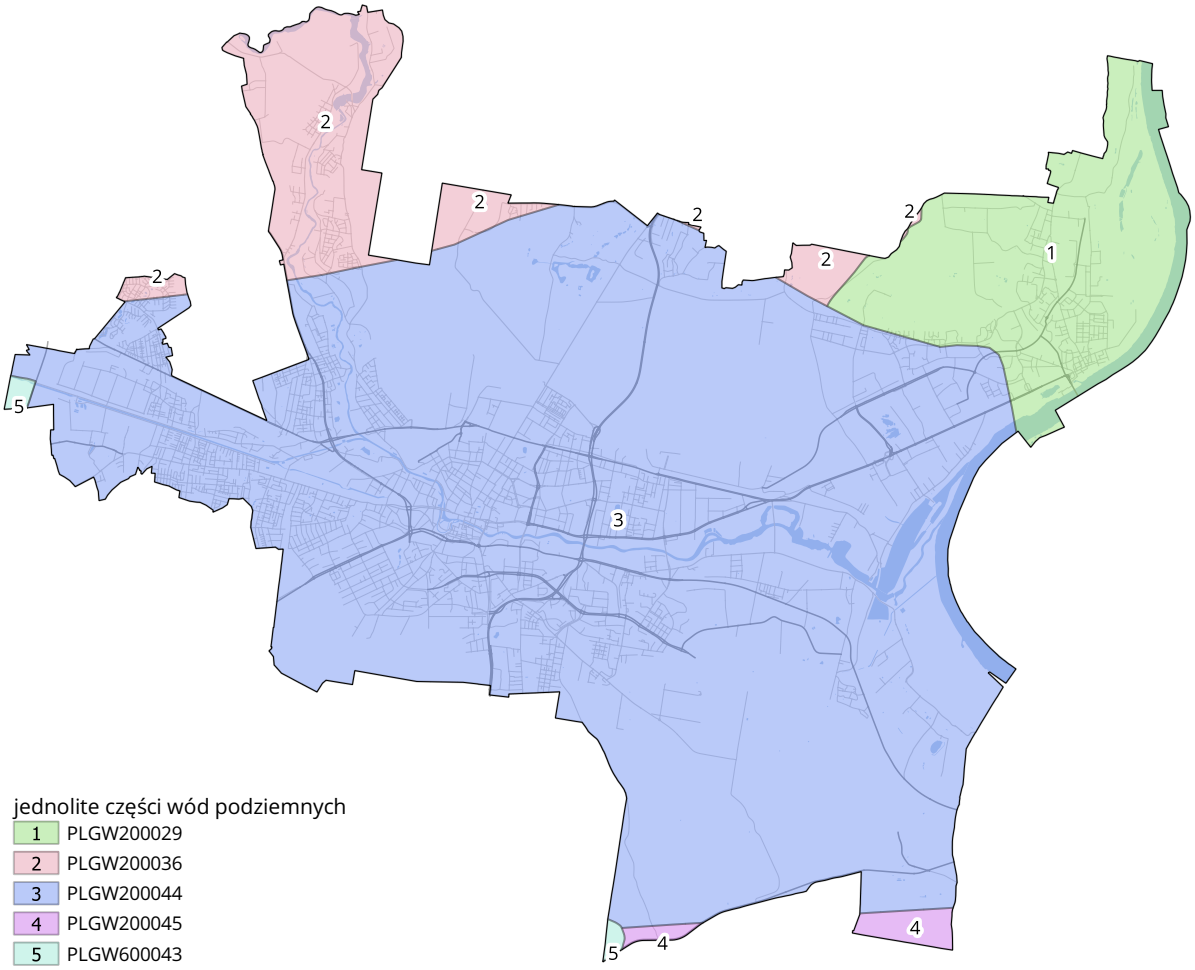

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Centralnej Bazy Danych Geologicznych.*

**Tabela 10.** Zestawienie stanu wód w obszarze JCWP na terenie Bydgoszczy

| *Nr na mapie* | *Nazwa JCWP* | *Ogólny* | *Powierzchnia w ha* | *% powierzchni miasta* |
|---|---|---|---|---|
| 1 | RW200002929739 | zły | 402,8 | 2,29 |
| 2 | RW20000292989 | zły | 954,6 | 5,43 |
| 3 | RW2000172918 | dobry | 231,2 | 1,31 |
| 4 | RW20001729192 | dobry | 2 690,8 | 15,29 |
| 5 | RW2000172929732 | dobry | 68,2 | 0,39 |
| 6 | RW200017292982 | dobry | 72,7 | 0,41 |
| 7 | RW200017292984 | zły | 581,2 | 3,30 |
| 8 | RW200020292999 | zły | 9 219,8 | 52,40 |
| 9 | RW2000212939 | zły | 3 327,2 | 18,91 |
| 10 | RW60000188389 | zły | 25,6 | 0,15 |
| 11 | RW600024188379 | zły | 19,6 | 0,11 |
| | | | 175 93,8 | 100,00 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie kart charakterystyk JCWP rzek (załączniki do planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy Wisły i Odry).*

**Rysunek 14.** Granice jednolitych części wód podziemnych w Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Centralnej Bazy Danych Geologicznych.*

**Tabela 11.** Zestawienie stanu wód w obszarze JCWPd na terenie Bydgoszczy

| *Nr na mapie* | *Kod JCWPd* | *Chemiczny* | *Ilościowy* | *Ogólny* | *Powierzchnia miasta w ha* | *% powierzchni miasta* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | PLGW200029 | dobry | dobry | dobry | 2 149,3 | 12,22 |
| 2 | PLGW200036 | dobry | dobry | dobry | 1 323,9 | 7,52 |
| 3 | PLGW200044 | dobry | dobry | dobry | 13 936,8 | 79,21 |
| 4 | PLGW200045 | dobry | dobry | dobry | 138,5 | 0,79 |
| 5 | PLGW600043 | słaby | słaby | słaby | 45,3 | 0,26 |
| | | | | | 175 93,8 | 100,00 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie kart charakterystyk JCW podziemnych (załącznik do Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły).*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

### 5.10.4. Promieniowanie elektromagnetyczne

W granicach miasta do głównych źródeł wytwarzających pola elektromagnetyczne (PEM) zaliczyć należy stacje elektroenergetyczne GPZ, przesyłowe linie elektroenergetyczne wysokich i najwyższych napięć oraz stacje bazowe telefonii komórkowej.

Oceny poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku i obserwacji zmian dokonuje się w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, a okresowe badania poziomów tych pól prowadzi Główny Inspektor Ochrony Środowiska (do końca 2018 roku badania te prowadził Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska).

Zgodnie z obowiązującym do 31.12.2019 roku rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz.U. 2003 nr 192 poz. 1883) wartość dopuszczalna poziomu pól elektromagnetycznych dla miejsc dostępnych dla ludności wynosiła 7 V/m.

Średnia arytmetyczna wartości promieniowania elektromagnetycznego w poszczególnych punktach pomiarowych miasta w latach 2010, 2013, 2016 oraz 2019 wynosiła odpowiednio:

- ul. Siedleckiego 36: *0,0, 0,62, 0,28, 0,22 V/m
- ul. Mickiewicza 2: 0,31, 0,22, 0,52, 0,40 V/m
- ul. Wyzwolenia 107: 0,55, 0,80, 0,96, 0,99 V/m
- ul. Altanowa 17: 0,50, 0,74, 0,95, 1,46 V/m
- ul. Sandomierska: 0,20, 0,75, 0,50, 0,43 V/m
- ul. Przemysłowa 8: 0,27, 1,18, 0,76, 0,82 V/m
- ul. Kanałowa 6: 0,73, 0,42, 0,78, 0,74 V/m
- ul. Koronowska 96: 0,29, 0,28, *0,0, 0,23 V/m
- ul. Leśna 11: 0,40, 0,44, 0,85, 0,51 V/m
- ul. Ks. Schulza 5: *0,0, 1,10, 0,36, 0,38 V/m

** Wartości zmierzone poniżej dolnego progu oznaczalności sondy.*

Uzyskane wartości mieszczą się w zakresie od poniżej dolnego progu oznaczalności do 1,46 V/m, a rozkład ich w poszczególnych latach nie wskazuje na zdecydowane pogorszenie klimatu elektromagnetycznego. Ponadnormatywnych wartości natężenia pól elektromagnetycznych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 roku (Dz.U. 2003 nr 192 poz. 1883) nie stwierdzono.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 59

## 5.11. Zanieczyszczenia związane z historyczną działalnością

Z opracowań:

- „Raport z prac inwentaryzacyjnych studni indywidualnych i piezometrów zlokalizowanych na terenie osiedla Łęgnowo oraz na terenie dawnych Zakładów Chemicznych »Zachem« w Bydgoszczy, opróbowania wód podziemnych i wyników badań wykonanych w celu oceny warunków środowiskowych w ramach działań pilotażowych projektu GreenerSites CE394 polegającego na badaniu wpływu zanieczyszczeń gruntu i wód gruntowych dawnych Zakładów Chemicznych »Zachem«, na tereny sąsiadujące", Arcadis Sp. z o.o., listopad 2018,
- MODEL HYDROGEOLOGICZNY, Przedsiębiorstwo Geologiczne PROXIMA S.A. we Wrocławiu, maj 2019,

wynika, że zagrożenia związane z historyczną działalnością przemysłową występują w południowo-wschodniej części miasta Bydgoszczy, na terenie osiedla Łęgnowo Wieś oraz w obszarze dawnych Zakładów Chemicznych „Zachem" – łącznie ok. 1600 ha. W granicach byłego „Zachemu" obecnie znajdują się: Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny, szereg mniejszych zakładów produkcyjnych, tereny leśne wraz ze strefą ochronną ujęcia wód podziemnych „S", a także Zakłady Chemiczne NITRO-CHEM S.A, które pozostają terenem zamkniętym.

W wyniku przeprowadzonych inwentaryzacji sozologicznych oraz analiz wyników monitoringu jakości wód podziemnych z całego terenu dawnego „Zachemu" zidentyfikowanych zostało kilkanaście ognisk zanieczyszczeń, z których substancje chemiczne mogą ciągle przedostawać się do gruntów i wód podziemnych poza obszar dawnych Zakładów Chemicznych „Zachem". Każdemu ognisku zanieczyszczeń zlokalizowanemu na terenie dawnych Zakładów Chemicznych „Zachem" w Bydgoszczy towarzyszą chmury zanieczyszczonych wód podziemnych, które przemieszczają się na północ i północny wschód. Na podstawie badań udokumentowano, że zanieczyszczenia rozpływają się wraz z wodami podziemnymi w kierunku Wisły i Brdy, co powoduje zagrożenie ekologiczne terenów położonych również w granicach osiedla Łęgnowo Wieś, a w dalszym horyzoncie czasowym może zagrażać ekosystemom obu rzek.

Z przeprowadzonych analiz migracji zanieczyszczeń wynika, że obszar zanieczyszczonych wód podziemnych, w szczególności związkami organicznymi pochodzącymi z dawnych Zakładów Chemicznych „Zachem", będzie się stopniowo rozszerzał w kierunku terenów zabudowanych Łęgnowa, powodując postępującą degradację wód podziemnych. Rozpatrywano różne scenariusze rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, jednak wszystkie wyniki analiz wskazują, że pierwsze zanieczyszczenia dotrą z wodami podziemnymi do Wisły w 2029 roku.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 6.

# Dziedzictwo kulturowe

## 6.1. Krajobraz kulturowy Bydgoszczy

Bydgoszcz posiada cenne w skali regionu i kraju zasoby dziedzictwa kulturowego, o dużych wartościach historycznych i artystycznych: stanowią je m.in. zachowany układ urbanistyczny miasta lokacyjnego i XIX-wieczny śródmiejski układ urbanistyczny stworzony z przedmieść i folwarków podmiejskich, Kanał Bydgoski (1773-1774) z infrastrukturą techniczną oraz zespół kościołów średniowiecznych: katedra pw. św. Marcina i Mikołaja, kościół pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny („Klaryski"), zespół klasztorny bernardynów, liczne kościoły XIX-wieczne oraz Stary Fordon z jego najstarszą budowlą sakralną: kościołem św. Mikołaja z I poł. XVII w., synagogą z XVII w., a także kościołem św. Jana Apostoła i Ewangelisty z II poł. XIX w.

Krajobraz kulturowy Bydgoszczy najczęściej utożsamiany jest z charakterem zabudowy Śródmieścia i Starym Miastem, które stanowią obszary o największej koncentracji historycznej zabudowy mieszkalnej i najbardziej reprezentacyjnych dla miasta obiektów: kościołów, gmachów użyteczności publicznej, instytucji kultury.

Stare Miasto Bydgoszczy charakteryzuje się dobrze zachowanym średniowiecznym układem urbanistycznym z siatką ulic i fragmentami obwarowań miejskich. Stopniowo poddawana renowacji zabudowa, zmodernizowane nawierzchnie, wprowadzenie zieleni i form malej architektury, bliskie sąsiedztwo zrewitalizowanej Wyspy Młyńskiej znacznie poprawiły wizerunek tej najstarszej części miasta.

Dzielnicę śródmiejską, która powstała w XIX w. na północny zachód od Starego Miasta, kształtują obiekty i miejsca historycznie związane z miastem i jego tradycją, takie jak główne ciągi XIX-wiecznych ulic: Gdańskiej, Cieszkowskiego, Mickiewicza, Dworcowej z przecznicami, place: Wolności i Piastowski, budynek filharmonii oraz reprezentacyjne budynki szkolne.

Tereny zieleni stanowią istotny element krajobrazu miasta, podnoszący jego atrakcyjność. Głównymi elementami miejskiego zasobu terenów zieleni są naturalne formy przyrodnicze występujące na obrzeżach miasta, uzupełnione o zieleń urządzoną w przestrzeni zurbanizowanej. Parki i zieleńce stanowiące elementy zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia to przede wszystkim: park Kazimierza Wielkiego, park Jana Kochanowskiego, Ogród Botaniczny, park Ludowy im. Wincentego Witosa oraz park nad Starym Kanałem Bydgoskim.

Tereny leśne położone są głównie na północno-wschodnich, północno-zachodnich i wschodnich obrzeżach miasta. Ich częścią jest m.in. Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku, zajmujący 830 ha, w którego skład wchodzą Ogród Fauny Polskiej, Ogród Botaniczny UKW i Centrum Edukacji Ekologicznej.

## 6.2. Uwarunkowania konserwatorskie, strefy, obiekty rejestrowe

Na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami został opracowany i przyjęty Uchwałą nr XLIX/1028/17 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 września 2017 r. „Programu opieki nad zabytkami Miasta Bydgoszczy na lata 2017-2020".

Dokument ten obejmuje okres czteroletni. Jego cykliczny charakter wynika zarówno z definicji określonej w ustawie, jak również z dynamicznie zmieniających się wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań, które mogą implikować konieczność jego aktualizacji i modyfikacji.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 61

W „Programie opieki nad zabytkami" na podstawie analizy stanu istniejącego, analizy przekazów historycznych, kartograficznych i ikonograficznych wskazano obszary wymagające ochrony poprzez wyznaczenie stref ochrony konserwatorskiej.

W zależności od stopnia zachowania istniejącej historycznej substancji oraz stopnia zachowania historycznej kompozycji urbanistycznej w „Programie..." zdefiniowano następujące strefy ochrony konserwatorskiej:

- „A" – strefę ścisłej ochrony konserwatorskiej,
- „B" – strefę ochrony konserwatorskiej,
- „K" – strefę ochrony krajobrazu,
- „W" – strefę ochrony archeologicznej,
- „E" – strefę ochrony ekspozycji,
- „AW" – strefę ścisłej ochrony archeologicznej,
- „OW" – strefę obserwacji archeologicznej.

Obszarowy zasięg stref obrazuje rysunek 15 (s.71).

### Strefa „A" – ścisłej ochrony konserwatorskiej

Strefę „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej wyznaczono dla obszarów szczególnie wartościowych, przeznaczonych do bezwzględnego zachowania. Strefa „A" obejmuje obszary, na których elementy historycznego układu przestrzennego miasta, tzn. rozplanowanie, zabudowa oraz związane z nimi integralnie teren i krajobraz, zachowały się w wysokim stopniu.

Strefa „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej obejmuje tereny:

- Starego Miasta i Śródmieścia,
- Starego Fordonu,
- Starego Kanału Bydgoskiego i Kanału Bydgoskiego wraz z obszarami przyległymi,
- zabytkowych zespołów sakralnych,
- zespołów zabytkowej zabudowy z otoczeniem, wpisanych do rejestru zabytków.

### Strefa „B" – ochrony konserwatorskiej

Strefa „B" ochrony konserwatorskiej obejmuje obszary ze znacznym udziałem elementów historycznie ukształtowanej struktury przestrzennej o wartościach kulturowych, do których zaliczyć można tereny zwartej zabudowy Śródmieścia, pochodzącej z okresu rozwoju miasta w końcu XVIII, XIX i XX w., oraz obszary zwartych zespołów jednolitej stylistycznie zabudowy historycznych przedmieść.

W strefie „B" znajdują się tereny osiedli, Śródmieście, Bocianowo, Bielawy, Skrzetusko, Babia Wieś, Okole, Wilczak, historyczna część Szwederowa i Jachcic, część Brdyujścia, okolice Starego Kanału Bydgoskiego i Kanału Bydgoskiego położone na Flisach, Osowej Górze, Jarach, Miedzyniu i Prądach oraz zespół budynków sanatorium w Smukale. W ramach strefy „B" ochronie konserwatorskiej podlegają również historyczne założenia zieleni (park im. Kazimierza Wielkiego, planty nad Starym Kanałem Bydgoskim, park na Wzgórzu Dąbrowskiego, park Kochanowskiego, Ogród Botaniczny UKW oraz cmentarze (Cmentarz Bohaterów Bydgoszczy na Wzgórzu Wolności).

### Strefa „AW" – ścisłej ochrony archeologicznej

Strefa „AW" obejmuje tereny o rozpoznanej zawartości reliktów archeologicznych, posiadające własną formę terenową (np. grodziska). Na obszarze strefy zakazana jest wszelka działalność budowlana, niezwiązana bezpośrednio z rewaloryzacją tych terenów.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 62

Na obszarze Bydgoszczy strefy „AW” obejmują:

- grodzisko w Zamczysku,
- grodzisko „Wyszogród” w Fordonie,
- dwa odcinki tzw. Wałów Kujawskich.

Celem działalności konserwatorskiej w strefie „AW” jest konserwacja zachowanych obiektów zabytkowych, ich ekspozycja w terenie, względnie zaznaczenie ich śladów.

### Strefa „W” – ochrony archeologicznej

Strefa „W” obejmuje tereny o rozpoznanej, na podstawie badań, zawartości ważnych reliktów archeologicznych. Na obszarze strefy działalność inwestycyjna powinna być poprzedzona badaniami archeologicznymi. Zakres prac archeologicznych określa właściwy konserwator zabytków.

Na obszarze Bydgoszczy strefy „W” wyznaczono dla rozpoznanych w trakcie badań wykopaliskowych i powierzchniowych stanowisk, zespołów stanowisk archeologicznych. Na terenach zurbanizowanych, bez możliwości przeprowadzenia badań terenowych, strefa „W” pokrywa się ze strefą „A”.

### Strefa „OW” – obserwacji archeologicznej

Strefa „OW” obejmuje tereny o domniemanej, na podstawie badań lub innych wskazówek, zawartości reliktów archeologicznych. Na obszarze Bydgoszczy strefę „OW” wyznaczono zgodnie ze strefą „B” ochrony konserwatorskiej oraz w obrębie dolin rzecznych Brdy i Wisły, także na obszarach występowania znalezisk archeologicznych znanych z danych archiwalnych.

### Strefa „K” – ochrony krajobrazu

Strefa „K” obejmuje teren krajobrazu integralnie związanego z zabytkowym zespołem, stanowiącym jego najbliższe otoczenie.

Strefę „K” wyznaczono dla obszaru części dzielnicy Brdyujście jako ochronę krajobrazową zespołu objętego strefą „B” ochrony konserwatorskiej. Wprowadzenie nowych inwestycji na terenie strefy „K” wymaga uzyskania pozytywnej opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

### Strefa „E” – ochrony ekspozycji

Strefa „E” obejmuje obszar stanowiący zabezpieczenie właściwego eksponowania zespołu zabytkowego, wyznacza tereny wyłączone spod zabudowy lub określa nieprzekraczalne gabaryty projektowanych budynków.

Strefą „E” objęto obszar pasa nadrzecznego z obu stron Starego Fordonu, pozostający w związku z widokiem na zespół urbanistyczny z przeciwległego brzegu Wisły.

### Obiekty wpisane do rejestru zabytków

Do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego, prowadzonego przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, wpisano 206 obiektów i obszarów o dużej wartości architektonicznej i historycznej. 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. Szczegółowy wykaz obiektów wpisanych do rejestru zabytków został przedstawiony w tabeli 12.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 63

**Tabela 12.** Rejestr zabytków dla miasta Bydgoszczy (stan na 17.11.2017)

| *Lp.* | *Adres* | *Obiekt lub obszar* | *Data decyzji* | *Nr rej.* |
|---|---|---|---|---|
| 1 | | Dzielnica Starego Miasta | 07.08.1955<br>06.07.1984 | A/324 |
| 2 | Wyspa Młyńska | Teren Wyspy Młyńskiej wraz z drzewostanem i brukowaną drogą | 16.02.1995 | A/774 |
| 3 | ul. Farna | Kościół farny pw. św. Marcina i Mikołaja | 03.11.1960 | A/740 |
| 4 | ul. Bernardyńska | Zespół klasztorny oo. bernardynów: kościół pw. św. Jerzego, ob. wojskowy pw. NMP Królowej Pokoju, Klasztor | 04.03.1931<br>30.09.1992 | A/674 |
| 5 | ul. Gdańska 4 | Zespół klasztorny klarysek:<br>kościół klasztorny, ob. filialny pw. Wniebowzięcia NMP<br>klasztor, ob. budynek muzeum | 03.03.1931<br>22.01.1953 | A/209<br>A/278 |
| 6 | pl. Piastowski | Kościół parafialny pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa | 10.12.1971 | A/746 |
| 7 | ul. Kapliczna 1 | Zespół kościoła parafialnego pw. św. Stanisława Biskupa i Męczennika: kościół, stara część cmentarza | 28.06.1995 | A/858 |
| 8 | ul. Św. Trójcy | Kościół parafialny pw. Św. Trójcy | 20.09.1971 | A/752 |
| 9 | Al. Ossolińskich 2 | Zespół kościoła pw. św. Wincentego a Paulo i klasztoru księży misjonarzy: kościół z klasztorem, park | 30.05.1996 | A/846 |
| 10 | ul. Głucha | Kościół parafialny rzym.-kat. pw. św. Antoniego z Padwy | 03.08.2006 | A/1159 |
| 11 | pl. Wolności | Kościół ewangelicki, ob. rzym.-kat. pw. św. Piotra i Pawła | 05.10.1971 | A/751 |
| 12 | ul. Nowogrodzka | Kościół ewangelicki p.w. św. Jana, ob. rzym.-kat. parafialny pw. św. Wojciecha | 26.02.2008 | A/1354 |
| 13 | ul. Toruńska 166 | Kościół ewangelicko- unijny, ob. parafialny rzym.-kat. pw. św. Józefa Rzemieślnika | 30.01.1996 | A/852 |
| 14 | ul. Nakielska 68A | Kościół ewangelicko-unijny, ob. rzym.-kat. pw. Miłosierdzia Bożego | 10.06.1998 | A/841 |
| 15 | Pl. Kościeleckich 7 | Kościół ewangelicko-unijny ob. rzym.-kat. pw. św. Andrzeja Boboli | 15.12.1998 | A/843 |
| 16 | ul. Warszawska | Kościół ewangelicko- augsburski pw. Zbawiciela wraz z otoczeniem w granicach działki nr 34/2 | 07.11.2005 | A/897 |
| 17 | ul. Pomorska 41 | Budynek sakralny z wydzieloną częścią mieszkalną kościoła metodystycznego w Polsce | 16.09.1989 | A/805 |
| 18 | ul. Grunwaldzka 15 | Cmentarz Starofarny | 28.06.1983 | A/879 |
| 19 | ul. Kcyńska | Zespół cmentarza komunalnego: układ przestrzenny z zadrzewieniem, kaplica cmentarna | 04.09.1993 | A/1038 |
| 20 | ul. Toruńska | Cmentarz rzym.-kat. parafii pw. św. Józefa | 24.11.1993 | A/1088 |
| 21 | ul. Zaświat | Zespół cmentarza parafii ewangelicko- augsburskiej:<br>układ przestrzenny wraz z zadrzewieniem, kaplica cmentarna, kostnica, ob. domek grabarza | 28.03.1994 | A/820 |
| 22 | ul. Wały Jagiellońskie, Nowy Rynek, Pod Blankami | Mury miejskie | 16.10.1957 | A/1284 |
| 23 | ul. Babia Wieś 3 | Szałas wioślarski | 19.11.1993 | A/1103 |
| 24 | ul. Batorego 1 | Dom | 02.02.1993 | A/969 |
| 25 | ul. Batorego 4 | Kamienica | 30.03.2007 | A/1276 |
| 26 | ul. Wł. Bełzy 9 | Ochronka, ob. dom | 27.05.1996 | A/847 |
| 27 | ul. Bernardyńska 6 | Szkoła | 30.09.1992 | A/675 |
| 28 | ul. Chodkiewicza 14 | Kamienica | 16.09.2008 | A/1384 |
| 29 | ul. Chodkiewicza 21 | Budynek d. Landwiertschaftliche Ein- und Verkaufsverein fur den Regierungsbezirk Bromberg bGmbH | 30.11.2010 | A/1575 |
| 30 | ul. Chodkiewicza 32 | Budynek sierocińca, ob. Bydgoski Oddział Prewencji Komendy Wojewódzkiej Policji | 18.03.1997 | A/1055 |
| 31 | ul. Chrobrego 8 | Elewacja frontowa kamienicy | 18.01.2017 | A/1713 |
| 32 | ul. Cieszkowskiego 1 | Dom | 18.10.1993 | A/1104 |
| 33 | ul. Cieszkowskiego 3 | Dom | 25.10.1993 | A/1105 |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 64

| Lp. | Adres | Obiekt lub obszar | Data decyzji | Nr rej. |
|---|---|---|---|---|
| 34 | ul. Cieszkowskiego 6 | Kamienica | 11.01.2017 | A/1712 |
| 35 | ul. Cieszkowskiego 7 | Dom | 15.11.1993 | A/1106 |
| 36 | ul. Cieszkowskiego 8 | Kamienica | 24.03.2011 | A/1585 |
| 37 | ul. Cieszkowskiego 9 | Dom | 16.11.1993 | A/1107 |
| 38 | ul. Cieszkowskiego 11 | Dom | 16.11.1993 | A/1108 |
| 39 | ul. Cieszkowskiego 12 | Kamienica | 17.04.2009 | A/1524 |
| 40 | ul. Cieszkowskiego 13/15 | Dom | 17.11.1993 | A/1109 |
| 41 | ul. Cieszkowskiego 14 | Dom | 17.11.1993 | A/1052 |
| 42 | ul. Cieszkowskiego 16 | Dom | 22.11.1993 | A/1110 |
| 43 | ul. Cieszkowskiego 17 | Dom | 17.11.1993 | A/1111 |
| 44 | ul. Cieszkowskiego 18 | Dom | 22.11.1993 | A/1112 |
| 45 | ul. Cieszkowskiego 20 | Dom | 22.11.1993 | A/1113 |
| 46 | ul. Cieszkowskiego 22 | Dom | 23.11.1993 | A/1087 |
| 47 | ul. Długa 2 | Kamienica | 08.09.2011 | A/1595 |
| 48 | ul. Długa 12 | Dom | 08.10.1993 | A/1114 |
| 49 | ul. Długa 22/ul. Pod Blankami 17 | Zespół zabudowy: kamienica, oficyna zachodnia (dawna wozownia), oficyna wschodnia, oficyna południowa | 11.05.2010 | A/1561 |
| 50 | ul. Długa 24 | Kamienica | 18.12.1981 | A/744 |
| 51 | ul. Długa 29 | Kamienica | 28.12.2006 | A/1261 |
| 52 | ul. Długa 31 | Kamienica narożna | 18.12.2008 | A/1402 |
| 53 | ul. Długa 37 | Hotel | 08.10.1993 | A/1115 |
| 54 | ul. Długa 39 | Dom | 04.02.1992 | A/984 |
| 55 | ul. Długa 41 | Dom | 04.02.1992 | A/985 |
| 56 | ul. Długa 42 | Elewacja frontowa kamienicy wraz z działką nr 20 | 01.09.2009 | A/1538 |
| 57 | ul. Długa 53/ul. Zaułek 22 | Kamienica, spichlerz | 12.07.2007 | A/1325 |
| 58 | ul. Długa 62/Pod Blankami 57 | Kamienica, piwnica wraz z działką nr 30 | 24.02.2005 | A/343 |
| 59 | ul. Dworcowa 19 | Dom | 12.11.1992 | A/968 |
| 60 | ul. Dworcowa 63 | Dawna Dyrekcja Kolei | 10.12.1971 | A/748 |
| 61 | ul. Farna 4 | Kamienica | 28.10.2009 | A/1539 |
| 62 | ul. Farna 10 | Szkoła parafialna | 17.12.1991 | A/994 |
| 63 | ul. Filarecka | Wodociągowa wieża ciśnień | 15.01.1986 | A/741 |
| 64 | ul. Marsz. Focha 4 | Dom | 22.04.1996 | A/849 |
| 65 | ul. Fordońska 156 | Budynek hali produkcyjnej, budynki frontowe Zakładów Budowy Maszyn ze stocznią Bydgoskiego Towarzystwa Żeglugi Holowniczej S.A. | 12.11.2015 | A/1686 |
| 66 | ul. Garbary 2 | Willa | 18.04.1995 | A/1066 |
| 67 | ul. Garbary 12 | Kamienica, działka | 26.03.2010 | A/1556 |
| 68 | ul. Garbary 16 | Kamienica | 23.07.2009 | A/1535 |
| 69 | ul. Garbary 20 | Zespół: dom, oficyna | 25.05.1994 | A/823 |
| 70 | ul. Gdańska 14 | Hotel „Pod Orłem” | 15.12.1974 | A/745 |
| 71 | ul. Gdańska 15 | Dom Towarowy | 10.12.1971 | A/747 |
| 72 | ul. Gdańska 16 | Kamienica | 30.04.2010 | A/1558 |
| 73 | ul. Gdańska 20 | Kasyno cywilne, ob. dom | 18.11.1993 | A/1116 |
| 74 | ul. Gdańska 22 | Dom | 28.05.1991 | A/987 |
| 75 | ul. Gdańska 28 | Kamienica | 16.02.2011 | A/1582 |
| 76 | ul. Gdańska 30 | Kamienica z lat 1895-1896 | 12.02.2016 | A/1693 |
| 77 | ul. Gdańska 33 | Dom | 15.01.1986 | A/742 |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 65

| Lp. | Adres | Obiekt lub obszar | Data decyzji | Nr rej. |
|---|---|---|---|---|
| 78 | ul. Gdańska 42 | Dom | 26.08.1996 | A/1059 |
| 79 | ul. Gdańska 48 | Dom, zespół otoczenia parkowego domu: park, stajnia, ob. garaż, trejaż | 07.07.1992 | A/1128 |
| 80 | ul. Gdańska 50 | Willa, otoczenie parkowe w granicach działki nr 46/2 | 08.07.1992<br>29.09.1998 | A/1129 |
| 81 | ul. Gdańska 63 | Dom | 25.05.1991 | A/1046 |
| 82 | ul. Gdańska 75 | Dom | 12.11.1992 | A/893 |
| 83 | ul. Gdańska 81 | Dom | 26.02.1997 | A/1056 |
| 84 | ul. Gdańska 84 | Zespół willi: willa, ogród | 13.12.1994 | A/1079 |
| 85 | ul. Gdańska 88-90 | Dwie połączone wille wraz z częściami położonych pod nimi działek nr 44/3 oraz 45/1 | 19.03.2004 | A/137 |
| 86 | ul. Gdańska 92 | Dom z oficyną | 21.08.1991 | A/967 |
| 87 | ul. Gdańska 93 | Zespół domu: dom, oficyna I, oficyna II, budynek gospodarczy | 05.06.1993 | A/1126 |
| 88 | ul. Gdańska 101 | Dom | 12.10.1999 | A/11 |
| 89 | ul. Gdańska 119 | Zespół domu: dom, oficyna | 15.04.1994 | A/1097 |
| 90 | ul. Gdańska 141 | Elewacja frontowa kamienicy | 14.11.2016 | A/1709 |
| 91 | ul. Gdańska 190 | Zespół budynków Szkoły Wojennej, ob. siedziba Sztabu Pomorskiego Okręgu Wojskowego: budynek główny szkoły, ob. budynek sztabu, kasyno oficerskie, sala gimnastyczna, ob. sala odpraw, ujeżdżalnia, ob. kinoteatr, willa komendanta, ob. mesa oficerska, ogrodzenie od ul. Gdańskiej i Dwernickiego z bramą i parkanem | 28.12.2000 | A/30 |
| 92 | ul. Gdańska 242 | Zespół budynków Stacji Wodociągów „Las Gdański": stacja pomp, studnia zbiorcza, budynek gazogeneratorów, dom mieszkalny, mur ceglany | 04.11.1992 | A/812 |
| 93 | ul. Grodzka 1 | Dom Katolicki | 31.01.2007 | A/1266 |
| 94 | ul. Grodzka 7 | Spichlerz, ob. Muzeum Okręgowe | 25.01.1960<br>12.05.1993 | A/1122 |
| 95 | ul. Grodzka 9 | Spichlerz | 15.07.1961<br>12.05.1993 | A/1123 |
| 96 | ul. Grodzka 11 | Spichlerz | 15.07.1961<br>12.05.1993 | A/1124 |
| 97 | ul. Grodzka 16 | Dom | 21.06.1993 | A/887 |
| 98 | ul. Grodzka 17 | Dom | 12.10.1995 | A/1125 |
| 99 | ul. Grodzka 18 | Szkoła | 30.09.1992 | A/810 |
| 100 | ul. Grodzka 25 | Budynek administracyjny Warzelni Cukru Trzcinowego, ob. siedziba PZU | 20.11.1992 | A/892 |
| 101 | ul. Grunwaldzka 53 | Elewacja frontowa kamienicy | 24.07.2015 | A/1681 |
| 102 | ul. Hetmańska 4 | Dom | 09.12.1996 | A/1057 |
| 103 | ul. Jagiellońska 3 | Budynek Urzędu Wojewódzkiego, część środkowa | 29.10.1956 | A/871 |
| 104 | ul. Jagiellońska 6 | Poczta Główna | 15.12.1971 | A/749 |
| 105 | ul. Jagiellońska 30 | Zespół domu: dom, stajnia, ob. studio fotograficzne | 27.12.1995 | A/853 |
| 106 | ul. Jagiellońska 41–47 | Zespół rzeźni i targowicy miejskiej: budynek restauracji i administracji, resursa, dom administracyjno-mieszkalny, dom mieszkalny, dom administracyjny, kuta brama z furtką | 23.04.1998 | A/505 |
| 107 | ul. Jagiellońska 62 | Willa | 10.05.2011 | A/1588 |
| 108 | ul. Jana Kazimierza 2 | Dom | 04.02.1992 | A/983 |
| 109 | ul. Jezuicka 1 | Kolegium jezuickie, ob. Urząd Miasta | 06.05.1992 | A/783 |
| 110 | ul. Jezuicka 2 | Dom | 27.01.1971 | A/883 |
| 111 | ul. Jezuicka 4 | Budynek | 28.08.1967 | A/885 |
| 112 | ul. Kołłątaja 2/Libelta 10 | Kamienica wraz z działką nr 24 | 09.07.2013 | A/1638 |
| 113 | ul. Kołłątaja 9 | Budynek Zakładu dla Niewidomych | 26.08.2010 | A/1569 |
| 114 | ul. Konarskiego 2 | Państwowe Liceum Sztuk Plastycznych | 11.04.1985 | A/743 |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 66

| Lp. | Adres | Obiekt lub obszar | Data decyzji | Nr rej. |
|---|---|---|---|---|
| 115 | ul. Konarskiego 9 | Kamienica | 16.09.2008 | A/1385 |
| 116 | ul. Kopernika 1 | Szkoła | 05.05.1992 | A/784 |
| 117 | ul. Kopernika 16 | Willa i garaż | 20.01.2003 | A/61 |
| 118 | ul. ks. Kordeckiego 14/ św. Trójcy 29 | Kamienica | 06.10.2008 | A/1389 |
| 119 | ul. ks. Kordeckiego 18 | Kamienica | 13.10.2011 | A/1599 |
| 120 | ul. ks. Kordeckiego 20-22 | Zespół szkoły: szkoła, budynek, ob. sala gimnastyczna | 30.09.1992 | A/811 |
| 121 | pl. Kościeleckich 6 | Klinika dla małych dzieci, ob. Wojewódzki Ośrodek Kultury | 01.12.2008 | A/1397 |
| 122 | pl. Kościeleckich 8 | Szkoła | 21.06.1993 | A/888 |
| 123 | ul. Krasińskiego 2 | Dom | 15.12.1993 | A/1090 |
| 124 | ul. Krasińskiego 4 | Kamienica czynszowa z działką nr 39, ogrodzenie metalowe | 02.02.2010 | A/1550 |
| 125 | ul. Królowej Jadwigi 2 | Dom | 30.05.1994 | A/824 |
| 126 | ul. Królowej Jadwigi 4 | Dom | 11.04.1994 | A/1096 |
| 127 | ul. Królowej Jadwigi 6 | Sień frontowa kamienicy wraz z wystrojem i drzwiami frontowymi | 17.07.2014 | A/1663 |
| 128 | ul. Królowej Jadwigi 10 | Kamienica z częścią działki nr 70/1 w granicach fundamentowania budynku | 20.11.2013 | A/1649 |
| 129 | ul. Kujawska 4 | Dom, ogrodzenie z dwiema bramami i furtką | 07.11.1991 | A/992 |
| 130 | ul. Libelta 10 | patrz ul. Kołłątaja 2/Libelta 10 | 05.08.2011 | A/1594 |
| 131 | ul. Libelta 14 | Dom | 01.10.1991 | A/991 |
| 132 | ul. Libelta 16 | Filharmonia Pomorska im. I. Paderewskiego | 27.01.1978<br>18.12.1981 | A/269 |
| 133 | ul. Mennica 1.2<br>ul. Mennica 1<br>ul. Mennica 1.1<br>ul. Mennica 1/3<br>ul. Mennica 4<br>ul. Mennica 6<br>ul. Mennica 7<br>ul. Mennica 8<br>ul. Mennica 10<br>ul. Mennica 12 | Zespół budynków Wyspy Młyńskiej:<br>Spichlerz<br>Spichrz<br>Spichrz<br>Kaszarnia z turbinownią<br>Dom<br>Dom<br>Dom<br>Dom<br>Młyn<br>Łazienki | <br><br><br><br>15.06.1985<br>09.06.1992 | <br><br><br><br>A/878<br>A/773 |
| 134 | Al. Mickiewicza 1/ Gdańska | Dom | 20.11.1995 | A/1086 |
| 135 | Al. Mickiewicza 5 | Dom | 21.12.1994 | A/1081 |
| 136 | Al. Mickiewicza 7 | Dom | 10.01.1995 | A/1082 |
| 137 | Al. Mickiewicza 9 | Bydgoskie Konserwatorium Muzyczne, ob. dom | 28.08.1995 | A/855 |
| 138 | Al. Mickiewicza 15 | Willa | 18.05.1994 | A/1067 |
| 139 | ul. Mostowa 3 | Elewacja frontowa kamienicy | 06.10.2014 | A/1670 |
| 140 | ul. Niedźwiedzia 4 | Dom | 06.05.1992 | A/966 |
| 141 | ul. Niedźwiedzia 11 | Bryła oraz elewacje frontowe kamienicy: północna i zachodnia | 07.08.2013 | A/1642 |
| 142 | ul. Nowy Rynek 5 | Spichlerz, ob. cerkiew prawosławna pw. św. Mikołaja | 28.12.2004 | A/285 |
| 143 | ul. Nowy Rynek 10 | Kamienica, ob. siedziba Sądu Rejonowego i Prokuratury Rejonowej Bydgoszcz-Południe, brama wjazdowa przylegająca do kamienicy od wschodu | 13.12.2004 | A/283 |
| 144 | ul. Obrońców Bydgoszczy 2-4 | Dom | 09.04.1996 | A/850 |
| 145 | ul. Obrońców Bydgoszczy 6 | Kamienica | 15.05.2008 | A/1362 |
| 146 | Al. Ossolińskich 7 | Willa | 31.12.1997 | A/1050 |
| 147 | ul. Płocka 2 | Willa | 08.12.1994 | A/1076 |
| 148 | ul. Pod Blankami 6 | Spichlerz | 22.01.1992 | A/995 |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 67

| Lp. | Adres | Obiekt lub obszar | Data decyzji | Nr rej. |
|---|---|---|---|---|
| 149 | ul. Podwale 5-7 | Hala Targowa | 11.04.1971 | A/971 |
| 150 | ul. Podwale 11 | Zespół zabudowy: kamienica, oficyna mieszkalna, stajnia, ob. budynek handlowo-gospodarczy | 27.02.2008 | A/1355 |
| 151 | ul. Podwale 13 | Elewacja frontowa kamienicy | 07.01.2013 | A/1623 |
| 152 | ul. Pomorska 3 | Kamienica z działką nr 60/2 | 04.06.2009 | A/1530 |
| 153 | ul. Pomorska 5 | Dom | 04.02.1992 | A/996 |
| 154 | ul. Pomorska 18 | Zespół budynków Straży Pożarnej: budynek główny-remiza, budynek warsztatowy | 24.11.1994 | A/860 |
| 155 | ul. Pomorska 48 | Dom | 04.05.1994 | A/1099 |
| 156 | ul. Pomorska 50/ Cieszkowskiego 24 | Dom | 08.12.1997 | A/1051 |
| 157 | ul. Seminaryjna 3/5 | Zespół szkoły: szkoła, budynek mieszkalny | 30.09.1992 | A/809 |
| 158 | ul. Sienkiewicza 24/ Chrobrego 18 | Kamienica z częścią działki nr 108 | 06.02.2013 | A/1626 |
| 159 | ul. P. Skargi 3 | Dom | 28.05.1991 | A/988 |
| 160 | ul. Słowackiego 7 | Zespół budynków Starostwa Powiatowego: starostwo, wozownia, stajnia | 08.05.1992 | A/782 |
| 161 | ul. Sowińskiego 5 | Podwójna Szkoła Ludowa nr 6, ob. Szkolne Schronisko Młodzieżowe | 26.05.1997 | A/1053 |
| 162 | ul. Stary Port 1-3 (d. nr 3) | Dom | 06.05.1992 | A/1141 |
| 163 | ul. Stary Port 13 | Zespół spichlerza: spichlerz, podwórze | 28.02.1994 | A/1094 |
| 164 | Stary Rynek 16 | Dom | 05.01.1993 | A/891 |
| 165 | Stary Rynek 22 | Dom | 04.02.1992 | A/986 |
| 166 | Stary Rynek 23 | Zespół domu: dom, oficyna | 14.10.1993 | A/1117 |
| 167 | Stary Rynek 24/ Zaułek 11 | Sąd, ob. Biblioteka Miejska | 03.09.1953 | A/868 |
| 168 | Stary Rynek 27 | Kamienica | 03.04.2007 | A/1278 |
| 169 | ul. Staszica 4 | Gimnazjum | 15.05.1992 | A/964 |
| 170 | ul. 20 Stycznia 1920 r. 16 | Kamienica, ogrodzenie z bramą, działka nr 74 | 25.02.2013 | A/1628 |
| 171 | ul. 20 Stycznia 1920 r. 17 | Zespół domu: dom, ogrodzenie | 20.12.1994 | A/1080 |
| 172 | ul. 20 Stycznia 1920 r. 24 | Dom | 12.11.1993 | A/1118 |
| 173 | ul. Śniadeckich 1 | Willa | 15.06.1993 | A/889 |
| 174 | ul. Śniadeckich 3 | Zespół domu: dom, oficyna | 25.04.1994 | A/1098 |
| 175 | ul. Śniadeckich 10 | Dom | 28.06.1995 | A/1065 |
| 176 | ul. Śniadeckich 45 | Kamienica z oficyną wraz z działką nr 161/1 i częścią działki nr 161/4 | 23.05.2014 | A/1658 |
| 177 | ul. św. Floriana 6a | Dom | 18.01.1994 | A/1091 |
| 178 | ul. św. Trójcy 30 | Dom | 27.10.1994 | A/1075 |
| 179 | ul. św. Trójcy 37 | Szkoła | 23.03.1993 | A/890 |
| 180 | ul. Świętojańska 13 | Kamienica, działka nr 8 | 05.05.2009 | A/1527 |
| 181 | ul. Świętojańska 20 | Szkoła | 30.06.1995 | A/1064 |
| 182 | ul. Traugutta 5 | Budynek dawnego sierocińca, ob. Bydgoski Zespół Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych wraz z częścią działki nr 67/2 w granicach fundamentowania budynku | 31.10.2013 | A/1648 |
| 183 | ul. Trybunalska 2 | Budynek starej octowni | 18.12.1981 | A/972 |
| 184 | ul. Wały Jagiellońskie 2 | Sąd Wojewódzki | 07.10.1971 | A/750 |
| 185 | ul. Wały Jagiellońskie 4 | Budynek Sądu Powiatowego, ob. Sądu Rejonowego | 10.12.2004 | A/282 |
| 186 | ul. Warszawska 11 | Kamienica czynszowa, działka nr 27 | 09.06.2010 | A/1563 |
| 187 | ul. Wełniany Rynek 4 | Dom | 27.01.1994 | A/1092 |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

| *Lp.* | *Adres* | *Obiekt lub obszar* | *Data decyzji* | *Nr rej.* |
|---|---|---|---|---|
| 188 | pl. Weyssenhoffa 1 | Kamienica | 27.02.2017 | A/1715 |
| 189 | pl. Weyssenhoffa 5 | Kamienica | 29.10.2010 | A/1573 |
| 190 | pl. Weyssenhoffa 9 | Kamienica, działka nr 105 | 20.03.2009 | A/1522 |
| 191 | pl. Weyssenhoffa 11<br>ul. Powstańców Wielkopolskich 2<br>Al. Ossolińskich 12<br>ul. Powstańców Wielkopolskich 4<br>Al. Ossolińskich 4-6<br>Al. Ossolińskich 8-10 | Zespół budynków Instytutu Rolniczego:<br>Budynek mieszkalny<br>Budynek<br>Budynek<br>Budynek mieszkalny<br>Budynek mieszkalny<br>Budynek mieszkalny,<br>Chlewnia, ob. budynek administracyjny<br>Stajnia, następnie rzeźnia | 20.05.1992 | A/676 |
| 192 | pl. Weyssenhoffa 11 | Teren z drzewostanem położony na części działki nr 22/15 | 11.04.1994 | A/709 |
| 193 | ul. Wileńska 14 | Kamienica, działka nr 41 | 06.05.2009 | A/1528 |
| 194 | pl. Wolności 1 | Dom | 20.10.1990 | A/1041 |
| 195 | pl. Wolności 3 | Dom | 06.05.1991 | A/1042 |
| 196 | pl. Wolności 5 | Dom | 01.10.1991 | A/990 |
| 197 | pl. Wolności 9 | Gimnazjum | 28.05.1991 | A/989 |
| 198 | ul. Wrocławska 7,<br>ul. Wrocławska 9-11 | Kompleks restauracyjno- rozrywkowy „Schweizerhaus” | 24.06.2015 | A/1678 |
| 199 | ul. Zygmunta Augusta 11 | Parowozownia, następnie tendrownia | 23.05.2014 | A/1654 |
| 200 | Rynek | Kościół parafialny pw. św. Mikołaja | 20.10.1994 | A/863 |
| 201 | ul. Piastowa | Cmentarz parafialny, kaplica | 29.04.1993 | A/1036 |
| 202 | ul. Sikorskiego | Kościół ewangelicki, ob. parafialny rzym.-kat. pw. św. Jana Apostoła i Ewangelisty | 01.04.1996 | A/851 |
| 203 | ul. Cechowa | Cmentarz rzym.-kat. parafii pw. św. Jana Apostoła i Ewangelisty | 21.08.1991 | A/1029 |
| 204 | ul. Bydgoska 22<br>(dec.: ul. 20 Stycznia) | Synagoga | 25.05.1991 | A/1287 |
| 205 | ul. Kapeluszników 2 | Drewniana weranda przylegająca do kamienicy | 08.08.2017 | A/1726 |
| 206 | Rynek 4/Patrolowa | Spichlerz<br>Chata drewniana typu holenderskiego | 21.02.2017<br>23.10.1970 | A/1714<br>nr rej. dawnego woj. bydgoskiego: 54/A |
| 207 | ul. Toruńska 406 | Dom mieszkalny połączony z kuźnią i częścią inwentarską, wraz z częścią działki nr 26 pod budynkiem | 03.12.2003 | A/117 |
| 208 | ul. Wrocławska,<br>ul. Czarna Droga,<br>ul. Bronikowskiego | Zespół Kanału Bydgoskiego składający się ze: szlaku wodnego Starego i Nowego Kanału Bydgoskiego w miejscowościach: Bydgoszcz, Pawłówek, Kruszyniec, Zielonczyn, gm. Sicienko Gorzeń, Ślesin i Występ, gm. Nakło, obiektów hydrotechnicznych i budynków towarzyszących.<br>Bydgoszcz:<br>Śluza nr 3 Okole z trzema budynkami maszynowni, budynkiem sterowni i domem śluzowego,<br>Śluza Czyżkówko z trzema budynkami maszynowni, budynkiem sterowni, budynkiem maszynowni i domem śluzowego,<br>Śluza nr 5 Prądy z budynkiem obsługi i domem śluzowego,<br>Śluza nr 6 Osowa Góra z budynkiem obsługi i domem śluzowego.<br><br>Bydgoszcz-Stary Kanał: Śluza nr III, Śluza nr IV, Śluza nr V.<br>Z ochrony wyłącza się pasy drogowe usytuowane na przebiegu Starego i Nowego Kanału.<br><br>Zespół Śluzy Miejskiej wraz z działką nr 109/10: Śluza Miejska nr 2 km 12,4 Brdy, budynek maszynowni na głowie śluzy, budynek sterowni na wsch. ramieniu dolnej głowy śluzy. | 30.11.2005<br>09.12.2005 | A/900<br>A/901 |

*Źródło: rejestr zabytków dla miasta Bydgoszczy (stan na dzień 17.11.2017).*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 69

## 6.3. Ewidencja zabytków

Dla obszaru Bydgoszczy prowadzona jest przez Miejskiego Konserwatora Zabytków gminna ewidencja zabytków, a na terenie województwa prowadzona jest przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, wojewódzka ewidencja zabytków.

Gminna ewidencja zabytków jest to zbiór kart ewidencyjnych zabytków nieruchomych z terenu gminy, objętych wojewódzką ewidencją zabytków. Jest ona podstawą do sporządzenia przez gminę programów opieki nad zabytkami.

## 6.4. Dobra kultury współczesnej (budynki, budowle, pomniki)

Dobra kultury współczesnej wpisane w tkankę miasta, jako tereny i obiekty o szczególnej wartości estetycznej, wpływają pozytywnie na odbiór przestrzeni miasta. Świadomość istnienia obszarów czy budynków o szczególnych walorach estetycznych zdecydowanie działa korzystnie na sposób gospodarowania terenami i decydowania o ich przeznaczeniu w planach miejscowych i innych opracowaniach urbanistyczno-architektonicznych. Działania planistyczne i inwestycyjne w rejonie wskazanych w Studium dóbr kultury współczesnej powinny umożliwiać zachowanie i podkreślenie tych obiektów w krajobrazie miasta.

Dobra kultury współczesnej stanowią: obiekty architektury, obszary zabudowy i inne tereny, które w rozumieniu ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2003 Nr 162 poz. 1568 z późniejszymi zmianami) nie są zabytkami.

Samo pojęcie „dobra kultury współczesnej" zostało sformułowane w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. 2016 poz. 778 ze zmianami) – art. 2, ust. 10, jako „niebędące zabytkami dobra kultury, takie jak pomniki, miejsca pamięci, budynki, ich wnętrza i detale, zespoły budynków, założenia urbanistyczne i krajobrazowe, będące uznanym dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń, jeżeli cechuje je wysoka wartość artystyczna lub historyczna".

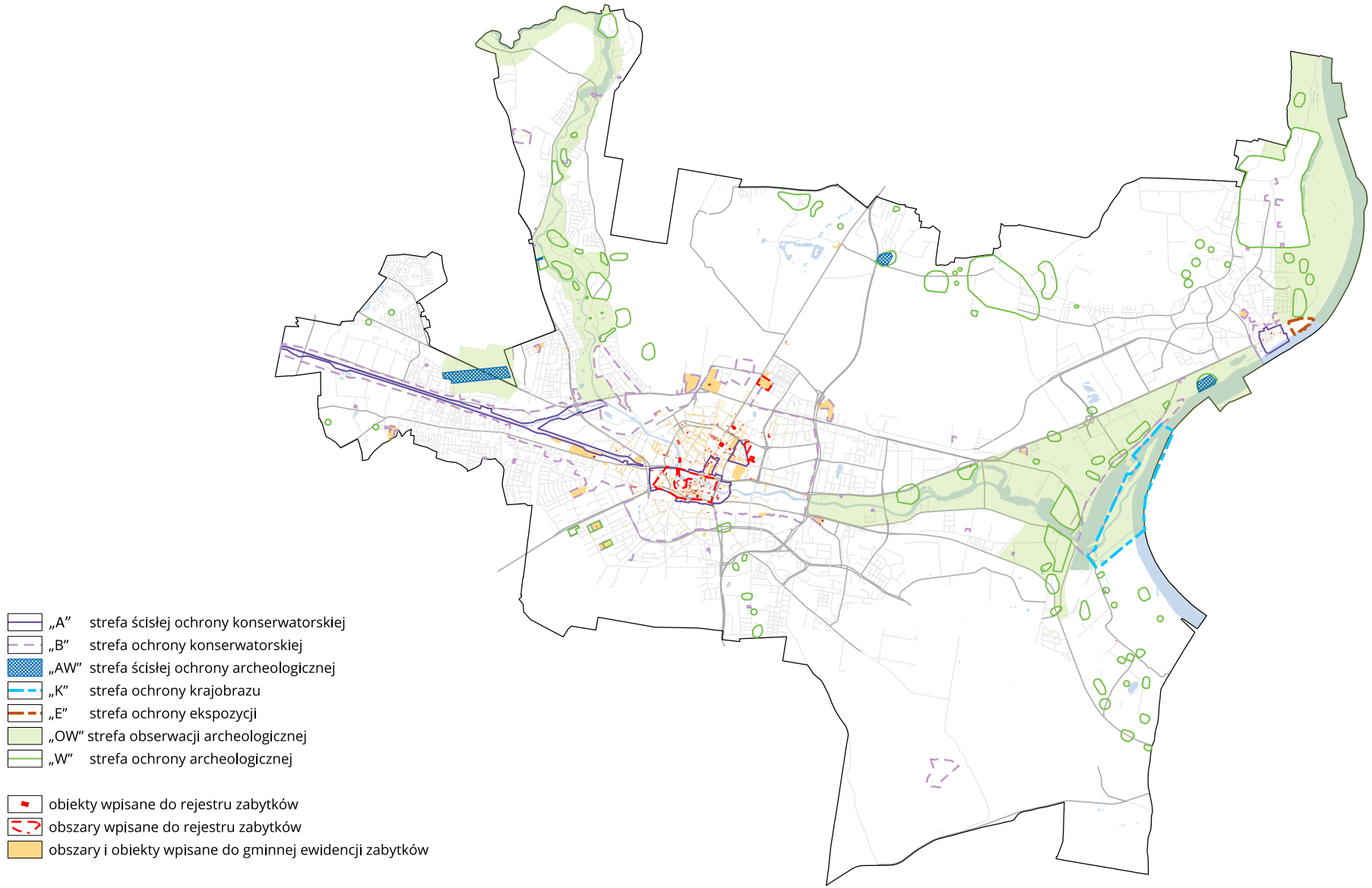
Zasób dóbr kultury współczesnej współtworzą obiekty budowlane i obszary zurbanizowane, które w zależności od skali i rangi w przestrzeni miasta składają się na:

1. **Obiekty architektury** – budynki uznane za wartościowe ze względu na formę architektoniczną, walory estetyczne oraz pełnioną funkcję. Są to często obiekty o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb mieszkańców i osób przyjezdnych:
    - Opera Nova,
    - mBank S.A. dawniej BRE Bank,
    - Galeria Miejska bwa,
    - przystań na Wyspie Młyńskiej,
    - most Fordoński im. Rudolfa Modrzejewskiego.
2. **Założenia urbanistyczne –** obszary zabudowane, które charakteryzują się i wyróżniają spośród innych miejsc w mieście spójnym układem urbanistycznym oraz jednolitym charakterem architektonicznym budynków. Do tej grupy należą wyróżnione zespoły zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej, jak również niektóre kompleksy zabudowy przemysłowej:
    - zespół zabudowy i park im. J. Kochanowskiego w rejonie ul. 20 Stycznia 1920 r. – tzw. „dzielnica muzyczna",
    - zespół zabudowy i układ przestrzenny Osiedla Leśnego,
    - zespół zabudowy i układ przestrzenny osiedla Kapuściska,
    - zZespół zabudowy i układ przestrzenny osiedla Błonie z parkiem 2 Korpusu Obrony Powietrznej.
3. **Wartościowe założenia parkowo-ogrodowe** – tereny zagospodarowane zielenią, stanowiące element miejskiego systemu przyrodniczego, wartościowe pod względem kompozycyjnym i przestrzennym, o szczególnym znaczeniu dla mieszkańców miasta:
    - Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku,



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 15.** Dziedzictwo kulturowe




*Źródło: opracowanie własne na bazie materiałów Wojewódzkiego i Miejskiego Konserwatora Zabytków.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

- Park Centralny,
- Dolina Pięciu Stawów,
- Aleja Górska.

4. **Miejsca i obiekty pamięci narodowej** – są to obiekty lub miejsca o szczególnym znaczeniu dla mieszkańców Bydgoszczy, upamiętniające wydarzenia, które miały znaczący wpływ na historię miasta i regionu, miejsca kaźni i pochówku zmarłych:
    - Dolina Śmierci w Fordonie,
    - miejsce pamięci wydarzeń września 1939 roku na Starym Rynku,
    - Cmentarz Obrońców Bydgoszczy na osiedlu Wzgórze Wolności,
    - dwa cmentarze ofiar hitleryzmu z obozu przejściowego w Smukale Dolnej.

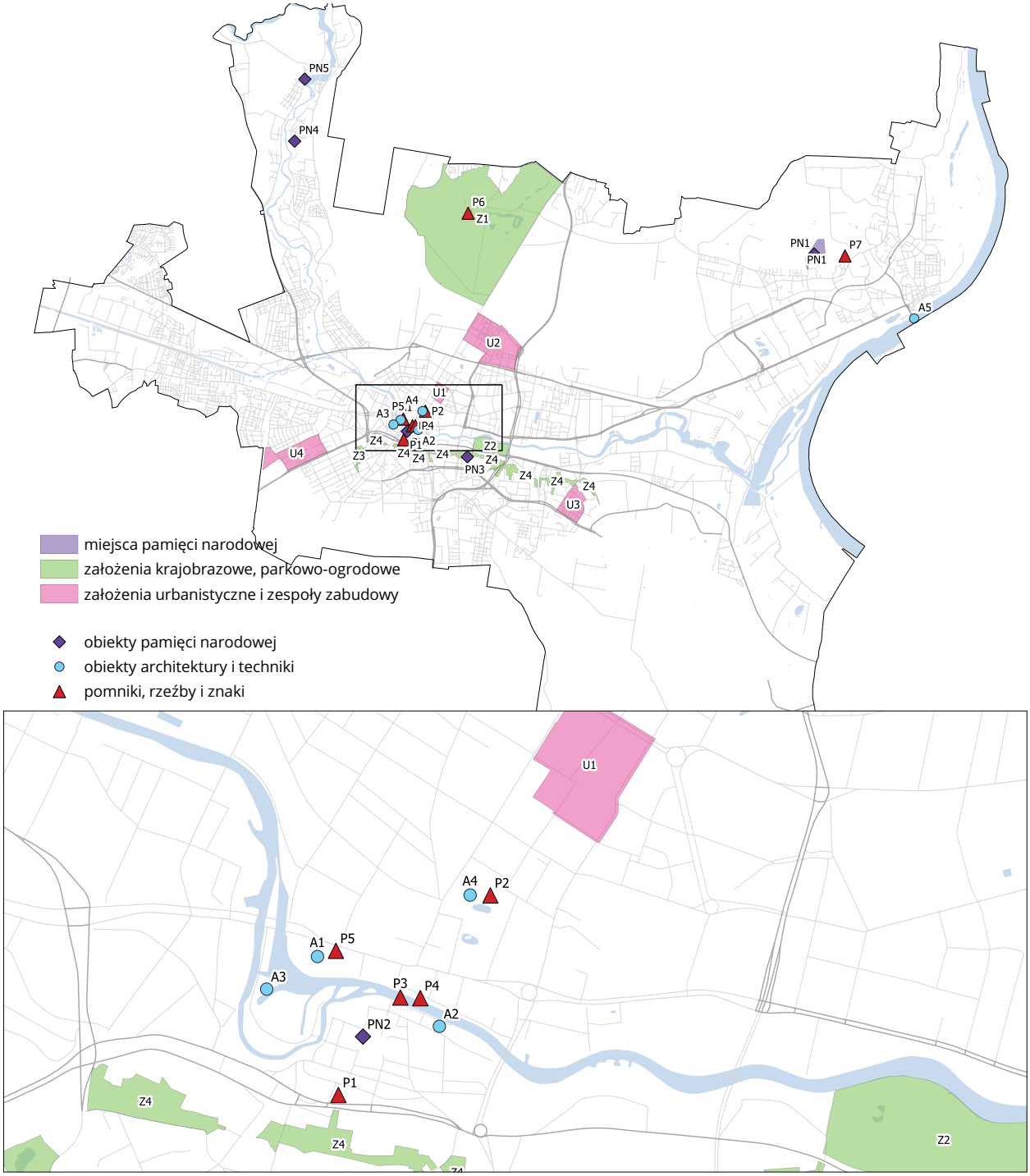
## 6.5. Obszary pomników zagłady i ich stref ochronnych

W granicach miasta Bydgoszczy nie występują pomniki zagłady i ich strefy ochronne, o których mowa w ustawie z dnia 7 maja 1999 r. o ochronie terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady (Dz.U. Nr 41 poz. 412 z późniejszymi zmianami).



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 16.** Dobra kultury współczesnej




**pomniki, rzeźby i znaki**

P1 Pomnik Kazimierza Wielkiego
P2 Fontanna Potop (rekonstrukcja)
P3 Przechodzący przez rzekę
P4 Trzy Gracje
P5 Łuczniczka
P6 Łuczniczka Nova
P7 Rzeźba Łabędzia
P8 Trzy mewy

**miejsca i obiekty pamięci narodowej**

PN1 Golgota - "Dolina Śmierci"
PN2 Miejsce pamięci ofiar egzekucji publicznych z września 1939 r.
PN3 Cmentarz Bohaterów Bydgoszczy
PN4 Cmentarz ofiar obozu w Smukale Dolnej (ul. Bronikowskiego)
PN5 Cmentarz ofiar obozu w Smukale Dolnej (ul. Opławiec)

**obiekty architektury i techniki**

A1 Opera Nova
A2 mBank (dawniej BRE Bank)
A3 Przystań Bydgoszcz
A4 Galeria Miejska BWA
A5 Most Fordoński im. Rudolfa Modrzejewskiego

**założenia krajobrazowe, parkowo-ogrodowe**

Z1 Leśny Park Kultury i Wypoczynku „Myślęcinek"
Z2 Park Centralny
Z3 Dolina Pięciu Stawów
Z4 Aleja Górska

**założenia urbanistyczne i zespoły zabudowy**

U1 Dzielnica muzyczna
U2 Zespół zabudowy i układ przestrzenny osiedla Leśnego z parkiem im. Bydgoskiego Harcerstwa
U3 Zespół zabudowy i układ przestrzenny części ssiedla Kapuściska
U4 Zespół zabudowy i układ przestrzenny osiedla Błonie z parkiem 2 Korpusu Obrony Powietrznej

*Źródło: opracowanie własne.*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 7.

# Warunki i jakość życia mieszkańców

O jakości życia w mieście decyduje wiele czynników, na które składają się przede wszystkim warunki zamieszkania, pracy i wypoczynku. O warunkach zamieszkania decydują takie czynniki, jak: standardy mieszkaniowe (tzn. dostęp do infrastruktury technicznej, wskaźniki powierzchni użytkowej mieszkań na mieszkańca, liczba izb), wskaźniki terenów zieleni, parkowania, dostęp do usług – w tym handlu, oświaty, służby zdrowia, kultury, a także liczba miejsc pracy decydujących o wskaźniku bezrobocia oraz dostęp do terenów i urządzeń wypoczynku i rekreacji.

## 7.1. Budownictwo mieszkaniowe

Mieszkalnictwo w ujęciu przestrzennym występuje jako podstawowa tkanka zabudowy miasta, zaś w ujęciu społecznym jako główny element zaspokojenia podstawowych potrzeb egzystencjalnych człowieka.

Przestrzenny aspekt zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych sprowadza się do wskazania odpowiednich terenów pod nowe inwestycje oraz określenia zasad budowy i modernizacji struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, w tym szczególnie przekształceń i rewitalizacji zabudowy staromiejskiej oraz substandardowych enklaw mieszkaniowych. Aspekt społeczny mieszkalnictwa wyraża się poprzez zapewnienie – odpowiedniej do potrzeb – liczby mieszkań oraz jakości odpowiadającej wymaganiom współczesnej cywilizacji.

Zarówno w statystyce, jak i w planowaniu przestrzennym zasoby mieszkaniowe mierzone są na podstawie wskaźników dotyczących liczby mieszkań, powierzchni użytkowych i liczby izb w mieszkaniu. Dla miasta Bydgoszczy ważniejsze dane dotyczące zasobów mieszkaniowych zestawiono w tabeli 13:

**Tabela 13.** Zasoby mieszkaniowe w Bydgoszczy

| | *1995* | *2000* | *2005* | *2010* | *2015* | *2018* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Zasoby mieszkaniowe:*** | | | | | | |
| mieszkania | 123 957 | 128 577 | 135 893 | 143 192 | 148 055 | 151 316 |
| izby | 422 780 | 437 933 | 466 610 | 494 593 | 509 112 | 518 547 |
| powierzchnia użytkowa mieszkań | 6 671 497 | 6 968 950 | 7 739 927 | 8 265 146 | 8 572 122 | 8 769 589 |
| ***Wskaźniki:*** | | | | | | |
| liczba mieszkań na 1000 mieszkańców | 321 | 342 | 371 | 392 | 416 | 432 |
| liczba osób na mieszkanie | 3,11 | 2,92 | 2,69 | 2,55 | 2,40 | 2,31 |
| przeciętna powierzchnia mieszkania | 53,82 | 54,2 | 56,96 | 57,72 | 57,90 | 57,96 |
| przeciętna powierzchnia użytkowa na osobę | 17,28 | 18,55 | 21,14 | 22,68 | 24,10 | 25,04 |
| przeciętna liczba izb w mieszkaniu | 3,41 | 3,41 | 3,43 | 3,45 | 3,44 | 3,43 |
| przeciętna liczba izb na osobę | 1,10 | 1,17 | 1,27 | 1,36 | 1,43 | 1,48 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*

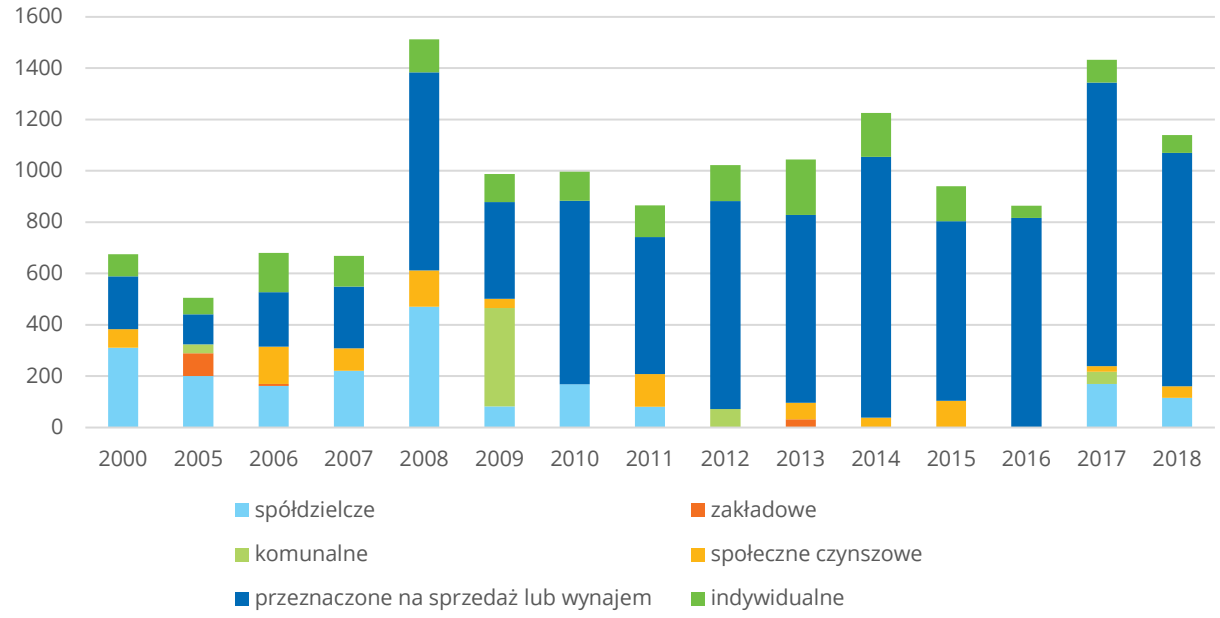
Z powyższych danych wynika, że wzrost zasobów mieszkaniowych w mieście w latach 1995-2018 wyniósł 27 359 mieszkań. Dla Bydgoszczy wskaźnik nasycenia mieszkań, wyrażony liczbą lokali w przeliczeniu na 1000 osób, systematycznie wzrasta i wyniósł w 2018 roku 432 mieszkania. Wynik ten jest lepszy o ok. 19% w porównaniu z danymi dla województwa kujawsko-pomorskiego i 13% lepszy w porównaniu z danymi dla Polski.

Analizując bardziej szczegółowo strukturę mieszkań oddawanych do użytku w poszczególnych latach w Bydgoszczy, zwrócić należy uwagę, że przyrost nowych lokali mieszkaniowych w latach 2005-2018 był na średnim poziomie ok. 1000 mieszkań rocznie.

Duże zmiany dokonały się w udziale podmiotów inwestujących w nowe budownictwo mieszkaniowe. W latach 2005-2018 zaobserwowano na terenie miasta znaczny spadek liczby oddawanych do użytkowania mieszkań spółdzielczych oraz zakładowych na rzecz inwestycji przeznaczonych na sprzedaż i wynajem (realizowanych zarówno przez spółdzielnie, jak i deweloperów) oraz inwestorów indywidualnych, które w ogólnej liczbie mieszkań oddawanych do użytku stanowiły, odpowiednio, w 2005 roku – 23%, 13%; w 2015 roku – 75%, 14,5%, a w 2018 roku - 80%, mocno spadły natomiast inwestycje realizowane indywidualnie, do 6% ogółu oddanych w tym roku.

Tak duży spadek może wynikać ze zmian metodologicznych. Od 2018 roku uległa zmianie metodologia klasyfikowania mieszkań realizowanych przez osoby fizyczne; do 2017 roku włącznie wszystkie mieszkania realizowane przez osoby fizyczne zaliczane były do budownictwa indywidualnego, natomiast od 2018 roku mieszkania budowane przez osoby fizyczne z przeznaczeniem na sprzedaż lub wynajem (tj. w celu osiągnięcia zysku) są ujmowane w formie budownictwa jako przeznaczone na sprzedaż lub wynajem.

**Wykres 9.** **Mieszkania oddane do użytkowania w Bydgoszczy w poszczególnych latach**




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Tabela 14.** Mieszkania oddane do użytkowania w Bydgoszczy w poszczególnych latach

| | *2000* | *2005* | *2010* | *2015* | *2018* |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ogółem*** | | | | | |
| mieszkania | 675 | 505 | 996 | 940 | 1 139 |
| izby | 2 125 | 1 812 | 3 404 | 2 808 | 3 304 |
| powierzchnia użytkowa | 43 946 | 36 432 | 69 973 | 59 752 | 67 262 |
| ***spółdzielcze*** | | | | | |
| mieszkania | 310 | 201 | 169 | 0 | 0 |
| izby | 925 | 663 | 508 | 0 | 0 |
| powierzchnia użytkowa | 17 019 | 11 311 | 11 356 | 0 | 0 |
| ***zakładowe*** | | | | | |
| mieszkania | 0 | 89 | 0 | 0 | 0 |
| izby | 0 | 316 | 0 | 0 | 0 |
| powierzchnia użytkowa | 0 | 5 305 | 0 | 0 | 0 |
| ***komunalne*** | | | | | |
| mieszkania | 1 | 34 | 0 | 0 | 0 |
| izby | 2 | 98 | 0 | 0 | 0 |
| powierzchnia użytkowa | 41 | 1 603 | 0 | 0 | 0 |
| ***społeczne czynszowe*** | | | | | |
| mieszkania | 72 | 0 | 0 | 103 | 44 |
| izby | 198 | 0 | 0 | 319 | 136 |
| powierzchnia użytkowa | 3 408 | 0 | 0 | 5 316 | 2 270 |
| ***przeznaczone na sprzedaż lub wynajem*** | | | | | |
| mieszkania | 206 | 116 | 714 | 701 | 910 |
| izby | 553 | 349 | 2 237 | 1 897 | 2 417 |
| powierzchnia użytkowa | 10 890 | 6 785 | 39 537 | 37 085 | 47 816 |
| ***indywidualne*** | | | | | |
| mieszkania | 86 | 65 | 113 | 136 | 69 |
| izby | 447 | 386 | 659 | 592 | 404 |
| powierzchnia użytkowa | 12 588 | 11 428 | 19 080 | 17 351 | 10 232 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*

Z dalszych analiz wynika, że w stosunku do lat poprzednich na korzyść zmieniły się warunki zamieszkania na terenie Bydgoszczy. Zauważalny jest systematyczny wzrost zarówno przeciętnej powierzchni mieszkań, jak i wskaźników dotyczących powierzchni użytkowej mieszkania oraz liczby pokoi w przeliczeniu na mieszkańca – taki stan rzeczy jest nie tylko wynikiem przyrostu ogólnej liczby mieszkań w mieście, ale również zmniejszenia się liczby mieszkańców.

Odnosząc te wielkości do standardów zamieszkania w miastach pow. 200 tys. mieszkańców na terenie Polski oraz w innych krajach europejskich, należy stwierdzić, że w Bydgoszczy mamy zarówno nieco uboższe zasoby mieszkaniowe, jak i ogólnie mniejsze mieszkania. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w przeliczeniu na jednego mieszkańca była (w 2018 roku) o 3,5 $m^2$ niższa, a średnia wielkość mieszkania mniejsza o 2,5 $m^2$, od średnich wartości tych wskaźników w wymienionych miastach polskich wyszczególnionych w tabeli 15. Biorąc pod uwagę standardy mieszkaniowe w zachodniej Europie (tabela 16) zarówno Bydgoszcz, jak i inne polskie miasta, odbiegają znacznie od warunków zachodnioeuropejskich.



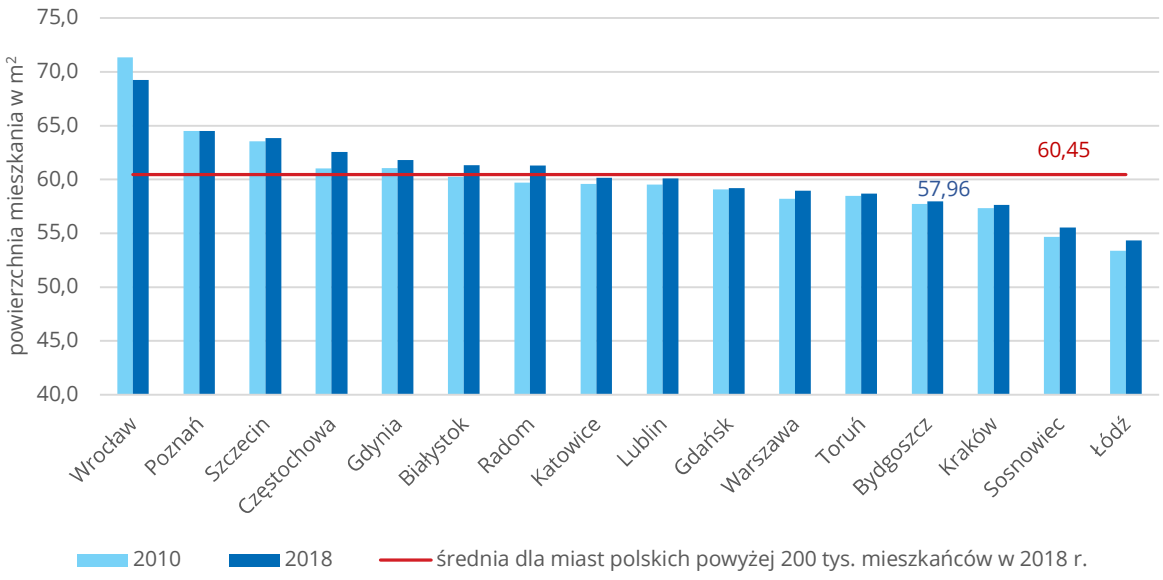
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 77

**Tabela 15.** Wskaźniki dotyczące warunków zamieszkania w polskich miastach o liczbie ludności powyżej 200 tys. mieszkańców

| *Miasto* | *Liczba mieszkań na 1000 osób* | | *Liczba osób na mieszkanie* | | *Przeciętna powierzchnia mieszkania* | | *Przeciętna powierzchnia użytkowa na osobę* | | *Przeciętna liczba izb na osobę* | | *Przeciętna liczba izb na mieszkanie* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *2010* | *2018* | *2010* | *2018* | *2010* | *2018* | *2010* | *2018* | *2010* | *2018* | *2010* | *2018* |
| Warszawa | 500 | 549 | 2,00 | 1,82 | 58,2 | 58,96 | 29,13 | 32,36 | 1,61 | 1,73 | 3,21 | 3,15 |
| Kraków | 433 | 505 | 2,31 | 1,98 | 57,34 | 57,65 | 24,82 | 29,13 | 1,39 | 1,58 | 3,20 | 3,12 |
| Łódź | 469 | 524 | 2,13 | 1,91 | 53,35 | 54,33 | 25,03 | 28,46 | 1,44 | 1,61 | 3,07 | 3,08 |
| Wrocław | 432 | 514 | 2,31 | 1,95 | 71,37 | 69,25 | 30,84 | 35,57 | 1,72 | 1,94 | 3,98 | 3,77 |
| Poznań | 426 | 488 | 2,35 | 2,05 | 64,49 | 64,49 | 27,47 | 31,48 | 1,50 | 1,69 | 3,53 | 3,47 |
| Gdańsk | 414 | 491 | 2,42 | 2,04 | 59,06 | 59,20 | 24,42 | 29,05 | 1,41 | 1,61 | 3,40 | 3,28 |
| Szczecin | 403 | 447 | 2,48 | 2,24 | 63,54 | 63,85 | 25,59 | 28,56 | 1,46 | 1,60 | 3,63 | 3,57 |
| ***Bydgoszcz*** | ***393*** | ***432*** | ***2,55*** | ***2,31*** | ***57,72*** | ***57,96*** | ***22,68*** | ***25,04*** | ***1,36*** | ***1,48*** | ***3,45*** | ***3,43*** |
| Lublin | 396 | 456 | 2,52 | 2,19 | 59,51 | 60,11 | 23,58 | 27,41 | 1,42 | 1,62 | 3,59 | 3,55 |
| Katowice | 442 | 493 | 2,26 | 2,03 | 59,58 | 60,17 | 26,31 | 29,64 | 1,48 | 1,64 | 3,35 | 3,33 |
| Białystok | 398 | 444 | 2,51 | 2,25 | 60,24 | 61,32 | 24,00 | 27,21 | 1,45 | 1,59 | 3,64 | 3,59 |
| Gdynia | 424 | 465 | 2,36 | 2,15 | 61,03 | 61,81 | 25,90 | 28,76 | 1,47 | 1,60 | 3,47 | 3,43 |
| Częstochowa | 408 | 448 | 2,45 | 2,23 | 61,02 | 62,57 | 24,89 | 28,04 | 1,36 | 1,50 | 3,33 | 3,36 |
| Radom | 363 | 396 | 2,75 | 2,52 | 59,70 | 61,30 | 21,69 | 24,28 | 1,23 | 1,35 | 3,37 | 3,40 |
| Sosnowiec | 418 | 457 | 2,39 | 2,19 | 54,65 | 55,52 | 22,82 | 25,38 | 1,35 | 1,49 | 3,24 | 3,26 |
| Toruń | 404 | 449 | 2,48 | 2,23 | 58,47 | 58,69 | 23,61 | 26,36 | 1,42 | 1,56 | 3,51 | 3,48 |
| ***średnia dla polskich miast powyżej 200 tys. mieszkańców*** | ***420*** | ***472*** | ***2,39*** | ***2,13*** | ***59,95*** | ***60,45*** | ***25,17*** | ***28,55*** | ***1,44*** | ***1,6*** | ***3,44*** | ***3,39*** |
| ***POLSKA*** | ***350*** | ***380*** | ***2,86*** | ***2,63*** | ***72,3*** | ***74,18*** | ***25,28*** | ***28,23*** | ***1,33*** | ***1,45*** | ***3,81*** | ***3,82*** |
| ***woj. kujawsko-pomorskie*** | ***335*** | ***362*** | ***2,98*** | ***2,76*** | ***68,44*** | ***70,33*** | ***22,95*** | ***25,46*** | ***1,26*** | ***1,37*** | ***3,74*** | ***3,78*** |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*

**Wykres 10.** Przeciętna powierzchnia mieszkania w m²

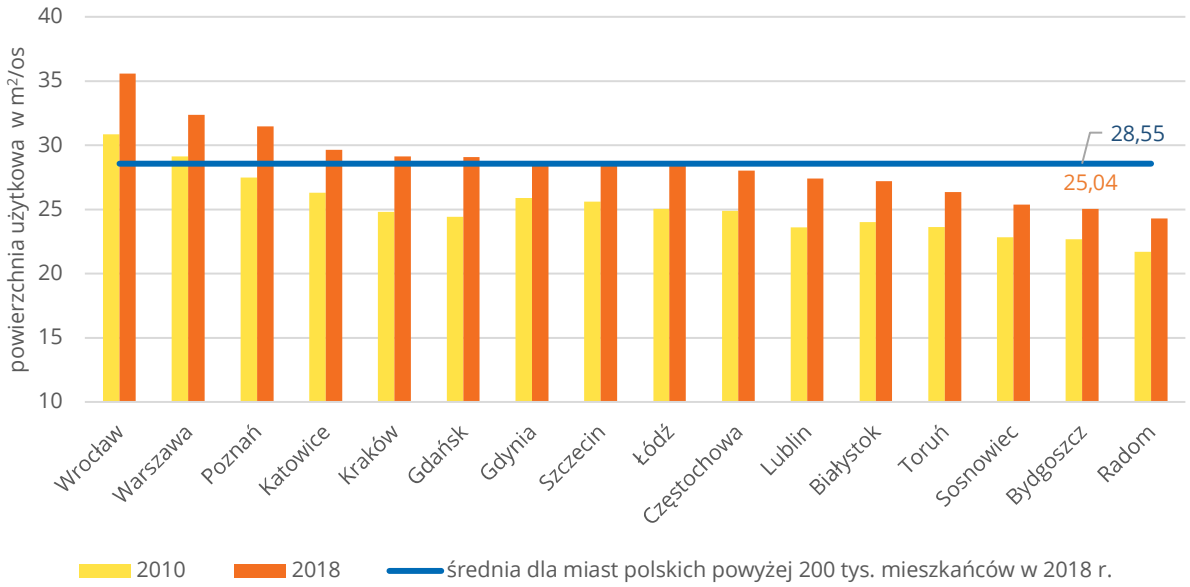



*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Wykres 11.** Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na osobę




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*

**Tabela 16.** Wskaźniki dotyczące warunków zamieszkania w wybranych miastach zachodnioeuropejskich o liczbie ludności od 300 tys. do 400 tys. mieszkańców

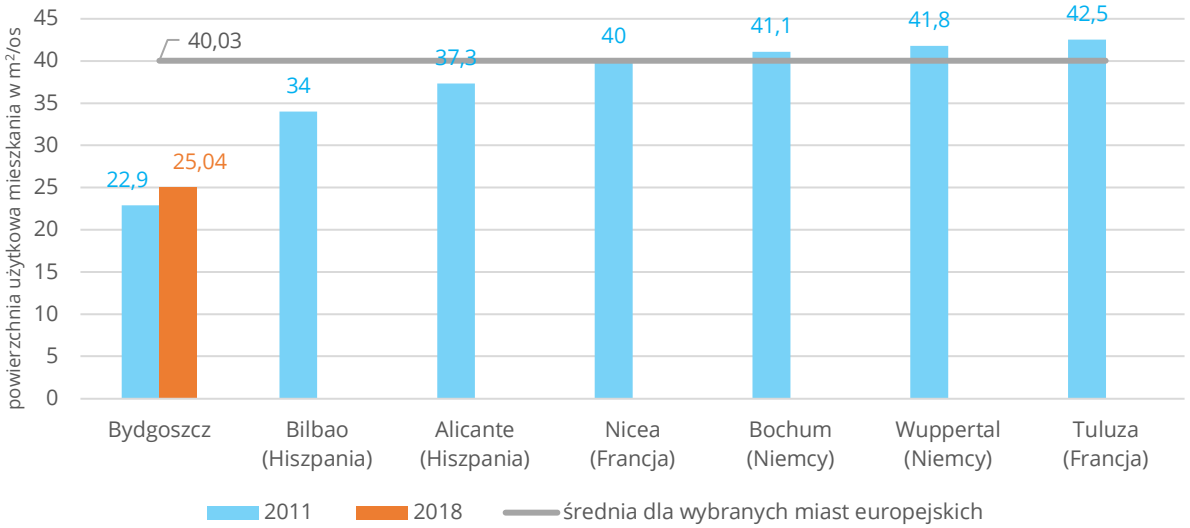
| | *Pow. użytkowa na osobę* | *Średnia pow. mieszkania (m²)* | | | *Średnia liczba osób na mieszkanie* |
|---|---|---|---|---|---|
| | | *miasta* | *miasteczka oraz suburbia miejskie* | *obszary wiejskie* | |
| ***Niemcy*** | 42,1 | 77,4 | 101,1 | 113,5 | 2,0 |
| Wuppertal | 41,8 | - | - | - | 2,0 |
| Bochum | 41,1 | - | - | - | 1,9 |
| ***Francja*** | 43,7 | 81,5 | 95,4 | 110,8 | 2,3 |
| Nicea | 40,0 | - | - | - | 2,1 |
| Tuluza (Toulouse) | 42,5 | - | - | - | 2,0 |
| ***Hiszpania*** | 37,4 | 90,0 | 105,3 | 112,2 | 2,6 |
| Bilbao | 34,0 | - | - | - | 2,4 |
| Alicante (Alacant) | 37,3 | - | - | - | 2,5 |
| ***Włochy*** | b.d | 88,6 | 97,9 | 97,0 | 2,3 |
| Bolonia | 44,2 | - | - | - | 1,9 |
| Florencja | 41,5 | - | - | - | 1,8 |
| ***średnia dla wybranych miast zachodnioeuropejskich*** | 40,3 | 84,4 | 99,9 | 108,4 | 2,1 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat, „Living conditions - cities and greater cities". W tabeli umieszczono dane za rok 2011. Bardziej aktualne dane odnoszące się do powierzchni użytkowej nie są dostępne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 79

**Wykres 12.** Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w m² na osobę - Bydgoszcz na tle miast europejskich




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Eurostat, „Living conditions - cities and greater cities". Na wykresie umieszczono dane za rok 2011. Bardziej aktualne dane odnoszące się do powierzchni użytkowej nie są dostępne.*

Najwięcej mieszkań w mieście pochodzi z lat 70. i 80. W tym okresie powstała zabudowa takich osiedli mieszkaniowych, jak: Wyżyny, Bartodzieje, Wzgórze Wolności, południowa część Szwederowa oraz Fordonu (w rejonie ulic Twardzickiego i Andersa), które charakteryzują się wysoką intensywnością zabudowy z przewagą budownictwa wielorodzinnego. Osiedla te w głównej mierze położone są w atrakcyjnej lokalizacji, tj. w bliskiej odległości od centrum miasta oraz zakładów pracy i ważnych węzłów komunikacyjnych. Z założenia osiedla te były kompleksowo projektowane, dlatego też zaspokajają potrzeby mieszkańców w zakresie dostępności do instytucji publicznych, tj.: przedszkoli, szkół czy przychodni.

Zabudowa z lat 70., 80. i 90. realizowana była głównie w oparciu o technologię wielkiej płyty. Mieszkania te, choć często utrzymane w dobrym stanie, wymagają nakładów finansowych związanych z docieplaniem budynków oraz wymianą niektórych instalacji (elektrycznej, kanalizacyjnej).

Zabudowa mieszkaniowa wybudowana po 1989 roku stanowi ponad 20% ogółu mieszkań i zlokalizowana jest w różnych rejonach miasta jako uzupełnienie już istniejącej struktury osiedli. Do obszarów, na których w powyższym okresie powstał duży odsetek budynków, należą Górzyskowo oraz północno-wschodnia części Fordonu, a także tereny z przeważającą zabudową jednorodzinną w rejonie Osowej Góry, Miedzynia, Prądów oraz Czyżkówka.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 7.2. Rynek pracy

Na koniec 2018 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy w Bydgoszczy zarejestrowanych było 5982 bezrobotnych mieszkańców. Stopa bezrobocia (udział bezrobotnych w ludności aktywnej zawodowo) wynosiła 3,6% i była niższa niż w poprzednich latach oraz najniższa spośród wszystkich powiatów w województwie kujawsko-pomorskim (8,8%) oraz w Polsce (5,8%). Na przestrzeni ostatnich lat, tak jak w innych dużych miastach w Polsce, stopa bezrobocia w Bydgoszczy znacznie spadła.

**Tabela 17.** Bezrobocie w Bydgoszczy w latach 2000-2018

| *Wyszczególnienie* | *2000* | *2005* | *2010* | *2015* | *2018* |
|---|---|---|---|---|---|
| liczba bezrobotnych | 17 500 | 17 411 | 13 043 | 8 803 | 5 982 |
| w tym kobiety | 10 486 | 9 633 | 6 774 | 4 672 | 3 474 |
| udział kobiet w ogóle bezrobotnych | 59,9 | 55,3 | 51,9 | 53,1 | 58,1 |
| długotrwale bezrobotni (pow. 12 miesięcy) | 6 146 | 7 864 | 2 758 | 2 932 | 2 345 |
| stopa bezrobocia (%) | 10,2 | 10,7 | 7,9 | 5,4 | 3,6 |
| udział bezrobotnych pow. 12 miesięcy w ogóle bezrobotnych | 35,1 | 45,2 | 21,1 | 33,3 | 39,2 |
| udział bezrobotnych w ludności w wieku produkcyjnym | 7,3 | 7,3 | 5,6 | 4 | 2,9 |
| udział bezrobotnych do 25. roku życia w ogóle bezrobotnych | 28,4 | 18,2 | 15,8 | 8,2 | 7,8 |
| udział bezrobotnych z wykształceniem wyższym w ogóle bezrobotnych | 4,6 | 8,5 | 14,3 | 16,7 | 17,9 |

*Źródło: obliczenia na podstawie PUP w Bydgoszczy, WUP w Toruniu oraz GUS BDL.*

Od 2000 roku udział bezrobotnych w Bydgoszczy wśród ludności w wieku produkcyjnym spadł z 7,3% do 2,9% w roku 2018. Udział długotrwale bezrobotnych (powyżej 12 miesięcy) w ogóle bezrobotnych charakteryzuje się znaczną zmiennością i w porównaniu z 2000 rokiem nieznacznie wzrósł. Jeżeli jednak porówna się ich bezwzględną liczbę, to należy stwierdzić, że nastąpiła znaczna poprawa, ponieważ liczba długotrwale bezrobotnych zmniejszyła się o połowę (w tym czasie liczba mieszkańców spadła o ok. 7%).

Wśród bezrobotnych zmniejsza się udział osób do 25. roku życia. W 2000 roku stanowili oni grupę ponad 28% ogółu pozostających bez pracy, a w roku 2018 już tylko 7,8%. Wpływ na spadek liczby bezrobotnych do 25. roku życia niewątpliwie miały programy aktywizujące wdrażane dla tej grupy bezrobotnych.

Nadal duży udział wśród bezrobotnych mają osoby z wyższym wykształceniem. Chociaż ich udział w grupie osób w wieku produkcyjnym na przestrzeni lat nie przekracza 1%, to w grupie bezrobotnych niestety wzrósł z 4,6% w 2000 roku do blisko 18% w 2018. Sytuacja ta pokazuje, że wyższe wykształcenie nie chroni przed utratą pracy, oraz uwidacznia rozbieżności pomiędzy kierunkiem wykształcenia poszukujących pracy a zapotrzebowaniem pracodawców na osoby o innym przygotowaniu zawodowym.

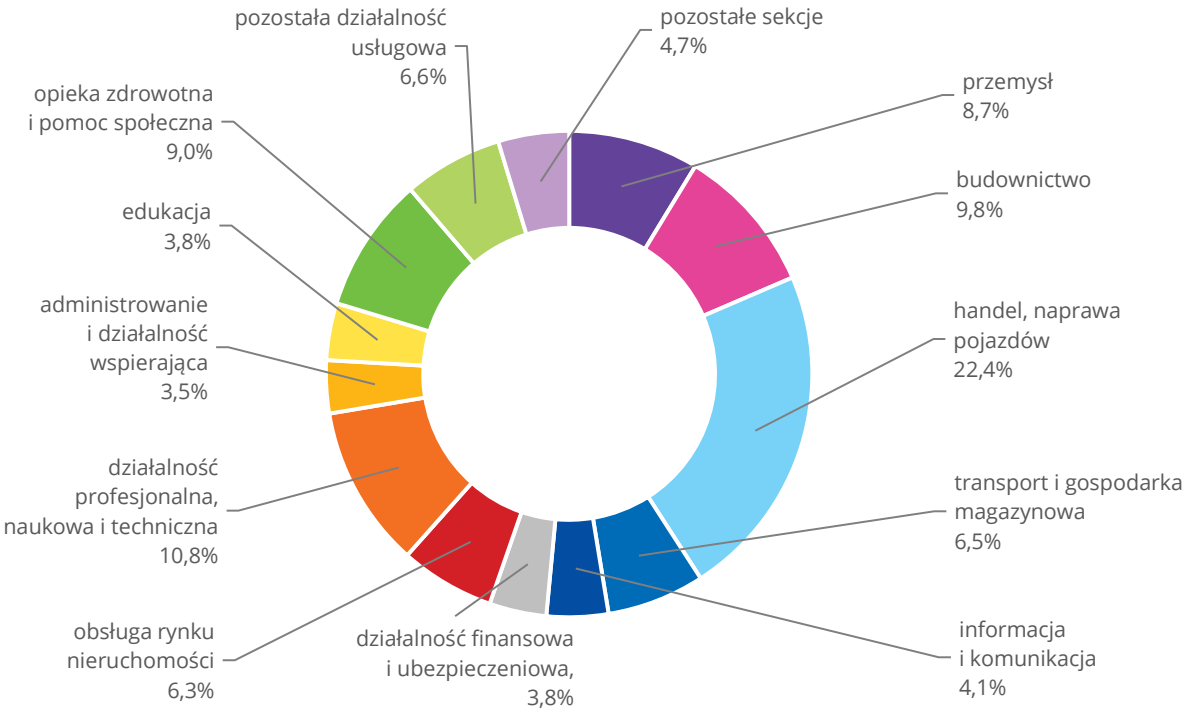
Duży wpływ na poprawę sytuacji na rynku pracy ma wzrost liczby podmiotów zapewniających miejsca pracy. Na terenie miasta w 2018 roku działały 42 299 (wg danych GUS) podmioty gospodarki narodowej, z czego najliczniejszą grupę stanowiły podmioty prowadzące działalność handlową i usług naprawczych pojazdów samochodowych. Strukturę tych podmiotów działających na terenie Bydgoszczy przedstawia wykres 13. Bydgoszcz przyciąga inwestorów zdywersyfikowaną strukturą gospodarki. Silna jest tu branża chemiczna, narzędziowa i przetwórstwa tworzyw sztucznych, a w ostatnim czasie również usług outsourcingowych i logistycznych. Sektor nowoczesnych usług dla biznesu to od lat jedna z najdynamiczniej rozwijających się dziedzin lokalnej gospodarki Bydgoszczy. Bydgoszcz pełni w regionie rolę głównego ośrodka w zakresie usług wyższego rzędu (ochrona zdrowia, szkolnictwo, administracja, kultura).

Według danych Izby Skarbowej z 2015 roku liczba pracujących w Bydgoszczy wyniosła 165,5 tys. osób, z czego blisko 100 tys. osób to bydgoszczanie.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 81

**Wykres 13.** Struktura podmiotów gospodarki narodowej w Bydgoszczy w 2018 roku wg sekcji




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z folderu „Bydgoszcz w liczbach 2019".*

## 7.3. Pomoc społeczna i opieka nad osobami starszymi

Starzenie się społeczeństwa prowadzi do wzrostu zapotrzebowania na usługi z zakresu pomocy społecznej. Liczba mieszkańców kraju przebywających w ponadgminnych domach pomocy społecznej według stanu na dzień 31.12.2018 r. wynosiła ogółem 79,5 tys., liczba mieszkańców przyjętych w 2018 roku wynosiła 12,2 tys., a 7,2 tys. osób czekało w kolejce do 835 domów pomocy społecznej (według raportu Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej za rok 2018).

### Domy pomocy społecznej

Domy pomocy społecznej to placówki świadczące usługi bytowe, opiekuńcze, wspomagające i edukacyjne osobom wymagającym całodobowej opieki z powodu wieku, choroby lub niepełnosprawności. Mogą mieć zasięg gminny lub ponadgminny. Prowadzenie domów o zasięgu gminnym i zapewnienie w nich miejsc oraz kierowanie do nich mieszkańców gminy i ponoszenie odpłatności za pobyt należą do zadań własnych gminy, natomiast prowadzenie domów o zasięgu ponadgminnym oraz umieszczanie w nich skierowanych osób należą do zadań własnych powiatu. W województwie kujawsko-pomorskim działa 46 domów pomocy społecznej o zasięgu ponadgminnym. Według stanu na 31.12.2018 r. zamieszkuje w nich 3947 pensjonariuszy.

Zgodnie z raportem Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej za 2015 rok województwo kujawsko-pomorskie plasowało się na szóstej pozycji w skali kraju pod względem zaspokojenia potrzeb osób oczekujących na umieszczenie w ponadgminnych domach pomocy społecznej – za podkarpackim, małopolskim, łódzkim, lubelskim i opolskim. Zaspokojenie potrzeb osób oczekujących na zakwaterowanie w ponadgminnych domach pomocy społecznej dla województwa kujawsko-pomorskiego wynosiło 61,5%, podczas gdy dla całego kraju wynosiło 62,2%.

W 2018 roku liczba obywateli kraju w wieku poprodukcyjnym wynosiła 21% społeczeństwa. Prognozuje się, że w 2030 roku wartość ta wzrośnie do 25,5%, a w 2045 roku do 28,4%.

W Bydgoszczy działają trzy DPS-y prowadzone przez samorząd. Średni czas oczekiwania na miejsce dla osób w podeszłym wieku wynosi w Bydgoszczy 1,5 roku, w Gdańsku 0,5 roku, w Poznaniu 2 lata, a w Toruniu i Łodzi chętni przyjmowani są do DPS-ów na bieżąco. Na dzień 31.08.2015 r. odnotowano 27 wolnych miejsc w domach pomocy społecznej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Placówki te mogą przyjmować pensjonariuszy z różnych gmin.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 82

**Tabela 18.** Domy pomocy społecznej prowadzone przez Miasto Bydgoszcz

| *Nazwa i adres domu* | *Typ domu pomocy społecznej* | *Liczba miejsc* | *Liczba mieszkańców na ostatni dzień mies. sprawozdawczego* | *Liczba osób oczekujących na przyjęcie do domu pomocy społecznej* | *Liczba wolnych miejsc w domu pomocy społecznej* |
|---|---|---|---|---|---|
| DPS „Promień Życia" ul. Łomżyńska 54 | dla przewlekle somatycznie chorych | 170 | 170 | 40 | 0 |
| DPS „Jesień Życia" ul. Mińska 15A | dla osób w podeszłym wieku | 75 | 75 | 24 | 0 |
| DPS „Słoneczko" ul. Gałczyńskiego 2 | dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej intelektualnie | 56 | 56 | 0 | 0 |

*Źródło: Zespół Domów Pomocy Społecznej i Ośrodków Wsparcia Bydgoszcz (stan na dzień 21.02.2020).*

Z powyższego zestawienia wynika, że na terenie Bydgoszczy brakuje ponad 60 miejsc. Oznacza to potrzebę realizacji jednego nowego domu pomocy społecznej, ponieważ zgodnie z § 6 ust. 1 pkt 1 lit. d rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 23 sierpnia 2012 r. w sprawie domów pomocy społecznej (Dz.U. 2012 poz. 964) liczba miejsc w nowo powstających domach opieki nie może przekroczyć 100. Ponadto należy umożliwić lokalizację kolejnych placówek w przyszłości. Wskazane jest sytuowanie domów pomocy społecznej na terenach zabudowy mieszkaniowej o korzystnym mikroklimacie, w otoczeniu zieleni.

Poza DPS-ami do placówek stacjonarnej pomocy społecznej zaliczają się środowiskowe domy samopomocy. W Bydgoszczy funkcjonuje sześć tego typu placówek:

- ŚDS „Niezapominajka", ul. Ogrodowa 9,
- ŚDS „Wrzos", ul. Janosika 4,
- ŚDS „Sami Swoi", ul. Szpitalna 25,
- ŚDS „Bławatek", ul. Dunikowskiego 2,
- ŚDS „Słoneczko", ul. Gałczyńskiego 2,
- ŚDS „Stokrotka", ul. Mińska 15A.

W Bydgoszczy na jedno miejsce w domu pomocy społecznej przypada ponad 70 osób w wieku przekraczającym 70 lat, podczas gdy – na przykład – w Łodzi 38 osób, a w pozostałych miastach z analizowanej grupy jest to ok. 50 osób (tabela 19).

**Tabela 19.** Porównanie liczby domów pomocy społecznej i liczby miejsc w 2018 roku dla wybranych miast o liczbie ludności od 200 tys. do 700 tys. mieszkańców

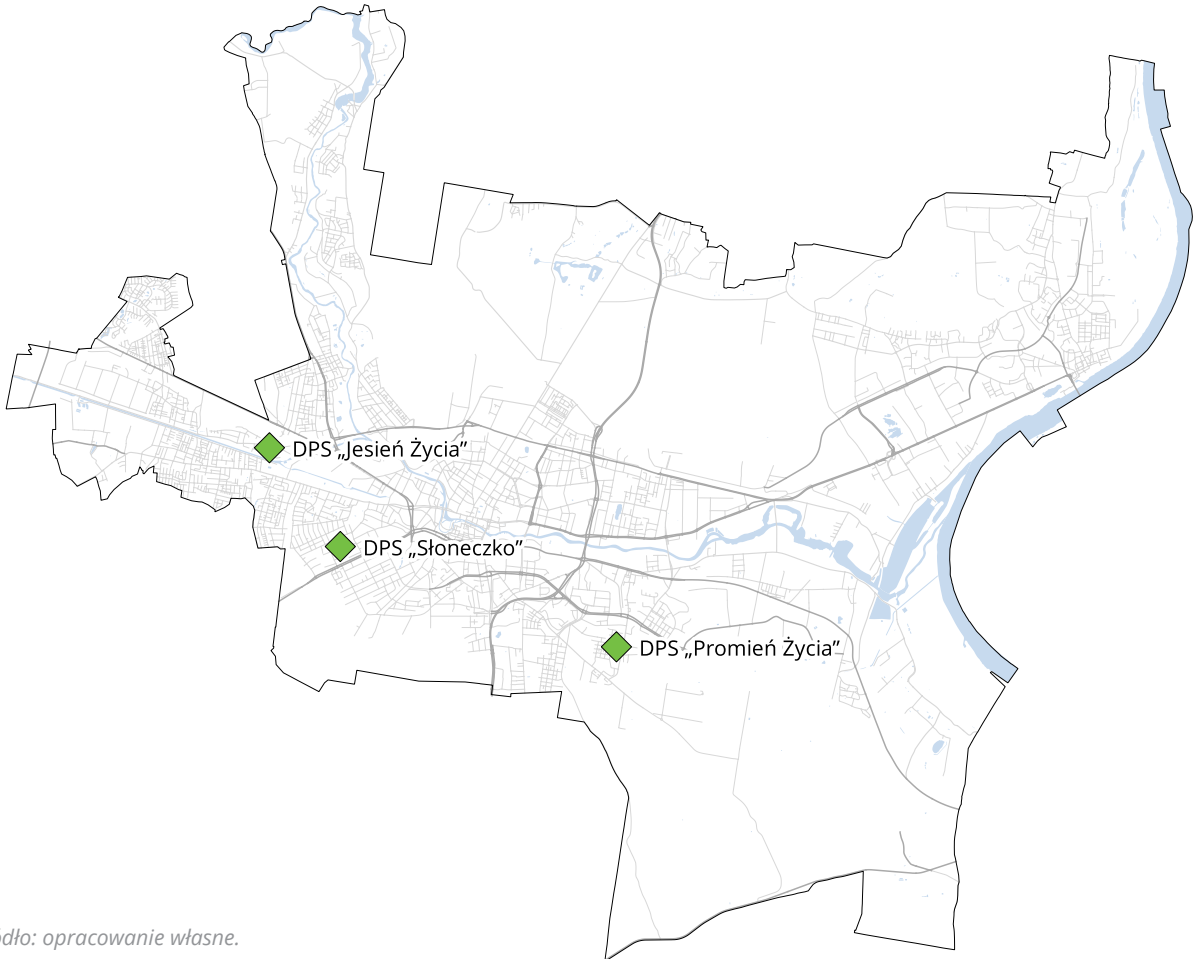
| *Miasto* | *Ludność* | *Liczba osób w wieku 70 lat i więcej* | *Placówki stacjonarnej pomocy społecznej (środowiskowe domy samopomocy, domy pomocy społecznej)* | *Domy pomocy społecznej* | *Miejsca (łącznie z filiami)* | *Liczba osób w wieku 70 lat i więcej na 1 miejsce* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Łódź | 685 285 | 102 814 | 32 | 15 | 2 702 | 38 |
| Wrocław | 640 648 | 84 124 | 22 | 11 | 1 604 | 52 |
| Poznań | 536 438 | 72 058 | 23 | 9 | 1 414 | 51 |
| Gdańsk | 466 631 | 61 014 | 26 | 7 | 1 549 | 39 |
| Szczecin | 402 465 | 52 258 | 10 | 3 | 1 013 | 52 |
| Bydgoszcz | 350 178 | 47 845 | 6 | 3 | 645 | 74 |
| Lublin | 339 682 | 43 753 | 18 | 7 | 932 | 47 |
| Katowice | 294 510 | 43 276 | 19 | 3 | 795 | 54 |
| Toruń | 202 074 | 24 265 | 5 | 3 | 432 | 56 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 83

**Rysunek 17.** Domy pomocy społecznej prowadzone przez Miasto Bydgoszcz




*Źródło: opracowanie własne.*

Odpowiedzią na zmiany demograficzne jest rozwijanie sieci domów dziennego pobytu, tj. placówek wsparcia dziennego ułatwiających osobom starszym, inwalidom zawieranie nowych znajomości, rozwój aktywności kulturalnej, towarzyskiej i społecznej.

Na terenie Bydgoszczy funkcjonują dwa domy dziennego pobytu, a występuje zapotrzebowanie na co najmniej trzy takie placówki.

**Tabela 20.** Domy dziennego pobytu w Bydgoszczy

| *Lp.* | *Typ placówki* | *Adres* | *Liczba miejsc* | *Liczba osób oczekujących* |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Dom Dziennego Pobytu „Senior” | ul. Jodłowa 14 | 55 | 6 |
| 2 | Dom Dziennego Pobytu „Kapuściska” | ul. Kapuściska 10 | 65 | 10 |

*Źródło: DDP „Senior” i DDP „Kapuściska (stan na luty 2020).*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 7.4. Placówki ochrony zdrowia

Jednym z istotniejszych zadań samorządu terytorialnego jest organizacja placówek ochrony zdrowia. Na terenie Bydgoszczy według stanu na koniec 2018 roku opieka zdrowotna w ramach ubezpieczenia zdrowotnego była sprawowana przez:

- 14 szpitali, w tym: 6 szpitali ogólnych, w tym 2 szpitale resortowe, 3 szpitale specjalistyczne,
- 62 jednostki podstawowej opieki zdrowotnej,
- poradnie ambulatoryjne specjalistycznej opieki zdrowotnej.

### Szpitale

Szpitale bydgoskie są wysoko wyspecjalizowanymi jednostkami, pełniącymi usługi na rzecz mieszkańców miasta i regionu. Placówki te dysponują nieco ponad 3 tys. łóżek, co w przeliczeniu na liczbę ludności stanowi 95 łóżek na 10 tys. mieszkańców oraz średnio 106 potencjalnych pacjentów na jedno łóżko. Wskaźniki te są dość zadowalające w stosunku do średnich dla Polski i województwa kujawsko-pomorskiego (tabela 21).

**Tabela 21.** Łóżka w szpitalach w Bydgoszczy

| | *2010* | *2018* | | |
|---|---|---|---|---|
| | *Bydgoszcz* | *Bydgoszcz* | *Polska* | *kujawsko-pomorskie* |
| liczba szpitali | 6 | 14 | 949 | 41 |
| łóżka w szpitalach | 2 870 | 3 444 | 181 732 | 9 591 |
| liczba ludności na łóżko w szpitalach ogólnych | 127 | 102 | 205 | 211 |
| łóżka w szpitalach ogólnych na 10 tys. ludności | 79 | 98 | 48,9 | 47 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*

### Podstawowa opieka zdrowotna

Do jednostek podstawowej opieki zdrowotnej należą samodzielne publiczne i niepubliczne zakłady opieki zdrowotnej. W ramach kontraktu z NFZ 62 placówki (ok. 600 praktyk lekarskich o charakterze ogólnym zarejestrowanych w systemie REGON) świadczą usługi medyczne na poziomie podstawowym w obrębie najbliższych osiedli mieszkaniowych, a także dla mieszkańców całego miastak i regionu. Tak szeroki zakres ich działania wynika z możliwości obsługi pacjentów bez względu na ich miejsce zamieszkania, ale na podstawie ich przynależności do danej poradni. Panuje generalnie zasada dowolnego wyboru lekarza pierwszego kontaktu wedle uznania pacjentów.

Mimo tak szeroko zdefiniowanego pola działania placówek podstawowej opieki zdrowotnej, żeby zanalizować prawidłowość ich rozmieszczenia, należy wziąć pod uwagę lokalizację tego rodzaju jednostek i średni czas dostępu do usług medycznych mieszkańców danej części miasta. Analiza dostępności placówek POZ wykazała, że w zasięgu dojścia 500 m zamieszkuje 45% ogółu mieszkańców Bydgoszczy, natomiast w promieniu 1000 m – blisko 87% ludności (rysunek 18).

Biorąc pod uwagę powyższe dane, należy stwierdzić, że dostępność przychodni jest poprawna i odpowiada ogólnym standardom wyposażenia w tego typu infrastrukturę społeczną. Rozpatrując sieć usług medycznych, zwrócić należy uwagę także na ich liczbę względem liczby mieszkańców na danym terenie. Dane statystyczne dotyczące kraju wskazują, że średnio w miastach na 10 000 mieszkańców przypada 2,2 zakładu opieki zdrowotnej, w Bydgoszczy liczba ta wynosi 1,8. Zatem średnia liczba przychodni nie przemawia na korzyść Bydgoszczy.

Rozpatrując powyższą analizę w skali konkretnych części miasta, stwierdzono potrzebę ulokowania dodatkowych poradni podstawowej opieki zdrowotnej na Miedzyniu, Prądach, Flisach, Czyżkówku, Piaskach i Jachcicach. Tereny centralne, tj. Śródmieście, Bocianowo, Bielawy, Skrzetusko, Bartodzieje, są wyposażone bardzo dobrze zarówno w obiekty podstawowej opieki, jak i specjalistyczne. W Bydgoszczy, tak jak w innych miastach, wysoko specjalistyczne obiekty koncentrują się zasadniczo w centralnej części miasta, zazwyczaj wokół szpitali.

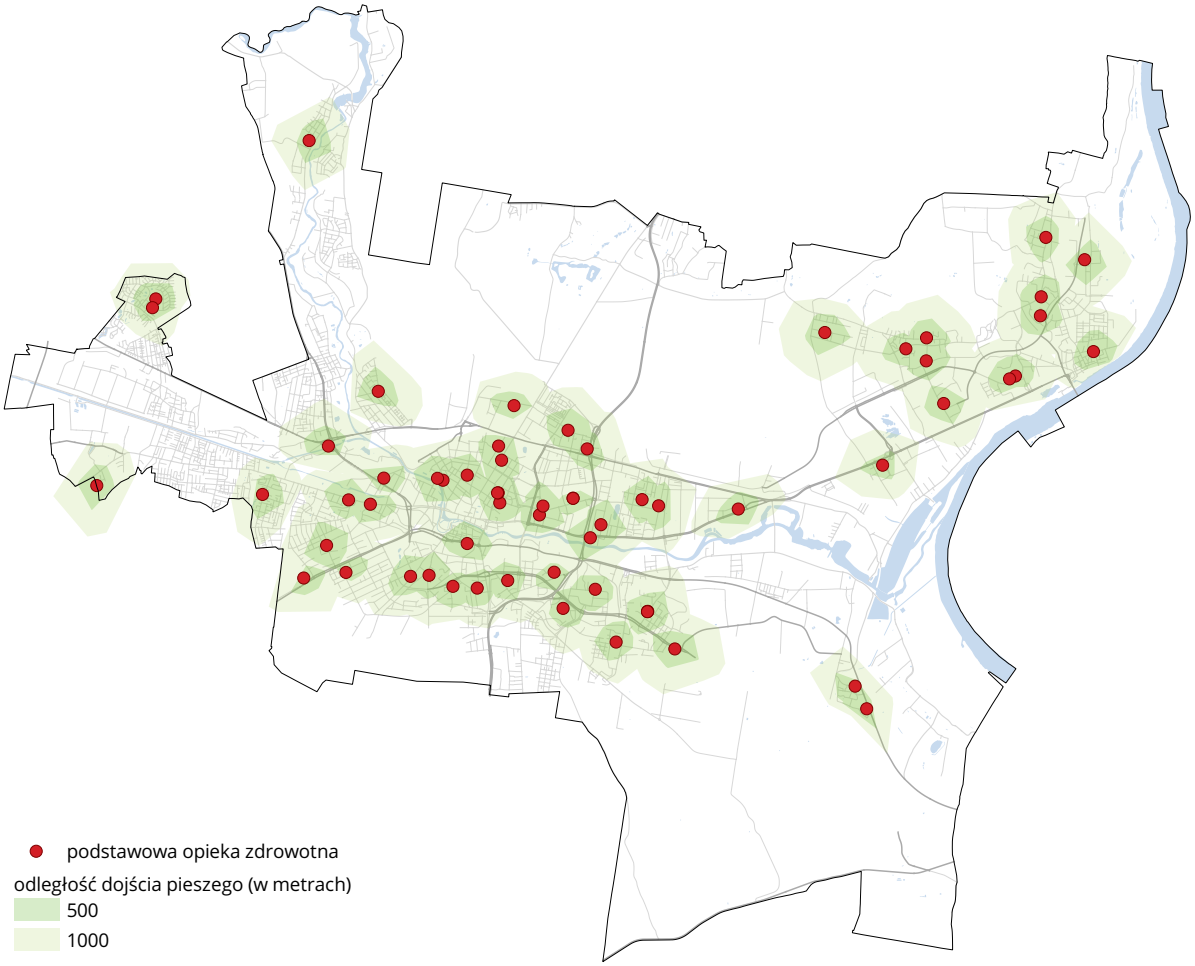


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 85

### Specjalistyczne placówki opieki zdrowotnej

Do placówek opieki zdrowotnej świadczących usługi specjalistyczne należą m.in. zakłady opieki paliatywnej – Hospicjum im. bł. ks. Jerzego Popiełuszki w Bydgoszczy i SP ZOZ Dom Sue Ryder, a także poradnie przyszpitalne oraz specjalistyczne przychodnie opieki zdrowotnej. Sieć placówek specjalistycznych posiadających kontrakty z NFZ uzupełniają liczne prywatne praktyki, które rozlokowane są we wszystkich dzielnicach Bydgoszczy. Mieszczą się one w obiektach usługowych jako jeden z podmiotów gospodarczych lub jako funkcja wbudowana w zabudowę mieszkaniową.

**Rysunek 18.** **Analiza dostępności przychodni/punktów oferujących podstawową opiekę zdrowotną**




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NFZ (informator o zawartych umowach).*

## 7.5. Żłobki

Opieka nad dziećmi do 3. roku życia (0-2 lata) należy do zadań własnych gminy. Zasady jej organizowania i funkcjonowania zostały uregulowane ustawą z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 (Dz.U. 2011 Nr 45 poz. 235). Zgodnie z ustawą gminy mogą tworzyć żłobki i kluby dziecięce wyłącznie w formie gminnych jednostek budżetowych (art. 8 ust. 2 powyższej ustawy), w których opieka nad dziećmi sprawowana może być w przypadku żłobków od 20. tygodnia do ukończenia 3. roku życia, maksymalnie przez 10 godzin dziennie, natomiast w klubach dziecięcych dolną granicą wieku jest 1. rok życia oraz maksymalny czas opieki – 5 godzin. Opiekun może sprawować opiekę nad maksymalnie ośmiorgiem dzieci.

Oprócz tworzenia własnych jednostek organizacyjnych przyjęte regulacje ustawowe uprawniają gminy do wspierania działalności innych podmiotów w formie dotacji lub zleceń do realizacji własnego zadania poprzez instytucje dziennego opiekuna. Dzienny opiekun może sprawować opiekę nad maksymalnie pięciorgiem dzieci w wieku od 20. tygodnia życia do 3 lat.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Na koniec 2018 roku na terenie Bydgoszczy funkcjonowało:

- 14 żłobków,
- 13 klubów dziecięcych,
- 24 dziennych opiekunów.

W tabeli 22 zawarto informacje na temat żłobków i klubów dziecięcych działających na terenie Bydgoszczy.

**Tabela 22.** **Dane dotyczące instytucji prowadzących opiekę nad dziećmi do lat 3 na terenie Bydgoszczy w latach 2000-2018**

| *Lp.* | *Nazwa* | *Adres* | *Liczba miejsc w placówkach w latach:* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *2000* | *2005* | *2010* | *2015* | *2018* |
| ***Żłobki*** | | | | | | | |
| 1 | Żłobek nr 20 „Żaczek” | ul. Emilii Gierczak 8 | 5 | 50 | 65 | 199 | 253 |
| 2 | Żłobek nr 17 „Muszelka” | ul. Morska 2 | 50 | 45 | 40 | 82 | 96 |
| 3 | Żłobek nr 12 „Balbinka” | ul. Boh. Westerplatte 4a | 50 | 50 | 105 | 130 | 138 |
| 4 | Żłobek nr 18 „Biedroneczka” | ul. Brzozowa 28 | 50 | 54 | 110 | 135 | 143 |
| 5 | Żłobek nr 5 „Chatka Puchatka” | ul. Adama Asnyka 7 | 50 | 38 | 50 | 63 | 63 |
| 6 | Żłobek Akademicki WSG | ul. Garbary 2 | - | - | - | 16 | 46 |
| 7 | Żłobek nr 1 „Słoneczko” | plac Poznański 9 | 85 | 78 | 100 | 123 | 123 |
| 8 | Żłobek Integracyjny | ul. Stawowa 1c | - | - | 80 | 100 | 116 |
| 9 | Żłobek nr 13 „Maciuś” | ul. Kasprzaka 5 | 50 | 45 | 65 | 138 | 138 |
| 10 | Niepubliczny żłobek „ŻŁOBUŚ” | ul. Tomasza Golloba 2a | - | - | - | - | 10 |
| 11 | Żłobek Centrum Edukacji Montessori | ul. Piotrowskiego 12-14 | - | - | - | - | 15 |
| 12 | Żłobek Niepubliczny Fordonek-Junior | ul. Wojciecha Łochowskiego 1 | - | - | - | - | 40 |
| 13 | Niepubliczny Żłobek „CZAR DZIECI” | ul. Garbary 3 | - | - | - | - | 13 |
| 14 | Niepubliczny Żłobek „Lucky Baby” | ul. Jana Pestalozziego 15 | - | - | - | - | 68 |
| ***Kluby dziecięce*** | | | | | | | |
| 1 | Klub Malucha “Biały Domek” | ul. Przejazd 15 | - | - | - | 15 | 12 |
| 2 | Junior Club | ul. gen. Władysława Bortnowskiego 4e | - | - | - | 12 | 12 |
| 3 | Akademia Malucha u Tomcia Palucha | ul. Wyzwolenia 44 | - | - | - | 15 | 20 |
| 4 | Klub Dziecięcy “Buziaczek” | ul. Modrakowa 55 | - | - | - | 15 | 15 |
| 5 | Klub Dziecięcy “Bąbelkowo” | ul. Leona Wyczółkowskiego 15/2 | - | - | - | 15 | 9 |
| 6 | Leśny Klub Malucha | ul. Józefa Sułkowskiego 34 | - | - | - | - | 15 |
| 7 | Klub Dziecięcy Montessori First Step | ul. Szubińska 4 | - | - | - | - | 15 |
| 8 | Akademia Maluszka "Fantazja" | ul. Twardzickiego 31/B | - | - | - | - | 30 |
| 9 | Klub Dziecięcy Bursztynek | ul. Władysława Bełzy 2 | - | - | - | - | 30 |
| 10 | Ekologiczny Klub Malucha Koziołek Niematołek Magdalena Patyna | ul. Mieczysława Karłowicza 22/43 | - | - | - | - | 22 |
| 11 | Klub Malucha Fasola | ul. Tadeusza Kościuszki 12 | - | - | - | - | 28 |
| 12 | Klub Dziecięcy WSG | ul. Garbary 2 | - | - | - | - | 24 |
| 13 | Ambasada Dziecięca w Bydgoszczy s.c. | ul. 11 Listopada 9 | - | - | - | - | 25 |



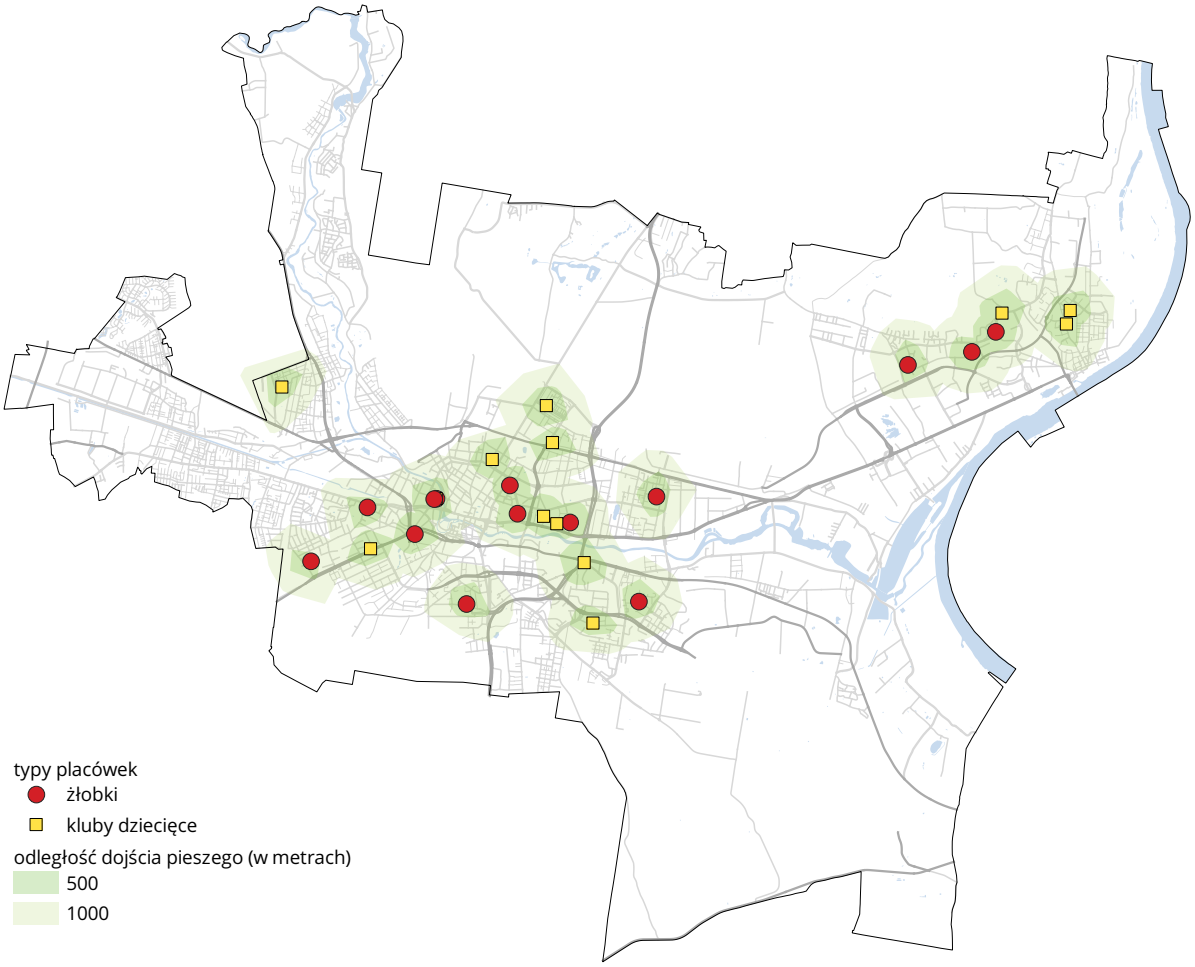
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 87

| *Wskaźniki* | *2000* | *2005* | *2010* | *2015* | *2018* |
|---|---|---|---|---|---|
| Liczba dzieci w wieku 0-2 lata zamieszkałych w Bydgoszczy | 9 469 | 9 059 | 11 143 | 9 429 | 9 864 |
| Suma miejsc w żłobkach | 340 | 360 | 615 | 986 | 1 209 |
| Suma miejsc we wszystkich rodzajach placówek | 340 | 360 | 615 | 1 128 | 1 406 |
| Odsetek dzieci w grupie wiekowej 0-2 lata objętych formą opieki powyższych placówek | 3,6 | 3,8 | 5,4 | 12 | 14,3 |

*Źródło: dane z Biura ds. Zdrowia i Polityki Społecznej UM Bydgoszczy oraz GUS BDL.*

Placówki obejmujące opieką dzieci do 3. roku życia generalnie zlokalizowane są w strefie śródmiejskiej oraz centralnej, a także w rejonach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Zauważalny jest ich brak w obszarach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Jak wynika z analizy dostępności, na terenie miasta tą formą opieki jest objętych ok. 14,3% ogółu dzieci w wieku 0-2 lata, a w promieniu dojścia do 1000 m zamieszkuje ok. 64% populacji małych bydgoszczan. Liczba miejsc we wszystkich rodzajach placówek prowadzących usługi opiekuńcze dla dzieci do lat 3 wzrosła z 615 w 2010 roku do 1406 w 2018 roku, w tym w samych żłobkach do 1209 miejsc. Przyrost ten dokonywał się początkowo dzięki rozbudowie już istniejących placówek, a po 2010 roku obserwujemy zlokalizowanie na obszarze miasta nowych placówek, przede wszystkim klubów dziecięcych i dziennych opiekunów, co jednak powinno stanowić tylko dopełnienie sieci żłobków.

**Rysunek 19.** Analiza dostępności żłobków w Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Biura ds. Zdrowia i Polityki Społecznej UM Bydgoszczy.*

Pomimo utrzymujących się tendencji demograficznych prognozujących spadek liczby urodzeń, a więc i liczebności grupy dzieci w wieku 0-2 lata, zapotrzebowanie na usługi opiekuńcze będzie nadal duże ze względu na znaczny odsetek rodziców czynnych zawodowo. Dla właściwego funkcjonowania usług opiekuńczo-wychowawczych przyjmuje się, że jeden żłobek powinien przypadać na 20 tys. mieszkańców.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 7.6. Oświata

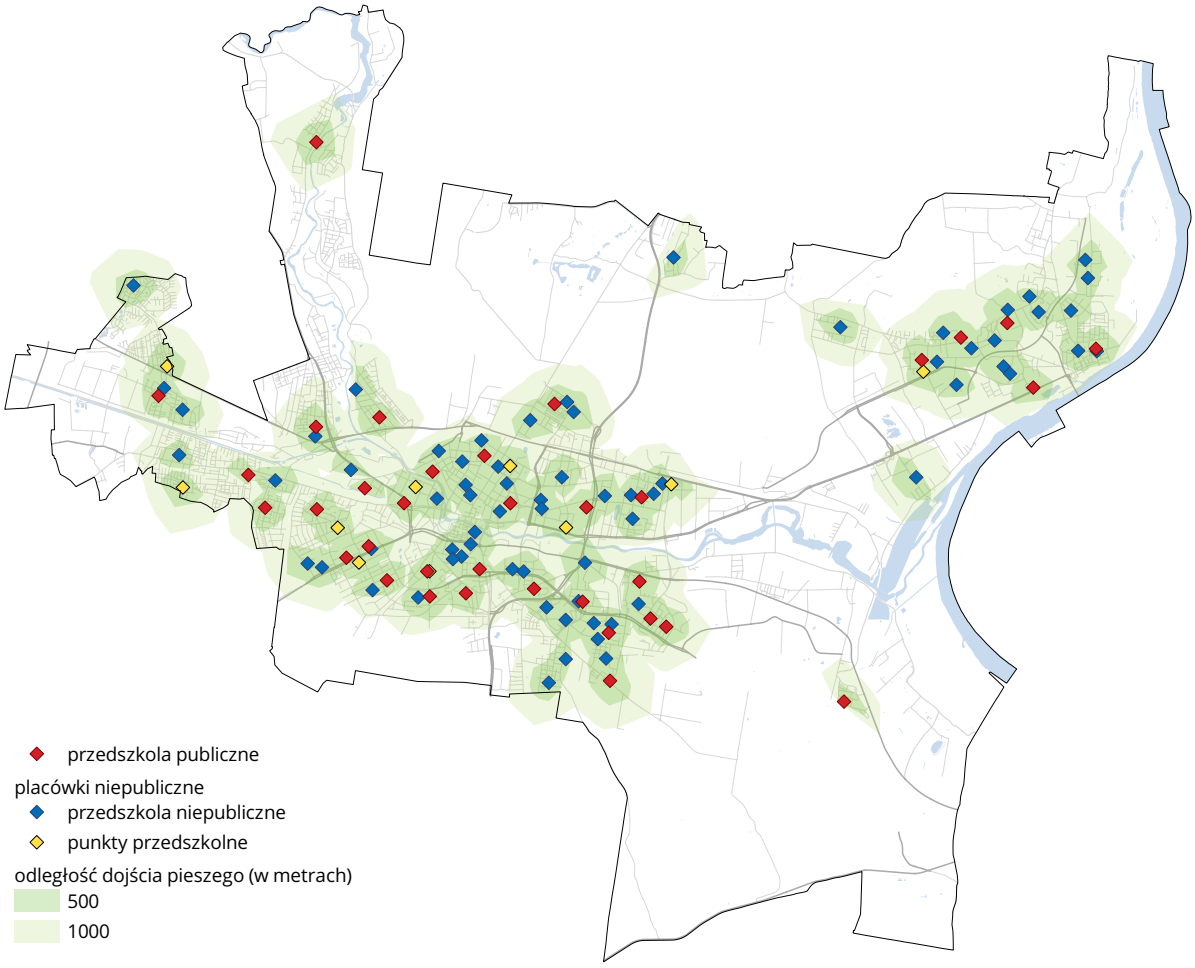
System edukacyjny stanowi o poziomie edukacji społeczeństwa oraz jakości kapitału ludzkiego na rynku pracy. Obecnie w Polsce obowiązkowi szkolnemu podlegają dzieci i młodzież w wieku 6-18 lat, co odpowiada szkolnictwu na poziomie podstawowym i średnim. Szkolnictwo w tym zakresie jest zadaniem własnym gminy. Powyższy system edukacji uzupełniają przedszkola na etapie przygotowania do szkoły. Odrębną kategorię stanowią szkoły dla dorosłych oraz szkoły specjalne.

### Przedszkola

Na terenie Bydgoszczy w roku szkolnym 2016/2017 działało 105 przedszkoli (w tym 30 przedszkoli publicznych, których organem prowadzącym jest gmina i 2 publiczne przedszkola specjalne) oraz 10 punktów przedszkolnych. Przedszkola zapewniały opiekę 11 662 dzieciom. Do przedszkoli publicznych uczęszczało 4755 dzieci, a do przedszkoli niepublicznych 6907 dzieci. Opieką przedszkolną objętych było blisko 90% małych bydgoszczan z grupy wiekowej 3-6 lat. Do bydgoskich przedszkoli uczęszczało również ok. 500 dzieci z gmin sąsiednich.

Przedszkola rozmieszczone są zgodnie z rozlokowaniem funkcji mieszkaniowej, ze szczególną intensywnością w rejonach zabudowy wielorodzinnej: w Fordonie – 21 przedszkoli, na Wyżynach – 11, w Śródmieściu – 9, na Szwederowie – 8, na Bartodziejach – 6, na Błoniu – 5 oraz po 4 przedszkola na Kapuściskach, Bocianowie, Okolu i Osowej Górze.

**Rysunek 20.** Analiza dostępności placówek przedszkolnych w Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Edukacji i Sportu oraz Systemu Informacji Oświatowej.*

Liczba dzieci w wieku przedszkolnym wynosiła w roku szkolnym 2016/2017 blisko 13 tys., tj. 3,6% ogółu społeczności Bydgoszczy. Analiza prognoz demograficznych wskazuje, że do 2030 roku liczba dzieci w wieku 3-6 lat zmniejszy się do ok. 9,7 tys., będzie to ok. 3% bydgoszczan. W zasięgu dojścia 500 m do przedszkoli zamieszkuje blisko ponad 65% ludności, natomiast w zasięgu dojścia 1000 m – blisko 93% ludności (rysunek 20).

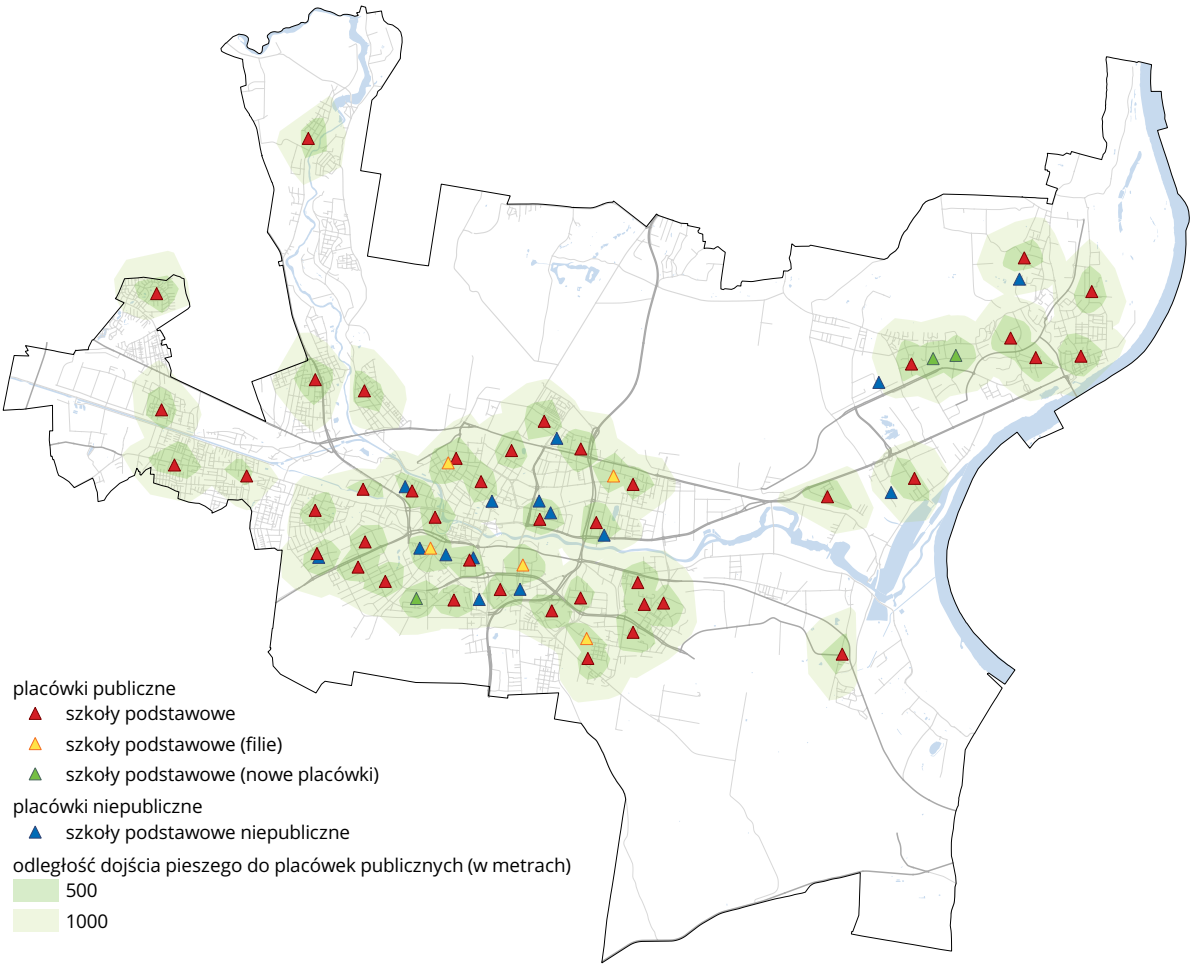
Biorąc pod uwagę powyższe dane, należy stwierdzić, że dostępność miejsc w przedszkolach w skali miasta jest zapewniona dla wszystkich chętnych. Niestety w niektórych częściach Bydgoszczy miejsc jest zbyt mało dla zaspokojenia potrzeb lokalnej społeczności. Niezbyt korzystna sytuacja z dostępem do przedszkoli występuje na Wilczaku i Jarach, gdzie jest tylko jedno przedszkole, zapewniające ok. 100 miejsc, natomiast liczba dzieci w wieku 3-6 lat na tych osiedlach wynosi ok. 400.

### Szkoły podstawowe

W roku szkolnym 2016/2017 obowiązek nauki w szkole podstawowej obejmował dzieci w wieku od 7 do 12 lat. W mieście grupa ta liczyła 19 tys. dzieci (2016 r., Bank Danych Lokalnych). W Bydgoszczy funkcjonowało 57 szkół podstawowych, w tym 50 publicznych i 7 prywatnych. Do szkół publicznych uczęszczało ok. 17,3 tys. uczniów. Oprócz szkół ogólnodostępnych prowadzonych przez gminę na terenie Bydgoszczy znajdują się również szkoły specjalne: nr 1, nr 23, nr 51 oraz nr 55 (szkoła dla wychowanków Bydgoskiego Zespołu Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych) oraz szkoły prowadzone przez samorząd województwa: nr 68 dla dzieci i młodzieży słabosłyszącej i niesłyszącej, nr 53 dla dzieci słabowidzących i niewidomych oraz Szkoła Podstawowa nr 52 dla Dzieci i Młodzieży Przewlekle Chorej działająca w bydgoskich szpitalach.

W roku szkolnym 2015/2016 średnia liczba uczniów w oddziałach w ogólnodostępnych szkołach podstawowych prowadzonych przez miasto Bydgoszcz wynosiła 21 uczniów.

**Rysunek 21.** **Analiza dostępności do szkół podstawowych w Bydgoszczy (po reformie oświaty w 2017 r.)**




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Edukacji i Sportu UM Bydgoszczy oraz Systemu Informacji Oświatowej.*

Najliczniejsze klasy (powyżej 24 uczniów) znajdowały się w szkołach nr 58 (Śródmieście) i nr 32 (Bartodzieje). Natomiast najmniej liczne klasy znajdowały się w szkołach nr 19 (Siernieczek) i nr 43 (Brdyujście) – odpowiednio, po 13 i 14 osób w klasie.

W promieniu dojścia 1000 m do publicznych szkół podstawowych (rysunek 21) mieszkało ok. 85% uczniów.

Najwięcej (ponad 1000) uczniów w wieku 7-12 lat zameldowanych było w jednostkach urbanistycznych: Fordon II i Fordon I (odpowiednio: 1882 i 1710 uczniów), Szwederowo (1611 uczniów), Wyżyny (1394 uczniów), Śródmieście (1135 uczniów) oraz Kapuściska (1128 uczniów).

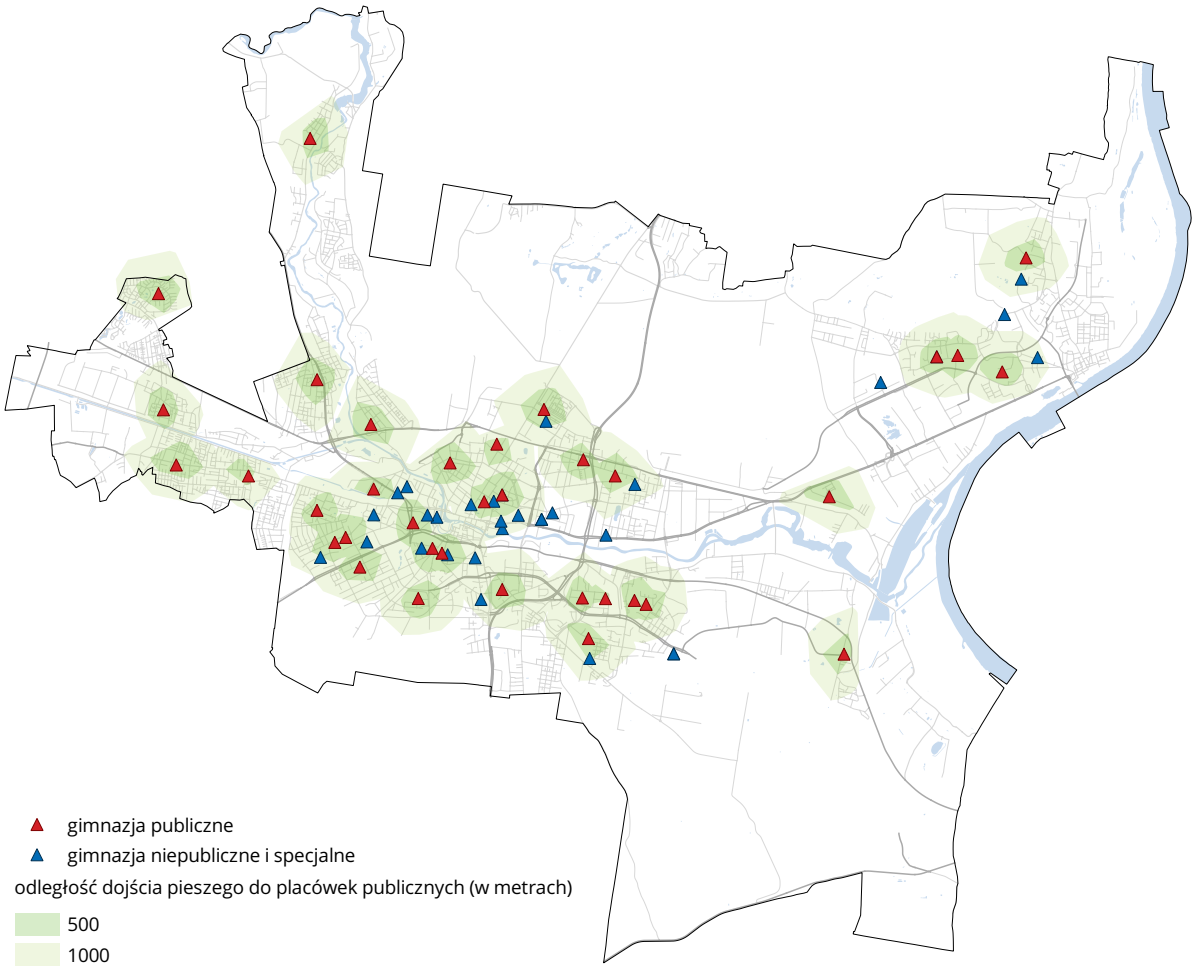
W związku ze zmianami w systemie oświaty, polegającymi na wydłużeniu edukacji w szkole podstawowej oraz całkowitej likwidacji gimnazjów od roku szkolnego 2019/2020, zmieniła się dotychczasowa siatka szkół podstawowych.

### Gimnazja

W roku szkolnym 2016/2017 liczba bydgoszczan w wieku gimnazjalnym wynosiła 8272 (2016 r., Bank Danych Lokalnych). Na potrzeby tej grupy na terenie miasta działało 67 gimnazjów, w tym 19 prywatnych, 1 dla dorosłych, 7 sportowych oraz 5 specjalnych. Do gimnazjów publicznych na terenie miasta uczęszczało 7664 uczniów. Wśród wszystkich uczniów gimnazjów ok. 14% wybrało gimnazja sportowe. Średnia liczba uczniów przypadająca na gimnazja publiczne wynosiła 165. Średnia liczba uczniów w klasie w szkołach publicznych (bez specjalnych) wynosiła 23. W gimnazjach przylicealnych klasy były bardziej liczne i liczyły od 28 do ponad 30 uczniów.

Najwięcej publicznych gimnazjów znajdowało się w jednostkach: Śródmieście – 4 placówki, Fordon I (Szybowników, Sielskie, Bajka, Bohaterów, Przylesie, Akademickie, Wyszogród, Eskulapa), Szwederowo i Wyżyny – po 3 placówki.

**Rysunek 22.** Analiza dostępności gimnazjów w Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Edukacji i Sportu oraz Systemu Informacji Oświatowej.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 91

Najwięcej uczniów w wieku gimnazjalnym (13-15 lat) zameldowanych jest w jednostkach urbanistycznych: Fordon II (Powiśle, Pałcz, Łoskoń, Zofin, Tatrzańskie, Niepodległości, Wyzwolenia, Stary Fordon) – 765 uczniów oraz Szwederowo – 694 uczniów i Fordon I – 657 uczniów. Z powyższego wynika, że we wschodniej części Fordonu, gdzie mieszka najwięcej młodzieży w wieku gimnazjalnym, było tylko jedno gimnazjum.

W związku z reformą oświatową w 2017 roku gimnazja w obecnym kształcie utrzymywane były do roku szkolnego 2019/2020.

### Szkolnictwo ponadgimnazjalne

W roku szkolnym 2016/2017 na terenie Bydgoszczy funkcjonowało 71 szkół zawodowych oraz ogólnokształcących. W mieście działało 12 szkół zasadniczych zawodowych, 30 techników, 26 liceów ogólnokształcących, 55 szkół policealnych i dla dorosłych oraz 14 szkół specjalnych. Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych w roku szkolnym 2016/2017 wyniosła 18 842 (w tym 465 w szkołach specjalnych), co stanowiło 5,3% ogółu osób zamieszkałych w Bydgoszczy oraz ok. 207% młodzieży w wieku 16-18 lat zameldowanej w Bydgoszczy (co oznacza, że przeszło połowa młodzieży uczącej się w Bydgoszczy jest zameldowana poza miastem). Dane te potwierdzają, że z oferty szkół ponadgimnazjalnych korzysta znaczny procent ludności zamiejscowej (źródło: „Bydgoszcz w liczbach 2019").

W roku szkolnym 2016/2017 na terenie Bydgoszczy funkcjonowały łącznie 173 szkoły publiczne i niepubliczne (dla których organem prowadzącym był inny podmiot niż Miasto Bydgoszcz).

## 7.7. Szkolnictwo wyższe

Obecność szkół wyższych jest niezaprzeczalnym atutem każdego miasta. Liczba studentów, różnorodność oferowanych kierunków kształcenia są miarą atrakcyjności, potencjału kulturowego i rozwojowego miasta.

W Bydgoszczy w roku akademickim 2018/2019 na terenie miasta funkcjonowały:

- cztery uczelnie publiczne:
  - Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy,
  - Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy,
  - Collegium Medicum im. Ludwika Rydygiera w Bydgoszczy, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu,
  - Akademia Muzyczna im. Feliksa Nowowiejskiego w Bydgoszczy;
- cztery uczelnie niepubliczne:
  - Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy,
  - Kujawsko-Pomorska Szkoła Wyższa,
  - Bydgoska Szkoła Wyższa,
  - Wyższa Szkoła Nauk o Zdrowiu;
- dwa wydziały zamiejscowe niepublicznych uczelni wyższych:
  - Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu – Wydział Zarządzania i Finansów w Bydgoszczy,
  - Wyższa Szkoła Informatyki i Umiejętności w Łodzi – Wydział Zamiejscowy w Bydgoszczy;
- trzy uczelnie teologiczne:
  - Wyższe Seminarium Duchowne Diecezji Bydgoskiej im. bp. Michała Kozala, w wymiarze edukacyjnym włączone w struktury Wydziału Teologicznego Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu,
  - Wyższe Misyjne Seminarium Duchowne Zgromadzenia Ducha Świętego,
  - sekcja Papieskiego Wydziału Collegium Joanneum w Warszawie.

Powyższe placówki kształciły w 2018 roku ok. 27 tys. studentów. Największy odsetek uczęszczających na uczelnie wyższe w Bydgoszczy stanowili studenci uczelni publicznych – w sumie 65% (UKW – 22%, UTP – 22%, Collegium Medicum – 19%, Akademia Muzyczna – 2%).



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 92

Bydgoskie uczelnie oferują bogaty wachlarz kierunków, dając możliwość kształcenia w dziedzinach humanistycznych, technicznych, medycznych, a także artystycznych – zwłaszcza muzycznych.

Uczelnie funkcjonujące na terenie miasta wykorzystują istniejącą bazę dydaktyczną i tereny dotychczas rezerwowane na ich potrzeby. Nowo powstałe placówki poszukują lokalizacji w istniejących obiektach usługowych, dostosowując je do swoich potrzeb. Generalnie obiekty wyższych uczelni w Bydgoszczy są rozproszone, brakuje wykształconych przestrzennie ośrodków akademickich, jak również ograniczone są możliwości rozwoju w istniejących granicach. Wyjątkiem jest tu ośrodek w Fordonie – Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy (od 2021 roku Politechnika Bydgoska).

Pod przyszłe centrum uniwersyteckie rezerwowane są tereny objęte ulicami:

- Sułkowskiego, Chodkiewicza, Gdańską, Kamienną, gdzie w najbliższym czasie planowana jest budowa nowej siedziby Akademii Muzycznej im. Feliksa Nowowiejskiego w Bydgoszczy (w 2016 roku rozstrzygnięty został konkurs architektoniczny na budowę obiektu i zagospodarowanie terenu),
- Ogińskiego, Szymanowskiego, Berwińskiego, Sieńki,
- Powstańców Wielkopolskich, Ogińskiego, Szymanowskiego, Ossolińskich.

W celu wzmocnienia potencjału miasta należy stworzyć jak najkorzystniejsze warunki do dalszego rozwoju szkolnictwa wyższego m.in. poprzez utrzymanie dotychczasowych rezerw terenowych oraz elastyczne zapisy w Studium i w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, umożliwiające rozwój oraz lokalizację nowych placówek w wyznaczonych strefach koncentracji usług nauki.

## 7.8. Zieleń, sport i rekreacja w mieście

Tereny zieleni stanowią jeden z podstawowych elementów systemu rekreacyjno-wypoczynkowego w strukturze miast. Zieleń na terenach zurbanizowanych, w zależności od warunków topograficznych i przyjętych założeń przestrzennych, spełnia wiele określonych funkcji, takich jak: biologiczne (pełni rolę w kształtowaniu jakości i stanu środowiska), estetyczne (wpływa na poprawę fizjonomii, piękna i subiektywnego odbioru miasta), społeczno-wychowawcze (sprzyja integracji lokalnej społeczności, umożliwia kontakt z przyrodą), gospodarcze (tworzenie miejsc pracy), zdrowotne oraz ochronne. Ich wartość w przestrzeni miejskiej jest nie do przecenienia.

Ze względu na pełnione funkcje oraz dostępność i układ rozmieszczenia można podzielić zieleń na pięć podstawowych kategorii:

- zieleń urządzoną, ogólnodostępną – stanowiącą „dobro społeczne utrzymywane głównie przez władze samorządowe" (w tym parki miejskie i dzielnicowe, zieleńce, place, bulwary, promenady);
- zieleń nieurządzoną, tereny wycieczkowo-wypoczynkowe (zieleń krajobrazowa);
- zieleń towarzyszącą (przeważnie wyłączona z publicznego użytkowania – m.in. w ramach terenów przemysłowo-składowych, usług kulturalno-społecznych, techniczno-gospodarczych oraz terenów mieszkaniowych);
- zieleń o specjalnym przeznaczeniu (przeważnie ograniczoną w użytkowaniu – m.in. pasy zieleni izolacyjnej, zieleń wzdłuż ciągów komunikacyjnych, ogrody działkowe, cmentarze);
- tereny gospodarki rolnej i leśnej (m.in. gospodarstwa ogrodnicze, produkcyjne i rolniczo-hodowlane czy lasy produkcyjne).

Zieleń urządzona, publicznie dostępna, stanowi w Bydgoszczy ok. 500 ha, czyli 7% wszystkich terenów zieleni w mieście oraz ok. 3% obszaru miasta. Ogółem wskaźnik powierzchni zieleni urządzonej wynosi ok. 15 $m^2$ na mieszkańca miasta.

Do terenów miejskiej zieleni urządzonej zaliczono:

- parki (17 szt., o pow. 122 ha),
- parki leśne (8 szt., o pow. 31 ha),
- skwery i zieleńce (70 szt., o pow. 56 ha),
- bulwary (o pow. 25 ha),



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 93

- wielofunkcyjne tereny rekreacyjno-wypoczynkowe (6 szt. o pow. 274 ha), do których zakwalifikowano przede wszystkim część urządzoną Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku oraz teren Wyspy Młyńskiej.

Niestety, stosunkowo wysoka wartość wskaźnika zieleni liczona dla powierzchni całego miasta nie świadczy o jej codziennej dostępności. Największy obszar terenów rekreacji znajduje się bowiem w Myślęcinku – peryferyjnej dzielnicy miasta, co znacznie ogranicza możliwości jego wykorzystania w weekendy i okresy świąteczne.

Analizując układ przestrzenny terenów zieleni urządzonej na obszarze Bydgoszczy, można zauważyć ich koncentrację na obszarze śródmiejskim, głównie w jednostkach: Śródmieście, Babia Wieś, na granicy dzielnic: Okole, Wilczak i Miedzyń oraz na granicy Szwederowa i Śródmieścia. Jednostki urbanistyczne położone na peryferiach są na ogół bardzo ubogie w zieleń urządzoną (z wyjątkiem Myślęcinka) lub nie posiadają jej wcale.

Oprócz zieleni ogólnodostępnej istnieją w Bydgoszczy znaczne obszary zieleni o ograniczonej dostępności. Ponieważ stanowią one tereny biologicznie czynne, są istotnym elementem w miejskim systemie przyrodniczym i w systemie przewietrzania miasta. Najważniejsze spośród nich to:

- cmentarze – w sumie 17 szt. o łącznej powierzchni ok. 91,2 ha, w tym: 12 cmentarzy wyznaniowych o powierzchni 60,6 ha oraz 5 komunalnych o powierzchni 30,6 ha;
- rodzinne ogrody działkowe – 63 szt. o łącznej powierzchni 406,3 ha (dane WMIG).

Obecnie rodzinne ogrody działkowe mają głównie znaczenie społeczne i rekreacyjno-wypoczynkowe dla właścicieli i ich rodzin. Przyczyniają się również do poprawy warunków zdrowotnych i wpływają pozytywnie na jakość życia mieszkańców.

Oprócz zieleni urządzonej bardzo istotne znaczenie z punktu widzenia ekologicznego, sanitarnego i rekreacyjnego mają w mieście obszary zieleni nieurządzonej. Na terenie Bydgoszczy głównym szkieletem miejskiego systemu terenów zieleni są naturalne formy przyrodnicze, do których zaliczyć należy przede wszystkim istniejące kompleksy leśne znajdujące się w północnej i południowej części miasta oraz zieleń porastającą brzegi cieków wodnych. Istotne ze względów krajobrazowych są również obszary Skarpy Północnej i Południowej pokryte różnorodnymi zbiorowiskami roślinności spontanicznej oraz tereny łąk, pastwisk i zadrzewień śródpolnych położonych głównie w dolinie Brdy i Wisły.

Powierzchnia zieleni nieurządzonej, wolnej od zabudowy, wynosi na terenie miasta ok. 6900 ha, co stanowi wraz z zielenią urządzoną ok. 217,29 $m^2$ na mieszkańca. Całkowity brak zieleni urządzonej występuje w jednostkach: Smukała, Prądy, Biedaszkowo, Górzyskowo, Bielice, Glinki, Fordon Górny Taras, Las Gdański, Zawisza, Zimne Wody, Łęgnowo II. Wyraźny niedobór, wynikający z wartości wskaźnika, kształtującego się na poziomie poniżej 4 $m^2$ zieleni urządzonej na mieszkańca, występuje w jednostkach: Bielawy, Fordon II (w skład którego wchodzą osiedla: Tatrzańskie, Zofin, Niepodległości, Nad Wisłą, Stary Fordon, Wyzwolenia, Pałcz, Łoskoń i Powiśle), Wyżyny i Bocianowo. Spośród wymienionych części miasta brak terenów zieleni urządzonej jest częściowo kompensowany obecnością terenów leśnych oraz terenów zieleni krajobrazowej na terenach jednostek: Fordon Górny Taras, Las Gdański, Smukała i Łęgnowo. Niemniej jednak w grupie wyżej wymienionych jednostek konieczne są poważne inwestycje w zakresie kształtowania terenów rekreacyjno-wypoczynkowych. Priorytetowo powinny być potraktowane tereny o dużej gęstości zaludnienia i zabudowie wielorodzinnej, takie jak np.: Wyżyny, Fordon II, Glinki czy Górzyskowo.

Warto zauważyć, że na obszarach o największych deficytach zieleni urządzonej mieszka ponad 168 tys. osób, a więc prawie połowa bydgoszczan.

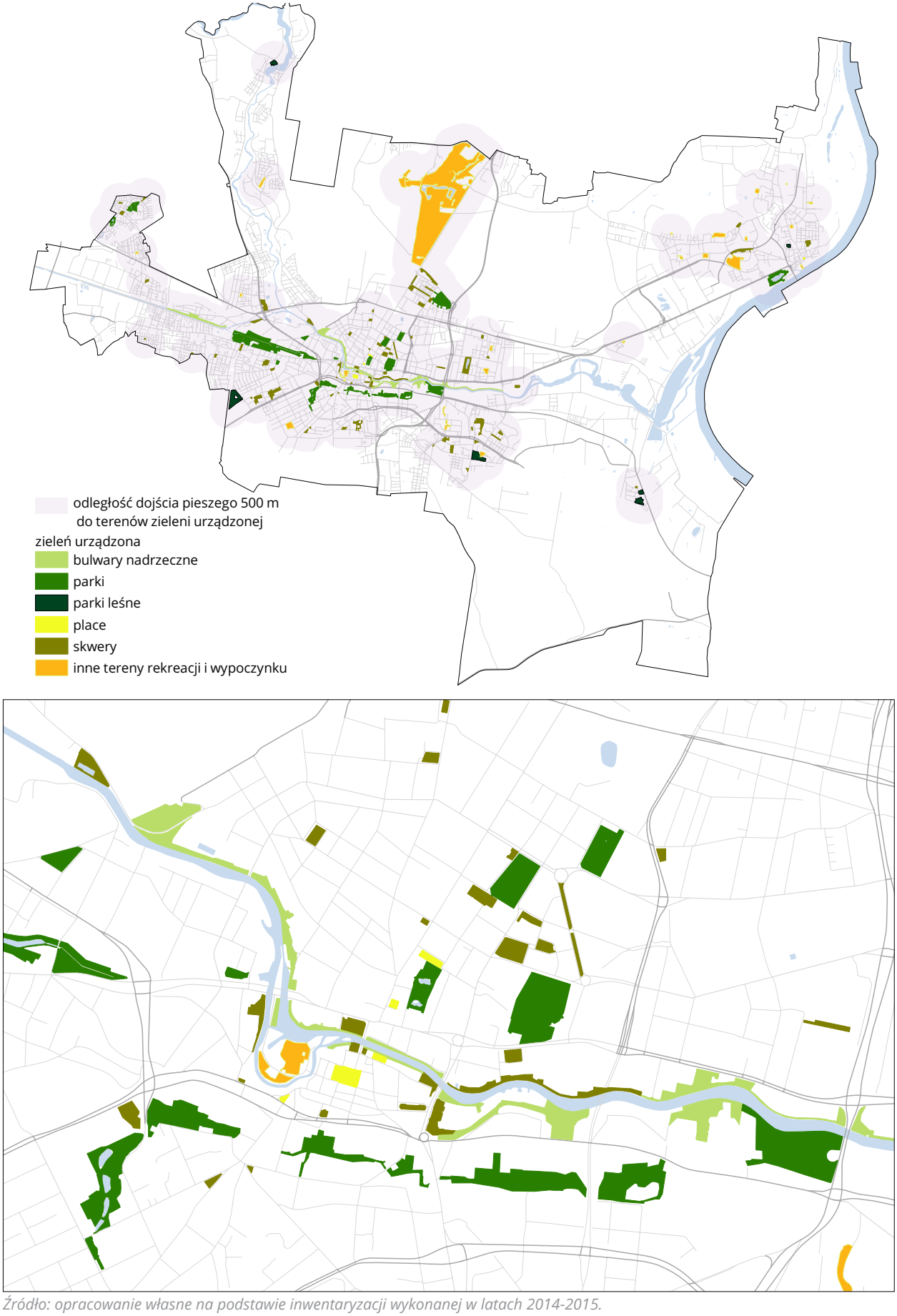
Normatywny poziom minimalny powierzchni zieleni i terenów rekreacji, gdzie wskaźnik zieleni waha się w granicach od 4 do 5,9 $m^2$/os, występuje w jednostkach: Bartodzieje, Jachcice, Kapuściska, Miedzyń, Osowa Góra, Szwederowo i Czyżkówko. Nieco lepsza sytuacja w zakresie dostępności zielonych terenów rekreacji występuje w jednostkach: Bydgoszcz Wschód, Brdyujście, Skrzetusko i Wzgórze Wolności, gdzie wartość wskaźnika kształtuje się na poziomie od 6 do 7,9 $m^2$/os. Spośród wyżej wymienionych brak terenów urządzonych jest częściowo rekompensowany bliskością terenów zieleni nieurządzonej na Jachcicach, Bydgoszczy Wschód, Czyżkówku, Brdyujściu, Miedzyniu i Osowej Górze. W dzielnicach, gdzie zapewniony jest dobry i minimalny poziom powierzchni terenów rekreacji, zamieszkuje ok. 130 tys. osób. Stanowi to tylko jedną trzecią ludności miasta, więc inwestycje w zieleń urządzoną są bardzo potrzebne.

Potrzeby w zakresie zieleni i terenów rekreacji są w pełni zaspokojone w jednostkach: Błonie, Fordon I, Śródmieście, Opławiec, Piaski, Okole, Wilczak, Łęgnowo I, Jary, Sierniecczek, Flisy, Babia Wieś oraz Myślęcinek. W dzielnicach tych zamieszkuje ok. 110 tys. osób.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 94

**Rysunek 23.** Analiza dostępności zieleni urządzonej w Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji wykonanej w latach 2014-2015.*

Od lat 90. XX w. Bydgoszcz intensywnie promuje swój wizerunek jako miasto sportu. Dzięki istniejącej infrastrukturze Bydgoszcz wielokrotnie była gospodarzem krajowych i międzynarodowych zawodów sportowych, głównie w takich dyscyplinach, jak: lekkoatletyka, żużel, wioślarstwo, kajakarstwo, piłka nożna oraz sporty halowe (koszykówka, siatkówka, piłka ręczna).

Do największych obiektów dla sportu wyczynowego należą:

- stadion lekkoatletyczny i piłkarski Zawiszy Bydgoszcz im. Zdzisława Krzyszkowiaka,
- hala sportowo-widowiskowa Immobile Łuczniczka oraz położona w jej sąsiedztwie Arena Bydgoszcz,
- stadion żużlowy i piłkarski Polonii Bydgoszcz im. Marszałka Józefa Piłsudskiego,
- tor regatowy w Brdyujściu służący do rozgrywania regat wioślarskich i kajakarskich,
- kompleks pływacki Centrum Rekreacji Astoria.

Lokalizacje poszczególnych obiektów oferujących w całości lub części dostęp publiczny zostały przedstawione na rysunku 24.

**Tabela 23.** **Obiekty sportu i rekreacji, które w całości lub części oferują dostęp publiczny**

| *Obiekty* | *Liczba* |
|---|---|
| sala gimnastyczna | 94 |
| boisko wielofunkcyjne | 73 |
| boisko Orlik 2012 | 23 |
| siłownia zewnętrzna | 22 |
| korty tenisowe | 17 |
| klub fitness | 15 |
| pływalnia kryta | 14 |
| hala sportowa | 13 |
| skatepark | 5 |
| stadion | 5 |
| ośrodek rekreacji konnej | 4 |
| przystań żeglarska | 4 |
| wypożyczalnia sprzętu rekreacyjnego wodnego | 4 |
| boisko do piłki siatkowej plażowej | 3 |
| ścianka wspinaczkowa | 3 |
| bowling | 2 |
| przystań kajakarska | 2 |
| tor wyścigowy | 2 |
| lodowisko | 2 |
| minigolf | 1 |
| pole golfowe | 1 |
| stok narciarski | 1 |
| wakepark | 1 |
| **suma obiektów sportowych** | **307** |
| plac zabaw | 89 |
| **suma końcowa** | **396** |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Edukacji i Sportu oraz własnej inwentaryzacji.*

W celu określenia jakości rekreacji i wypoczynku mieszkańców w mieście zostały przeprowadzone analizy dostępności do poszczególnych obiektów. Pierwsza analiza dotyczy dostępności mieszkańców do obiektów rekreacji codziennej typu boiska wielofunkcyjne (w tym obiekty Orlik 2012) oraz siłownie na świeżym powietrzu. W odległości 500 m dojścia pieszego dostęp do ww. obiektów ma 67% mieszkańców, a zwiększając odległość dojścia do 1000 m – 93,5% mieszkańców. Dostępność obiektów jest zadowalająca. Główne braki występują na osiedlu Eskulapa w Fordonie, Zimne Wody, Glinki, w południowo wschodniej części Czyżkówka, wschodniej części Miedzynia, zachodniej części osiedla Jary oraz środkowej części Osowej Góry. Wynik analizy przedstawiono na rysunku 25.

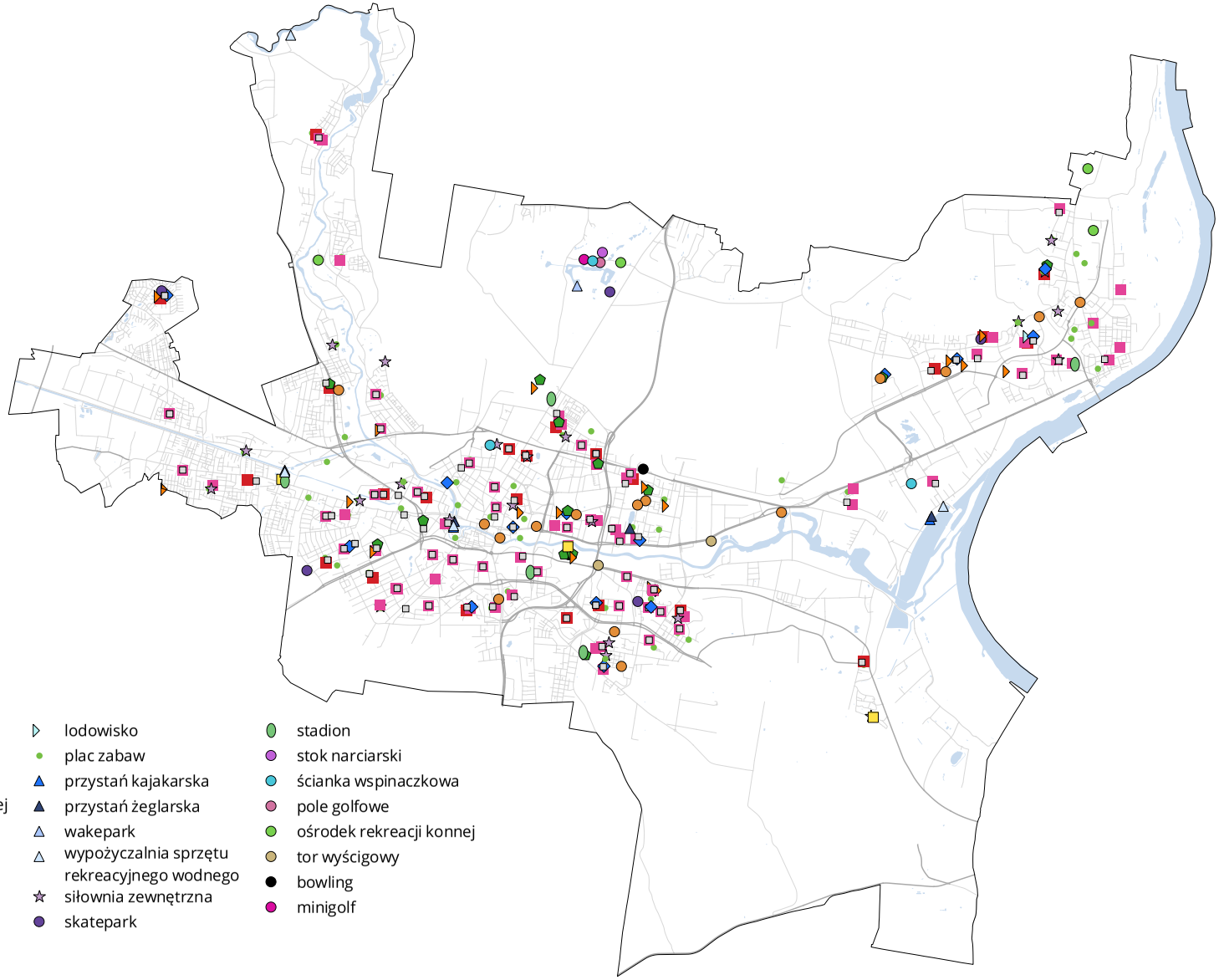
Kolejna analiza dotyczyła dostępności krytych pływalni. W odległości 1000 m dojścia pieszego dostęp do ww. obiektów ma ok. 55% mieszkańców, a zwiększając odległość dojścia do 1500 m – ok. 77% mieszkańców. Planowana przez miasto budowa nowych basenów na Miedzyniu znacznie poprawi dostępność krytych pływalni dla mieszkańców zachodnich osiedli. Wynik analizy dostępności przedstawiono na rysunku 26.

Niezwykle istotnym elementem dla mieszkańców jest również rekreacja dziecięca i związane z nią ogólnodostępne place zabaw. Do analizy nie były brane dzieci starsze niż 12 lat. W odległości 500 m dojścia pieszego dostęp do ww. obiektów ma 61% dzieci w wieku 0-12 lat, a zwiększając odległość dojścia do 1000 m – 92% najmłodszych mieszkańców. Główne braki występują na osiedlu Eskulapa w Fordonie, na Glinkach, Zimnych Wodach, w południowo-zachodniej części Miedzynia i w środkowej części Osowej Góry.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 96

**Rysunek 24.** Lokalizacja poszczególnych obiektów sportu i rekreacji z całkowitym lub częściowym dostępem publicznym

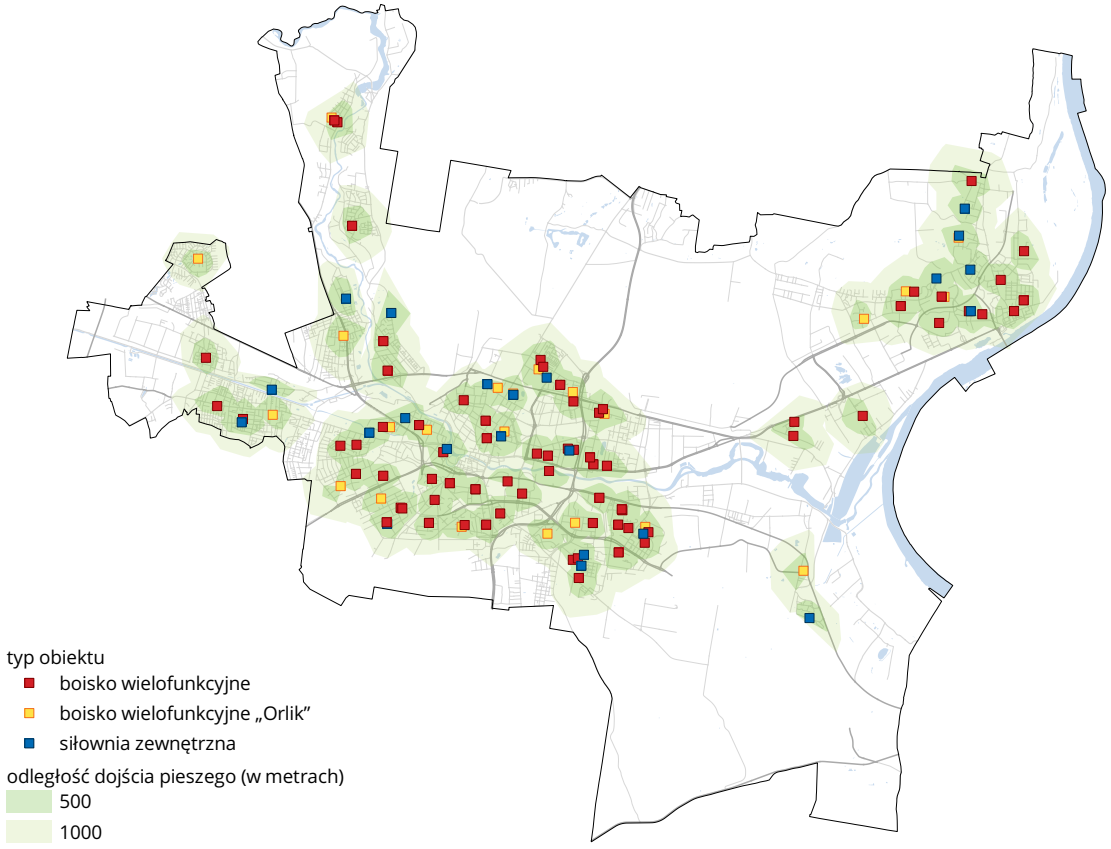



*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Edukacji i Sportu oraz własnej inwentaryzacji.*

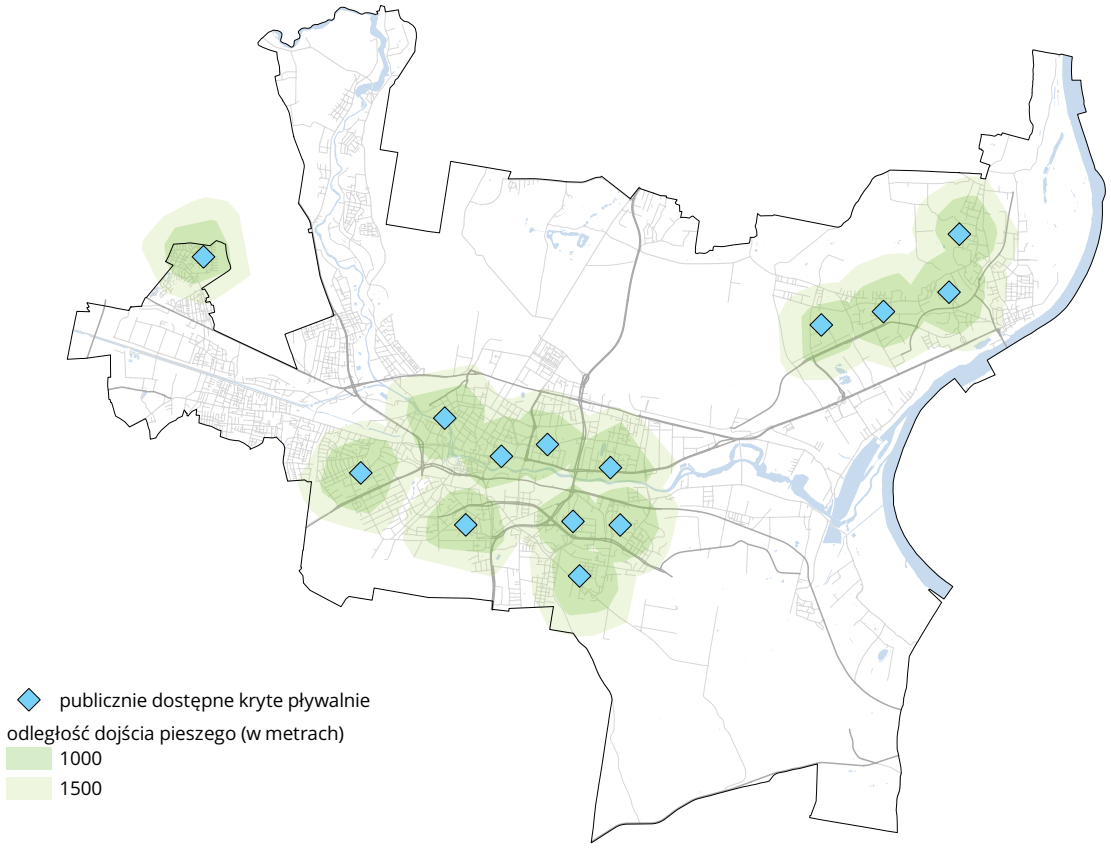


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

**Rysunek 25.** Analiza dostępności obiektów rekreacji codziennej w Bydgoszczy




**Rysunek 26.** Analiza dostępności pływalni krytych w Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Edukacji i Sportu oraz własnej inwentaryzacji.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 7.9. Ogrody działkowe

Obecnie rodzinne ogrody działkowe mają głównie znaczenie społeczne i rekreacyjno-wypoczynkowe dla właścicieli i ich rodzin. Przyczyniają się również do poprawy warunków zdrowotnych i wpływają pozytywnie na jakość życia mieszkańców. Stanowią tereny biologicznie czynne, w związku z czym są istotnym elementem w miejskim systemie przyrodniczym i w systemie przewietrzania miasta.

W Bydgoszczy istnieją 63 ogrody działkowe o łącznej powierzchni 406,29 ha. Z tego 285,19 ha jest położonych na terenach, dla których nie opracowano mpzp, 45,05 ha jest położonych na terenach, dla których opracowano mpzp i które przeznacza się je do zachowania, a 41,95 ha ogrodów działkowych jest przeznaczonych w mpzp do przekształceń lub likwidacji. Ponadto na osiedlu Łoskoń przewidziano teren o powierzchni 11,7 ha pod realizację nowych ogrodów działkowych.

**Tabela 24.** Zestawienie ogrodów działkowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy

| *Lp* | *Adres* | *Nazwa ogrodu działkowego* | *Jednostka urbanistyczna* | *Powierzchnia [ha]* |
|---|---|---|---|---|
| 1 | ul. Rejewskiego 7 | Malwa | Fordon I | 6,68 |
| 2 | ul. Harcerska | Przylesie | Bydgoszcz Wschód | 2,90 |
| 3 | ul. Trawnik | Jutrzenka | Prądy | 3,99 |
| 4 | ul. Biskupińska | Spartakus | Prądy | 5,52 |
| 5 | ul. Łochowska 42 | Wrzos | Prądy | 7,62 |
| 6 | Janowo | Malwa | Opławiec | 4,25 |
| 7 | Janowo | Polana | Opławiec | 34,29 |
| 8 | ul. Łochowska | Sasanka | Prądy | 2,92 |
| 9 | ul. Łochowska | Dzianotex | Prądy | 3,29 |
| 10 | ul. Biskupińska | Horyzont | Prądy | 2,88 |
| 11 | ul. Lisia | Zielona Dolina | Prądy | 4,45 |
| 12 | ul. Lisia | Pod Topolami | Prądy | 2,18 |
| 13 | ul. Toruńska | Kolejarz | Kapuściska | 8,74 |
| 14 | ul. Inowrocławska 37 | Szarotka | Biedaszkowo | 2,57 |
| 15 | ul. Kossaka | Odzieżowiec | Górzyskowo | 1,88 |
| 16 | ul. Smukalska 253 | Leśny | Smukała | 1,54 |
| 17 | ul. Inwalidów 31 | Storczyk | Bydgoszcz Wschód | 5,25 |
| 18 | ul. Nowotoruńska | Świt | Czersko Polskie | 2,00 |
| 19 | ul. Nowotoruńska | Zorza | Czersko Polskie | 3,52 |
| 20 | ul. Inwalidów | Wyczółkowski | Bydgoszcz Wschód | 6,74 |
| 21 | ul. Rolna | Róża | Zimne Wody | 5,99 |
| 22 | ul. Smoleńska-Objazdowa | Na Skarpie | Zimne Wody | 7,80 |
| 23 | ul. Zamczysko 4 | Transportowiec | Las Gdański | 8,88 |
| 24 | ul. Sporna | Kauczuk | Zimne Wody | 4,72 |
| 25 | ul. Łochowska | Lawina | Prądy | 1,14 |
| 26 | ul. Zamczysko | Prasa | Las Gdański | 5,46 |
| 27 | ul. Zamczysko | Ustronie | Las Gdański | 11,34 |
| 28 | ul. Kajakowa 4 | Pod Lasem | Opławiec | 7,71 |
| 29 | ul. Opławiecka | Opławiec | Opławiec | 5,19 |
| 30 | ul. Gdańska | Podgórze | Las Gdański | 4,87 |
| 31 | ul. Gdańska 169, 169a | Zacisze | Myślęcinek | 3,59 |
| 32 | ul. Sądecka | Zalesie | Las Gdański | 10,52 |
| 33 | ul. Biwakowa | Tramwajarz | Opławiec | 3,87 |
| 34 | ul. Biwakowa | Camping | Opławiec | 7,16 |
| 35 | ul. Lisia | Formet | Prądy | 11,45 |
| 36 | ul. Bielicka 65 i 90 | Sikorski | Biedaszkowo / Bielice | 33,14 |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 99

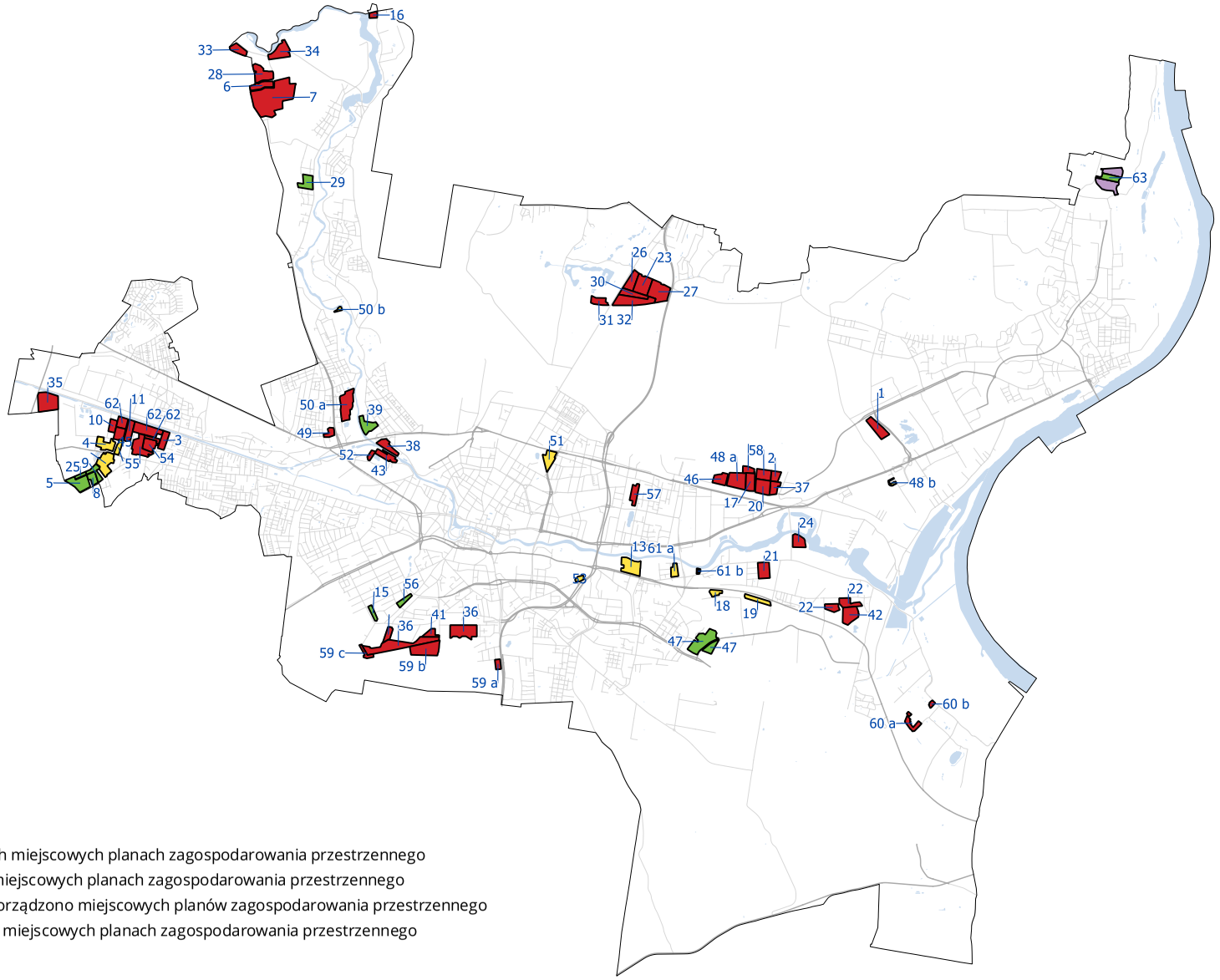
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 37 | ul. Inwalidów | Pod Brzozą | Bydgoszcz Wschód | 3,59 |
| 38 | ul. Żeglarska | Lech | Jachcice | 4,62 |
| 39 | ul. Żeglarska 69A | Nad Brdą | Jachcice | 5,58 |
| 40 | ul. Inwalidów | im. Skłodowskiej-Curie | Bydgoszcz Wschód | 2,32 |
| 41 | ul. Bielicka | Relax | Biedaszkowo | 2,61 |
| 42 | ul. Nowotoruńska | Nadzieja | Zimne Wody | 7,54 |
| 43 | ul. Nadrzeczna | Związkowiec | Okole | 4,33 |
| 44 | ul. Łochowska | Słonecznik | Prądy | 8,57 |
| 45 | ul. Lisia | Zielony Gaj | Prądy | 3,88 |
| 46 | ul. Inwalidów | Makrum | Bydgoszcz Wschód | 4,52 |
| 47 | ul. Chemiczna | Kapuściska | Kapuściska | 15,11 |
| 48a | ul. Inwalidów | Flaming | Bydgoszcz Wschód | 9,84 |
| 48b | ul. Wiślana 10 | | Brdyujście | 0,85 |
| 49 | ul. Koronowska 12 | Garbarnia | Czyżkówko | 2,19 |
| 50a | ul. Siedlecka | Radość | Czyżkówko | 10,77 |
| 50b | | | | 0,65 |
| 51 | ul. Sułkowskiego | Jedność | Bocianowo | 5,42 |
| 52 | Przy Brdzie | Przytorze | Okole | 1,38 |
| 53 | ul. Ujejskiego | Okucia meblowe | Wzgórze Wolności | 1,24 |
| 54 | ul. Notecka | Trzykrotka | Prądy | 4,85 |
| 55 | ul. Notecka-Nakielska | 1-go Maja | Prądy | 7,93 |
| 56 | ul. Skorupki | im. Ludwika Waryńskiego | Górzyskowo | 2,32 |
| 57 | ul. Głowackiego | Gajówka | Bartodzieje | 4,14 |
| 58 | ul. Inwalidów | Malinka | Bydgoszcz Wschód | 4,98 |
| 59 | ul. Bielicka – Biedaszkowo | im. kpr. Benedy | Lotnisko | 15,02 |
| 60 | ul. Toruńska | Chemik | Łęgnowo II | 4,46 |
| 61a | ul. Toruńska | im. Tadeusza Kościuszki | Kapuściska | 3,26 |
| 61b | | | | 0,88 |
| 62 | ul. Notecka | Cumulus | Prądy | 13,70 |
| 63 | ul. Wyzwolenia 130c | Swoboda | Fordon II | 3,70 |

*Źródło: opracowanie własne (stan na dzień 31.05.2017).*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 100

**Rysunek 27.** Ogrody działkowe na terenie miasta




ogrody działkowe
- do zachowania w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- do likwidacji w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- na obszarach, dla których nie sporządzono miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego
- projektowane w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 7.10. Cmentarze

Na terenie Bydgoszczy znajduje się 17 cmentarzy o powierzchni 91,2 ha. Pięć spośród nich to cmentarze komunalne, które zajmują powierzchnię 30,6 ha. Pozostałe dwanaście to cmentarze wyznaniowe, o łącznej powierzchni 60,6 ha. Cmentarze w Bydgoszczy stanowią część historii miasta, a zarazem element miejskich terenów zieleni.

### Potrzeby miasta w zakresie grzebalnictwa

Liczba pochówków w Bydgoszczy wynosi ok. 3,7 tys. rocznie, w tym 2,7 tys. tradycyjnych. Około 1400 pochówków tradycyjnych odbywa się na cmentarzu komunalnym przy ulicy Wiślanej. Na wyznaniowych cmentarzach odbywają się wyłącznie pochówki z wykorzystaniem istniejących grobów, co statystycznie oznacza około 1300 rocznie.

Rezerwa powierzchni grzebalnej cmentarza komunalnego wynosi ok. 9 ha, co przy zachowaniu zasad pochówku tradycyjnego wystarczy na najbliższe 10 lat.

Od kwietnia 2012 roku w Białych Błotach działa spopielarnia zwłok, którą zarządza bydgoska Zieleń Miejska. Liczba kremacji wynosi obecnie 27% wszystkich zgonów i co roku notuje się jej wzrost o ok. 10% w stosunku do roku poprzedniego.

W związku z niedaleką perspektywą wyczerpania się możliwości grzebalnych cmentarza przy ul. Wiślanej zasadne jest wyznaczenie nowych terenów pochówku lub propagowanie zmiany rodzaju pochówku z tradycyjnego na kremację, co wydłuży okres eksploatacji istniejących cmentarzy.

**Tabela 25.** Cmentarze w Bydgoszczy

| *Nazwa* | *Powierzchnia (ha)* | *Adres* | *Plan miejscowy* | *Powierzchnia (ha)* | *Przeznaczenie w Studium* |
|---|---|---|---|---|---|
| Cmentarz Starofarny | 1,9 | ul. Grunwaldzka 15 (Okole) | Okole-Graniczna | 1,7 | ZC |
| Cmentarz Komunalny ul. Wiślana | 23,6 | ul. Wiślana (Brdyujście) | Brdyujście-Wiślana | 38,7 | ZC |
| Cmentarz Komunalny ul. Kcyńska | 2,8 | ul. Kcyńska (Górzyskowo) | Górzyskowo-Gnieźnieńska | 2,8 | ZC |
| Cmentarz Komunalny ul. Lotników | 1,2 | ul. Lotników (Błonie) | brak | | ZC |
| Cmentarz Komunalny ul. Ludwikowo | 1,1 | ul. Ludwikowo (Jachcice) | brak | | ZC |
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki św. Jana | 0,4 | ul. Cechowa-Kryształowa (Stary Fordon) | Wyzwolenia-Powiśle | 0,4 | ZC |
| Cmentarz Nowofarny | 11,9 | ul. Artyleryjska 10 (Bocianowo) | brak | | ZC |
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki św. Wincentego a Paulo | 18 | ul. Wyszyńskiego (Bielawy) | brak | | ZC |
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki Matki Bożej Nieustającej Pomocy | 2,8 | ul. Kossaka (Szwederowo) | Górzyskowo-Gnieźnieńska | 2,8 | ZC |
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki św. Józefa | 1,3 | ul. Toruńska 164 (Kapuściska) | brak | | ZC |
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki św. Stanisława | 2,5 | ul. Kapliczna 1 (Siernieczek) | brak | | ZC |
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki św. Mikołaja | 1,9 | ul. Piastowa 1 (Stary Fordon) | Wyzwolenia-Powiśle | 1,9 | ZC |
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki Najświętszego Serca Jezusa | 8,5 | ul. Ludwikowo 2 (Bocianowo) | brak | | ZC |

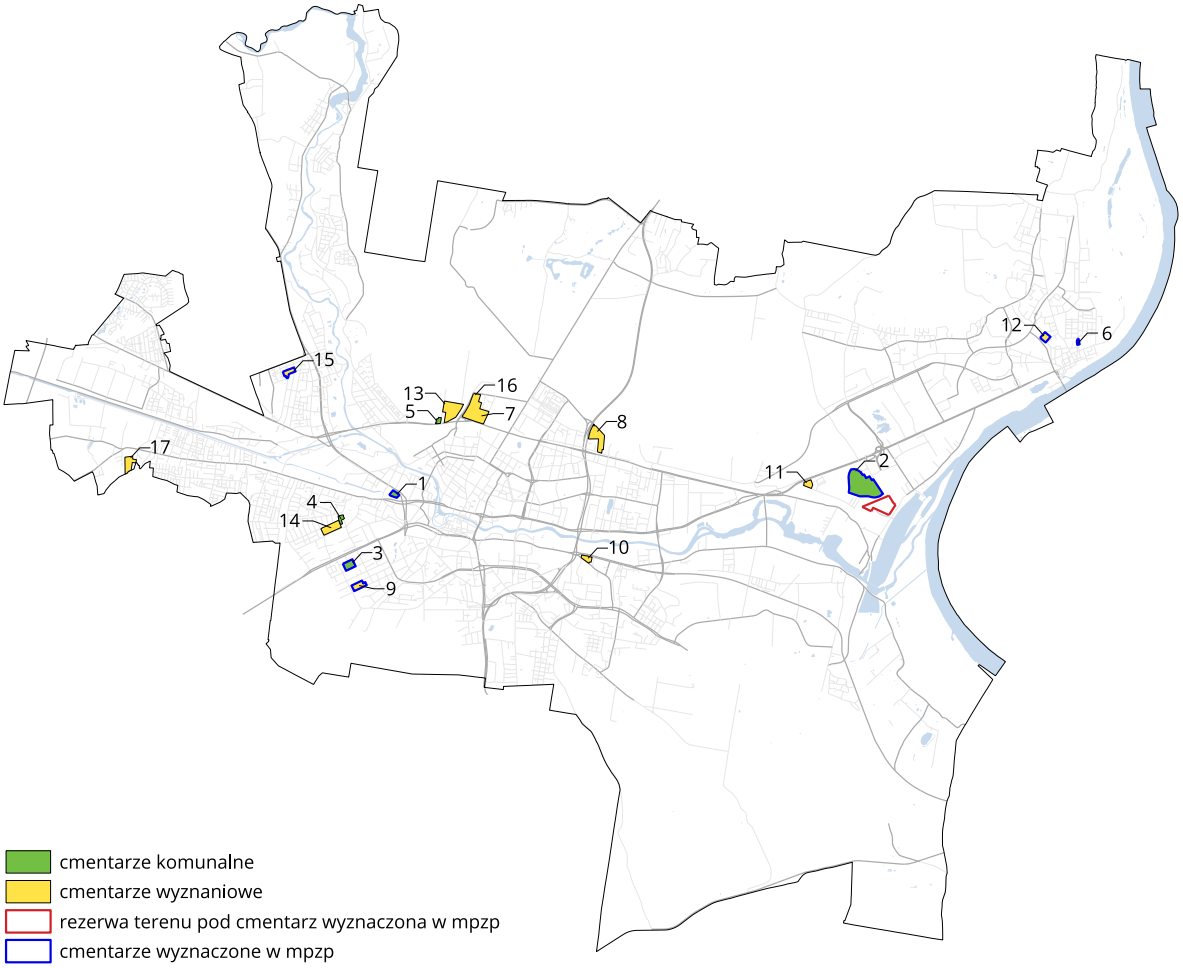


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki Świętej Trójcy | 4 | ul. Lotników 1 (Błonie) | brak | | ZC |
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki św. Antoniego | 2 | ul. Chojnicka-Podniebna (Czyżkówko) | Czyżkówko-Deszczowa | 1,9 | ZC |
| Cmentarz Ewangelicko-Augsburski | 2,9 | ul. Zaświat 6 (Bocianowo) | brak | | ZC |
| Cmentarz Parafialny Rzymskokatolicki NMP z Góry Karmel | 3,5 | ul. Tańskich (Prądy) | brak | | ZC |

*Źródło: opracowanie własne.*

**Rysunek 28.** Cmentarze w Bydgoszczy




1. Starofarny ul. Grunwaldzka
2. Komunalny ul. Wiślana
3. Komunalny ul. Kcyńska
4. Komunalny ul. Lotników
5. Komunalny ul. Ludwikowo
6. Parafialny Rzymskokatolicki św. Jana ul. Cechowa
7. Nowofarny ul. Artyleryjska
8. Parafialny Rzymskokatolicki św. Wincentego a Paulo ul. Wyszyńskiego
9. Parafialny Rzymskokatolicki Matki Bożej Nieustającej Pomocy ul. Kossaka
10. Parafialny Rzymskokatolicki św. Józefa ul. Toruńska
11. Parafialny Rzymskokatolicki św. Stanisława ul. Kapliczna
12. Parafialny Rzymskokatolicki św. Mikołaja ul. Piastowa
13. Parafialny Rzymskokatolicki Najświętszego Serca Jezusa ul. Ludwikowo
14. Parafialny Rzymskokatolicki Świętej Trójcy ul. Lotników
15. Parafialny Rzymskokatolicki św. Antoniego ul. Chojnicka
16. Ewangelicko-Augsburski ul. Zaświat
17. Parafialny Rzymskokatolicki NMP z Góry Karmel ul. Tańskich

*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 103

## 7.11. Handel

Rynek usług handlu w Bydgoszczy to sklepy sprzedaży detalicznej o powierzchni sprzedaży poniżej 400 m² i targowiska, a także markety o powierzchni sprzedaży od 400 do 2000 m² oraz super- i hipermarkety, centra handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m².

### Sklepy sprzedaży detalicznej do 400 m² oraz targowiska

Sklepy te funkcjonują jako wolnostojące lub wbudowane w obiekty mieszkaniowe i kompleksy usługowe. Lokalizują się głównie w strefie śródmiejskiej, wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz na terenach osiedli mieszkaniowych, zwłaszcza wielorodzinnych. Generalnie obiekty z tej grupy zapewniają obsługę na poziomie podstawowym w ramach zakupów codziennych w strefie dojścia pieszego. Należy tu jednak wyróżnić grupę sklepów branżowych i specjalistycznych, szczególnie zlokalizowanych w strefie centralnej miasta, które z racji położenia i oferowanego towaru należy zakwalifikować do usług ponadpodstawowych.

Rynek usług podstawowych uzupełniają targowiska. W 2019 roku na terenie Bydgoszczy funkcjonowało osiem targowisk stałych (z przewagą sprzedaży drobnodetalicznej), które wraz z sąsiadującymi drobnymi obiektami handlowymi tworzą swoiste centra handlowe osiedli mieszkaniowych. Siedem targowisk rozmieszczonych jest w rejonach intensywnej zabudowy mieszkaniowej, w osiedlach zabudowy wielorodzinnej (tj. Bartodzieje, Błonie, Szwederowo, Wyżyny, Bocianowo, Leśne, Fordon, Kapuściska), a jedno targowisko zlokalizowane jest w centrum miasta (plac Piastowski).

### Supermarkety o powierzchni sprzedaży 400-2000 m²

Sklepy te można podzielić na dwie grupy:

- sklepy spożywcze i spożywczo-przemysłowe działające głównie w sieciach handlowych, zaspokajające podstawowe potrzeby mieszkańców;
- sklepy różnych branż, takich jak AGD, chemiczne, meblowe, motoryzacyjne, ogrodnicze.

W Bydgoszczy według przeprowadzonej inwentaryzacji istnieje ok. 140 tego typu obiektów handlowych, handlowo-usługowych. Obiekty z tej grupy o branży spożywczej i spożywczo-przemysłowej są miejscem codziennych zakupów, zapewniając obsługę mieszkańców na poziomie podstawowym. Sklepy te zlokalizowane są głównie blisko terenów osiedli mieszkaniowych.

### Obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²

Obiekty o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² dzielimy na:

- sklepy samoobsługowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²;
- galerie handlowe – stanowiące kompleksy sklepów różnego rodzaju branż uzupełnianych punktami usługowymi oraz gastronomią, a także obiektami rozrywkowymi (kino, bowling-kręgle, siłownia).

Na terenie Bydgoszczy znajdują się 34 (stan na 2019 rok) wielkopowierzchniowe obiekty handlowe (WOH) w następujących lokalizacjach:

- 7 obiektów w Fordonie I,
- 5 obiektów na Bydgoszcz-Wschód,
- 4 obiekty na Wyżynach,
- po 3 obiekty w Śródmieściu i Brdyujściu,
- po 2 obiekty na Skrzetusku, Bocianowie, Szwederowie, Kapuściskach i Glinkach,
- po 1 obiekcie na Bartodziejach, Wilczaku i Wzgórzu Wolności.

Istniejący rozkład WOH wyznacza obszary koncentracji ośrodków handlowych. Są to:

- Fordon – rejon ul. Skarżyńskiego,
- obszar pomiędzy Fordonem a centrum miasta – rejon ul. Fordońskiej, Jasinieckiej,
- Bydgoszcz Wschód – rejon ul. Fabrycznej,
- Glinki – rejon al. Jana Pawła II i ul. Ducha Św.
- obszar Śródmieścia.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Jako prawidłową pod względem przestrzennym ocenia się lokalizację tych obiektów wielkopowierzchniowych, które znajdują się w wydzielonych strefach usługowych i w pobliżu osiedli mieszkaniowych. Widoczny jest asymetryczny rozkład marketów w centralnej i wschodniej części miasta, przy braku tego typu obiektów w części zachodniej. Dlatego też przy lokalizowaniu kolejnych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych należy preferować obszary „deficytowe" w obsłudze handlowej.

Z analizy poziomu dostępności obiektów handlowych o charakterze usług podstawowych z branży spożywczo-przemysłowej dla mieszkańców miasta, wynika, że w zasięgu dojścia pieszego w odległości 500 m zamieszkuje 87% ogółu zameldowanych, natomiast w promieniu 1000 m – blisko 97% (rysunek nr 30). Pomimo pozytywnych wyników analizy pewne deficyty lokalizacji obiektów handlowych występują w Smukale, na Piaskach, Jachcicach, Flisach, a w części Czyżkówka, Miedzynia i Prądów.

Biorąc pod uwagę dużą samodzielność samorządu w zakresie gospodarki przestrzennej, należy wykorzystać możliwość kreowania rynku handlu lokalnego w sposób pozwalający na współistnienie obiektów dużych sieci i mniejszych rodzimych placówek handlowych w optymalnym dla mieszkańców układzie funkcjonalnym. Zasadne byłoby wskazanie stref lokalizacji WOH zgodnie z zasadami ładu przestrzennego i funkcjonalnego.

### Podstawowe założenia lokalizacji WOH:

- różnorodność form sprzedaży wzbogaca ofertę miasta i sprzyja zadowoleniu konsumentów, dlatego WOH powinny współistnieć z mniejszymi placówkami, należy również zachować targowiska;
- dopuszcza się możliwość zachowania WOH oraz możliwość lokalizacji nowych obiektów w zachodniej części miasta i śródmieściu;
- należy zadbać o estetyczną stronę centrów handlowych ze szczególnym uwzględnieniem obiektów lokalizowanych w strefie śródmiejskiej i w rejonach eksponowanych w krajobrazie miasta, typu strefy wjazdowe;
- dla obiektów lokalizowanych w centrum i strefie śródmiejskiej należy ustalać zasady zabudowy w nawiązaniu do specyfiki miejsca – architektury i funkcji.

**Tabela 26.** Istniejące obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m$^2$

| *Lp* | *Nazwa* | *Adres* | *Powierzchnia sprzedaży w m$^2$ w roku 2016* | *Nr mpzp zgodnie z rejestrem planów miejscowych* | *Symbol terenu* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Centrum Handlowe ZIELONE ARKADY | ul. Wojska Polskiego 1 | 50 000 | 158 | 1U/UC |
| 2 | SWPF Fairway Sp. z o.o. | ul. Ku Wiatrakom 42 | 2 173 | 92 | 9U |
| 3 | Kaufland Polska | ul. Wojska Polskiego 16 | 3 718 | 92 | 8U/UC |
| 4 | Intermarche NOTA Sp. z o.o., | ul. Magnuszewska 10 | 2 158 | 190 | 3.UC-U |
| 5 | Centrum Handlowe „AUCHAN" RONDO | ul. Kruszwicka 1 | 30 860 | 218 | 23.UC |
| 6 | Pawilon handlowy RYWAL | ul. Gdańska 43-45 | 2 521 | 224 | 24.U-UC |
| 7 | Centrum Handlowe „FOCUS MALL" | ul. Jagiellońska 39-47 | 44 200 | 89 | 7U/UC |
| 8 | Kaufland Polska | ul. Solskiego 5 | 3 793 | 96 | D34U/UC |
| 9 | REWE POLSKA Sp. z o.o. | ul. M. Skłodowskiej-Curie 26 | 3 411 | 162 | 56.UC |
| 10 | Tesco | ul. Toruńska 101 | 16 189 | 176 | 47.UC/U |
| 11 | Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe DOMINO-HERMES | ul. Wojska Polskiego 23 | 2 056 | brak mpzp | |
| 12 | Makro Cash & Carry | Aleja Jana Pawła II 123 | 7 800 | 1 | F.A.4UH |
| 13 | Galeria Glinki (Metropolitan Outlet) | Aleja Jana Pawła II 115 | 14 976 | 46 | A.1U |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 105

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | Kaufland Polska | ul. Skarżyńskiego 8 | 2 136 | 95 | 2U |
| 15 | Galeria Fordon | ul. Skarżyńskiego 10 | 5 500 | 95 | 1U |
| 16 | Centrum Handlowe CARREFOUR | ul. Skarżyńskiego 2 | 5 415 | brak mpzp | |
| 17 | Auchan | ul. M. Rejewskiego 3 | 20 490 | mpzp w opracowaniu | |
| 18 | Galeria Pomorska + Carrefour | ul. Fordońska 141 | 40 000 | 187 | 1.U/UC |
| 19 | Sano i handel inny | ul. Chodkiewicza 17 | 6 156 | 188 | 3.U-UC |
| 20 | AKPOL, JYSK, Biedronka | ul. Gdańska 138-140 | 3 142 | 188 | 10.U-UC |
| 21 | IKEA | ul. Skandynawska 1 | 30 000 | brak mpzp | |
| 22 | Black Red White Studio kuchni | ul. Fordońska 262 | 8 000 | 223 | 1UC-U |
| 23 | Black Red White | ul. Fordońska 258 | 7 170 | 223 | 2UC-U |
| 24 | Pakr Handlowy BATORY | ul. Fabryczna 1b | 9 000 | 90 | 1U/UC |
| 25 | OBI | ul. Fabryczna 1 | 9 231 | 90 | 1U/UC |
| 26 | Galeria "Dom i Wnętrze" | ul. Szajnochy 2-Fordońska | 9 160 | 90 | 1U/UC |
| 27 | Leroy Merlin | ul. Rejewskiego 5 | 9 000 | 94 | 1U/UC |
| 28 | Decathlon | ul. Rejewskiego 5a | 3 100 | 94 | 1U/UC |
| 29 | Bydgoska Fabryka Mebli | ul. Bydgoska 50 | 4 177 | brak mpzp | |
| 30 | Media Markt i Salon Łazienek WEMA | ul. Jagiellońska 94 | 6 215 | 84 | 9UC/A |
| 31 | Castorama | ul. Szubińska 5 | 8 080 | 173 | 3.UC |
| 32 | Kkwadrat | ul. Poznańska 3 | 3 000 | 118 | 26U/MW |
| 33 | Lorens | ul. Magnuszewska 8 | 2 788 | 190 | 3.UC-U |
| 34 | Smart Outlet Center | ul. Fordońska 268 | 11 000 (w 2018 r.) | 223 | 3.UC-U |
| 35 | Castorama | ul. Fordońska | 15 000 | 191 | 1.UC-U |

*Źródło: opracowanie własne.*

**Tabela 27.** **Rezerwy terenu pod obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² wyznaczone w planach miejscowych**

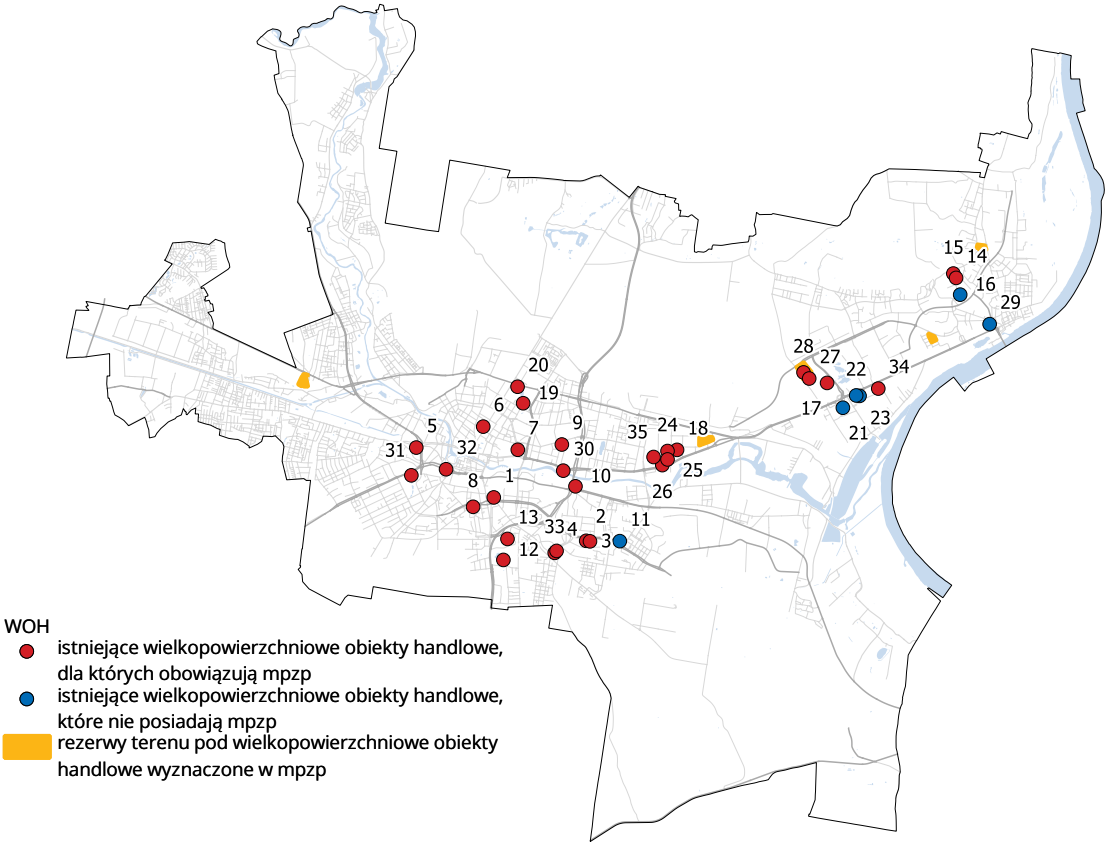
| *Lp* | *Lokalizacja / adres terenu rezerwowanego pod obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²* | *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego* | *Symbol terenu* |
|---|---|---|---|
| 1 | ul. Orląt Lwowskich – Fordon | 192 | 1U/UC |
| 2 | ul. Grunwaldzka – ul. Okopowa | 199 | 15.U/UC/WS |
| 3 | ul. Fordońska – ul. Inflancka – ul. Pilicka | 223 | 1,2,3,4UC-U |
| 4 | ul. Żwirki i Wigury | 35 | F43 U-H/Ui, Kp; 071 MW |
| 5 | ul. Ogińskiego – ul. Moniuszki – teren po Torbydzie | 89 | 10US/U/UC |
| 6 | ul. Sułkowskiego – ul. Dwernickiego – ul. Kamienna – galeria Makrum | 166 | 6U/UC |
| 7 | ul. Startowa – ul. Wyścigowa - Selgros | 187 | 3U/UC |
| 8 | ul. Jasiniecka – ul. Akademicka | 94 | 1U/UC |
| 9 | ul. Pałubickiego – ul. Magazynowa – ul. Akademicka | 73 | A27-U |

*Źródło: opracowanie własne.*

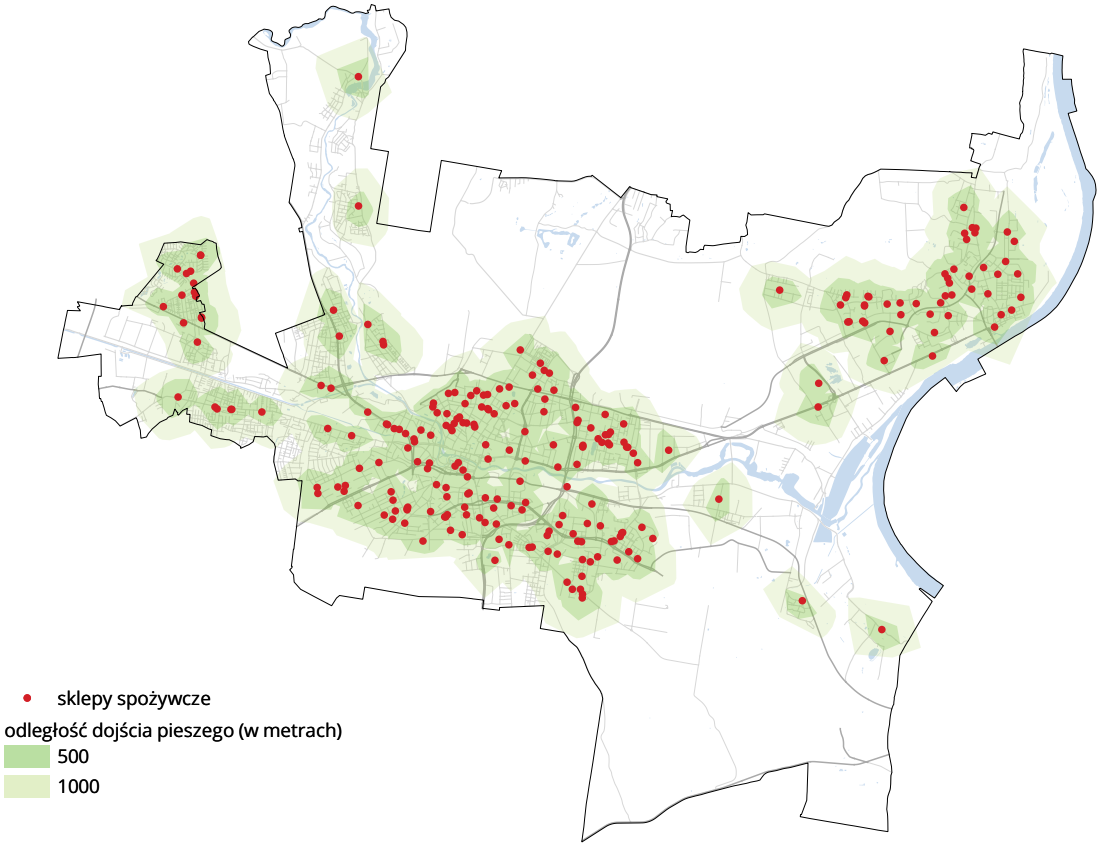


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 106

**Rysunek 29.** Rozmieszczenie wielkopowierzchniowych obiektów handlowych




**Rysunek 30.** Analiza dostępności obiektów handlowych oferujących sprzedaż produktów spożywczych




*Źródło: opracowanie własne.*

## 7.12. Kultura

Kultura jest fundamentem trwałego rozwoju miasta oraz jednym z podstawowych narzędzi jego zrównoważonego rozwoju. Formami organizacyjnymi działalności kulturalnej, w rozumieniu obowiązujących przepisów (ustawy z dnia 25 października 1991 r. o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej) są w szczególności: teatry, opery, operetki, filharmonie, orkiestry, instytucje filmowe, kina, muzea, biblioteki, domy kultury, ogniska artystyczne, galerie sztuki oraz ośrodki badań i dokumentacji w różnych dziedzinach kultury.

Oferta kulturalna Bydgoszczy jest bardzo bogata dzięki takim instytucjom jak Opera Nova, Filharmonia Pomorska, Teatr Polski im. Hieronima Konieczki, Galeria Miejska bwa czy muzea, z których najważniejsze (zamieszczone w wykazie Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego) to: Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego z Exploseum i Muzeum Wojsk Lądowych.

Ciekawą inicjatywą jest szlak tematyczny dotyczący dziedzictwa przemysłowego Bydgoszczy – Szlak Wody, Przemysłu i Rzemiosła TeH2O, który łączy historię miejsc wpisanych w przestrzeń miasta związanego z wodą. Wśród muzeów związanych ze szlakiem są m.in.: Muzeum Wodociągów, Muzeum Mydła i Historii Brudu, Muzeum Kanału Bydgoskiego, Muzeum Fotografii.

Inne ważniejsze jednostki prowadzące działalność kulturalną na terenie Bydgoszczy to m.in.: Kujawsko-Pomorskie Centrum Kultury, Miejskie Centrum Kultury, Pałac Młodzieży, 6 młodzieżowych domów kultury, kina, Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. dr. Witolda Bełzy wraz z 27 filiami, Centrum Kultury Katolickiej „Wiatrak", czy Akademicka Przestrzeń Kulturalna. W zrewitalizowanych Młynach Rothera będzie mieścił się Park Kultury, kolejna instytucja kultury powołana w Bydgoszczy.

Bydgoszcz jest wyróżniającym się na tle kraju miastem muzyki. Tradycje muzyczne miasta sięgają XVII wieku, kiedy to w miejscowym kolegium jezuickim działał teatr wystawiający przedstawienia, których elementem była muzyka i śpiew. Zasłużoną dla edukacji muzycznej wielu pokoleń bydgoszczan jest Filharmonia Pomorska im. Ignacego Jana Paderewskiego oraz Opera Nova. Sala koncertowa Filharmonii Pomorskiej wyróżnia się akustyką w skali europejskiej, jest miejscem organizacji koncertów artystów krajowych i zagranicznych. Opera Nova upowszechnia kulturę muzyczno-teatralno-baletową. Oferta muzyczna jest dodatkowo wzbogacona obecnością Akademii Muzycznej, oraz Państwowego Zespołu Szkół Muzycznych im. A. Rubinsteina. Szczególnym walorem funkcjonalnym i przestrzennym jest wzajemna, bliska lokalizacja Teatru Polskiego, Filharmonii Pomorskiej, Akademii Muzycznej, Szkoły Muzycznej a także Rozgłośni Radiowej, które razem tworzą tzw. dzielnicę muzyczną miasta.

Na terenie Bydgoszczy znajduje się również szereg prywatnych klubów muzycznych, organizujących przedsięwzięcia, często o znacznej wartości artystycznej. Do najbardziej znanych można zaliczyć kluby: „Eljazz", „Estrada", „Mózg", „Café Kino" czy „Kuźnia". Miasto posiada także 18 galerii sztuki, 18 redakcji prasowych, 6 stacji radiowych, 5 kin oraz ośrodek regionalny TVP.

Według danych Biura Kultury Bydgoskiej rocznie bydgoskie instytucje są organizatorami ok. 4500 imprez artystycznych: wystaw, koncertów, spektakli, w których uczestniczy ponad 650 tys. osób. Do najbardziej znanych, cyklicznych imprez należą: Bydgoski Festiwal Muzyczny, Bydgoski Festiwal Operowy, Ster na Bydgoszcz, Bydgoskie Impresje Muzyczne, Festiwal Prapremier, Musica Antiqua Europa Orientalis, Festiwal Filmów ANIMOCJE, Festiwal Drums Fusion, Bydgoszcz Jazz Festiwal czy Otwieracz/Powitanie Lata. Niejednokrotnie ich tłem jest zrewitalizowana Wyspa Młyńska czy Leśny Park Kultury i Wypoczynku.

Ofertę kulturalną uzupełniają placówki wychowania pozaszkolnego, domy i ośrodki kultury, osiedlowe domy kultury oraz kluby kultury. W Bydgoszczy działa 7 placówek wychowania pozaszkolnego, w tym Pałac Młodzieży, Centrum Kultury Katolickiej „Wiatrak" oraz 6 młodzieżowych domów kultury. Na poziomie osiedli funkcjonują domy i kluby kultury prowadzone przez spółdzielnie mieszkaniowe. W stałych zajęciach oferowanych przez placówki wychowania pozaszkolnego uczestniczy rocznie ponad 11 tys. dzieci i młodzieży.

W tabeli 28 zamieszczono zestawienie ilościowe dotyczące obiektów kultury w Bydgoszczy w porównaniu z pięcioma innymi dużymi miastami w kraju. W porównaniu z innymi miastami o podobnej wielkości Bydgoszcz charakteryzuje niewielka liczba scen teatralnych (zaledwie dwie; w budowie znajduje się kolejna scena teatralna – Teatr Kameralny). Brak większej liczby scen przekłada się na mniejszą liczbę przedstawień oraz mniejszą liczba widzów, nawet w porównaniu z mniejszym Białymstokiem. O tym, że brakuje w Bydgoszczy większej liczby teatrów i o atrakcyjności tych, które istnieją, świadczy fakt, że na wiele



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 108

przedstawień liczba dostępnych biletów jest niewystarczająca do zapotrzebowania.

O atrakcyjności usług kultury w mieście decyduje zarówno ilość obiektów i ich oferta, jak i dostępność tych obiektów. Obiekty kultury takie jak teatry, filharmonie, opery są zlokalizowane przeważnie w centrum miast, ale biblioteki oraz młodzieżowe domy kultury powinny znajdować się jak najbliżej mieszkańców, a odległość dojścia pieszego do nich nie powinna przekraczać 1000 m. W odległości takiej mieszka 76% bydgoszczan (rysunek nr 32).

W Bydgoszczy należy utrzymać dotychczasowe placówki kultury oraz zapewnić możliwość lokalizacji nowych obiektów na poziomie podstawowym, tj. obsługi osiedli mieszkaniowych. Dodatkowo należy umożliwić lokalizację obiektów na poziomie ponadlokalnym – ogólnomiejskim i regionalnym, realizowanych w strefie centralnej i w rejonie Fordonu. Potrzeby w tym zakresie, zgłoszone przez Biuro Kultury Bydgoskiej, dotyczą modernizacji i rozbudowy istniejących obiektów takich jak: Teatr Polski im. H. Konieczki, Galeria Miejska bwa, Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, siedziba Muzeum Okręgowego przy ul. Gdańskiej (remont budynku na ukończeniu).

**Tabela 28.** Kultura w Bydgoszczy

| *Grupa* | *Podgrupa* | *Szczegóły* | *2018* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *Bydgoszcz* | *Białystok* | *Lublin* | *Gdańsk* | *Poznań* | *Szczecin* |
| Ludność | Faktyczne miejsce zamieszkania | - | 350 178 | 339 682 | 297 459 | 466 631 | 536 438 | 402 465 |
| Biblioteki | Biblioteki – wskaźniki | ludność na 1 placówkę biblioteczną | 12 970 | 7 900 | 16 526 | 16 091 | 13 084 | 11 180 |
| | Placówki biblioteczne | biblioteki i filie | 27 | 43 | 17 | 29 | 41 | 36 |
| Działalność centrów, domów, ośrodków kultury, klubów i świetlic | Centra, domy i ośrodki kultury, kluby i świetlice ogółem i wg organizatorów | ogółem | 8 | 16 | 17 | 26 | 28 | 10 |
| | | imprezy | 1 241 | 3 282 | 1 553 | 2 548 | 3 762 | 1 024 |
| Działalność sceniczna i wystawienicza | Teatry | teatry ogółem (dramatyczne, muzyczne rozrywkowe, operetki, teatry tańca, baletu, musicalu, teatr operowy i teatry lalkowe) | 2 | 5 | 5 | 3 | 8 | 5 |
| | | przedstawienia ogółem (widowiska w stałych salach teatralnych) | 349 | 704 | 1 375 | 952 | 1 547 | 1 279 |
| | | przedstawienia w teatrze operowym (widowiska w stałych salach teatralnych) | 118 | - | 448 | 137 | 258 | 162 |
| | | widzowie ogółem (widowiska w stałych salach teatralnych) | 113 293 | 144 648 | 222 021 | 192 868 | 308 124 | 244 047 |
| | | widzowie ogółem w teatrach operowych (widowiska w stałych salach teatralnych) | 78 992 | - | 112 411 | 46 703 | 85 852 | 63 412 |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 109

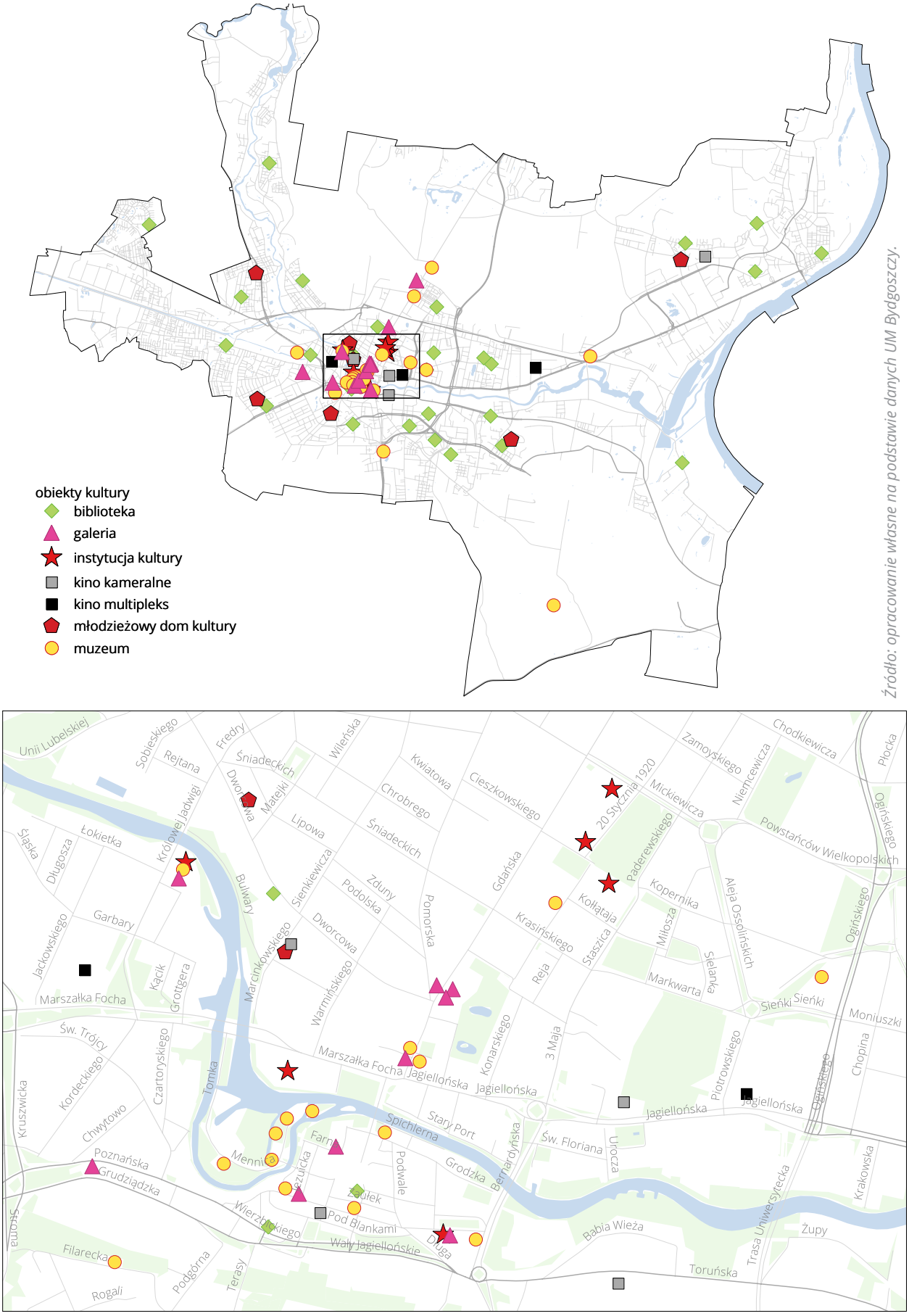
| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Filharmonia | przedstawienia/ koncerty (w stałej sali) | 142 | 130 | - | 420 | 49 | 262 |
| | | widzowie/słuchacze (w stałej sali) | 52 739 | 54 665 | - | 203 000 | 41 894 | 99 459 |
| Kina | Kina | ogółem | 4 | 9 | 4 | 7 | 11 | 5 |
| | | sale | 31 | 32 | 22 | 42 | 72 | 23 |
| | | miejsca na widowni | 5 671 | 5 588 | 4 328 | 7 983 | 17 280 | 4 748 |
| | | widzowie ogółem | 1 184 887 | 1 134 864 | 891 868 | 1 624 345 | 3 558 291 | 1 291 469 |
| | | liczba ludności na 1 miejsce w kinach stałych | 62 | 61 | 69 | 58 | 31 | 85 |
| Muzea | Muzea | muzea łącznie z oddziałami | 6 | 10 | 8 | 25 | 20 | 8 |
| | | zwiedzający muzea i oddziały | 116 141 | 517 804 | 117 433 | 1 337 299 | 403 731 | 181 980 |
| | | zwiedzający muzea i oddziały na 10 tys. mieszkańców | 3 306 | 15 238 | 3 949 | 28 770 | 7 509 | 4 513 |
| Organizacja imprez masowych | Imprezy artystyczno--rozrywkowe, interdyscyplinarne i sportowe | liczba imprez | 195 | 140 | 51 | 36 | 215 | 148 |
| | Liczba uczestników imprez | uczestnicy imprez ogółem | 414 626 | 471 785 | 323 033 | 910 215 | 1 008 606 | 765 282 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS Bank Danych Lokalnych (stan na 31.12.2018).*



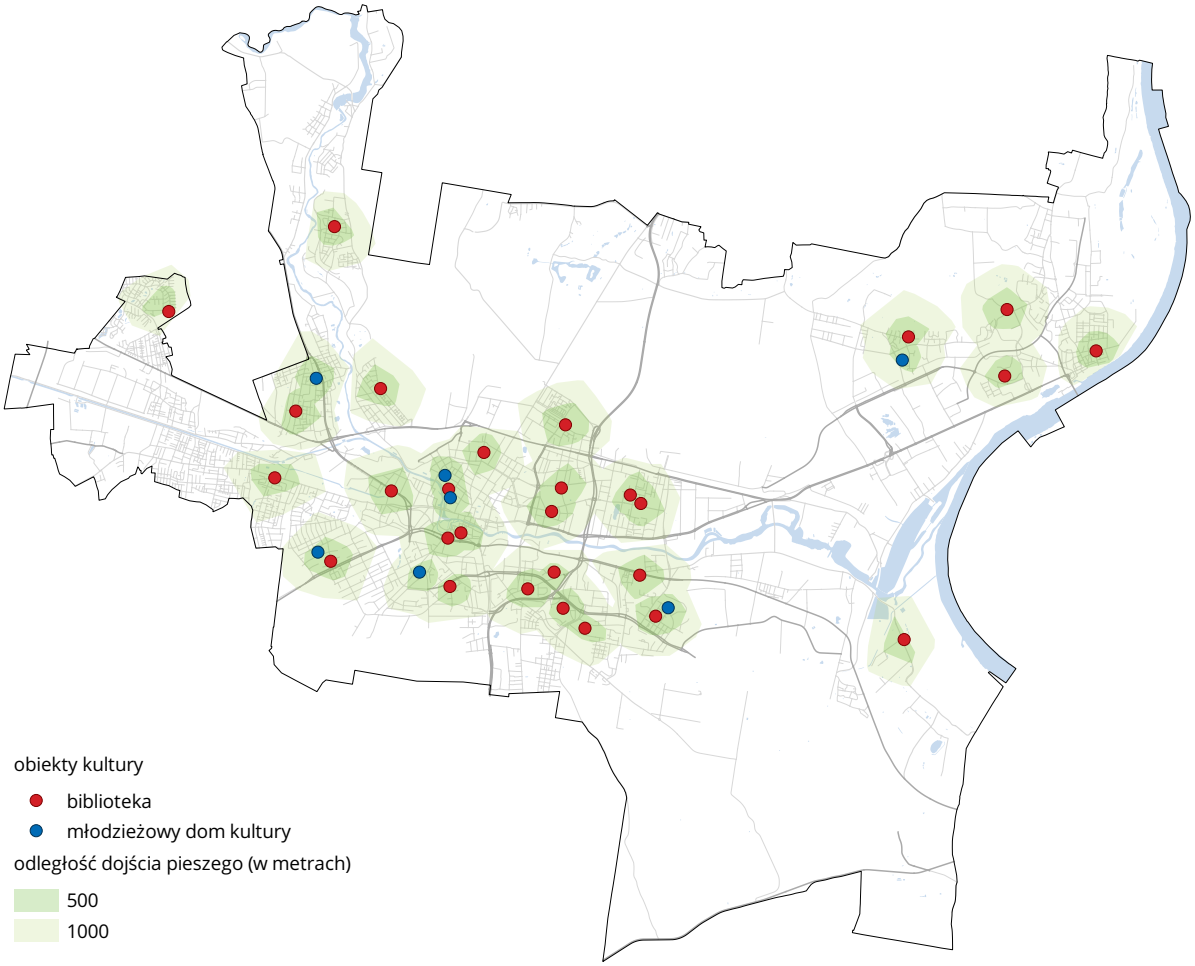
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 31.** Obiekty kultury w Bydgoszczy




Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM Bydgoszczy.

**Rysunek 32.** Analiza dojścia pieszego do podstawowych obiektów kultury (biblioteki publiczne i młodzieżowe domy kultury)




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM Bydgoszczy.*

## 7.13. Turystyka

Atutem Bydgoszczy jako celu turystycznego są:

- położenie nad dwiema rzekami Wisłą i Brdą oraz Kanałem Bydgoskim, układ ten tworzy tzw. Bydgoski Węzeł Wodny; układ wodny oraz związane z nim system śluz i zabytkowe obiekty techniki są niepowtarzalnym walorem, wyróżniającym miasto w skali kraju i Europy;
- posiadanie jednego z najbardziej liczących się w kraju ośrodków muzycznych, tworzonego przez Filharmonię Pomorską, Operę Nova, Akademię Muzyczną wraz z prowadzonymi w nich imprezami stałymi i okresowymi;
- rozbudowana infrastruktura sportowa, pozwalająca na organizację imprez o randze ogólnokrajowej i europejskiej;
- obecny stan gospodarki i organizowane imprezy targowo-wystawiennicze;
- dogodne powiązania komunikacyjne międzynarodowe i krajowe – drogowe, kolejowe, lotnicze, w przyszłości wodne;
- ślady gospodarki i kultury średniowiecznej oraz późniejszej w postaci budowli pełniących historycznie rolę spichrzową, reliktów przetwórstwa zboża, mennicy i innych wraz ze średniowiecznym układem urbanistycznym;
- śródmiejski zespół kamienic secesyjnych i eklektycznych o wyjątkowej urodzie;
- zabytki techniki związane z przemysłową historią miasta.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Tradycyjnie pojmowaną miarą atrakcyjności turystycznej miejsca jest ranga oraz liczba zabytków architektury. Bydgoskie zabytki wzbogacają krajobraz miasta, jednak ich walory nie są wystarczające do aktywizacji ruchu turystycznego. Na szczęście współcześnie pojmowana turystyka to podróże obejmujące cele krajoznawcze, wypoczynkowe, rozrywkowe, biznesowe, a w Bydgoszczy również sentymentalne.

Ofertę turystyczną dopełnia baza noclegowa i sieć lokali gastronomicznych. Baza noclegowa Bydgoszczy ma zróżnicowany standard i jej ogólny stan techniczny ocenia się jako dobry. Turyści preferują bazę hotelową. Średnia długość pobytu turysty w Bydgoszczy wynosi około 2 dni.

**Tabela 29.** **Wybrane dane z zakresu turystyki w Bydgoszczy w latach 2005-2018**

| | *2005* | *2010* | *2018* |
|---|---|---|---|
| hotele i obiekty hotelowe | 19 | 26 | 40 |
| miejsca noclegowe na 1000 ludności | 5,2 | 6,8 | 10,2 |
| udzielone noclegi na 1000 ludności | 448,9 | 626,8 | 1309 |
| turyści korzystający z noclegów na 1000 ludności | 252,6 | 351,2 | 607,6 |
| turyści zagraniczni | 13 861 | 15 678 | 37 812 |
| udzielone noclegi turystom zagranicznym | 28 108 | 42 454 | 114 879 |

*Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.*

**Tabela 30.** **Miejsca noclegowe i stopień ich wykorzystania w wybranych miastach i w wybranych latach 2012-2018**

| *Miasto* | *Miejsca noclegowe ogółem* | | | *Stopień wykorzystania miejsc noclegowych [w%]* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | *2012* | *2015* | *2018* | *2012* | *2015* | *2018* |
| Bydgoszcz | 1 959 | 2 460 | 2 982 | 29,4 | 38,9 | 37,1 |
| Gdańsk | 5 357 | 6 132 | 8 670 | 40,6 | 49,2 | 50,6 |
| Katowice | 3 134 | 3 141 | 3 869 | 34,2 | 44,5 | 48,3 |
| Kraków | 17 241 | 19 260 | 22 851 | 43,3 | 50,8 | 52,6 |
| Lublin | 1 649 | 1 949 | 2 888 | 34,8 | 36,5 | 39,3 |
| Łódź | 4 218 | 4 906 | 5 942 | 32,6 | 35,9 | 39,8 |
| Poznań | 5 696 | 6 693 | 7 089 | 35,1 | 40,8 | 43,7 |
| Szczecin | 3 102 | 3 062 | 3 539 | 37,2 | 46,1 | 46,6 |
| Toruń | 2 099 | 2 366 | 2 490 | 34,5 | 38,9 | 39,6 |
| Warszawa | 19 393 | 22 327 | 26 151 | 47,6 | 54,6 | 54,5 |
| Wrocław | 7 350 | 8 603 | 9 002 | 39,5 | 45,9 | 48,6 |

*Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, Bydgoszcz w liczbach 2019.*

Liczba miejsc noclegowych w bydgoskich hotelach jest niższa niż w innych dużych miastach w Polsce. Stopień ich wykorzystania nie dochodzi do 40%, co pokazuje, że chociaż liczba turystów wzrasta, to jest ciągle niższa niż w innych dużych miastach w kraju.

Obecnie głównym celem przyjazdów są imprezy sportowe, muzyczne, wydarzenia gospodarcze, biznesowe i konferencyjne. Istniejące zabytki na krótko zatrzymują turystów. Szans na rozwój turystyki należy upatrywać w:

- organizacji wydarzeń muzycznych, sportowych, gospodarczych o randze regionalnej i wyższej, łączeniu tego typu imprez z programem rekreacyjno-krajoznawczo-wypoczynkowym;
- uaktywnieniu drogi wodnej wschód-zachód i wynikającej z tego konieczności poprawy standardu zagospodarowania szlaku wodnego, organizacji oraz tworzenia stosownej infrastruktury;
- tworzeniu zintegrowanych produktów turystycznych łączących cele biznesowe, rozrywkowe, sentymentalne z wypoczynkowymi, krajoznawczymi oraz we wzbogaceniu oferty turystycznej poprzez tworzenie wspólnych regionalnych produktów turystycznych;



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 113

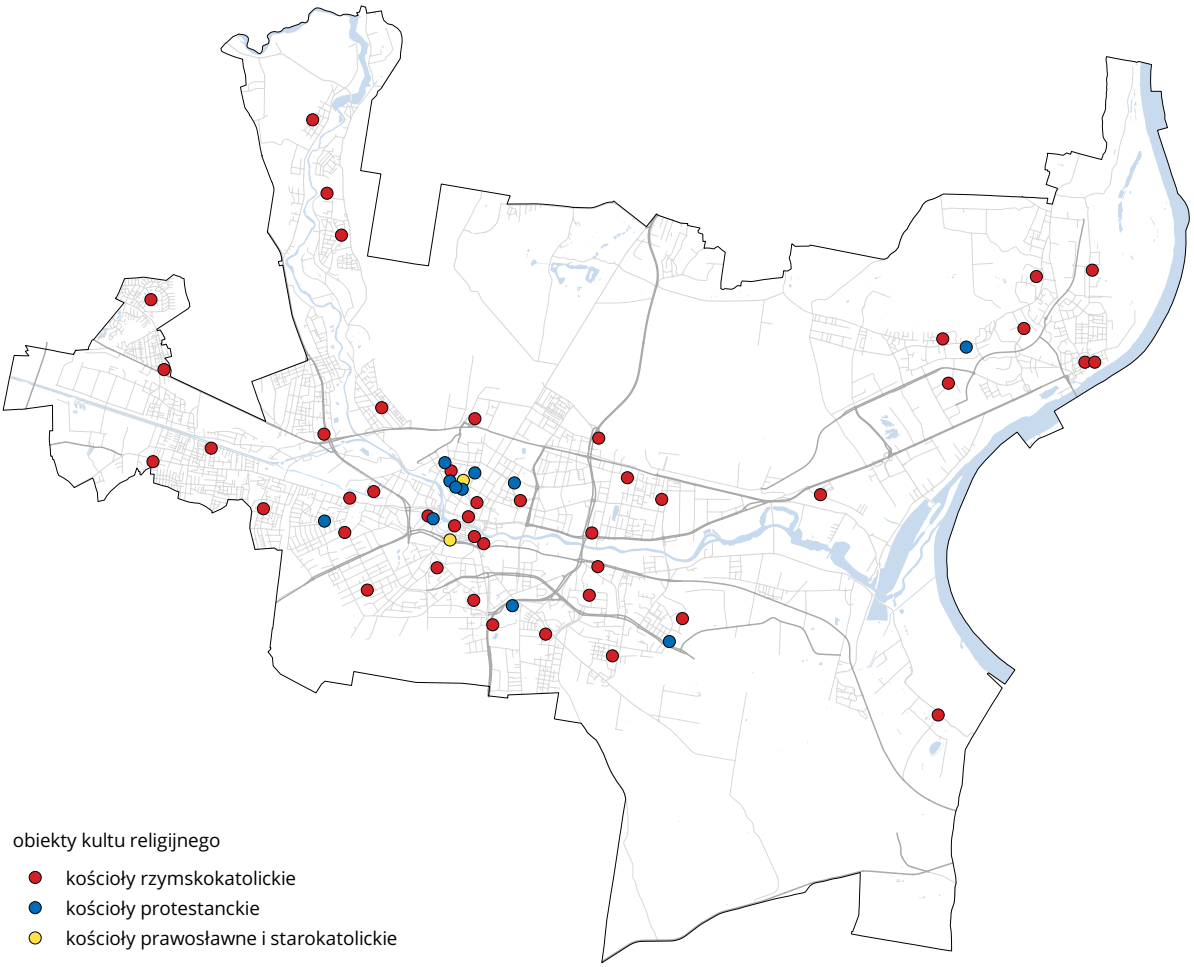
- poprawie wizerunku miasta pod względem estetycznym, co sprzyja pozytywnym wrażeniom odwiedzających, zachęca do powrotów, przyciąga nowych turystów;
- szeroko pojętej promocji miasta.

## 7.14. Obiekty kultu religijnego

W Bydgoszczy znajduje się blisko 60 obiektów sakralnych, w tym 46 katolickich, 11 protestanckich, 1 prawosławny i 1 starokatolicki oraz 4 innych wyznań. Do rejestru zabytków wpisanych jest 19 świątyń. Na terenie miasta znajdują się cztery sanktuaria katolickie, droga krzyżowa w Dolinie Śmierci w formie „Golgoty XX wieku", a także liczne cmentarze.

Bydgoszcz jest stolicą diecezji bydgoskiej Kościoła rzymskokatolickiego, należącej do metropolii gnieźnieńskiej.

**Rysunek 33.** Obiekty kultu religijnego




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 7.15. Dostępność transportu publicznego w Bydgoszczy

Miasta europejskie od co najmniej kilkudziesięciu lat odczuwają silną presję motoryzacji indywidualnej. Zatłoczone drogi i w konsekwencji wydłużający się czas podróży, uciążliwy hałas, zanieczyszczenie środowiska oraz zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym negatywnie wpływają na jakość życia mieszkańców. Chcąc zaradzić znacznemu pogorszeniu warunków życia, miasta zaczęły prowadzić politykę promowania transportu publicznego. Kluczem do sukcesu jest stworzenie oferty transportu publicznego, konkurencyjnego w stosunku do transportu indywidualnego.

O atrakcyjności transportu publicznego decyduje szereg czynników: stosowane taryfy, komfort podróży, częstotliwość środka transportowego, czas przejazdu, konieczność przesiadek, a także szeroko rozumiana dostępność. Poniżej przedstawiono analizę dostępności przystanków transportu publicznego mierzoną odległością miejsca zamieszkania od najbliższego przystanku.

W powszechnej praktyce dla środków miejskiego transportu publicznego (tramwaj, autobus) przyjmuje się następujące standardy akceptowalnego dojścia do przystanku: 300 m w strefie ścisłego centrum (tzw. strefa A dostępności komunikacyjnej), 400 m na pozostałych terenach śródmieścia i obszarach intensywnej wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej (strefa B) oraz 500 m na obszarach zabudowy ekstensywnej i aktywności gospodarczej (strefa C). Alternatywnie operować można akceptowalnym czasem dojścia, odpowiednio jest to: 3,5 min, 4,8 min i 6 min, przyjmując średnią prędkość pieszego 5 km/h.

Analiza objęła przystanki linii dziennych komunikacji miejskiej w Bydgoszczy. W obrębie akceptowalnych stref dojścia do przystanków mieszka 83% bydgoszczan. Wynik ten należy uznać za zadowalający i świadczący o dobrym pokryciu terenów miasta siecią transportu publicznego. Analiza definiuje jednak tereny zurbanizowane nieobsługiwane transportem miejskim, a do największych należą: część osiedli Wyżyny (9705 mieszkańców), Fordon II (5506 mieszkańców, głównie chodzi o część Starego Fordonu oraz tereny mieszkaniowe wielorodzinne), Miedzyń (5320 mieszkańców), Kapuściska (3593 mieszkańców), Okole (3435 mieszkańców) i Osowa Góra (3419 mieszkańców).

Dostępność przystanków komunikacji publicznej w zależności od strefy dojścia przedstawiono na rysunku 34. Sieć tramwajowa z założeń polityki transportowej stanowi trzon transportu publicznego, w szczególności w śródmieściu i na terenach mocno zurbanizowanych. Natomiast sieć autobusowa powinna uzupełniać system transportu publicznego, stanowiąc podstawowy środek na terenach osiedli peryferyjnych, o niskiej intensywności zabudowy oraz środek dowozowy do linii tramwajowych.

**Tabela 31.** Analiza dostępności przystanków autobusowych i tramwajowych transportu publicznego

| *Strefy akceptowalnego dojścia do przystanków komunikacji publicznej:* | *Liczba ludności zameldowanej w zasięgu strefy* | *Procent ludności zameldowanej w zasięgu strefy* |
|---|---|---|
| strefa A tramwaj (300 m) | 7 822 | 2,40% |
| strefa A autobus (300 m) | 13 126 | 4,00% |
| **strefa A łącznie** | **18 927** | **5,70%** |
| strefa B tramwaj (400 m) | 75 422 | 22,90% |
| strefa B autobus (400 m) | 203 978 | 62,00% |
| **strefa B łącznie** | **218 527** | **66,40%** |
| strefa C tramwaj (500 m) | 3 486 | 1,10% |
| strefa C autobus (500 m) | 52 597 | 16,00% |
| **strefa C łącznie** | **55 301** | **16,80%** |
| tramwaj łącznie | 84 955 | 25,80% |
| autobus łącznie | 257 162 | 78,10% |
| **RAZEM strefa A, B, C – tramwaj i autobus** | **272 980** | **82,90%** |

*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 115

**Rysunek 34.** Analiza dostępności przystanków autobusowych i tramwajowych transportu publicznego




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

Komplementarność obu systemów była powodem, dla którego analiza dostępności przystanków została przeprowadzona wspólnie. W obrębie stref dojścia do przystanków tramwajowych mieszka 112 tys. mieszkańców miasta (34%), przy czym podróże tramwajem stanowią już 33-34% wszystkich podróży w transporcie zbiorowym (stan na rok 2018).

O jakości oferty transportu publicznego w zakresie konkurencyjności czasowej w stosunku do podróży samochodem decyduje również częstotliwość pojawiania się środka transportowego na danym przystanku, jednak przedstawiona analiza tego czynnika nie uwzględnia.

## 7.16. Analiza wielokryterialna jakości życia mieszkańców Bydgoszczy

Podsumowując analizy dostępności poszczególnych usług na terenie Bydgoszczy (rozdziały 7.1–7.15) – została przeprowadzona analiza wielokryterialna biorąca pod uwagę kryteria przedstawione w tabeli 32 (oraz konkretną odległość zasięgu dojścia pieszego).

Aby obiektywniej ocenić jakość życia, należało przyjąć odpowiednią istotność kryteriów w wyniku końcowym. Dostęp do poszczególnych usług ma różną istotność dla przeciętnego mieszkańca, na różnych etapach życia. Jako priorytetowy dla większości oceniono dostęp do komunikacji publicznej i sklepów spożywczych, a następnie do placówek opieki medycznej. Jako ważne dla komfortu zamieszkania i zdrowia oceniono dostępność do obiektów sportu, rekreacji i zieleni oraz szkół podstawowych i gimnazjów. Dostęp do placówek takich jak żłobki i przedszkola punktowano mniej z uwagi na mobilność i preferencje indywidualne rodziców w wyborze placówki opieki i kształcenia dzieci. Poniżej przedstawione zostały wagi istotności poszczególnych kryteriów (tabela 32).

**Tabela 32.** Kryteria i wagi istotności użyte w analizie jakości życia mieszkańców

| *Lp* | *Grupa* | *Usługa / infrastruktura* | *Odległość dojścia pieszego (m)* | *Waga wskaźnika* |
|---|---|---|---|---|
| 1 | oświata | żłobki | 500 | 4 |
| 2 | | przedszkola | 500 | 5 |
| 3 | | szkoły podstawowe | 500 | 7 |
| 4 | | gimnazja* | 500 | 7 |
| 5 | podstawowe | przystanki komunikacji miejskiej | 300, 400, 500** | 15 |
| 6 | usługi | przychodnie zdrowia | 500 | 10 |
| 7 | | handel (sklep spożywczy) | 500 | 15 |
| 8 | wypoczynek i rekreacja | tereny zieleni | 500 | 8 |
| 9 | | obiekty sportu i rekreacji | 500 | 8 |
| 10 | kultura | biblioteki i MDK | 500 | 5 |
| 11 | infrastruktura | wodociągi | nd. | 8 |
| 12 | | kanalizacja | nd. | 8 |
| | | | **suma** | **100** |

** Analiza przeprowadzona została, gdy jeszcze funkcjonowały gimnazja.*
*** W zależności od strefy miasta i intensywności zabudowy.*

*Źródło: opracowanie własne.*

Oprogramowanie GIS pozwoliło na zagregowanie poszczególnych map zasięgów dojścia pieszego do wyżej wymienionych usług i określenie sumarycznego wyniku analizy wielokryterialnej, gdzie każda usługa została przemnożona przez odpowiednią wagę wskaźnika według tabeli. Wyniki analizy zostały przedstawione na rysunku 35 oraz w tabeli 33. Z tabeli można wywnioskować, że 87,1% bydgoszczan zamieszkuje tereny o wyniku sumarycznym 50 punktów i więcej, co można uznać za wynik satysfakcjonujący. Mapa obrazuje rozmieszczenie obszarów o najlepszych sumarycznych wynikach analizy wielokryterialnej. Najbardziej korzystne pod względem jakości życia są tereny przedstawione w barwach zielonych. Tereny o średnim wyniku sumarycznym cechuje barwa żółta, natomiast kolor czerwony przedstawia tereny o niskim wyniku sumarycznym.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 117

Należy pamiętać, że analiza map GIS nie bierze pod uwagę wszystkich czynników wpływających na jakość życia oraz różnic w charakterze przestrzeni w różnych typach zabudowy. Przykładem może być mniejsza ilość ogólnodostępnej i urządzonej zieleni oraz obiektów sportu i rekreacji na terenach, gdzie przeważa zabudowa jednorodzinna. Obiektywna ocena warunków życia przedstawiona na mapach powinna być również uzupełniona o percepcję jakości przestrzeni miasta wyrażaną przez mieszkańców. Badania percepcji dają możliwość oceny trudno uchwytnych cech otaczającej nas przestrzeni, takich jak estetyka, klimat i poczucie bezpieczeństwa.

Wyniki kompleksowej analizy dla całego miasta pozwalają na identyfikację obszarów wymagających ewentualnej korekty lub uzupełnienia sieci usług.

**Tabela 33.** Wynik analizy wielokryterialnej

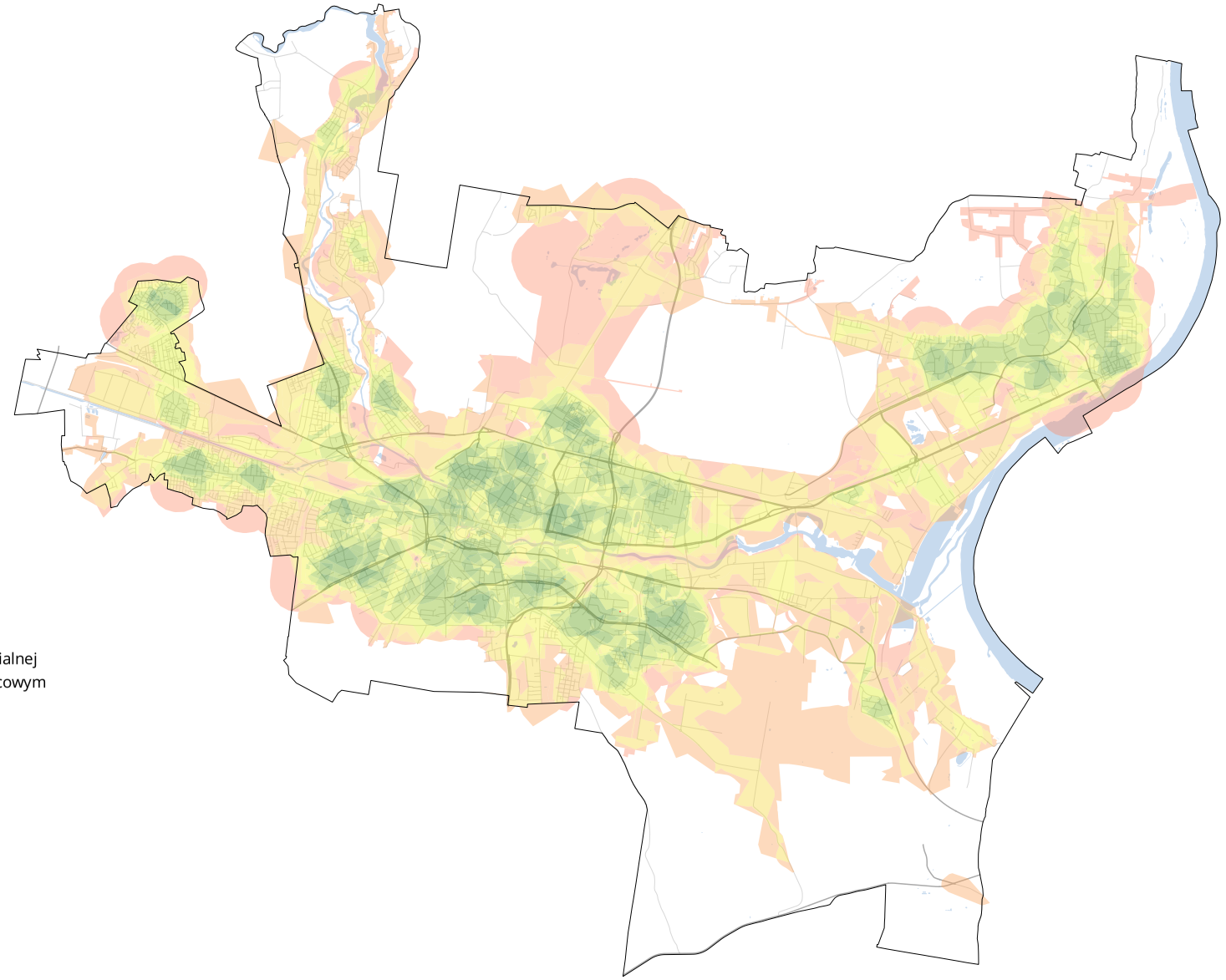
| *Dostępność do usług - przedziały wyników sumarycznych analizy wielokryterialnej* | *Udział mieszkańców zamieszkujących obszar będący w konkretnym przedziale* |
|---|---|
| 0-9 | 0,1% |
| 10-19 | 0,7% |
| 20-29 | 2,2% |
| 30-39 | 5,8% |
| 40-49 | 4,1% |
| 50-59 | 14,4% |
| 60-69 | 20,1% |
| 70-79 | 27,3% |
| 80-89 | 19,0% |
| 90-100 | 6,2% |

*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 35.** Wynik analizy wielokryterialnej




*Źródło: opracowanie własne (przedziały zachodzące na siebie należy czytać w sposób następujący: 10-20 (od 10,01 do 20,00), 20-30 (od 20,01 do 30,00) itd.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 8.

# Zagrożenie bezpieczeństwa ludności i jej mienia

Zagrożenia występujące na terenie Bydgoszczy wynikają z uwarunkowań naturalnych, są to zagrożenia związane z geologią gruntów, zagrożenia powodziowe biorące się z położenia nad rzekami Wisłą i Brdą i inne wynikające z klęsk żywiołowych. Zagrożeniem dla bezpieczeństwa jest także działalność człowieka, awarie urządzeń technicznych, przemysłowych i komunikacyjnych, w efekcie czego mogą być uwalniane materiały niebezpieczne i toksyczne, a także występować pożary.

## 8.1. Zagrożenie powodziowe

### Podstawy prawne

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w Studium uwzględnia się uwarunkowania wynikające w szczególności z (...) wymagań dotyczących ochrony przeciwpowodziowej (art. 10 ust. 1 pkt 15). Stosownie do regulacji zawartych w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne ochrona przed powodzią jest zadaniem administracji rządowej i samorządowej. Ochronę przed powodzią prowadzi się z uwzględnieniem map zagrożenia powodziowego, map ryzyka powodziowego oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym.

Zgodnie z obowiązującym prawem w dokumentach planistycznych należy określić obszary szczególnego zagrożenia powodzią, do których zalicza się obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10% , średnie i wynosi 1%, oraz obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2%, a także obszary narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia wału przeciwpowodziowego. Udostępnione do publicznej wiadomości 22 października 2020 roku mapy zagrożenia powodziowego opracowane zostały na podstawie przeglądu i aktualizacji wstępnej oceny ryzyka powodziowego zakończonej w 2018 roku. Zgodnie z ich treścią w granicach miasta Bydgoszczy znajdują się obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi od rzeki Brdy, Wisły oraz Kanału Bydgoskiego. Mapy te podlegają cyklicznym przeglądom i w razie potrzeby aktualizacjom.

Na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią obowiązują przepisy odrębne z zakresu gospodarowania wodami.

### Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi

Bydgoszcz położona jest w dolinie Toruńsko-Eberswaldzkiej, na wysokości od 30 do 70 m n.p.m. W zachodniej części miasta zlokalizowany jest końcowy fragment Kanału Bydgoskiego, który uchodzi do rzeki Brdy. Brda płynie z kierunku północnego, a zasilona wodami Kanału Bydgoskiego przepływa na wschód przez centrum miasta i uchodzi do Wisły. Rzeka Wisła wyznacza wschodnią granicę miasta. Wody przepływające przez miasto stanowią potencjalne zagrożenie powodziowe dla jego mieszkańców.

- **Rzeka Brda**

Przepływ rzeki Brdy jest regulowany przez zespół elektrowni wodnych, z których jedna jest położona na terenie Bydgoszczy (elektrownia Smukała), a trzy poza granicami miasta (elektrownie: Tryszczyn, Koronowo-Pieczyska, Mylof-Zapora). Bezpieczny dla miasta jest przepływ wód w korycie rzeki Brdy o wielkości do 30 $m^3/s$. Dwukrotnie większy, kontrolowany przepływ wód (do 60 $m^3/s$) spowoduje podtopienie nadbrzeżnych terenów północnych osiedli miasta i śródmieścia, nie wyrządzając przy tym większych szkód.

Maksymalny kontrolowany zrzut wody o wielkości do 200 $m^3/s$, który są w stanie bez uszkodzeń przepuścić obiekty jazów i elektrowni wodnych zlokalizowanych na rzece Brdzie, spowoduje zatopienie nadbrzeżnych terenów w pasie o szerokości od 80 do 250 m od rzeki.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 121

Największym potencjalnym zagrożeniem dla miasta jest awaria zapory zbiornika wodnego Koronowo-Pieczyska. W przypadku przerwania tej zapory dojdzie do katastrofalnego wypływu wód o wielkości 80 mln $m^3$. W tym „scenariuszu" mieszanina wody i błota zniszczyłaby elektrownie wodne w Tryszczynie i Smukale, ujęcie wody „Czyżkówko" oraz wszystkie przeprawy mostowe na terenie miasta. Katastrofalna fala powodziowa osiągnęłaby do 7 m przewyższenia ponad linię brzegową rzeki i objęłaby obszary miejskie w pasie od 700 do 1500 m od koryta, które są zamieszkiwane przez około 100 tys. mieszkańców. Zagrożeniem dla miasta jest również cofka rzeki Brdy, która może mieć miejsce w przypadku fali wezbraniowej na Wiśle. Przekroczenie stanu alarmowego wód rzeki Wisły ogranicza możliwość ujścia wód rzeki Brdy do Wisły poprzez jaz walcowy w Czersku Polskim. W tej sytuacji podtopieniu ulec może część nadbrzeżnych terenów miasta na odcinku od Brdyujścia do Śluzy Miejskiej nr 2 w centrum miasta, w pasie o szerokości od 20 do 50 m. Zagrożona podtopieniem będzie m.in. oczyszczalnia ścieków „Kapuściska".

- **Rzeka Wisła**

Przepływ rzeki Wisły wzdłuż wschodnich granic administracyjnych miasta Bydgoszczy ma charakter naturalny i nieuregulowany, który powoduje m.in. przemieszczanie się ławic piachu i ciągłe zmiany głębokości i nurtu rzeki. Wody powodziowe rzeki Wisły występują nieregularnie, najczęściej w okresie wiosennych roztopów oraz podczas długotrwałych opadów w miesiącach letnich. W okresie zimowym zagrożenie powodzią występuje po utworzeniu się w zakolach rzeki zatorów lodowych. Nadwiślańskie osiedla i wsie chronione są przed zalaniem wodami powodziowymi obwałowaniami Niziny Łęgnowsko-Otorowskiej i Doliny Fordońskiej oraz naturalną wysoczyzną biegnącą od Czerska Polskiego do mostu Fordońskiego.

Potencjalnym zagrożeniem dla miasta jest przerwanie lub całkowite zniszczenie istniejących wałów przeciwpowodziowych.

- **Nizina Łęgnowsko-Otorowska**

Wyniesienie korony wału przeciwpowodziowego Niziny Łęgnowsko-Otorowskiej (na wysokość od 37,84 do 36,49 m n.p.m.) chroni przed zalaniem wodą stuletnią (sięgającą 34,55 m n.p.m.). Stan techniczny wału oceniany jest jako dobry, jednak wymaga stałej konserwacji polegającej na likwidacji licznych nor i jam wykopanych przez zwierzęta oraz na koszeniu traw.

Wystąpienie wody powodziowej na Wiśle grozi przelaniem przez jaz walcowy w Czersku Polskim, który reguluje ujście rzeki Brdy do Wisły i może doprowadzić do wystąpienia cofki na rzece Brdzie. Jaz walcowy nie daje pełnej ochrony miasta w przypadku wystąpienia wody stuletniej na rzece Wiśle.

W przypadku uszkodzenia obwałowania Niziny Łęgnowsko-Otorowskiej podtopieniu ulec może 890 ha terenów wsi Otorowo, Płątnowo, Łęgnowo, w tym obiekty stacji pomp, oczyszczalni ścieków „Kapuściska", dworca PKP w Łęgnowie oraz inne budynki zamieszkane przez około 1000 mieszkańców. Woda stuletnia na zalanym obszarze może osiągać głębokość nawet powyżej 4,0 m.

- **Nizina Fordońska**

Na bezpośrednie działanie wód powodziowych narażone jest ok. 170 ha terenów Niziny Fordońskiej wraz z istniejącymi tam budynkami w północno-wschodniej części miasta, które nie zostały zabezpieczone wałami przeciwpowodziowymi.

Wyniesienie korony wału przeciwpowodziowego Niziny Fordońskiej (na wysokość 35,38 m n.p.m.), usytuowanego we wschodniej części miasta, chroni przed zalaniem doliny wodą stuletnią (sięgającą 33,49 m n.p.m. w rejonie Starego Fordonu w Bydgoszczy), jednak budowla ta ma wady konstrukcyjne i materiałowe z okresu jej budowy, które nie dają pełnej ochrony w przypadku wystąpienia długotrwałych wezbrań wód rzeki Wisły – wał podatny jest na rozmakanie i przesączenie wody.

W przypadku uszkodzenia obwałowania Doliny Fordońskiej podtopieniu ulec może 440 ha terenów, w tym części osiedla Stary Fordon, dawnego majątku Pałcz oraz terenów Mariampola Dolnego, Łoskonia, w tym obiekty oczyszczalni ścieków „Fordon" oraz inne budynki zamieszkane przez około 150 mieszkańców. Woda stuletnia na zalanym obszarze może osiągać głębokość nawet powyżej 4,0 m.

Przelanie się wód wezbraniowych rzeki Wisły przez system ochrony przeciwpowodziowej miasta grozi zatopieniem obiektów oczyszczalni ścieków „Kapuściska" i/lub „Fordon" (jedynych na terenie miasta) i doprowadzić może do sytuacji zagrożenia ekologicznego oraz spowoduje niewydolność w funkcjonowaniu miasta – brak możliwości odprowadzania ścieków kanalizacji sanitarnej.

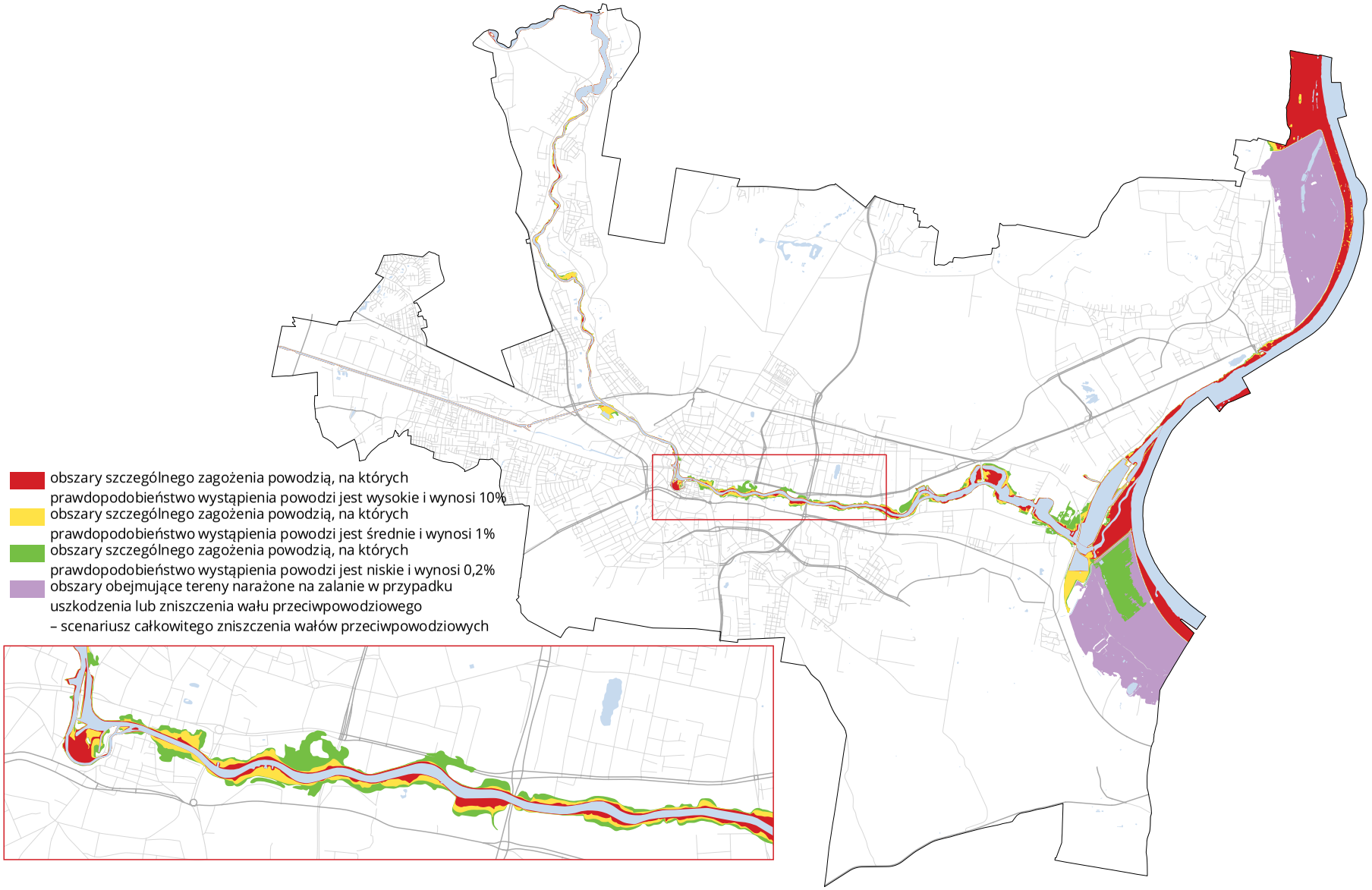
- **Kanał Bydgoski**

Odcinek 6,17 km Kanału Bydgoskiego, który przepływa przez miasto w zachodniej jego części, regulowany jest za pomocą czterech śluz, gdzie różnica poziomu wód pomiędzy śluzą na Osowej Górze a ujściem do rzeki Brdy wynosi 23 m. Jedynym potencjalnym zagrożeniem powodziowym dla miasta jest podtopienie terenów bezpośrednio przyległych do Kanału w przypadku wystąpienia długotrwałych opadów deszczu. Ewentualne uszkodzenie którejkolwiek ze śluz nie będzie skutkowało podtopieniem terenów miasta.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 122

**Rysunek 36.** Mapa zagrożenia powodziowego




*Źródło: opracowanie własne MPU na podstawie mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, 2020.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

Kanał Bydgoski położony na zachód od drogi S10, objęty jest obowiązującym planem zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. 2016 poz 1938) określającym cele zarządzania ryzykiem powodziowym oraz kierunki działań służące osiągnięciu tych celów. Dokument ten podlega cyklicznym aktualizacjom.

## 8.2. Zagrożenia geologiczne

Państwowy Instytut Geologiczny (PIG) opracował dokumentację geologiczno-inżynierską, sporządzoną w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy. W ramach prowadzonych prac w obszarze miasta rozpoznano 63 osuwiska, w tym: 10 osuwisk aktywnych, 30 osuwisk aktywnych okresowo, 23 osuwiska nieaktywne oraz 10 terenów zagrożonych ruchami masowymi. Dla wyżej wymienionych terenów Starosta prowadzi rejestr zawierający informacje w postaci map, kart rejestracyjnych oraz protokołów obserwacji.

Dla miasta Bydgoszczy w grudniu 2006 roku została opracowana „Mapa zagrożeń ruchami masowymi Miasta Bydgoszczy". Uwzględniając budowę geologiczną i mechanikę gruntu skarpy podzielono na odcinki i zakwalifikowano do obszarów odpowiednich kategorii:

- obszarów o wysokim stopniu zagrożenia ruchami masowymi - obszarów, które w większości przypadków powinny być wyłączone z typowej zabudowy;
- obszarów o średnim stopniu zagrożenia ruchami masowymi, gdzie powszechne są powierzchniowe ruchy masowe: spływy, obsypy, spłukiwanie materiału, niestanowiące zagrożenia dla zabudowy; na terenach o średnim zagrożeniu można wprowadzić ograniczoną zabudowę w bezpiecznej odległości od skarpy;
- obszarów o niskim stopniu zagrożenia ruchami masowymi, gdzie ryzyko osuwiska jest mało prawdopodobne.

Obszary zostały przedstawione na rysunku 37.

## 8.3. Zagrożenia związane z uwolnieniem substancji niebezpiecznych i toksycznych środków przemysłowych

Rozwój przemysłu w granicach miast związany jest ze wzrostem potencjalnego zagrożenia substancjami niebezpiecznymi. Spowodowane jest to przez ilość przetwarzanych, magazynowanych i przewożonych substancji szkodliwych oraz ich odpadów. Skażenia przemysłowe, niosące poważne zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi, mogą wystąpić na skutek awarii instalacji i urządzeń przemysłowych lub wskutek uwolnienia materiałów niebezpiecznych podczas ich transportu.

Na terenie miasta Bydgoszczy substancje niebezpieczne przechowywane są w 12 zakładach, z których 3 są zaliczane do zakładów o dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej i 1 – do zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2020.284 tj.). Tabela 34 zawiera listę powyższych zakładów wraz z informacją o potencjalnych strefach zagrożeń w przypadku wystąpienia poważnej awarii. Dane pochodzą z opracowania „Ocena zagrożenia miasta Bydgoszczy" z roku 2018.

Z uwagi na zmienną ilość, a także rodzaj substancji niebezpiecznych znajdujących się w zakładach lista zakładów stwarzających zagrożenie poważną awarią oraz posiadających toksyczne środki przemysłowe nie jest stała i odpowiednio zasięg oddziaływania w przypadku wystąpienia awarii może ulec zmianie. Aktualne dane o ilościach posiadanych substancji niebezpiecznych przechowują zakłady, informacja ta jest również przedkładana organom Państwowej Straży Pożarnej w formie raportu. Dane te dostępne są także w Wydziale Zarządzania Kryzysowego UM Bydgoszcz.

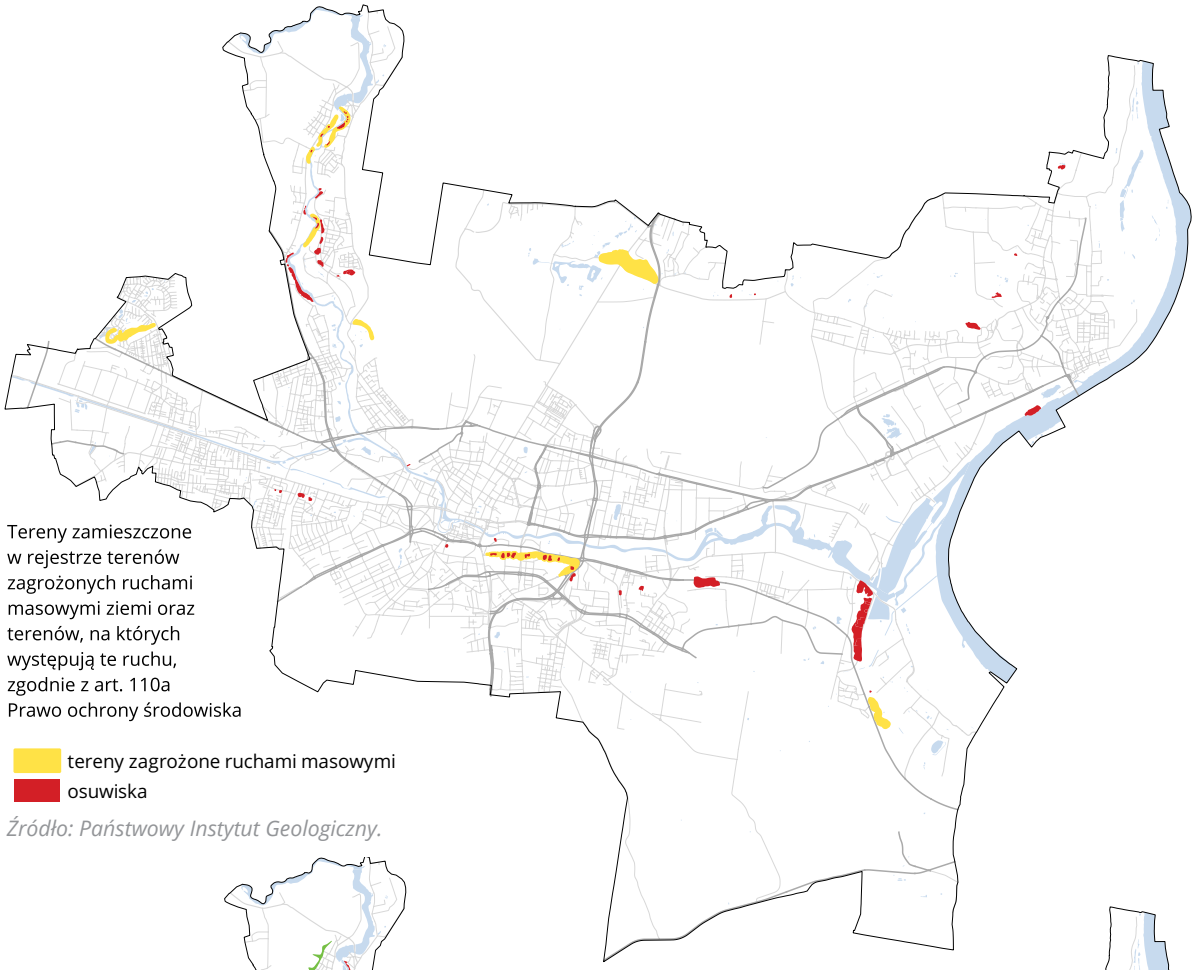
Zgodnie z art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2020.284 t.j.) w zależności od rodzaju, kategorii i ilości substancji niebezpiecznej znajdującej się w zakładzie uznaje się go za zakład o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii albo za zakład o dużym ryzyku wystąpienia awarii.

Materiały niebezpieczne i toksyczne środki przemysłowe mogą być transportowane przez Bydgoszcz drogami kolejowymi oraz drogami kołowymi. Najczęściej przewożone są paliwa płynne w cysternach oraz skroplone gazy i mieszaniny węglowodorów gazowych. Uwolnienie substancji przewożonych transportem kołowym może spowodować powstanie strefy zagrożenia o promieniu 4,5 km od miejsca zdarzenia. Maksymalny zasięg zagrożenia w przypadku awarii cysterny przewożonej koleją wynosi 6 km od linii kolejowych i miejsc przeładunku. Na rysunku 38 pokazano lokalizacje przedmiotowych zakładów.

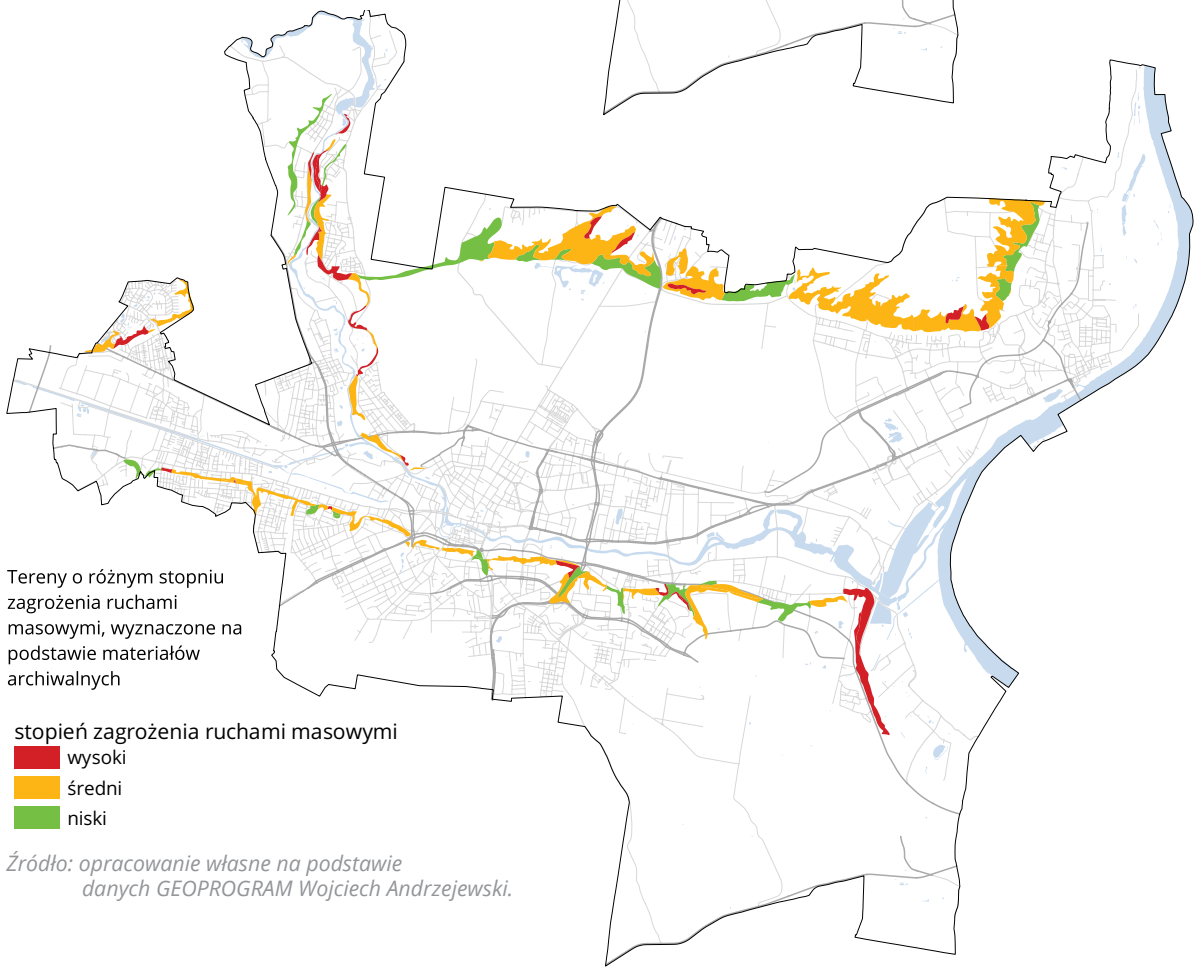


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 37.** Mapy zagrożeń ruchami masowymi




*Źródło: Państwowy Instytut Geologiczny.*




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GEOPROGRAM Wojciech Andrzejewski.*

**Tabela 34.** Zakłady stwarzające zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej

| | *ZAKŁAD PRACY* | *ZASIĘG STREFY ZAGROŻENIA* |
|---|---|---|
| | **ZAKŁADY O DUŻYM RYZYKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ*** | |
| 1 | Magazyn Gazu Płynnego<br>BAŁTYK GAZ Sp. z o.o.<br>Oddział w Bydgoszczy<br>ul. Ołowiana 41 | 1414 m – strefa zagrożenia wybuchu par oraz pożaru |
| 2 | BARTER S.A. Białystok<br>Zakład w Bydgoszczy, rozlewnia gazu płynnego<br>ul. Portowa 8 | 348 m – strefa potencjalnie śmiertelna<br>491 m – strefa oparzeń drugiego stopnia |
| 3 | Zakłady Chemiczne NITRO-CHEM S.A.<br>ul. Wojska Polskiego 65a | przy wystąpieniu nieszczelności rurociągu zasięg chmury oleum o stężeniach 10 mg/m$^3$:<br>– w sytuacji korzystnych warunków atmosferycznych wyniesie 504 m<br>– w sytuacji niekorzystnych warunków atmosferycznych 913 m<br><br>przy wystąpieniu pęknięcia rurociągu zasięg chmury oleum o stężeniach 10 mg/m$^3$:<br>– w sytuacji korzystnych warunków atmosferycznych wyniesie 1400 m<br>– w sytuacji niekorzystnych warunków atmosferycznych 2100 m |
| | **ZAKŁAD O ZWIĘKSZONYM RYZYKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ*** | |
| 4 | CIECH Pianki Sp. z o.o.<br>ul. Wojska Polskiego 65 | nie powoduje zagrożenia poza obszarem zakładu |
| | **INNE ZAKŁADY POSIADAJĄCE TOKSYCZNE ŚRODKI PRZEMYSŁOWE**** | |
| 5 | MLEKPOL GRAJEWO<br>Zakład Produkcji Mleczarskiej OSOWA<br>ul. Niklowa 4 | 30 m – strefa śmiertelna (amoniak) |
| 6 | Miejskie Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o.o.<br>ul. Koronowska 96 | 500 m – strefa skażenia bez zagrożenia dla utraty życia (chlor) |
| 7 | Przedsiębiorstwo Handlu Chemikaliami<br>CHEMIA Sp. z o.o.<br>ul. Łęczycka 6 | 1000 m – strefa skażenia bez zagrożenia dla utraty życia (różne substancje) |
| 8 | ABRAMCZYK Sp. z o.o.<br>ul. Witebska 63 | 150 m – strefa skażenia bez zagrożenia dla utraty życia (amoniak) |
| 9 | FROSTA Sp. z o.o.<br>ul. Witebska 63 | 1800 m – strefa skażenia bez zagrożenia dla utraty życia (amoniak) |
| 10 | Przedsiębiorstwo Drobiarskie DROBEX Sp. z o.o.<br>Zakład Produkcyjny w Bydgoszczy<br>ul. Przemysłowa 27 | 500 m – strefa skażenia bez zagrożenia dla utraty życia (amoniak) |
| 11 | Nowa Chłodnia Łódź Sp. z o.o.<br>Oddział w Bydgoszczy<br>ul. Wschodnia 23 | 2100 m – strefa skażenia bez zagrożenia dla utraty życia (amoniak) |
| 12 | GLOBALMALT POLSKA Sp. z o.o.<br>Słodownia Fordon<br>ul. Fordońska 400 | 100 m – strefa skażenia bez zagrożenia dla utraty życia (amoniak) |

*Źródło: * Informacja przekazana przez Wydział Zarządzania Kryzysowego pismem z dnia 14 marca 2018 r., skorygowana na podstawie pisma Zakładów Chemicznych NITRO-CHEM S.A. z dnia 18 maja 2020 r.*
*** „Wykaz zakładów pracy z terenu miasta wykorzystujących toksyczne środki przemysłowe i inne substancje niebezpieczne" na podstawie opracowania „Ocena zagrożenia miasta Bydgoszczy"; grudzień 2018, przekazanego przez Wydział Zarządzania Kryzysowego 23 marca 2022 r.*

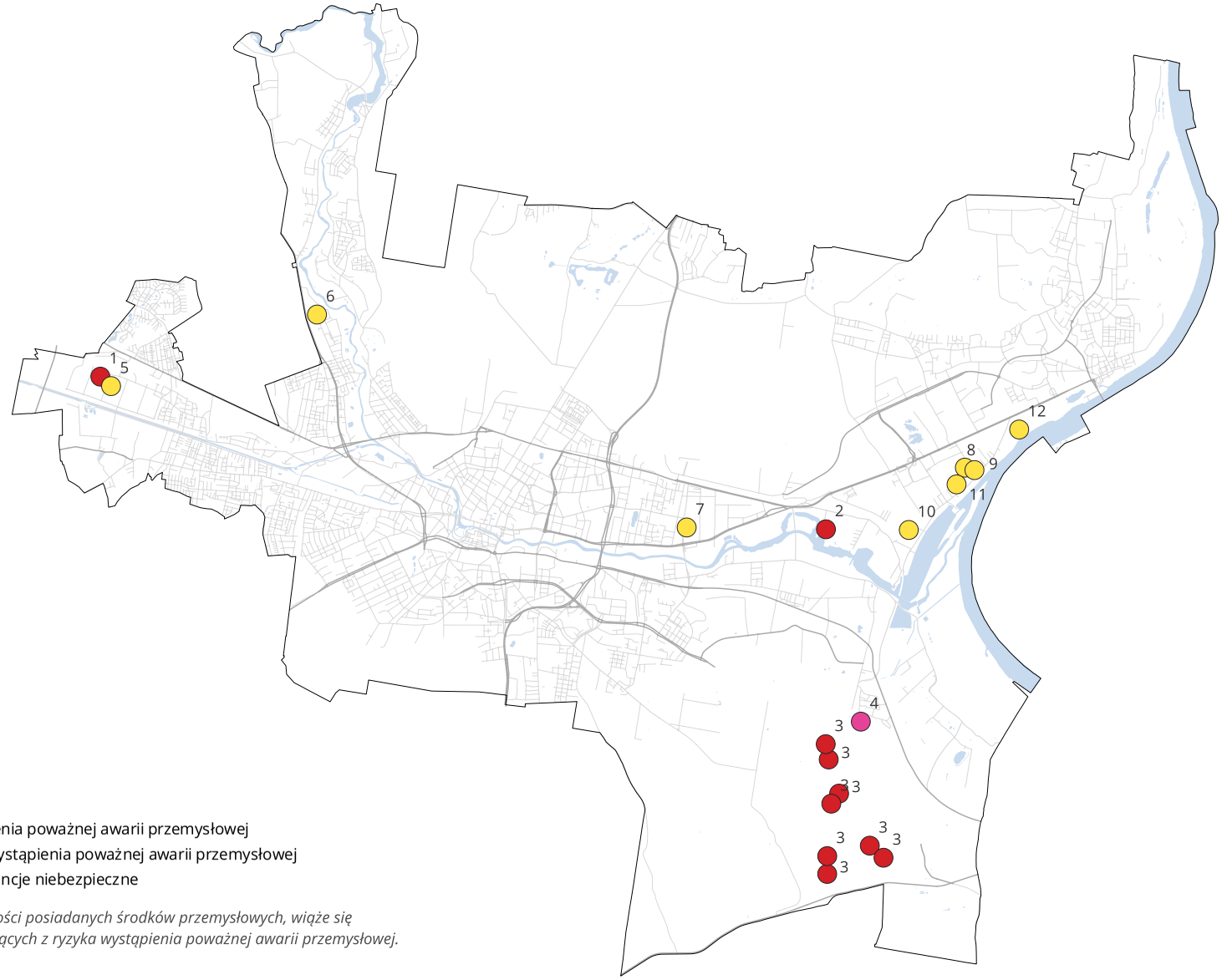
Do zagrożeń na terenie miasta może dojść w sytuacjach nadzwyczajnych.

W obecnym stanie prawnym brakuje jednoznacznych przepisów dotyczących metodyki określania stref zagrożeń od zakładów posiadających toksyczne środki przemysłowe oraz wymagań, jakie powinny być nakładane na tego typu zakłady w przypadku, gdy strefa zagrożenia obejmuje tereny zurbanizowane. Pojęcie „bezpiecznej odległości" występujące w przepisach nie zostało precyzyjnie zdefiniowane, a wyznaczanie stref niebezpiecznych przez zakład odbywa się bez udziału jednostek samorządu terytorialnego. Nieprecyzyjne określenie strefy zagrożenia przez zakład ogranicza możliwość zagospodarowania nieruchomości położonych w tych strefach.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 126

**Rysunek 38.** Lokalizacja zakładów posiadających substancje niebezpieczne




*Działalność zakładów, odpowiednio do ilości posiadanych środków przemysłowych, wiąże się z występowaniem stref zagrożeń, wynikających z ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.*

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Zarządzania Kryzysowego UM Bydgoszcz.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 8.4. Zagrożenia pożarowe

Największe zagrożenia pożarowe mogą wystąpić:

- w zakładach produkcyjnych – w związku z magazynowaniem, przetwarzaniem i produkcją materiałów niebezpiecznych pożarowo oraz procesów technologicznych. Największe zagrożenie pożarowe występuje m.in. w:
  - Zakładach Chemicznych „NITRO-CHEM" S.A. zajmujących się produkcją związków nitrowych (materiałów wybuchowych),
  - Bydgoskich Zakładach Przemysłu Gumowego „Stomil" S.A. zajmujących się produkcją wyrobów gumowych,
  - Bydgoskich Zakładach Sklejek „Sklejka – Multi" S.A. przetwarzających duże ilości materiałów drewnianych,
  - Zakładach „Tele-Fonika – Kable Polskie" S.A. wykorzystujących w swojej produkcji duże ilości tworzyw sztucznych,
  - Bydgoskich Fabrykach Mebli posiadających zakłady produkcyjne zajmujące się wyrobem mebli gotowych,
  - Zakładach Gazowniczych – sieć gazowa na terenie miasta oraz zbiorniki i stacje ciśnień;
- na terenach stacji paliw ogólnodostępnych oraz zlokalizowanych w zakładach pracy – zasięg strefy zagrożenia pożarowo-wybuchowego do 500 m;
- w budynkach mieszkalnych – największe ryzyko wystąpienia pożarów przestrzennych w budynkach mieszkalnych, mogących objąć kilka czy kilkanaście budynków, występuje w Śródmieściu. Związane jest ono z rodzajem zabudowy, tj. występowaniem starych budynków o funkcjach mieszkalno-usługowych w zwartej zabudowie oraz sposobem ogrzewania;
- w budynkach użyteczności publicznej – utrudnione warunki w przypadku powstania pożaru występują głównie w budynkach zaliczonych do I i II kategorii zagrożenia ludzi, tj. zawierających pomieszczenia przeznaczone do jednoczesnego przebywania ponad 50 osób oraz przeznaczonych przede wszystkim do użytku ludzi o ograniczonej zdolności poruszania się. Są to obiekty sportowo-widowiskowe, kina, teatry, usługowo-handlowe – markety, rozrywkowe – restauracje, kawiarnie, dyskoteki – zaliczone do kategorii ZL I oraz 10 obiektów szpitalnych, sanatorium, ośrodek dla dzieci niedosłyszących, ośrodek dla dzieci niewidomych i niedowidzących, ośrodek szkoleniowy Polskiego Związku Niewidomych z internatem (przy ul. Powstańców Wielkopolskich) oraz domy pomocy społecznej. Szczególnie niebezpieczne pod względem działań ochronno-ratowniczych są także budynki wysokie, o wysokości powyżej 25 m (ponad 9 kondygnacji). Na terenie Bydgoszczy znajduje się 196 takich budynków.
- na terenach lasów i terenach zadrzewionych, których zasięg może się rozprzestrzeniać w kierunku miasta.

## 8.5. Inne zagrożenia

Do innych szczególnych zagrożeń dla zdrowia i życia mieszkańców zaliczamy:

- awarie w sieciach infrastruktury technicznej,
- skażenia biologiczne:
  - epidemie – skala i rejon skażeń biologicznych, występujących jako wtórny czynnik przy powodziach, pożarach oraz w wyniku awarii oczyszczalni ścieków, niekontrolowanego spustu do zbiorników wodnych ścieków przemysłowych czy w wyniku działań terrorystycznych, są trudne do określenia;
  - epizootie – wystąpienie na terenie miasta masowych zachorowań zwierząt gospodarczych jest raczej mało prawdopodobne, gdyż populacja zwierząt wrażliwych na zakażenia jest na terenie miasta mało skoncentrowana;
- awarie obiektów jądrowych i urządzeń wykorzystujących substancje promieniotwórcze – obiekty te rozmieszczone są poza granicami kraju.

Zapobieganie tego typu awariom i ich skutkom poza niekolizyjnym rozmieszczeniem funkcji miejskich nie jest możliwe poprzez zagospodarowanie przestrzenne.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 9.

# Tereny zamknięte

Tereny zamknięte, zgodnie z ustawą Prawo geodezyjne i kartograficzne, są terenami o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określonymi przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych.

Na terenach zamkniętych miasta Bydgoszczy wypełnianie obowiązków dotyczących obronności i bezpieczeństwa państwa jest realizowane przez podmioty:

- wojskowe (MON),
- bezpieczeństwa wewnętrznego i porządku konstytucyjnego (ABW, AW),
- utrzymania porządku publicznego oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia (Policja, CBA),
- odpowiedzialne za transport, w tym kolejowy (PKP),
- zakłady produkujące na potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa.

Lokalizację terenów zamkniętych na obszarze miasta Bydgoszczy pokazano na rysunku 39.

Na potrzeby niniejszego Studium tereny zamknięte zweryfikowano na podstawie rejestru gruntów i budynków dla miasta Bydgoszczy oraz resortowych decyzji administracyjnych:

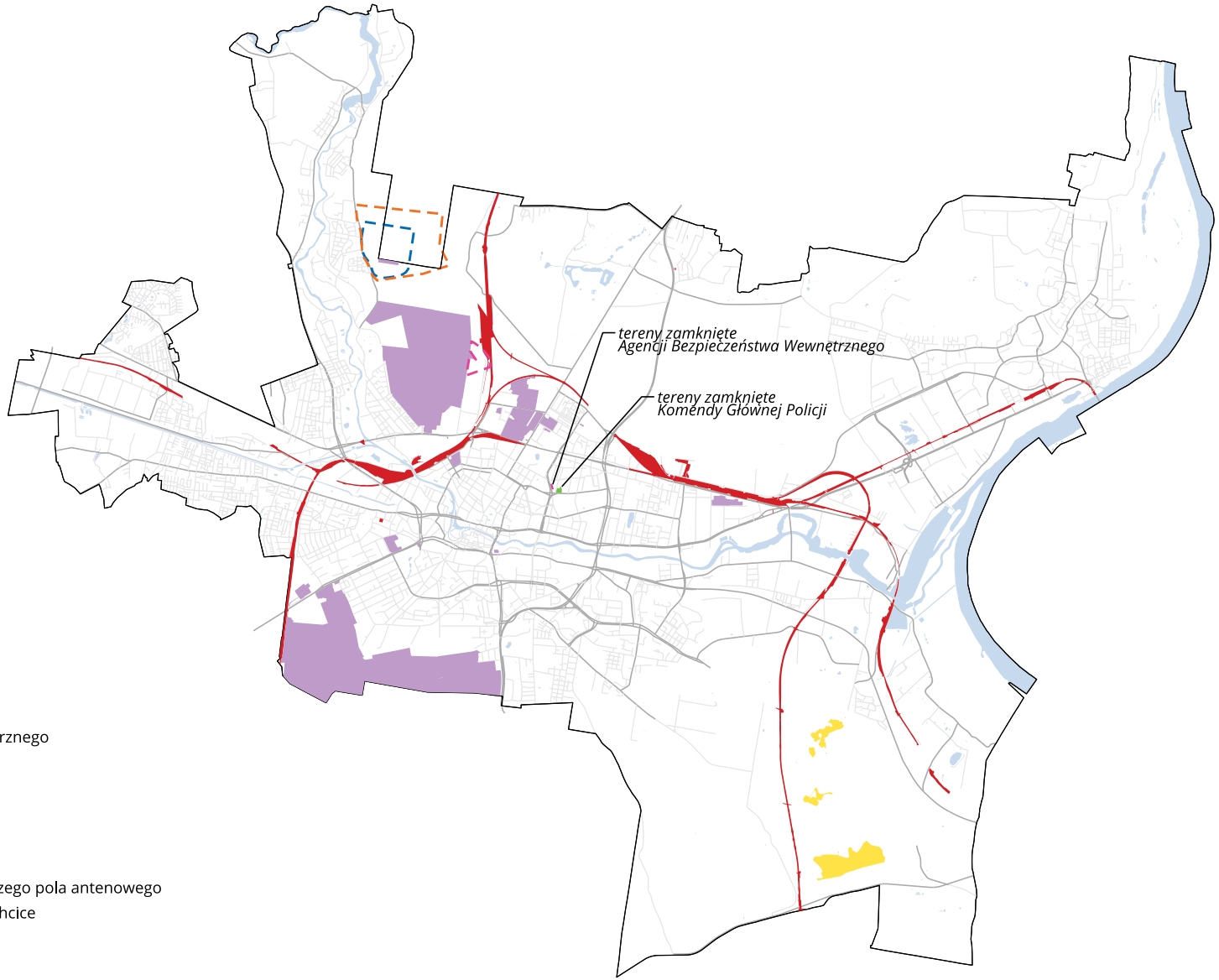
- Decyzja Nr 38/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 13 marca 2019 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. MON z 2019 r. poz. 46; zm.: Dz. Urz. MON z 2019 r. poz. 125, poz. 129, i poz. 231 oraz z 2020 r. poz. 84 i poz. 120) oraz Decyzja Nr 68/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 maja 2020 r. zmieniająca Decyzję Nr 38/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 13 marca 2019 r. w zakresie zmiany brzmienia załącznika;
- Decyzja Nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. MI z 2020 r. poz.38; zm.: Dz. Urz. MI z 2020 r. poz. 47);
- Informacja o Decyzji Nr 65 Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego z dnia 25 czerwca 2019 r. (poufna);
- Informacja o Decyzji Komendanta Głównego Policji z dnia 25 lipca 2002 r. w sprawie ustalenia terenu zamkniętego;
- Informacja o Decyzji Nr 101/TZ/05 Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 20 września 2005 r..

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uwzględnia się granice terenów zamkniętych oraz ustala granice stref ochronnych. W strefach ochronnych ustala się ograniczenia w zagospodarowaniu i korzystaniu z terenów, w tym zakaz zabudowy. Przepis ten – ustalenie ograniczeń w zagospodarowaniu – nie dotyczy terenów zamkniętych ustalonych przez ministra właściwego do spraw transportu.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 129

**Rysunek 39.** Tereny zamknięte w mieście




*Źródło: opracowanie własne na podstawie rejestru gruntów i budynków dla miasta Bydgoszczy oraz resortowych decyzji administracyjnych.*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

# ROZDZIAŁ 10.

# Transport – uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne

## 10.1. Transport – uwarunkowania zewnętrzne

### 10.1.1. Europejska sieć transportowa TEN-T

11 grudnia 2013 roku weszło w życie Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE Nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE. Dokument zawiera wytyczne pozwalające na przekształcenia niespójnej obecnie struktury dróg, linii kolejowych, portów lotniczych i dróg wodnych śródlądowych na terenie Europy w jednolitą sieć transportową (TEN-T). Obejmuje ona dwie warstwy, tj. sieć bazową oraz stanowiącą jej rozwinięcie sieć kompleksową.

Sieć bazowa obejmuje priorytetowo traktowane najważniejsze połączenia i węzły TEN-T, które mają być w pełni funkcjonalne do roku 2030. Natomiast sieć kompleksowa powinna być ukończona do 2050 roku i obejmie równomiernie obszar całej UE oraz zapewni dostępność wszystkich jej regionów. Oba poziomy obejmować będą wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy, morski oraz żeglugę śródlądową, jak również platformy intermodalne.

Sieć bazową TEN-T pogrupowano w dziewięć głównych korytarzy transportowych. Bydgoszcz położona jest w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Bydgoszczy nie zakwalifikowano natomiast do węzłów sieci bazowej i kompleksowej (zał. II do Reg. (EU)1315/2103).

W założeniach sieć TEN-T stanowić będzie siłę napędową gospodarki w ramach jednolitego rynku i umożliwi faktycznie nieograniczony przepływ towarów i osób w Unii Europejskiej.

W ramach aktualnej sieci TEN-T w sąsiedztwie Bydgoszczy przebiega autostrada A1, droga ekspresowa S5 i planowana S10.

Przez obszar miasta Bydgoszczy przebiega linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew kwalifikowana do sieci bazowej dla przewozów towarowych i kompleksowej w segmencie przewozów pasażerskich. Linię 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port zakwalifikowano natomiast do sieci kompleksowej w obydwu segmentach.

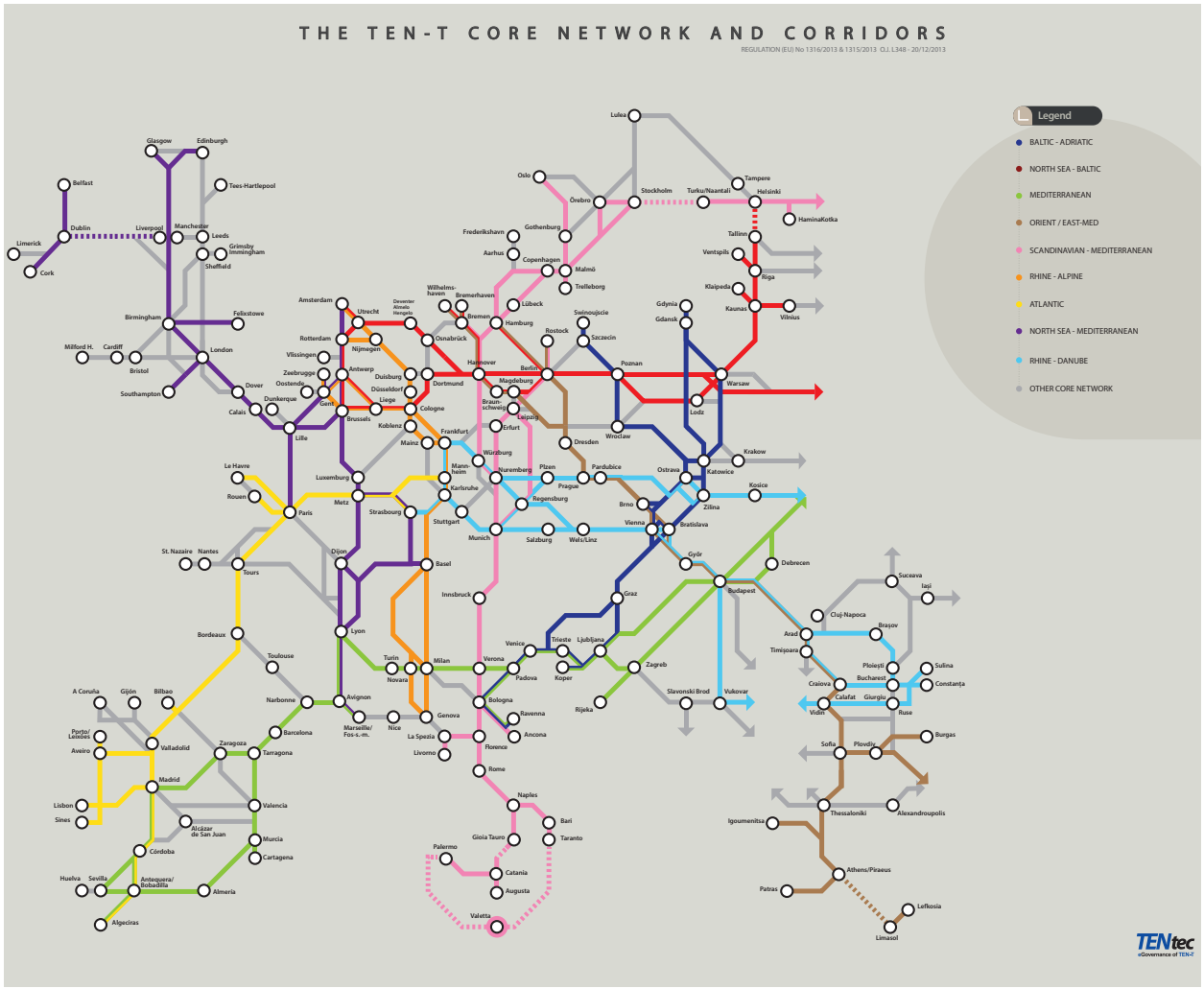
W Bydgoszczy zlokalizowano tzw. Rail Road Terminal (RRT), czyli platformę multimodalną integrującą transport drogowy z kolejowym. Również w Bydgoszczy istniejący międzynarodowy port lotniczy został włączony do kompleksowej sieci portów lotniczych w ramach TEN-T.

W zakresie dróg wodnych do sieci TEN-T zakwalifikowano jedynie odcinek Odry od Cedyni (kanał Odra – Havela) do Szczecina.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 131

**Rysunek 40.** Korytarze sieci bazowej TEN-T




*Źródło: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/metro_map2013.pdf.*

### 10.1.2. Sieć drogowa – układ zewnętrzny, poziom krajowy i regionalny

#### Sieć drogowa

Zewnętrzną w stosunku do miasta Bydgoszczy sieć dróg publicznych tworzą drogi krajowe (w tym klasy A i S), wojewódzkie, powiatowe i gminne – gmin sąsiednich, mające powiązania z odpowiedniej kategorii ulicami miejskimi.

Zgodnie z zapisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych Bydgoszcz znajduje się w węźle sieci dróg ruchu szybkiego na przecięciu dróg ekspresowych S5 i S10. W regionie pozostałe miasta węzłowe to Toruń (A1 i S10) i Grudziądz (A1 i S5).

W bezpośrednim sąsiedztwie miasta ustalono przebieg następujących dróg szybkiego ruchu:

- **Autostrada A1** – S6 (Rusocin) – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki – granica państwa (Ostrawa) należąca do sieci bazowej TEN-T (korytarz Bałtyk – Adriatyk), przebiegająca w odległości około 50 km na wschód od Bydgoszczy.
- **Droga ekspresowa S5** (w ciągu obecnej DK 5, w budowie) – S7 (Ostróda) – A1 (Nowe Marzy) – Bydgoszcz – A2 (Poznań Wschód) – A2 (Poznań Zachód) – Leszno – A8 (Wrocław) stanowiąca północno-zachodnią obwodnicę miasta (węzeł Bydgoszcz Północ – węzeł Bydgoszcz Błonie).
- **Droga ekspresowa S10** (w ciągu obecnej DK10, planowana) – A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – S7 (Nowy Dwór Mazowiecki) – S8 (Wołomin) na wysokości miasta Bydgoszczy stanowiąca



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

południową obwodnicę miasta (węzeł Bydgoszcz Zachód – węzeł Makowiska, częściowo zrealizowana).

Planowana docelowa sieć dróg najwyższej kategorii tworzy w regionie kujawsko-pomorskim trójkąt zapewniający dobry dostęp do tychże dróg i skomunikowanie z pozostałymi największymi ośrodkami w kraju. Dla powiązań miasta z Warszawą, jako ośrodkiem centralnym, kluczowe znaczenie ma odcinek drogi ekspresowej S10 Bydgoszcz – Toruń.

Pozostałe drogi krajowe przebiegające przez Bydgoszcz to:

- DK 25 – droga klasy GP, poza miastem jednojezdniowa;
- DK 80 – droga klasy GP, na terenie miasta Trasa W-Z, poza miastem jednojezdniowa.

W granicach administracyjnych miasta Bydgoszczy przebiegają obecnie następujące drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka nr 223 – od węzła Bydgoszcz Błonie i dróg ekspresowych S5 i S10, w Białych Błotach do drogi krajowej nr 25 w Bydgoszczy, odcinek miejski drogi wojewódzkiej to ulica Szubińska, klasa drogi – G (poza miastem jednojezdniowa);
- droga wojewódzka nr 232 – od DK 80 (ul. Kamienna) do DK 5 (al. Jana Pawła II), przebieg ulicami: Sułkowskiego, Ogińskiego i Trasą Uniwersytecką, klasa drogi G;
- droga wojewódzka 244 – droga bez nazwy w Smukale, na całym przebiegu jest w zarządzie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, klasa drogi Z;
- droga wojewódzka nr 256 – Trzeciewiec (droga krajowa nr 5) – Włóki - Bydgoszcz (droga krajowa nr 80), odcinek miejski przebiega ulicami: Wyzwolenia, Ostromecką, Andersa, Kasztelańską, Ametystową, klasa drogi Z;
- droga wojewódzka nr 549 - Fordon – rz. Wisła – Strzyżawa (droga nr 551); miejski odcinek drogi wojewódzkiej ma ustalony przebieg ulicą Nad Wisłą, klasa drogi Z.

W 2015 roku przeprowadzono Generalny Pomiar Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich. Wynika z niego, że w okresie 2010-2015 ruch na drogach krajowych wzrósł o 14%, a w województwie kujawsko-pomorskim ruch na drogach krajowych wzrósł średnio o 24%.

Spośród dróg wojewódzkich kluczowe znaczenie ma droga wojewódzka DW 223 stanowiąca bezpośredni wlot do miasta z kierunku południowo-zachodniego, od węzła dróg ekspresowych S5 i S10. Droga stanowi bramę wjazdową do miasta z kierunku Poznania i całej zachodniej części Polski. Średnioroczne dobowe natężenie ruchu notowane na tej drodze wynosi 23 868 pojazdów i jest porównywalne do natężenia na wlotowych do miasta drogach krajowych.

Przez Bydgoszcz przebiega sześć dróg powiatowych o numerach: 1504C, 1507C, 1529C, 1546C, 1547C, 1926C. Zewnętrzny układ drogowy w otoczeniu miasta Bydgoszczy pokazano na rysunku nr 42 (stan na listopad 2019).

### Charakterystyka ruchu drogowego

Łączne dobowe natężenie ruchu w mieście wynosi 427,4 tys. pojazdów, na co składa się blisko 292 tys. pojazdów w ruchu wewnątrzmiejskim oraz 135,4 tys. pojazdów w ruchu zewnętrznym (ruch tranzytowy, absorbowany i generowany).

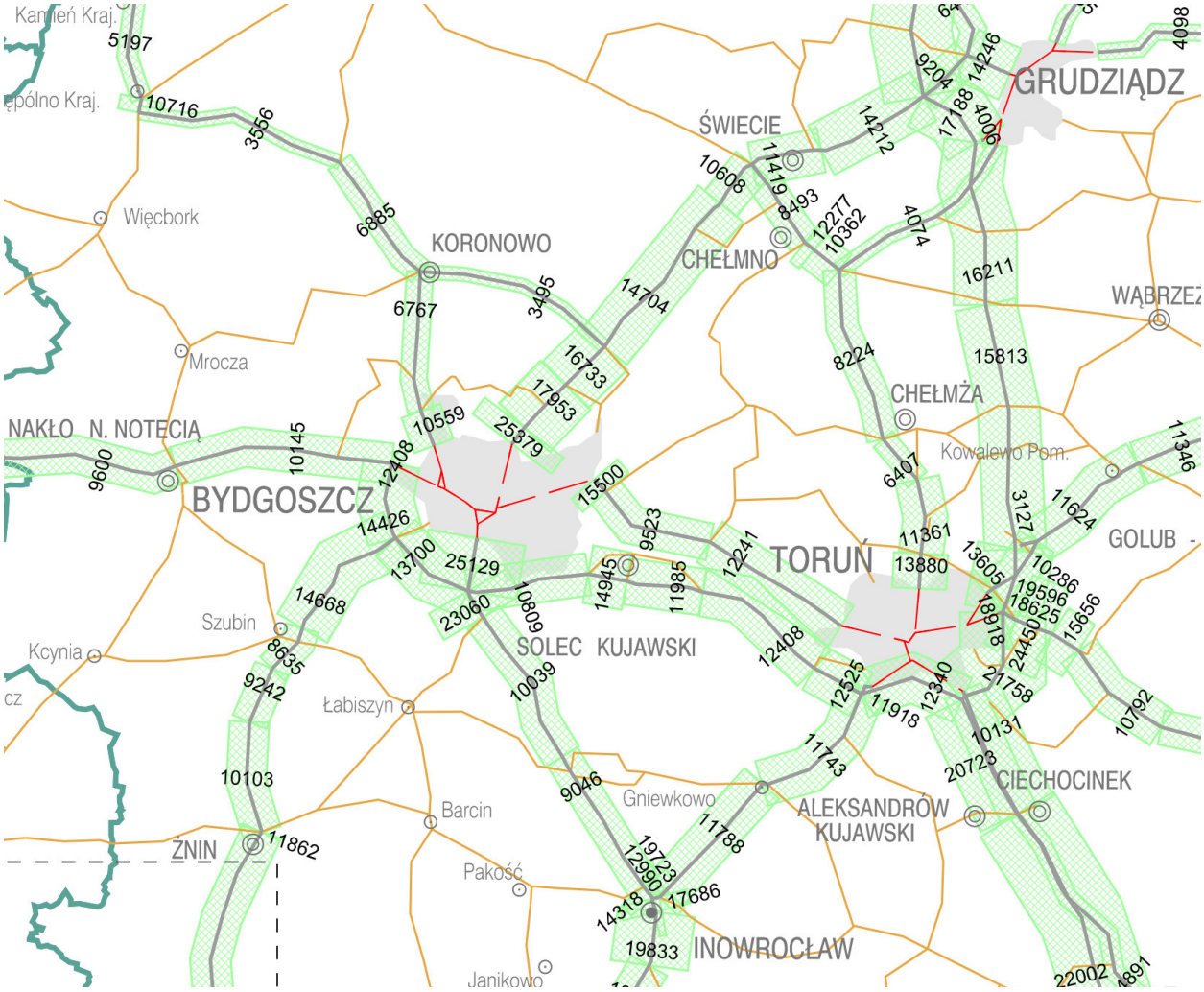
Największy udział w dobowym zewnętrznym ruchu stanowi ruch absorbowany. Stanowi on około 67,8 tys. pojazdów (50%), następnie ruch generowany – 51,1 tys. pojazdów (37,8%), a najmniejszym udziałem charakteryzuje się ruch tranzytowy – 16,5 tys. pojazdów (12,2%). Ruch absorbowany jest o ponad 30% większy od ruchu generowanego. Świadczy to o znacznej atrakcyjności miasta dla jego zewnętrznego otoczenia. Najbardziej obciążonymi wlotami i wylotami do i z miasta, podobnie jak w przypadku ruchu tranzytowego, są: droga krajowa nr 5 (kierunek Gdańsk), droga wojewódzka nr 223 (kierunek Szubin), droga krajowa nr 5 (kierunek Inowrocław) oraz droga krajowa nr 80 (kierunek Toruń).

Krytyczne punkty infrastruktury drogowej to główne wyloty z miasta o przekroju jednojezdniowym dwupasowym. W godzinach szczytu obserwowane są stany zatoru. Szczególnie wrażliwym punktem jest most Fordoński, gdzie każda kolizja lub zdarzenie drogowe powoduje zablokowanie trasy wylotowej. Stany zatoru notowane są także na drodze nr 25 w miejscowości Brzoza Bydgoska, na drodze DW 223 w miejscowości Białe Błota i na drodze DK 5 w miejscowości Osielsko.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 133

**Rysunek 41.** Natężenia ruchu na drogach krajowych w otoczeniu miasta Bydgoszczy




*Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Generalny Pomiar Ruchu 2015.*

Analizy wyników pomiarów ruchu zewnętrznego wykazały, że tranzyt stanowi tylko około 3,9% całego dobowego ruchu w samej Bydgoszczy.

Istotną charakterystyką ruchu tranzytowego jest udział w nim pojazdów ciężarowych. Natężenie ruchu tej grupy rodzajowej pojazdów wynosi niecałe 2 tys. w dobie, co stanowi 12% udziału w ruchu tranzytowym, a w odniesieniu do całego dobowego ruchu wewnętrznego w Bydgoszczy zaledwie 0,45%. Charakterystyka ruchu zewnętrznego notowana dla Bydgoszczy jest zbliżona do charakterystyk tego ruchu dla innych dużych miast Polski.

## Przewozy ładunków w transporcie drogowym

Ogólna masa ładunków przewiezionych transportem samochodowym wynosiła w 2018 roku w Polsce 1 873 022 tys. t, a wykonana praca przewozowa 377 778 mln km. Ogólny wzrost masy przewiezionych ładunków w transporcie drogowym w Polsce w latach 2016-2018 wyniósł 7,2 %, wzrost pracy przewozowej w tych latach był porównywalny. Historycznie największą dynamikę wzrost ten osiągnął po przystąpieniu Polski do UE.

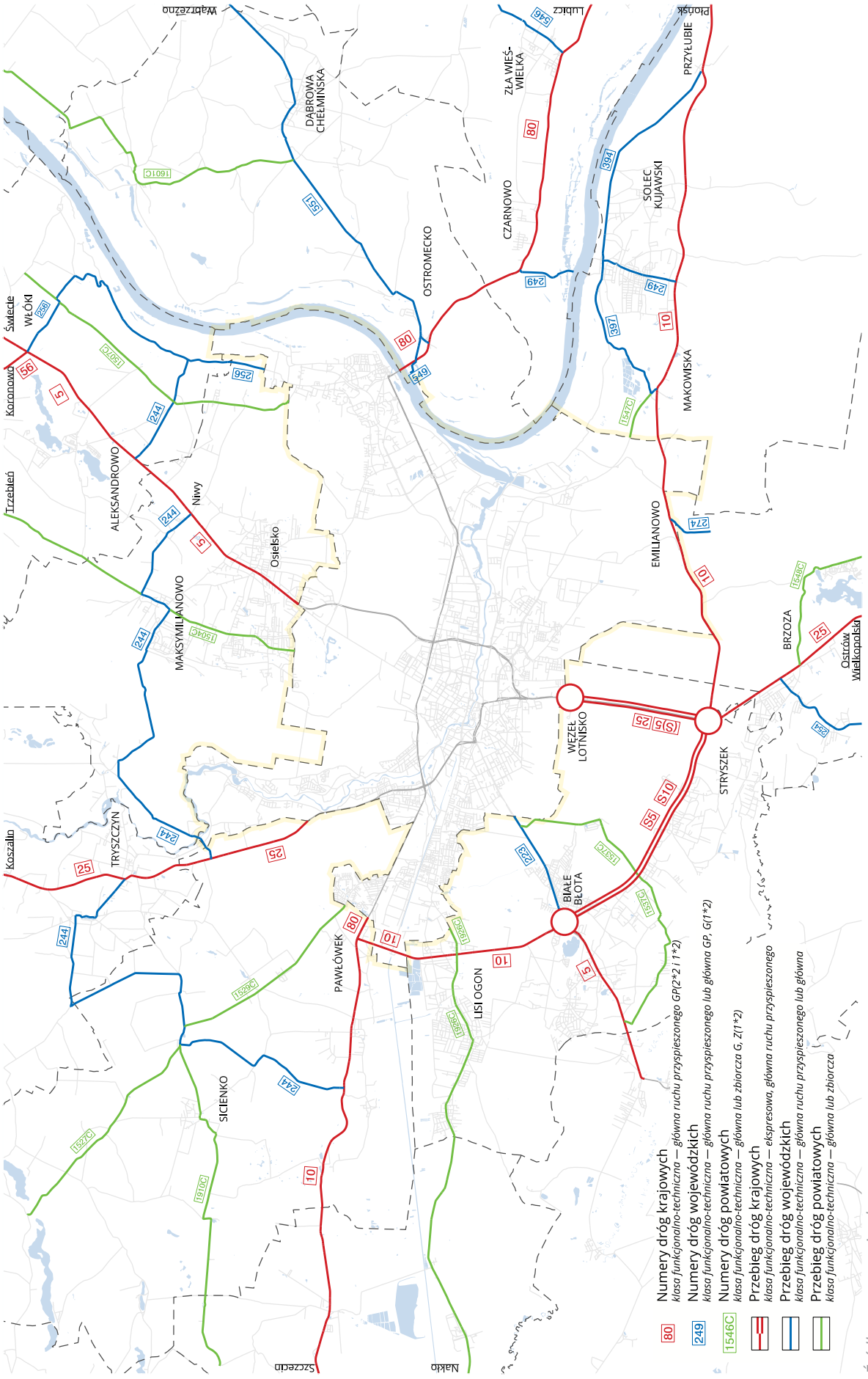
Wielkość zewnętrznego ruchu towarowego w transporcie samochodowym do i z miasta Bydgoszczy przedstawia się w dobie następująco:

- ruch pojazdów dostawczych do i z Bydgoszczy – 9624,
- ruch pojazdów ciężarowych do i z Bydgoszczy – 14 874.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 42.** Zewnętrzny układ drogowy – stan istniejący



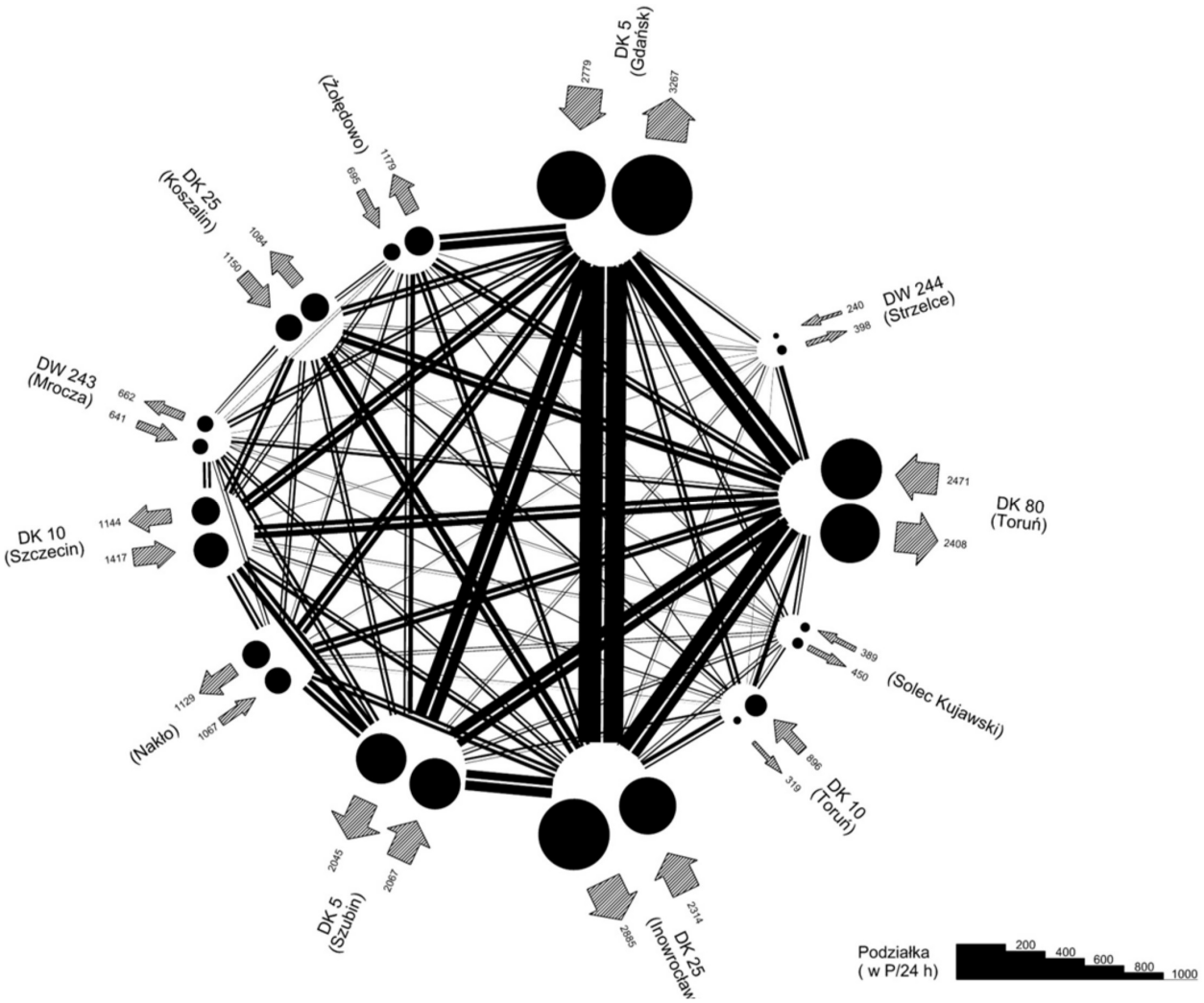
### Charakterystyka pasażerskiego indywidualnego ruchu samochodowego

Ruch dobowy samochodów osobowych do i z miasta wynosi łącznie ponad 94 tys. na dobę, a rozkład ruchu na poszczególne kierunki przedstawia się następująco:

- Gdańsk (DK 5) – 19,2% (18 204),
- Poznań (DW 223) – 18,1% (17 107),
- Inowrocław (DK 25) – 16,6% (14 696),
- Toruń (DK 80) – 14,7% (13 781),
- pozostałe wloty – 31,4% (29 640).

W wewnętrznym ruchu w Bydgoszczy należy również uwzględnić grupę osób przybywających do Bydgoszczy jako pasażerowie indywidualnego ruchu samochodowego. Liczba omawianych osób w ruchu wjazdowym i wyjazdowym wynosi ponad 14 tys.

**Rysunek 43.** Więźba drogowego ruchu tranzytowego Bydgoszczy




*Źródło: Studium transportowe miasta Bydgoszczy wraz z oceną stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, tom I, Stan systemów transportowych Bydgoszczy, Bydgoszcz 2011-2012.*

### Charakterystyka autobusowego transportu zbiorowego

W lokalnych przewozach autobusowych głównym przewoźnikiem jest PKS Bydgoszcz. W Bydgoszczy ofertę wzbogacają również mniejsze przedsiębiorstwa lub firmy prywatne oraz przewoźnicy przewozów dalekobieżnych – międzyregionalnych (np. FlixBus).

Transport autobusowy pełni istotną rolę w obsłudze powiązań pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem oraz



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 136

pomiędzy Bydgoszczą i mniejszymi ośrodkami. W przypadku Bydgoszczy najwięcej kursów bezpośrednich realizowanych jest w relacji do Koronowa, Nakła nad Notecią, Szubina, Inowrocławia i Łochowic, a także do Barcina i Żnina. Wszystkie najważniejsze linie transportu autobusowego zbiegają się na dworcu autobusowym w Bydgoszczy.

Podsumowując:

- Kluczowe znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju gospodarczego miasta ma właściwe powiązanie sieci miejskiej z krajowym systemem autostrad i dróg ekspresowych.
- Droga ekspresowa S5 znajduje się w fazie realizacyjnej, należy natomiast dążyć do realizacji odcinka drogi ekspresowej S10 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem, zapewniającego właściwe powiązanie miasta z autostradą A1 w kierunku południowym i wschodnim, w szczególności z Warszawą i Śląskiem, a także w kierunku Szczecina.
- Praktycznie większość głównych wlotów do miasta obciążonych ruchem zewnętrznym wymaga docelowo rozbudowy do przekroju dwujezdniowego, dotyczy to dróg łączących miasto z węzłami dróg ekspresowych: DW 223 (do węzła Bydgoszcz Błonie), obecnej DK 5 w Osielsku (do węzła Bydgoszcz Północ), docelowo ul. Nowotoruńskiej (do węzła Makowiska) i ul. Koronowskiej (do węzła Bydgoszcz Opławiec).
- Planowany docelowy przekrój ulic Nakielskiej i Łochowskiej powinien uwzględniać połączenie ciągu z węzłem Bydgoszcz Miedzyń oraz powiązania funkcjonalne z sąsiednią gminą Białe Błota.
- Przeprawa drogowa na ciągu DK 80 o pierwszorzędnym znaczeniu regionalnym powinna uzyskać przekrój dwujezdniowy.
- Po zrealizowaniu systemu obwodnicowego (S5 i S10) należy wyeliminować zbędny tranzyt przez miasto, w szczególności ciężarowy.
- Z uwagi na szczególnie duży ruch tranzytowy i docelowy na osi północ-południe (Inowrocław – Gdańsk) niezbędna staje się budowa obwodnicy wschodniej aktywizująca gospodarczo obszary przemysłowe we wschodniej części miasta.
- Zrealizowanie drogi ekspresowej S5 poprawi znacząco dostępność terenów położonych w zachodniej części miasta. Należy planować odpowiednio powiązany układ dróg niższych klas tak, aby efektywnie wykorzystać potencjał drogi ekspresowej.
- Sieć dróg wojewódzkich i powiatowych w mieście i na styku z układem zewnętrznym wymaga uporządkowania adekwatnie do rangi poszczególnych odcinków w sieci i notowanych natężeń ruchu.
- Lokalizacja dworca autobusowego nie zapewnia integracji z koleją. Niezbędna jest docelowo zmiana lokalizacji dworca tak, aby integracja z koleją była pełna.

### 10.1.3. Sieć kolejowa

Bydgoszcz jest punktem węzłowym sieci kolejowej Polski. Bydgoski węzeł kolejowy tworzą linie kolejowe znaczenia państwowego i pozostałe:

- Nr 18 Kutno – Piła Główna. Linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana.
- Nr 131 Chorzów Batory – Tczew (C-E 65). Linia magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana.
- Nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port (C-E 65, na odcinku Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo). Linia ta na odcinku Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo jest linią magistralną, dwutorową, zelektryfikowaną; od 34,075 km (stacja Maksymilianowo) jest linią pierwszorzędną, jednotorową (przygotowaną do rozbudowy o drugi tor), niezelektryfikowaną, Obecnie odcinek linii 201 Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo stanowi obwodnicę towarową Bydgoskiego Węzła Kolejowego w korytarzu międzynarodowym AGTC.
- Nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód znaczenia państwowego na odcinku Chełmża-Bydgoszcz Wschód, linia drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowan z wyjątkiem odcinka Bydgoszcz



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 137

Fordon – Bydgoszcz Wschód.

Linie pozostałe:

- Nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna. Linia drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana.
- Nr 745 Bydgoszcz Główna – Czyżkówko, Linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, zelektryfikowana.

Wszystkie wymienione wyżej linie są obecnie w zarządzie PKP PLK S.A.

Linia kolejowa nr 131 (oraz linia nr 201 na odcinku Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo) zostały objęte umową międzynarodową AGTC. Linia posiada międzynarodowy symbol C-E65 i stanowi korytarz bazowy TEN-T dla transportu towarowego. W transporcie pasażerskim linie nr 131 i 201 zaliczono do sieci kompleksowej TEN-T. Zewnętrzny układ kolejowy przedstawiono na rysunku 44.

### Towarowy transport kolejowy

W 2018 roku przewieziono krajowym transportem kolejowym 249 260 tys. ton ładunków i wykonano pracę przewozową w wielkości 59 388 mln tonokilometrów.

Największe ładownie (PKP Cargo) znajdują się na stacjach Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Wschód. Suma ładowanych i wyładowywanych towarów na tych stacjach wynosi 230 tys. ton/rok, co stanowi zaledwie 0,1% udziału w krajowym przewozie ładunków PKP.

### Przewozy intermodalne i kombinowane

Pojęcia transport intermodalny, kombinowany i multimodalny zostały scharakteryzowane w „Słowniku pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)" i są następujące:

- transportem intermodalnym nazywa się przewóz ładunku, który polega na jego dostawie za pomocą dwóch lub więcej gałęzi transportu w tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe bez dodatkowych operacji ładunkowych;
- transportem kombinowanym jest przewóz towarów, w którym pojazd ciężarowy (przyczepa, naczepa z jednostką ciągnącą lub bez niej, nadwozie wymienne lub kontener), korzysta z drogi samochodowej na początkowym i końcowym odcinku podróży, a na innym odcinku (powyżej 100 km w linii prostej) z usług transportu kolejowego, wodnego śródlądowego lub morskiego; transport drogowy polega jedynie na dowozie ładunku z punktu źródłowego do najbliższej stacji ładunkowej (początek łańcucha podróży) oraz ze stacji wyładunkowej do punktu docelowego (końcowy łańcuch podróży);
- transport multimodalny to przewóz ładunków przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, gdzie towar może być przeładowany do innej jednostki transportowej przy zmianie środka przewozowego.

Polska na tle państw UE zajmuje ósmą pozycję w udziale przewozów intermodalnych międzynarodowych. W przypadku przewozów intermodalnych z udziałem transportu kolejowego przewozy te stanowią 6,8% ładunków (17 mln t). Wzrost przewozów intermodalnych jest dynamiczny (15,6% w skali roku).

Polska posiada 35 czynnych wykorzystywanych w transporcie kolejowym terminali intermodalnych. Największa liczba terminali przeładunkowych skoncentrowana jest w województwie pomorskim (porty Morza Bałtyckiego). Ponadto dostrzega się silną dominację ich lokalizacji w pobliżu dobrze rozwiniętych aglomeracji miejskich.

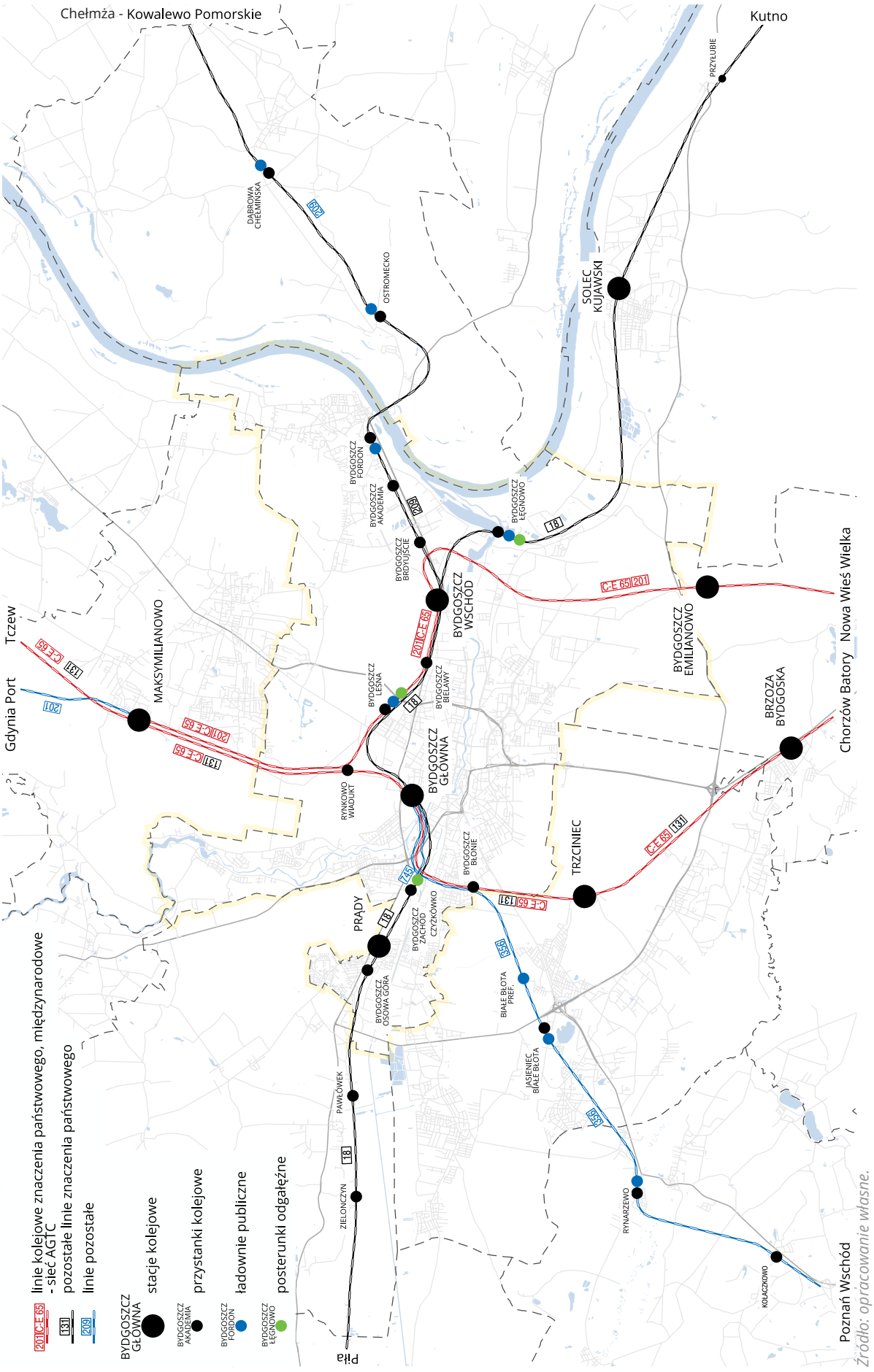
### Kolejowe przewozy pasażerskie

Aktualnie pasażerskie przewozy kolejowe w rejonie Bydgoszczy, zamówione i dofinansowywane przez województwo kujawsko-pomorskie, realizowane są na czterech liniach kolejowych:

- nr 18 Kutno – Piła Główna,
- nr 131 Chorzów Batory – Tczew,
- nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port,



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 




**Rysunek 44.** Układ linii kolejowych – stan istniejący

*Źródło: opracowanie własne.*

- nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód.

Kolejowe przewozy pasażerskie w skali regionalnej dominują w relacjach Bydgoszcz – Toruń (wynik projektu BiT-City), notuje się również znaczący potok pasażerski w kierunku Tucholi. Przewozy kolejowe nie odgrywają wiodącej roli na pozostałych kierunkach z uwagi na niewielką częstotliwość kursów, brak zintegrowanego systemu taryfowego oraz stosunkowo słabą dostępność do linii kolejowych.

Największa liczba pasażerów korzysta z dworca Bydgoszcz Główna (przeszło 80%), a udział pozostałych dworców i przystanków jest praktycznie znikomy. Powodem jest brak odpowiedniego urządzenia i wyposażenia oraz niekorzystna dostępność do wewnętrznej sieci transportu zbiorowego miasta.

Podsumowując:

- Bydgoszcz jest punktem węzłowym na sieci kolejowej Polski.
- Przez Bydgoszcz przebiega linia 131 należąca do sieci bazowej TEN-T w transporcie towarowym. Do sieci kompleksowej TEN-T zalicza się linię 131 i 201. Ten potencjał miasto powinno wykorzystać.
- Wyładunek i załadunek towarów w Bydgoszczy kształtuje się na niskim poziomie, brak w mieście terminala przeładunkowego. Celem strategicznym powinno być zorganizowanie w mieście nowoczesnego węzła przeładunkowego o charakterze regionalnym na bazie istniejącej infrastruktury kolejowej.
- Główne połączenia z innymi dużymi ośrodkami w kraju posiadają wysokie parametry techniczne. Szybkie połączenia krajowe będą realizowane na istniejącej sieci zelektryfikowanej pierwszorzędnej i magistralnej (prędkości maksymalne 120 – 160 lub 200 km/h).
- Wykorzystanie stacji i przystanków kolejowych na terenie miasta, z wyjątkiem stacji Bydgoszcz Główna, jest znikome.
- Transport kolejowy nie jest wykorzystywany w ruchu miejskim.
- W ruchu podmiejskim i regionalnym transport kolejowy wykorzystywany jest w relacjach do Laskowic, Torunia, Inowrocławia Tucholi, Nakła i Chełmży.
- W zurbanizowanym korytarzu Rynarzewo – Szubin ruch pasażerski jest zawieszony.
- Kolej jest w sposób dalece niewystarczający zintegrowana z miejskimi podsystemami transportowymi, brak pełnych węzłów integracyjnych, oferty przewozowej i taryfowej promującej transport kolejowy.
- Standard infrastruktury pasażerskiej, jakość usług oraz prędkości eksploatacyjne są niskie.
- Wykorzystanie kolei w przewozach miejskich, podmiejskich i regionalnych jest możliwe pod warunkiem wdrożenia spójnych kompleksowych projektów modernizacyjnych. Na projekty powinna składać się rozbudowa i unowocześnienie infrastruktury (przystanki zintegrowane z innymi środkami transportu, także siecią dróg rowerowych) oraz wdrożenie atrakcyjnej oferty połączeń i taryf.
- Niewykorzystany potencjał to połączenie Bydgoszcz – Toruń (BiT City), Bydgoszcz – Tuchola i Bydgoszcz – Szubin – Kcynia. W tych korytarzach kolej może być najbardziej konkurencyjna w stosunku do pozostałych środków transportu z uwagi na stan i jakość połączeń drogowych oraz uwarunkowania przestrzenne. Są to również kierunki, z których rejestruje się najwyższy udział podróży do miasta. Oferta przewozowa do Nakła, Laskowic i Inowrocławia również powinna być rozwijana.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

### 10.1.4. Transport lotniczy

Port lotniczy położony jest w południowo-zachodniej części miasta, na obszarze gminy Bydgoszcz oraz Białe Błota. Port zakwalifikowany został do kompleksowej sieci lotnisk TEN-T. Bydgoski Port Lotniczy, jako jeden z czternastu, wchodzi w skład systemu cywilnych portów lotniczych w Polsce i pod względem liczby pasażerów obsłużonych w 2018 roku zajmował jedenastą pozycję w kraju.

Podstawowe parametry drogi startowej Bydgoskiego Portu Lotniczego:

- długość 2500 m,
- szerokość 60 m,
- nośność PCN 46/R/B/X/T.

W tym samym kompleksie znajduje się też drugie bydgoskie lotnisko – Bydgoszcz-Biedaszkowo, z osobnym dojazdem. Jest to lotnisko cywilne z nieczynną betonową startową drogą o długości 1 km. W użytku znajdują się trzy pasy trawiaste: dwa o długości 650 m i jeden o długości 590 m. Lotnisko wykorzystywane jest przez aeroklub i podmioty prywatne.

Atrakcyjność bydgoskiego portu lotniczego wynika przede wszystkim z jego dogodnego położenia w centralnej części województwa kujawsko-pomorskiego. Obszar o promieniu 100 km od lotniska zamieszkiwany jest przez blisko 3 mln osób.

Do portu zapewniona jest dostępność transportem drogowym i publicznym

Terminal Międzynarodowego Dworca Lotniczego o powierzchni 7 tys. $m^2$ ma przepustowość równą 500 tys. pasażerów rocznie. W porcie lotniczym w 2018 roku wykonano 8763 operacje lotnicze i odprawiono łącznie 413 245 pasażerów (około 0,9 % ruchu na krajowych lotniskach).

Obsługa przesyłanych towarów drogą lotniczą utrzymuje się na poziomie ok. 400 tys. kg rocznie, co daje bydgoskiemu lotnisku 0,48% udziału w rynku krajowych przewoźników lotniczych.

Podsumowując:

- Bydgoskie lotnisko posiada status lotniska międzynarodowego i znajduje się w sieci kompleksowej TEN-T. W strefie oddziaływania lotniska mieszka 3 mln potencjalnych klientów. Dostęp do lotniska zapewniony jest bezpośrednio z podstawowej sieci dróg krajowych (ekspresowych). Lotnisko wyposażone jest w nowoczesną infrastrukturę i posiada rezerwy przepustowości w ruchu pasażerskim.
- Segment przewozów towarowych (cargo) obecny jest na lotnisku w znikomym stopniu.
- Dążyć należy do wykorzystania i rozwoju potencjału lotniska w ruchu pasażerskim jako jedynego międzynarodowego portu lotniczego w regionie.
- Pożądany jest rozwój przewozów towarowych (cargo). Segment przesyłek towarowych rozwijać należy kompleksowo w oparciu o ideę przyszłego węzła multimodalnego wiążącego transport lotniczy, kolejowy samochodowy i wodny.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 141

### 10.1.5. Transport wodny

Na terenie miasta krzyżują się korytarze wodne wschodnioeuropejskiego i zachodnioeuropejskiego sytemu śródlądowych dróg wodnych. Są to drogi:

- E-40 – łącząca Bałtyk z Morzem Czarnym,
- E-70 – łącząca Antwerpię (Belgia, wybrzeże Atlantyku) z Kłajpedą (Litwa, wybrzeże Bałtyku).

Drogi wodne Bydgoskiego Węzła Wodnego (BWW) w granicach administracyjnych miasta tworzą rzeki: Brda, Wisła oraz Kanał Bydgoski wraz z terenami do nich przyległymi. Łączna długość linii brzegowej wszystkich cieków BWW sięga ok. 100 km.

Rzeka Brda (odcinek skanalizowany) i Kanał Bydgoski zostały zaliczone do śródlądowych wód żeglownych i sklasyfikowane jako odcinki drogi wodnej II klasy. Rzeka Wisła na odcinku bydgoskim posiada również obecnie parametry II klasy drogi wodnej. W zakolu Brdy przy ulicy Przemysłowej znajduje się port rzeczny, z dojazdem drogowym od strony ulicy Przemysłowej.

W Bydgoszczy funkcjonuje zorganizowany przewóz pasażerów w formie tzw. tramwaju wodnego. Przewozy mają charakter czysto turystyczny oraz wykonywane są w sezonie letnim (w okresie nawigacyjnym od maja do października).

Obecnie Bydgoski Węzeł Wodny posiada duże znaczenie turystyczne i rekreacyjne, w jego otoczeniu przebiegają liczne trasy spacerowe i rowerowe, a także występują tereny zieleni. Szeroko rozumiana rewitalizacja poszczególnych jego elementów została zidentyfikowana w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) oraz Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 (Plan modernizacji 2020+). Realizacja kluczowych inwestycji poprawiających stan żeglowności oraz warunki nawigacyjne przyczynić się może do napływu turystów w szczególności z Europy Zachodniej, dla których udrożnienie dróg wodnych na trasie Odra – Wisła okazać się może niezwykle atrakcyjne.

Podsumowując:

- Bydgoszcz znajduje się w węźle dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym.
- Obecnie drogi wodne w Polsce są wykorzystywane gospodarczo w stopniu znikomym, dotyczy to również dróg w sąsiedztwie Bydgoszczy.
- Potencjał dróg wodnych wykorzystywany jest jako produkt turystyczny. Produkt ten jest stale rozwijany przy udziale miasta i władz regionu.
- Dostosowanie szlaków wodnych do pełnienia znaczącej roli gospodarczej możliwe jest jedynie przy zaangażowaniu władz centralnych.
- Aby zyskać rangę międzynarodowych szlaków wodnych, obecny system śródlądowych dróg wodnych wymaga dostosowania i modernizacji swoich parametrów technicznych do co najmniej klasy IV (zgodnie z konwencją AGN).



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

### 10.1.6. Sieć dróg i szlaków rowerowych. Ruch rowerowy

Przez Bydgoszcz przebiegają następujące turystyczne szlaki rowerowe:

- Międzynarodowa Trasa Rowerowa R-1 – trasa ta, przebiegająca przez osiedle Janowo, stanowi fragment najdłuższego szlaku rowerowego w Europie, z Calais we Francji do Sankt Petersburga w Rosji.
- Szlak rowerowy po dolinie Dolnej Wisły – przez Bydgoszcz przebiega fragment prawie 480-kilometrowego czarnego szlaku z Cierpic do Zamku Bierzgłowskiego. Na terenie miasta szlak biegnie ul. Toruńską przez Plątnowo, Łęgnowo, Czersko Polskie i Zimne Wody, a dalej ul. Sporną przez Bydgoszcz Wschód i przez Las Gdański, Czarnówko i Mariampol Górny wchodzi do Lasu Jarużyńskiego.
- Szlak rowerowy dookoła doliny Wisły – w Bydgoszczy zaczyna się i kończy 89-kilometrowy zielony szlak. Z Osiedla Leśnego przez Las Gdański, Nowy Fordon, Topolno, Gruczno dochodzi do Wisły i po drugiej stronie Wisły przez Chełmno i Ostromecko wraca do Starego Fordonu.
- Rowerowy Szlak Przyjaźni Toruń – Bydgoszcz – przy Dworcu Głównym PKP zaczyna się 57-kilometrowy czarny szlak łączący Bydgoszcz i Toruń. Szlak prowadzi drogami rowerowymi na ulicach: Artyleryjskiej, Kamiennej i Fordońskiej.
- Szlak Rowerowy BY 6001n z Bydgoszczy do Chojnic – 167-kilometrowy niebieski szlak rowerowy. Szlak rozpoczyna się przy stacji Bydgoszcz Leśna i przez Las Gdański, Piaski i Smukałę dochodzi do Janowa. Wspólnie ze szlakiem R-1 prowadzi do Świekatowa, dalej przez Bysławek, Tucholę, Woziwodę, Rytel, Mylof i Swornegacie dochodzi do Chojnic.
- trasa międzynarodowa EuroVelo 9 – (Gniew/Kwidzyn) – Nowe/Grudziądz – Bydgoszcz – Inowrocław – (Gniezno).

Powiązania sieci dróg rowerowych na terenie miasta z gminami sąsiednimi są sukcesywnie realizowane. Obecnie powiązania w postaci wydzielonych dróg rowerowych istnieją pomiędzy Bydgoszczą a gminą Koronowo (ul. Koronowska), gminą Białe Błota (ul. Szubińska), gminą Osielsko (ul. Jeździecka) i gminą Dąbrowa Chełmińska (DK 80).

Podsumowując:

- Sieć dróg regionalnych o charakterze turystycznym i transportowym rozwija się dynamicznie, głównie na bazie finansowania z UE.
- Poszczególne drogi i szlaki przebiegają przez obszar miasta lub mają w mieście swój początek.
- Konieczne jest zapewnienie spójności i koordynacji działań w zakresie rozbudowy sieci miejskiej w powiązaniu z regionalną w celu pełnego wykorzystania potencjału transportowego i turystycznego istniejących odcinków.
- Szczególnie predystynowane do rozwoju sieci rowerowych i szlaków turystycznych są północne i zachodnie rejony miasta (Myślęcinek, Smukała, Opławiec, Fordon – skarpa południowa, tereny nadwiślańskie).
- Niezbędna jest koordynacja budowy dróg rowerowych o charakterze międzygminnym pomiędzy Bydgoszczą a gminami sąsiednimi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 143

## 10.2. Transport – uwarunkowania wewnętrzne

### 10.2.1. Transport drogowy

#### Kategoryzacja sieci

Bydgoszcz to ważny węzeł dróg krajowych, leżący na przecięciu korytarzy dróg ekspresowych nr 5 i 10. Obecnie przez miasto, ulicami układu podstawowego, przebiegają drogi krajowe nr 5, 10, 25 i 80 oraz drogi wojewódzkie i powiatowe. Sieć dróg publicznych w Bydgoszczy posiada długość 761,1 km, z czego 546,1 km są to drogi posiadające nawierzchnię utwardzoną, co stanowi 71,7% całości dróg publicznych (szczegółowe zestawienie dróg na terenie miasta Bydgoszczy z podziałem na kategorie zawiera tabela 35). Układ drogowy miasta z podziałem na kategorie dróg według stanu na 2018 rok przedstawiono na rysunku 45.

**Tabela 35.** Klasyfikacja administracyjna dróg, stan na 31.12.2018

| *Kategoria* | *Długość dróg [km]* | *Udział [%]* | *Długość dróg dwu- i wielojezdniowych (km)* | *Udział [%]* | *Długość dróg z nawierzchnią twardą (km)* | *Udział [%]* | *Długość dróg z nawierzchnią gruntową (km)* | *Udział [%]* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Krajowe | 40,2 | 4,8 | 22,7 | 56,6 | 40,2 | 100,0 | 0,0 | 0,0 |
| Wojewódzkie | 10,9 | 1,3 | 4,6 | 41,9 | 10,9 | 100,0 | 0,0 | 0,0 |
| Powiatowe | 132,5 | 15,8 | 18,4 | 13,9 | 130,2 | 98,2 | 2,3 | 1,8 |
| Gminne | 577,7 | 68,8 | 2,2 | 0,4 | 364,8 | 63,1 | 213,2 | 36,9 |
| Wewnętrzne w zarządzie ZDMiKP | 64,6 | 7,7 | 0,0 | 0,0 | 20,9 | 32,4 | 43,6 | 67,6 |
| Wewnętrzne innych zarządców | 13,6 | 1,6 | 0,0 | 0,0 | 13,1 | 96,0 | 0,3 | 2,4 |
| Łącznie – publiczne | 761,4 | 90,7 | 47,9 | 6,3 | 546,1 | 71,7 | 215,6 | 28,3 |
| Łącznie – publiczne i wewnętrzne w zarządzie ZDMiKP | 826,0 | 98,4 | 47,9 | 5,8 | 567,1 | 68,7 | 259,2 | 31,4 |
| Łącznie – wszystkie | 839,6 | 100,0 | 47,9 | 5,7 | 580,1 | 69,1 | 259,5 | 30,9 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy.*

#### Klasyfikacja sieci i typologia

Zarówno zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, jak i układ sieci drogowej w Bydgoszczy mają charakter pasmowo-koncentryczny. Układ charakteryzuje się znacznym rozciągnięciem na kierunku wschód-zachód i stosunkowo niewielką odległością pomiędzy północnym i południowym krańcem miasta. Tereny zurbanizowane rozciągają się na kierunku wschód-zachód na długości ok. 20,0 km, natomiast na kierunku północ-południe na ok. 6,0 km (średnio). Opisane uwarunkowania przestrzenne zdeterminowały kształt sieci ulicznej, przebieg najważniejszych ciągów drogowych, a tym samym możliwości przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi dzielnicami miasta.

Drogi miejskie stanowiące układ podstawowy dróg (GP, G i Z) stanowią 35,9% długości sieci w Bydgoszczy. Wskaźnik gęstości sieci dróg układu podstawowego wynosi 0,758 km/1000 mieszkańców i 0,022 km/ha. Ogółem gęstość dróg wszystkich klas na obszarach zurbanizowanych miasta Bydgoszczy wynosi 0,061 km/ha.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 45.** Układ drogowy miasta z podziałem na kategorie (stan na rok 2018)


drogi krajowe jednojezdniowe (1*2, 1*4)
drogi krajowe dwujezdniowe (2*2, 2*3)
drogi wojewódzkie jednojezdniowe (1*2, 1*4)
drogi wojewódzkie dwujezdniowe (2*2)
drogi powiatowe jednojezdniowe (1*2, 1*4)
drogi powiatowe dwujezdniowe (2*2)
inne (gminne, wewnętrzne)
miejscowość docelowa
Wyszków
Pułtusk
Nasielsk
Czosnów
Leoncin
Nowy Dwór Maz.
Serock
Wieliszew
Legionowo
Jabłonna
Nieporęt
Zegrze
Pomiechówek
Nowy Dwór Maz.
Czosnów
Leoncin
Pomiechówek
Nasielsk
Czerwin
Ciechanów
Ciechanów
Glinojeck
Mława
Mława
Sochocin
Sochocin
Sierpc
Sierpc
Rypin
Rypin
Brodnica
Brodnica
Golub-Dobrzyń
Golub-Dobrzyń
Nowe
Nowe
Świecie
Świecie
Chełmno
Chełmno
Unisław
Unisław
Grudziądz
Grudziądz
Tczew
Tczew
Pruszcz Gdański
Pruszcz Gdański
Gdańsk
Gdańsk
Sopot
Sopot
Gdynia
Gdynia
Rumia
Rumia
Reda
Reda
Wejherowo
Wejherowo
Puck
Puck
Hel
Hel
Kartuzy
Kartuzy
Żukowo
Żukowo
Kościerzyna
Kościerzyna
Chojnice
Chojnice
Człuchów
Człuchów
Tuchola
Tuchola
Bydgoszcz
Bydgoszcz
Koronowo
Koronowo
Solec Kuj.
Solec Kuj.
Mogilno
Mogilno
Inowrocław
Inowrocław
Strzelno
Strzelno
Gniezno
Gniezno
Mogilno
Mogilno
Pobiedziska
Pobiedziska
Poznań
Poznań
Komorniki
Komorniki
Kórnik
Kórnik
Mosina
Mosina
Puszczykowo
Puszczykowo
Swarzędz
Swarzędz
Kostrzyn
Kostrzyn
Rogoźno
Rogoźno
Oborniki
Oborniki
Wronki
Wronki
Czarnków
Czarnków
Trzcianka
Trzcianka
Piła
Piła
Ujście
Ujście
Nowe Miasto nad Wartą
Nowe Miasto nad Wartą
Wolsztyn
Wolsztyn
Grodzisk Wlkp.
Grodzisk Wlkp.
Rawicz
Rawicz
Leszno
Leszno
Krzywiń
Krzywiń
Gostyń
Gostyń
Krotoszyn
Krotoszyn
Jarocin
Jarocin
Kępno
Kępno
Ostrzeszów
Ostrzeszów
Pleszew
Pleszew
Ostrów Wlkp.
Ostrów Wlkp.
Sieraków
Sieraków
Międzychód
Międzychód
Skwierzyna
Skwierzyna
Gorzów Wlkp.
Gorzów Wlkp.
Kostrzyn nad Odrą
Kostrzyn nad Odrą
Słubice
Słubice
Rzepin
Rzepin
Gubin
Gubin
Krosno Odrz.
Krosno Odrz.
Zielona Góra
Zielona Góra
Nowa Sól
Nowa Sól
Żagań
Żagań
Żary
Żary
Sulechów
Sulechów
Świebodzin
Świebodzin
Wschowa
Wschowa
Głogów
Głogów
Lubin
Lubin
Polkowice
Polkowice
Legnica
Legnica
Chojnów
Chojnów
Bolesławiec
Bolesławiec
Lubań
Lubań
Zgorzelec
Zgorzelec
Jelenia Góra
Jelenia Góra
Kamienna Góra
Kamienna Góra
Wałbrzych
Wałbrzych
Świdnica
Świdnica
Dzierżoniów
Dzierżoniów
Ząbkowice Śl.
Ząbkowice Śl.
Strzelin
Strzelin
Oława
Oława
Brzeg
Brzeg
Nysa
Nysa
Prudnik
Prudnik
Kędzierzyn-Koźle
Kędzierzyn-Koźle
Opole
Opole
Kluczbork
Kluczbork
Olesno
Olesno
Lubliniec
Lubliniec
Tarnowskie Góry
Tarnowskie Góry
Bytom
Bytom
Piekary Śl.
Piekary Śl.
Zabrze
Zabrze
Gliwice
Gliwice
Knurów
Knurów
Rybnik
Rybnik
Wodzisław Śl.
Wodzisław Śl.
Racibórz
Racibórz
Pszczyna
Pszczyna
Jastrzębie-Zdrój
Jastrzębie-Zdrój
Żory
Żory
Mikołów
Mikołów
Tychy
Tychy
Katowice
Katowice
Chorzów
Chorzów
Siemianowice Śl.
Siemianowice Śl.
Sosnowiec
Sosnowiec
Dąbrowa Górnicza
Dąbrowa Górnicza
Będzin
Będzin
Czeladź
Czeladź
Wojkowice
Wojkowice
Sławków
Sławków
Olkusz
Olkusz
Jaworzno
Jaworzno
Chrzanów
Chrzanów
Trzebinia
Trzebinia
Libiąż
Libiąż
Oświęcim
Oświęcim
Kęty
Kęty
Wadowice
Wadowice
Andrychów
Andrychów
Kalwaria Zebrzydowska
Kalwaria Zebrzydowska
Zator
Zator
Skawina
Skawina
Wieliczka
Wieliczka
Kraków
Kraków
Myślenice
Myślenice
Sucha Beskidzka
Sucha Beskidzka
Jordanów
Jordanów
Nowy Targ
Nowy Targ
Zakopane
Zakopane
Limanowa
Limanowa
Mszana Dolna
Mszana Dolna
Rabka-Zdrój
Rabka-Zdrój
Nowy Sącz
Nowy Sącz
Gorlice
Gorlice
Grybów
Grybów
Krynica-Zdrój
Krynica-Zdrój
Piwniczna-Zdrój
Piwniczna-Zdrój
Stary Sącz
Stary Sącz
Tarnów
Tarnów
Dębica
Dębica
Pilzno
Pilzno
Ropczyce
Ropczyce
Sędziszów Małopolski
Sędziszów Małopolski
Mielec
Mielec
Przeworsk
Przeworsk
Jarosław
Jarosław
Radymno
Radymno
Przemyśl
Przemyśl
Jarosław
Jarosław
Leżajsk
Leżajsk
Nisko
Nisko
Stalowa Wola
Stalowa Wola
Tarnobrzeg
Tarnobrzeg
Sandomierz
Sandomierz
Opatów
Opatów
Ostrowiec Św.
Ostrowiec Św.
Starachowice
Starachowice
Skarżysko-Kamienna
Skarżysko-Kamienna
Końskie
Końskie
Busko-Zdrój
Busko-Zdrój
Pińczów
Pińczów
Jędrzejów
Jędrzejów
Kazimierza Wielka
Kazimierza Wielka
Włoszczowa
Włoszczowa
Skarżysko-Kamienna
Skarżysko-Kamienna
Starachowice
Starachowice
Ostrowiec Św.
Ostrowiec Św.
Opatów
Opatów
Sandomierz
Sandomierz
Tarnobrzeg
Tarnobrzeg
Stalowa Wola
Stalowa Wola
Nisko
Nisko
Leżajsk
Leżajsk
Jarosław
Jarosław
Przemyśl
Przemyśl
Radymno
Radymno
Jarosław
Jarosław
Przeworsk
Przeworsk
Mielec
Mielec
Sędziszów Małopolski
Sędziszów Małopolski
Ropczyce
Ropczyce
Pilzno
Pilzno
Dębica
Dębica
Tarnów
Tarnów
Stary Sącz
Stary Sącz
Piwniczna-Zdrój
Piwniczna-Zdrój
Krynica-Zdrój
Krynica-Zdrój
Grybów
Grybów
Gorlice
Gorlice
Nowy Sącz
Nowy Sącz
Rabka-Zdrój
Rabka-Zdrój
Mszana Dolna
Mszana Dolna
Limanowa
Limanowa
Zakopane
Zakopane
Nowy Targ
Nowy Targ
Jordanów
Jordanów
Sucha Beskidzka
Sucha Beskidzka
Myślenice
Myślenice
Kraków
Kraków
Wieliczka
Wieliczka
Skawina
Skawina
Zator
Zator
Kalwaria Zebrzydowska
Kalwaria Zebrzydowska
Andrychów
Andrychów
Wadowice
Wadowice
Kęty
Kęty
Oświęcim
Oświęcim
Libiąż
Libiąż
Trzebinia
Trzebinia
Chrzanów
Chrzanów
Jaworzno
Jaworzno
Olkusz
Olkusz
Sławków
Sławków
Wojkowice
Wojkowice
Czeladź
Czeladź
Będzin
Będzin
Sosnowiec
Sosnowiec
Dąbrowa Górnicza
Dąbrowa Górnicza
Siemianowice Śl.
Siemianowice Śl.
Chorzów
Chorzów
Katowice
Katowice
Mikołów
Mikołów
Tychy
Tychy
Żory
Żory
Pszczyna
Pszczyna
Jastrzębie-Zdrój
Jastrzębie-Zdrój
Racibórz
Racibórz
Wodzisław Śl.
Wodzisław Śl.
Rybnik
Rybnik
Knurów
Knurów
Gliwice
Gliwice
Zabrze
Zabrze
Piekary Śl.
Piekary Śl.
Bytom
Bytom
Tarnowskie Góry
Tarnowskie Góry
Lubliniec
Lubliniec
Olesno
Olesno
Kluczbork
Kluczbork
Opole
Opole
Kędzierzyn-Koźle
Kędzierzyn-Koźle
Prudnik
Prudnik
Nysa
Nysa
Brzeg
Brzeg
Oława
Oława
Strzelin
Strzelin
Ząbkowice Śl.
Ząbkowice Śl.
Dzierżoniów
Dzierżoniów
Świdnica
Świdnica
Wałbrzych
Wałbrzych
Kamienna Góra
Kamienna Góra
Jelenia Góra
Jelenia Góra
Lubań
Lubań
Zgorzelec
Zgorzelec
Bolesławiec
Bolesławiec
Chojnów
Chojnów
Legnica
Legnica
Polkowice
Polkowice
Lubin
Lubin
Głogów
Głogów
Wschowa
Wschowa
Świebodzin
Świebodzin
Sulechów
Sulechów
Żary
Żary
Żagań
Żagań
Nowa Sól
Nowa Sól
Zielona Góra
Zielona Góra
Krosno Odrz.
Krosno Odrz.
Gubin
Gubin
Rzepin
Rzepin
Słubice
Słubice
Kostrzyn nad Odrą
Kostrzyn nad Odrą
Gorzów Wlkp.
Gorzów Wlkp.
Skwierzyna
Skwierzyna
Międzychód
Międzychód
Sieraków
Sieraków
Ostrów Wlkp.
Ostrów Wlkp.
Pleszew
Pleszew
Ostrzeszów
Ostrzeszów
Kępno
Kępno
Jarocin
Jarocin
Krotoszyn
Krotoszyn
Gostyń
Gostyń
Krzywiń
Krzywiń
Leszno
Leszno
Rawicz
Rawicz
Grodzisk Wlkp.
Grodzisk Wlkp.
Wolsztyn
Wolsztyn
Nowe Miasto nad Wartą
Nowe Miasto nad Wartą
Ujście
Ujście
Piła
Piła
Trzcianka
Trzcianka
Czarnków
Czarnków
Wronki
Wronki
Oborniki
Oborniki
Rogoźno
Rogoźno
Kostrzyn
Kostrzyn
Swarzędz
Swarzędz
Puszczykowo
Puszczykowo
Mosina
Mosina
Kórnik
Kórnik
Komorniki
Komorniki
Poznań
Poznań
Pobiedziska
Pobiedziska
Mogilno
Mogilno
Strzelno
Strzelno
Inowrocław
Inowrocław
Mogilno
Mogilno
Solec Kuj.
Solec Kuj.
Bydgoszcz
Bydgoszcz
Koronowo
Koronowo
Tuchola
Tuchola
Chojnice
Chojnice
Człuchów
Człuchów
Kościerzyna
Kościerzyna
Kartuzy
Kartuzy
Żukowo
Żukowo
Gdańsk
Gdańsk
Sopot
Sopot
Gdynia
Gdynia
Rumia
Rumia
Reda
Reda
Wejherowo
Wejherowo
Puck
Puck
Hel
Hel
Tczew
Tczew
Pruszcz Gdański
Pruszcz Gdański
Grudziądz
Grudziądz
Unisław
Unisław
Chełmno
Chełmno
Świecie
Świecie
Nowe
Nowe
Golub-Dobrzyń
Golub-Dobrzyń
Brodnica
Brodnica
Rypin
Rypin
Sierpc
Sierpc
Sochocin
Sochocin
Mława
Mława
Ciechanów
Ciechanów
Glinojeck
Glinojeck
Ciechanów
Ciechanów
Czerwin
Czerwin
Nasielsk
Nasielsk
Pułtusk
Pułtusk
Wyszków
Wyszków
Nowy Dwór Maz.
Nowy Dwór Maz.
Pomiechówek
Pomiechówek
Czosnów
Czosnów
Leoncin
Leoncin
Zegrze
Zegrze
Nieporęt
Nieporęt
Jabłonna
Jabłonna
Legionowo
Legionowo
Wieliszew
Wieliszew
Serock
Serock
Nowy Dwór Maz.
Nowy Dwór Maz.
Leoncin
Leoncin
Czosnów
Czosnów
Pomiechówek
Pomiechówek
Nasielsk
Nasielsk
Czerwin
Czerwin
Ciechanów
Ciechanów
Glinojeck
Glinojeck
Ciechanów
Ciechanów
Mława
Mława
Sochocin
Sochocin
Sierpc
Sierpc
Rypin
Rypin
Brodnica
Brodnica
Golub-Dobrzyń
Golub-Dobrzyń
Nowe
Nowe
Świecie
Świecie
Chełmno
Chełmno
Unisław
Unisław
Grudziądz
Grudziądz
Tczew
Tczew
Pruszcz Gdański
Pruszcz Gdański
Gdańsk
Gdańsk
Sopot
Sopot
Gdynia
Gdynia
Rumia
Rumia
Reda
Reda
Wejherowo
Wejherowo
Puck
Puck
Hel
Hel
Kartuzy
Kartuzy
Żukowo
Żukowo
Kościerzyna
Kościerzyna
Chojnice
Chojnice
Człuchów
Człuchów
Tuchola
Tuchola
Bydgoszcz
Bydgoszcz
Koronowo
Koronowo
Solec Kuj.
Solec Kuj.
Mogilno
Mogilno
Inowrocław
Inowrocław
Strzelno
Strzelno
Gniezno
Gniezno
Mogilno
Mogilno
Pobiedziska
Pobiedziska
Poznań
Poznań
Komorniki
Komorniki
Kórnik
Kórnik
Mosina
Mosina
Puszczykowo
Puszczykowo
Swarzędz
Swarzędz
Kostrzyn
Kostrzyn
Rogoźno
Rogoźno
Oborniki
Oborniki
Wronki
Wronki
Czarnków
Czarnków
Trzcianka
Trzcianka
Piła
Piła
Ujście
Ujście
Nowe Miasto nad Wartą
Nowe Miasto nad Wartą
Wolsztyn
Wolsztyn
Grodzisk Wlkp.
Grodzisk Wlkp.
Rawicz
Rawicz
Leszno
Leszno
Krzywiń
Krzywiń
Gostyń
Gostyń
Krotoszyn
Krotoszyn
Jarocin
Jarocin
Kępno
Kępno
Ostrzeszów
Ostrzeszów
Pleszew
Pleszew
Ostrów Wlkp.
Ostrów Wlkp.
Sieraków
Sieraków
Międzychód
Międzychód
Skwierzyna
Skwierzyna
Gorzów Wlkp.
Gorzów Wlkp.
Kostrzyn nad Odrą
Kostrzyn nad Odrą
Słubice
Słubice
Rzepin
Rzepin
Gubin
Gubin
Krosno Odrz.
Krosno Odrz.
Zielona Góra
Zielona Góra
Nowa Sól
Nowa Sól
Żagań
Żagań
Żary
Żary
Sulechów
Sulechów
Świebodzin
Świebodzin
Wschowa
Wschowa
Głogów
Głogów
Lubin
Lubin
Polkowice
Polkowice
Legnica
Legnica
Chojnów
Chojnów
Bolesławiec
Bolesławiec
Lubań
Lubań
Zgorzelec
Zgorzelec
Jelenia Góra
Jelenia Góra
Kamienna Góra
Kamienna Góra
Wałbrzych
Wałbrzych
Świdnica
Świdnica
Dzierżoniów
Dzierżoniów
Ząbkowice Śl.
Ząbkowice Śl.
Strzelin
Strzelin
Oława
Oława
Brzeg
Brzeg
Nysa
Nysa
Prudnik
Prudnik
Kędzierzyn-Koźle
Kędzierzyn-Koźle
Opole
Opole
Kluczbork
Kluczbork
Olesno
Olesno
Lubliniec
Lubliniec
Tarnowskie Góry
Tarnowskie Góry
Bytom
Bytom
Piekary Śl.
Piekary Śl.
Zabrze
Zabrze
Gliwice
Gliwice
Knurów
Knurów
Rybnik
Rybnik
Wodzisław Śl.
Wodzisław Śl.
Racibórz
Racibórz
Pszczyna
Pszczyna
Jastrzębie-Zdrój
Jastrzębie-Zdrój
Żory
Żory
Mikołów
Mikołów
Tychy
Tychy
Katowice
Katowice
Chorzów
Chorzów
Siemianowice Śl.
Siemianowice Śl.
Sosnowiec
Sosnowiec
Dąbrowa Górnicza
Dąbrowa Górnicza
Będzin
Będzin
Czeladź
Czeladź
Wojkowice
Wojkowice
Sławków
Sławków
Olkusz
Olkusz
Jaworzno
Jaworzno
Chrzanów
Chrzanów
Trzebinia
Trzebinia
Libiąż
Libiąż
Oświęcim
Oświęcim
Kęty
Kęty
Wadowice
Wadowice
Andrychów
Andrychów
Kalwaria Zebrzydowska
Kalwaria Zebrzydowska
Zator
Zator
Skawina
Skawina
Wieliczka
Wieliczka
Kraków
Kraków
Myślenice
Myślenice
Sucha Beskidzka
Sucha Beskidzka
Jordanów
Jordanów
Nowy Targ
Nowy Targ
Zakopane
Zakopane
Limanowa
Limanowa
Mszana Dolna
Mszana Dolna
Rabka-Zdrój
Rabka-Zdrój
Nowy Sącz
Nowy Sącz
Gorlice
Gorlice
Grybów
Grybów
Krynica-Zdrój
Krynica-Zdrój
Piwniczna-Zdrój
Piwniczna-Zdrój
Stary Sącz
Stary Sącz
Tarnów
Tarnów
Dębica
Dębica
Pilzno
Pilzno
Ropczyce
Ropczyce
Sędziszów Małopolski
Sędziszów Małopolski
Mielec
Mielec
Przeworsk
Przeworsk
Jarosław
Jarosław
Radymno
Radymno
Przemyśl
Przemyśl
Jarosław
Jarosław
Leżajsk
Leżajsk
Nisko
Nisko
Stalowa Wola
Stalowa Wola
Tarnobrzeg
Tarnobrzeg
Sandomierz
Sandomierz
Opatów
Opatów
Ostrowiec Św.
Ostrowiec Św.
Starachowice
Starachowice
Skarżysko-Kamienna
Skarżysko-Kamienna
Końskie
Końskie
Busko-Zdrój
Busko-Zdrój
Pińczów
Pińczów
Jędrzejów
Jędrzejów
Kazimierza Wielka
Kazimierza Wielka
Włoszczowa
Włoszczowa
Skarżysko-Kamienna
Skarżysko-Kamienna
Starachowice
Starachowice
Ostrowiec Św.
Ostrowiec Św.
Opatów
Opatów
Sandomierz
Sandomierz
Tarnobrzeg
Tarnobrzeg
Stalowa Wola
Stalowa Wola
Nisko
Nisko
Leżajsk
Leżajsk
Jarosław
Jarosław
Przemyśl
Przemyśl
Radymno
Radymno
Jarosław
Jarosław
Przeworsk
Przeworsk
Mielec
Mielec
Sędziszów Małopolski
Sędziszów Małopolski
Ropczyce
Ropczyce
Pilzno
Pilzno
Dębica
Dębica
Tarnów
Tarnów
Stary Sącz
Stary Sącz
Piwniczna-Zdrój
Piwniczna-Zdrój
Krynica-Zdrój
Krynica-Zdrój
Grybów
Grybów
Gorlice
Gorlice
Nowy Sącz
Nowy Sącz
Rabka-Zdrój
Rabka-Zdrój
Mszana Dolna
Mszana Dolna
Limanowa
Limanowa
Zakopane
Zakopane
Nowy Targ
Nowy Targ
Jordanów
Jordanów
Sucha Beskidzka
Sucha Beskidzka
Myślenice
Myślenice
Kraków
Kraków
Wieliczka
Wieliczka
Skawina
Skawina
Zator
Zator
Kalwaria Zebrzydowska
Kalwaria Zebrzydowska
Andrychów
Andrychów
Wadowice
Wadowice
Kęty
Kęty
Oświęcim
Oświęcim
Libiąż
Libiąż
Trzebinia
Trzebinia
Chrzanów
Chrzanów
Jaworzno
Jaworzno
Olkusz
Olkusz
Sławków
Sławków
Wojkowice
Wojkowice
Czeladź
Czeladź
Będzin
Będzin
Sosnowiec
Sosnowiec
Dąbrowa Górnicza
Dąbrowa Górnicza
Siemianowice Śl.
Siemianowice Śl.
Chorzów
Chorzów
Katowice
Katowice
Mikołów
Mikołów
Tychy
Tychy
Żory
Żory
Pszczyna
Pszczyna
Jastrzębie-Zdrój
Jastrzębie-Zdrój
Racibórz
Racibórz
Wodzisław Śl.
Wodzisław Śl.
Rybnik
Rybnik
Knurów
Knurów
Gliwice
Gliwice
Zabrze
Zabrze
Piekary Śl.
Piekary Śl.
Bytom
Bytom
Tarnowskie Góry
Tarnowskie Góry
Lubliniec
Lubliniec
Olesno
Olesno
Kluczbork
Kluczbork
Opole
Opole
Kędzierzyn-Koźle
Kędzierzyn-Koźle
Prudnik
Prudnik
Nysa
Nysa
Brzeg
Brzeg
Oława
Oława
Strzelin
Strzelin
Ząbkowice Śl.
Ząbkowice Śl.
Dzierżoniów
Dzierżoniów
Świdnica
Świdnica
Wałbrzych
Wałbrzych
Kamienna Góra
Kamienna Góra
Jelenia Góra
Jelenia Góra
Lubań
Lubań
Zgorzelec
Zgorzelec
Bolesławiec
Bolesławiec
Chojnów
Chojnów
Legnica
Legnica
Polkowice
Polkowice
Lubin
Lubin
Głogów
Głogów
Wschowa
Wschowa
Świebodzin
Świebodzin
Sulechów
Sulechów
Żary
Żary
Żagań
Żagań
Nowa Sól
Nowa Sól
Zielona Góra
Zielona Góra
Krosno Odrz.
Krosno Odrz.
Gubin
Gubin
Rzepin
Rzepin
Słubice
Słubice
Kostrzyn nad Odrą
Kostrzyn nad Odrą
Gorzów Wlkp.
Gorzów Wlkp.
Skwierzyna
Skwierzyna
Międzychód
Międzychód
Sieraków
Sieraków
Ostrów Wlkp.
Ostrów Wlkp.
Pleszew
Pleszew
Ostrzeszów
Ostrzeszów
Kępno
Kępno
Jarocin
Jarocin
Krotoszyn
Krotoszyn
Gostyń
Gostyń
Krzywiń
Krzywiń
Leszno
Leszno
Rawicz
Rawicz
Grodzisk Wlkp.
Grodzisk Wlkp.
Wolsztyn
Wolsztyn
Nowe Miasto nad Wartą
Nowe Miasto nad Wartą
Ujście
Ujście
Piła
Piła
Trzcianka
Trzcianka
Czarnków
Czarnków
Wronki
Wronki
Oborniki
Oborniki
Rogoźno
Rogoźno
Kostrzyn
Kostrzyn
Swarzędz
Swarzędz
Puszczykowo
Puszczykowo
Mosina
Mosina
Kórnik
Kórnik
Komorniki
Komorniki
Poznań
Poznań
Pobiedziska
Pobiedziska
Mogilno
Mogilno
Strzelno
Strzelno
Inowrocław
Inowrocław
Mogilno
Mogilno
Solec Kuj.
Solec Kuj.
Bydgoszcz
Bydgoszcz
Koronowo
Koronowo
Tuchola
Tuchola
Chojnice
Chojnice
Człuchów
Człuchów
Kościerzyna
Kościerzyna
Kartuzy
Kartuzy
Żukowo
Żukowo
Gdańsk
Gdańsk
Sopot
Sopot
Gdynia
Gdynia
Rumia
Rumia
Reda
Reda
Wejherowo
Wejherowo
Puck
Puck
Hel
Hel
Tczew
Tczew
Pruszcz Gdański
Pruszcz Gdański
Grudziądz
Grudziądz
Unisław
Unisław
Chełmno
Chełmno
Świecie
Świecie
Nowe
Nowe
Golub-Dobrzyń
Golub-Dobrzyń
Brodnica
Brodnica
Rypin
Rypin
Sierpc
Sierpc
Sochocin
Sochocin
Mława
Mława
Ciechanów
Ciechanów
Glinojeck
Glinojeck
Ciechanów
Ciechanów
Czerwin
Czerwin
Nasielsk
Nasielsk
Pułtusk
Pułtusk
Wyszków
Wyszków
Nowy Dwór Maz.
Nowy Dwór Maz.
Pomiechówek
Pomiechówek
Czosnów
Czosnów
Leoncin
Leoncin
Zegrze
Zegrze
Nieporęt
Nieporęt
Jabłonna
Jabłonna
Legionowo
Legionowo
Wieliszew
Wieliszew
Serock
Serock
Nowy Dwór Maz.
Nowy Dwór Maz.
Leoncin
Leoncin
Czosnów
Czosnów
Pomiechówek
Pomiechówek
Nasielsk
Nasielsk
Czerwin
Czerwin
Ciechanów
Ciechanów
Glinojeck
Glinojeck
Ciechanów
Ciechanów
Mława
Mława
Sochocin
Sochocin
Sierpc
Sierpc
Rypin
Rypin
Brodnica
Brodnica
Golub-Dobrzyń
Golub-Dobrzyń
Nowe
Nowe
Świecie
Świecie
Chełmno
Chełmno
Unisław
Unisław
Grudziądz
Grudziądz
Tczew
Tczew
Pruszcz Gdański
Pruszcz Gdański
Gdańsk
Gdańsk
Sopot
Sopot
Gdynia
Gdynia
Rumia
Rumia
Reda
Reda
Wejherowo
Wejherowo
Puck
Puck
Hel
Hel
Kartuzy
Kartuzy
Żukowo
Żukowo
Kościerzyna
Kościerzyna
Chojnice
Chojnice
Człuchów
Człuchów
Tuchola
Tuchola
Bydgoszcz
Bydgoszcz
Koronowo
Koronowo
Solec Kuj.
Solec Kuj.
Mogilno
Mogilno
Inowrocław
Inowrocław
Strzelno
Strzelno
Gniezno
Gniezno
Mogilno
Mogilno
Pobiedziska
Pobiedziska
Poznań
Poznań
Komorniki
Komorniki
Kórnik
Kórnik
Mosina
Mosina
Puszczykowo
Puszczykowo
Swarzędz
Swarzędz
Kostrzyn
Kostrzyn
Rogoźno
Rogoźno
Oborniki
Oborniki
Wronki
Wronki
Czarnków
Czarnków
Trzcianka
Trzcianka
Piła
Piła
Ujście
Ujście
Nowe Miasto nad Wartą
Nowe Miasto nad Wartą
Wolsztyn
Wolsztyn
Grodzisk Wlkp.
Grodzisk Wlkp.
Rawicz
Rawicz
Leszno
Leszno
Krzywiń
Krzywiń
Gostyń
Gostyń
Krotoszyn
Krotoszyn
Jarocin
Jarocin
Kępno
Kępno
Ostrzeszów
Ostrzeszów
Pleszew
Pleszew
Ostrów Wlkp.
Ostrów Wlkp.
Sieraków
Sieraków
Międzychód
Międzychód
Skwierzyna
Skwierzyna
Gorzów Wlkp.
Gorzów Wlkp.
Kostrzyn nad Odrą
Kostrzyn nad Odrą
Słubice
Słubice
Rzepin
Rzepin
Gubin
Gubin
Krosno Odrz.
Krosno Odrz.
Zielona Góra
Zielona Góra
Nowa Sól
Nowa Sól
Żagań
Żagań
Żary
Żary
Sulechów
Sulechów
Świebodzin
Świebodzin
Wschowa
Wschowa
Głogów
Głogów
Lubin
Lubin
Polkowice
Polkowice
Legnica
Legnica
Chojnów
Chojnów
Bolesławiec
Bolesławiec
Lubań
Lubań
Zgorzelec
Zgorzelec
Jelenia Góra
Jelenia Góra
Kamienna Góra
Kamienna Góra
Wałbrzych
Wałbrzych
Świdnica
Świdnica
Dzierżoniów
Dzierżoniów
Ząbkowice Śl.
Ząbkowice Śl.
Strzelin
Strzelin
Oława
Oława
Brzeg
Brzeg
Nysa
Nysa
Prudnik
Prudnik
Kędzierzyn-Koźle
Kędzierzyn-Koźle
Opole
Opole
Kluczbork
Kluczbork
Olesno
Olesno
Lubliniec
Lubliniec
Tarnowskie Góry
Tarnowskie Góry
Bytom
Bytom
Piekary Śl.
Piekary Śl.
Zabrze
Zabrze
Gliwice
Gliwice
Knurów
Knurów
Rybnik
Rybnik
Wodzisław Śl.
Wodzisław Śl.
Racibórz
Racibórz
Pszczyna
Pszczyna
Jastrzębie-Zdrój
Jastrzębie-Zdrój
Żory
Żory
Mikołów
Mikołów
Tychy
Tychy
Katowice
Katowice
Chorzów
Chorzów
Siemianowice Śl.
Siemianowice Śl.
Sosnowiec
Sosnowiec
Dąbrowa Górnicza
Dąbrowa Górnicza
Będzin
Będzin
Czeladź
Czeladź
Wojkowice
Wojkowice
Sławków
Sławków
Olkusz
Olkusz
Jaworzno
Jaworzno
Chrzanów
Chrzanów
Trzebinia
Trzebinia
Libiąż
Libiąż
Oświęcim
Oświęcim
Kęty
Kęty
Wadowice
Wadowice
Andrychów
Andrychów
Kalwaria Zebrzydowska
Kalwaria Zebrzydowska
Zator
Zator
Skawina
Skawina
Wieliczka
Wieliczka
Kraków
Kraków
Myślenice
Myślenice
Sucha Beskidzka
Sucha Beskidzka
Jordanów
Jordanów
Nowy Targ
Nowy Targ
Zakopane
Zakopane
Limanowa
Limanowa
Mszana Dolna
Mszana Dolna
Rabka-Zdrój
Rabka-Zdrój
Nowy Sącz
Nowy Sącz
Gorlice
Gorlice
Grybów
Grybów
Krynica-Zdrój
Krynica-Zdrój
Piwniczna-Zdrój
Piwniczna-Zdrój
Stary Sącz
Stary Sącz
Tarnów
Tarnów
Dębica
Dębica
Pilzno
Pilzno
Ropczyce
Ropczyce
Sędziszów Małopolski
Sędziszów Małopolski
Mielec
Mielec
Przeworsk
Przeworsk
Jarosław
Jarosław
Radymno
Radymno
Przemyśl
Przemyśl
Jarosław
Jarosław
Leżajsk
Leżajsk
Nisko
Nisko
Stalowa Wola
Stalowa Wola
Tarnobrzeg
Tarnobrzeg
Sandomierz
Sandomierz
Opatów
Opatów
Ostrowiec Św.
Ostrowiec Św.
Starachowice
Starachowice
Skarżysko-Kamienna
Skarżysko-Kamienna
Końskie
Końskie
Busko-Zdrój
Busko-Zdrój
Pińczów
Pińczów
Jędrzejów
Jędrzejów
Kazimierza Wielka
Kazimierza Wielka
Włoszczowa
Włoszczowa
Skarżysko-Kamienna
Skarżysko-Kamienna
Starachowice
Starachowice
Ostrowiec Św.
Ostrowiec Św.
Opatów
Opatów
Sandomierz
Sandomierz
Tarnobrzeg
Tarnobrzeg
Stalowa Wola
Stalowa Wola
Nisko
Nisko
Leżajsk
Leżajsk
Jarosław
Jarosław
Przemyśl
Przemyśl
Radymno
Radymno
Jarosław
Jarosław
Przeworsk
Przeworsk
Mielec
Mielec
Sędziszów Małopolski
Sędziszów Małopolski
Ropczyce
Ropczyce
Pilzno
Pilzno
Dębica
Dębica
Tarnów
Tarnów
Stary Sącz
Stary Sącz
Piwniczna-Zdrój
Piwniczna-Zdrój
Krynica-Zdrój
Krynica-Zdrój
Grybów
Grybów
Gorlice
Gorlice
Nowy Sącz
Nowy Sącz
Rabka-Zdrój
Rabka-Zdrój
Mszana Dolna
Mszana Dolna
Limanowa
Limanowa
Zakopane
Zakopane
Nowy Targ
Nowy Targ
Jordanów
Jordanów
Sucha Beskidzka
Sucha Beskidzka
Myślenice
Myślenice
Kraków
Kraków
Wieliczka
Wieliczka
Skawina
Skawina
Zator
Zator
Kalwaria Zebrzydowska
Kalwaria Zebrzydowska
Andrychów
Andrychów
Wadowice
Wadowice
Kęty
Kęty
Oświęcim
Oświęcim
Libiąż
Libiąż
Trzebinia
Trzebinia
Chrzanów
Chrzanów
Jaworzno
Jaworzno
Olkusz
Olkusz
Sławków
Sławków
Wojkowice
Wojkowice
Czeladź
Czeladź
Będzin
Będzin
Sosnowiec
Sosnowiec
Dąbrowa Górnicza
Dąbrowa Górnicza
Siemianowice Śl.
Siemianowice Śl.
Chorzów
Chorzów
Katowice
Katowice
Mikołów
Mikołów
Tychy
Tychy
Żory
Żory
Pszczyna
Pszczyna
Jastrzębie-Zdrój
Jastrzębie-Zdrój
Racibórz
Racibórz
Wodzisław Śl.
Wodzisław Śl.
Rybnik
Rybnik
Knurów
Knurów
Gliwice
Gliwice
Zabrze
Zabrze
Piekary Śl.
Piekary Śl.
Bytom
Bytom
Tarnowskie Góry
Tarnowskie Góry
Lubliniec
Lubliniec
Olesno
Olesno
Kluczbork
Kluczbork
Opole
Opole
Kędzierzyn-Koźle
Kędzierzyn-Koźle
Prudnik
Prudnik
Nysa
Nysa
Brzeg
Brzeg
Oława
Oława
Strzelin
Strzelin
Ząbkowice Śl.
Ząbkowice Śl.
Dzierżoniów
Dzierżoniów
Świdnica
Świdnica
Wałbrzych
Wałbrzych
Kamienna Góra
Kamienna Góra
Jelenia Góra
Jelenia Góra
Lubań
Lubań
Zgorzelec
Zgorzelec
Bolesławiec
Bolesławiec
Chojnów
Chojnów
Legnica
Legnica
Polkowice
Polkowice
Lubin
Lubin
Głogów
Głogów
Wschowa
Wschowa
Świebodzin
Świebodzin
Sulechów
Sulechów
Żary
Żary
Żagań
Żagań
Nowa Sól
Nowa Sól
Zielona Góra
Zielona Góra
Krosno Odrz.
Krosno Odrz.
Gubin
Gubin
Rzepin
Rzepin
Słubice
Słubice
Kostrzyn nad Odrą
Kostrzyn nad Odrą
Gorzów Wlkp.
Gorzów Wlkp.
Skwierzyna
Skwierzyna
Międzychód
Międzychód
Sieraków
Sieraków
Ostrów Wlkp.
Ostrów Wlkp.
Pleszew
Pleszew
Ostrzeszów
Ostrzeszów
Kępno
Kępno
Jarocin
Jarocin
Krotoszyn
Krotoszyn
Gostyń
Gostyń
Krzywiń
Krzywiń
Leszno
Leszno
Rawicz
Rawicz
Grodzisk Wlkp.
Grodzisk Wlkp.
Wolsztyn
Wolsztyn
Nowe Miasto nad Wartą
Nowe Miasto nad Wartą
Ujście
Ujście
Piła
Piła
Trzcianka
Trzcianka
Czarnków
Czarnków
Wronki
Wronki
Oborniki
Oborniki
Rogoźno
Rogoźno
Kostrzyn
Kostrzyn
Swarzędz
Swarzędz
Puszczykowo
Puszczykowo
Mosina
Mosina
Kórnik
Kórnik
Komorniki
Komorniki
Poznań
Poznań
Pobiedziska
Pobiedziska
Mogilno
Mogilno
Strzelno
Strzelno
Inowrocław
Inowrocław
Mogilno
Mogilno
Solec Kuj.
Solec Kuj.
Bydgoszcz
Bydgoszcz
Koronowo
Koronowo
Tuchola
Tuchola
Chojnice
Chojnice
Człuchów
Człuchów
Kościerzyna
Kościerzyna
Kartuzy
Kartuzy
Żukowo
Żukowo
Gdańsk
Gdańsk
Sopot
Sopot
Gdynia
Gdynia
Rumia
Rumia
Reda
Reda
Wejherowo
Wejherowo
Puck
Puck
Hel
Hel
Tczew
Tczew
Pruszcz Gdański
Pruszcz Gdański
Grudziądz
Grudziądz
Unisław
Unisław
Chełmno
Chełmno
Świecie
Świecie
Nowe
Nowe
Golub-Dobrzyń
Golub-Dobrzyń
Brodnica
Brodnica
Rypin
Rypin
Sierpc
Sierpc

Pokrycie siatką dróg układu podstawowego w standardzie 1000 × 1000 m jest dość dobre. Obszary o pogorszonym dostępie są nieliczne i wyizolowane, głównie na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Są to większe fragmenty osiedli: Glinki, Jachcice, Miedzyń, Prądy i Piaski. Na tych obszarach zamieszkuje niecały 1% populacji naszego miasta. Wadą układu jest jego nieciągłość, niekompletność siatki i niedostateczny standard techniczny.

Występowanie w ciągach ulic układu podstawowego licznych skrzyżowań z układem ulic lokalnych oraz obciążenie tych ulic obsługą sąsiadujących terenów zainwestowanych powodują obniżenie wyjściowych standardów drogi i pogorszenie warunków ruchu oraz obniżenie przepustowości ciągów ulicznych i skrzyżowań.

Modelowo wykształcona sieć drogowa powinna mieć strukturę hierarchiczną. Sieć tworzyć powinny kolejno: arterie miejskie o podwyższonych parametrach i ograniczonej dostępności (odpowiadają im ulice w klasie GP), typowe ulice miejskie (klasy G i Z) pełniące różnorodne funkcje, o w miarę dobrej dostępności oraz ulice układu obsługującego (klasy L i D) o ruchu zdecydowanie uspokojonym. Zasadniczo podstawowe jednostki mieszkalne (jednostki strukturalne/sąsiedzkie) powinny zawierać się wewnątrz siatki tworzonej przez ulice układu podstawowego.

Liczne odcinki jednojezdniowe pogarszają zdecydowanie standard ruchu i przepustowość. Problemem podstawowym jest brak dobrze ukształtowanych ciągów obwodowych. Planowane obwodnice zrealizowano tylko fragmentarycznie. W miarę czytelny układ obwodowy zanika w zachodniej części miasta. Rolę tras obwodowych pełnią tam ulice lokalne (Nasypowa, Bronikowskiego). Brak pełnej obwodnicy Śródmieścia powoduje przeciążenie ruchem tras oraz skrzyżowań prowadzących do centrum miasta. Na zrealizowanych elementach obwodnicowych geometria i układ relacji na wlotach dzisiejszych skrzyżowań nie zachęcają do korzystania z relacji obwodowych.

W wielu rejonach miasta, a w szczególności w obszarze śródmiejskim, kształtowanie elementów układu transportowego ma znaczenie nie tylko dla sprawnego i bezpiecznego przepływu ruchu, ale także dla innych aspektów ładu przestrzennego. W takich miejscach generalną zasadą kształtowania przestrzeni ulicznych powinno być harmonizowanie właściwych rozwiązań ruchowych z charakterem całości zagospodarowania.

Największe węzły układu drogowego można zdefiniować jako punkty charakterystyczne w przestrzeni miejskiej tzw. „Bramy Miasta": Poznańska, Inowrocławska, Warszawska, Fordońska, Osielska, Gdańska, Szczecińska w nawiązaniu do idei historycznych bram miejskich w pasie obwarowań.

### Bariery przestrzenne i obiekty inżynierskie

Rzeka Brda i Kanał Bydgoski o przebiegu równoleżnikowym stanowią naturalną barierę przestrzenną wpływającą negatywnie na powiązania poszczególnych osiedli pomiędzy sobą. Oprócz dużych cieków wodnych do barier przestrzennych zaliczyć można również skarpę Pradoliny Wisły oraz linie kolejowe. Liczba przepraw mostowych oceniana jest jako niewystarczająca. Brak jest w szczególności przepraw mostowych o znaczeniu lokalnym w górnym biegu Brdy i na Kanale Bydgoskim. Odległości pomiędzy przeprawami na Brdzie w ciągu trasy W-Z i ul. Biwakowej wynoszą 6,5 km, a Nowy Kanał Bydgoski od ul. Bronikowskiego do granicy miasta praktycznie rozcina obszar zurbanizowany bez żadnych powiązań poprzecznych. Na terenie miasta funkcjonuje dziewięc węzłów drogowych częściowo bezkolizyjnych (typu B), zwykle o nietypowym schemacie.

### Motoryzacja

Wskaźnik motoryzacji w 2018 roku w powiecie bydgoskim wynosił 628,9 samochodów osobowych na 1000 ludności i zwiększył się o 38,5% w stosunku do roku 2009. Natomiast w samej Bydgoszczy kształtował się na poziomie 596,0 (2018 r.) samochodów osobowych na 1000 ludności (wzrost o 28,8% w stosunku do roku 2009), czyli był niższy niż średnia krajowa (610 poj./1000 mieszk.) Dla porównania w samym Berlinie wskaźnik ten wynosi 320 poj./1000 mieszk., a w Wiedniu 380 poj./1000 mieszk. (dane GUS).

Samochody osobowe mają zdecydowanie największy udział w ogólnej liczbie pojazdów silnikowych (przekracza 75%). Udział następnej grupy, czyli pojazdów ciężarowych, oscyluje w przedziale 10-15%.

### Ruch drogowy, warunki ruchu i kongestia

Obciążenie sieci drogowej ruchem stale rośnie. Ocenia się, że wzrost natężenia ruchu drogowego na sieci ulic Bydgoszczy (układ podstawowy) wynosi 4,4% rocznie (na podst. GPR 2015). Najbardziej niekorzystne warunki ruchu, gdzie stosunek natężenia do przepustowości w godzinach szczytu komunikacyjnego przekracza wartość 0,80, występują w ciągu drogi DK 80 (ul. Grunwaldzka, Trasa W-Z, ul. Fordońska), na



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 146

głównych przeprawach mostowych i w ścisłym Śródmieściu.

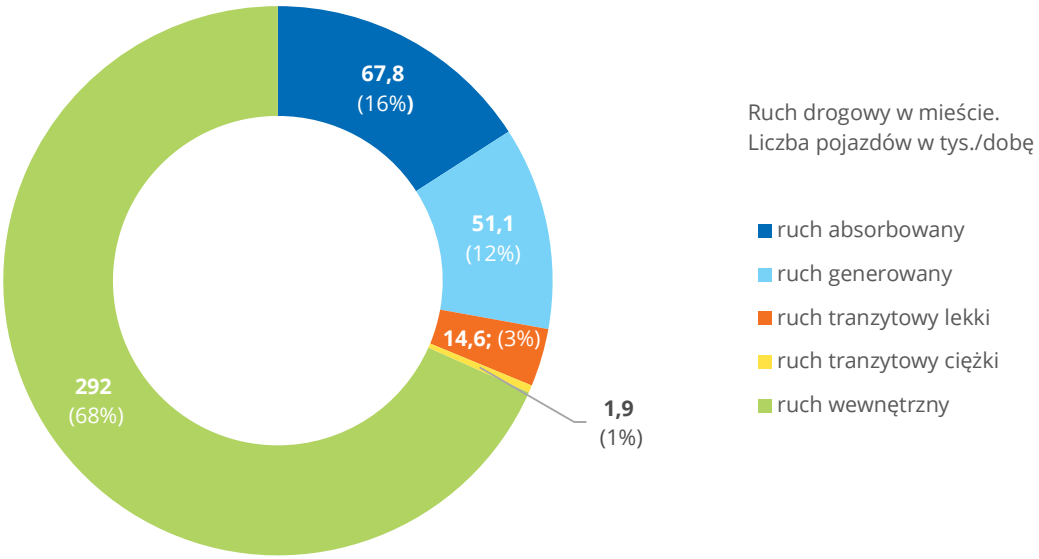
W Bydgoszczy podobnie jak w innych miastach, notuje się zjawisko rozciągnięcia szczytu komunikacyjnego, ponieważ trwa on dłużej i obejmuje więcej kategorii podróży niż tylko praca – dom i dom – praca.

Udział ruchu towarowego (drogi krajowe) w ruchu tranzytowym wynosi 11,4%. W dniu powszednim (doba) wjeżdża do miasta i wyjeżdża z niego blisko 15 tys. pojazdów.

W chwili obecnej wjazd pojazdów ciężarowych do miasta nie jest kordonowo zabroniony. Ograniczono jedynie ruch pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej powyżej 10 t w celu eliminacji ciężkiego tranzytu przez śródmieście.

Istotnym wskaźnikiem cech ruchu drogowego jest wskaźnik ruchliwości mieszkańców, określający wielkość podróży w sieci miejskiej w odniesieniu do motywacji oraz środków transportu. Przeważająca liczba podróży odbywa się na trasie dom – praca – dom, a więc w godzinach rannych i popołudniowych, inne relacje charakteryzuje tendencja wzrostowa. Wskaźnik ruchliwości systematycznie rośnie. Obecnie wynosi on ok. 3 podróży na dobę.

**Wykres 14.** Struktura ruchu w Bydgoszczy




*Źródło: „Studium transportowe miasta Bydgoszczy wraz z oceną stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego", tom I, „Stan systemów transportowych Bydgoszczy", Bydgoszcz 2011–2012.*

Inną ważną cechą ruchu drogowego w mieście jest jego struktura. Ruch wewnętrzny stanowi 68%. Ruch zewnętrzny wynosi 32%, w tym tranzytowy 4%.

### Transport towarowy

Zagadnienie zjawiska ruchu towarowego w mieście, a w szczególności rozmieszczenie źródeł i celów podróży, jest stosunkowo słabo rozpoznane. Rozmieszczenie źródeł i celów podróży towarowych różni się od rozmieszczenia miejsc zamieszkania ludzi i miejsc pracy. Główne generatory ruchu towarowego to bazy logistyczne i transportowe oraz przedsiębiorstwa produkujące dobra konsumpcyjne codziennego użytku (np. spożywcze) oraz na rynek zewnętrzny. Miasto nie jest samowystarczalnym skupiskiem ludności, musi być zaopatrywane w dobra konsumpcyjne i samo zazwyczaj eksportuje swoje wyroby.

### Wnioski

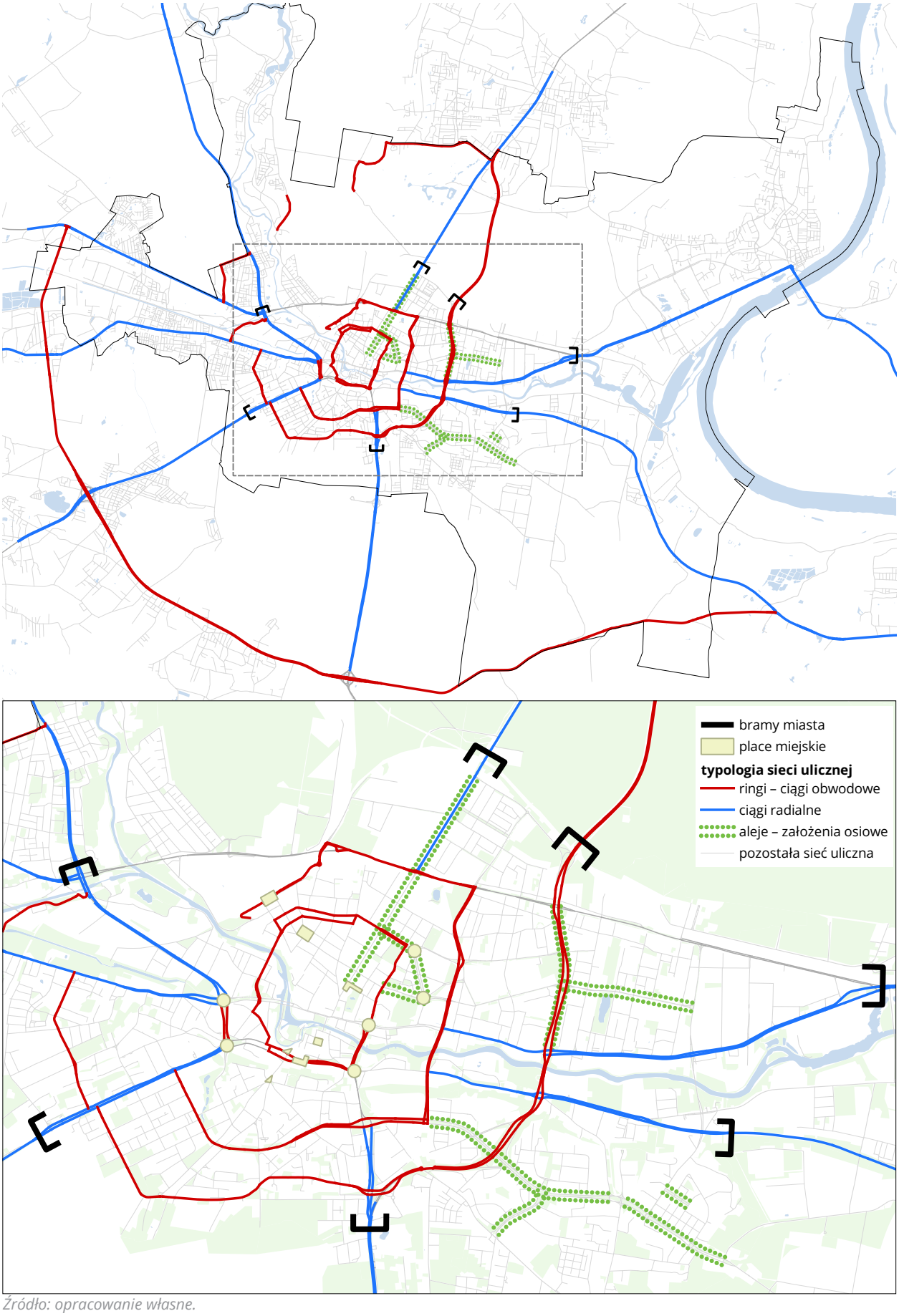
Kształtowanie rezerw dla rozwoju sieci ulicznej i określenie docelowego jej kształtu wymagają odniesienia do założonego pułapu rozwojowego miasta w zakresie liczby ludności (360 tys. mieszkańców w perspektywie 2050) oraz rozmieszczenia miejsc zamieszkania i miejsc pracy w przestrzeni, po dokonaniu szacunków chłonności terenów miasta. Niemniej tylko na podstawie zebranych danych sformułować można następujące wnioski:

- W strukturze urbanistycznej miasta zarysowuje się wyraźny układ koncentryczno-pasmowy sieci drogowej, w stanie obecnym wymagający jedynie uzupełnień siatki poprawiających elastyczność



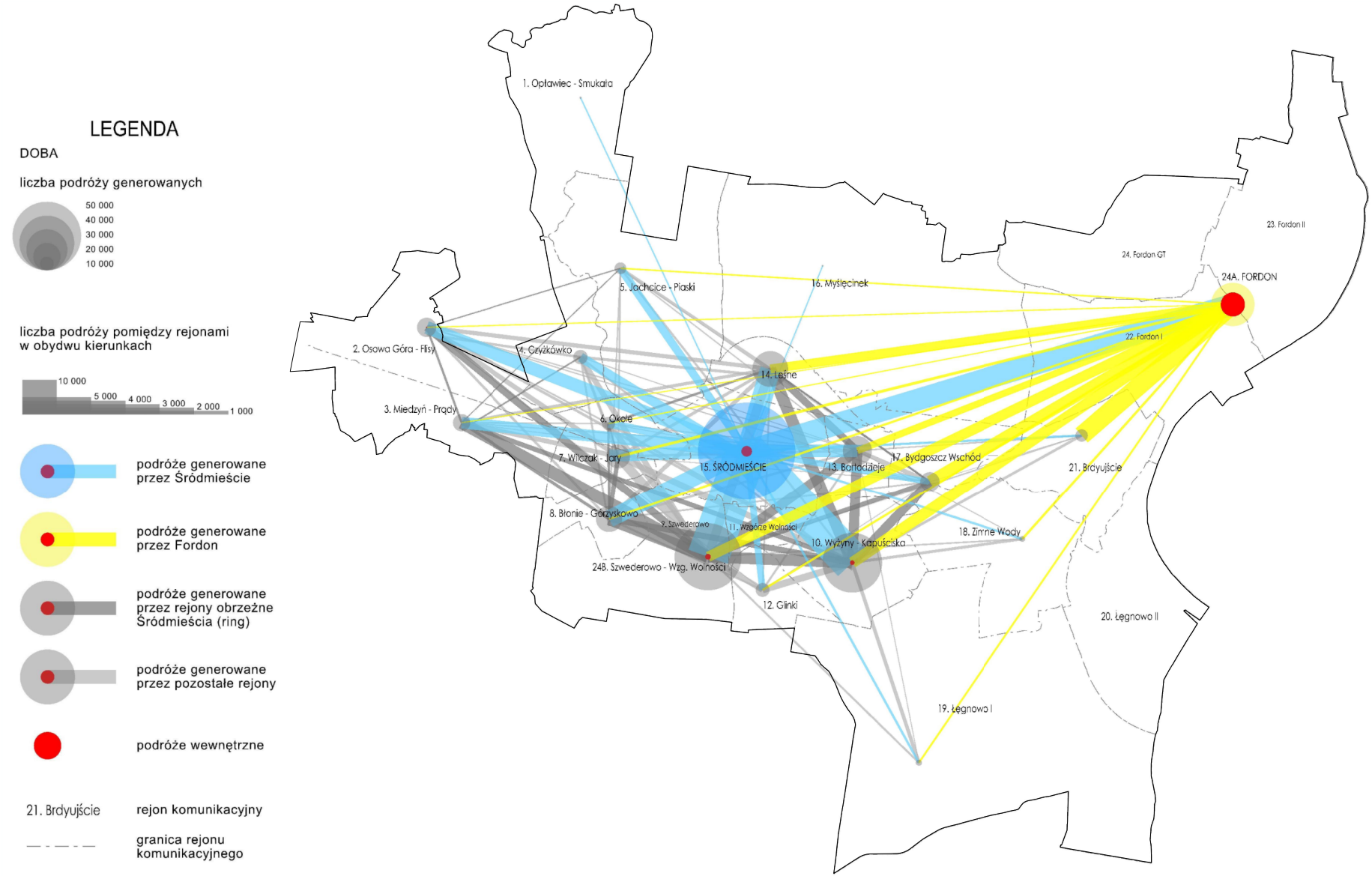
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 147

**Rysunek 46.** Typologia układu drogowego Bydgoszczy. Założenia alejowe, place




*Źródło: opracowanie własne.*

**Rysunek 47.** Więźba podróży – transport indywidualny w 2010 r.

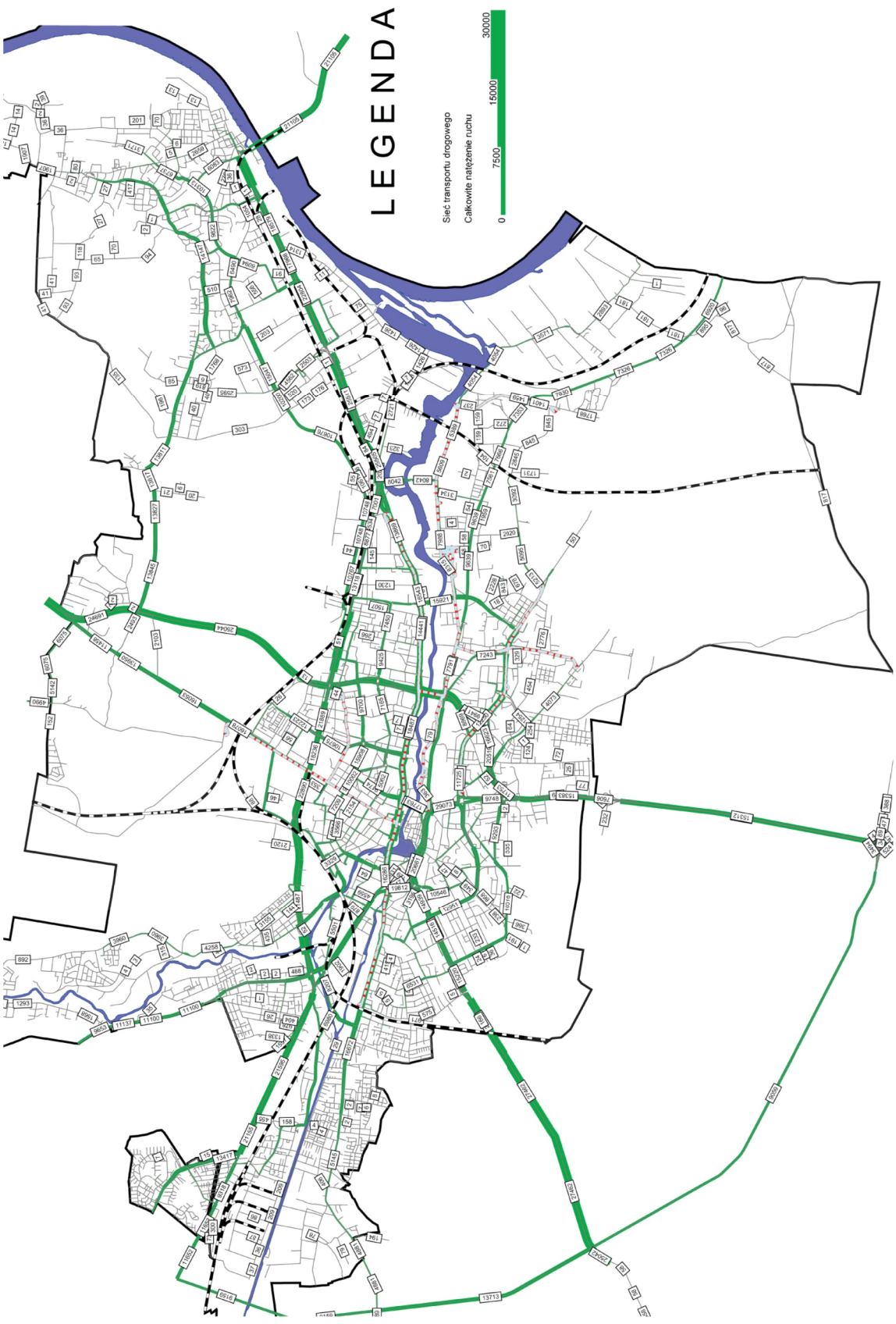



*Źródło: opracowanie własne na podstawie "Studium transportowego...", Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

**Rysunek 48.** Dobowe potoki pojazdów. Całkowite natężenie ruchu




*Źródło: "Studium transportowe...", Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

i równomierność przepływu potoków oraz podwyższenia standardów technicznych infrastruktury.

- Sieć drogowa integruje poszczególne rejony miasta. Głównymi barierami przestrzennymi, istotnymi z punktu widzenia transportu, są rzeki i Kanał Bydgoski, skarpa Pradoliny oraz linie kolejowe. Dalszy rozwój sieci, niezależnie od tendencji demograficznych, powinien zmierzać do polepszenia powiązań międzyosiedlowych, także na poziomie lokalnym, likwidującym wpływ wymienionych barier przestrzennych (np. poprzez budowę nowych mostów na Kanale Bydgoskim i Brdzie).
- Układ miejskich tras tranzytowych (międzyosiedlowych) wykształcony jest w sposób zadowalający. Niemniej przepustowość niektórych kluczowych skrzyżowań powinna być podnoszona w rozsądnych granicach, zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju transportu.
- Sieć ulic dwujezdniowych zapewniająca wyższy standard ruchu i bezpieczeństwa nie jest wystarczająco rozwinięta. Układ ulic klasy G i ważniejszych Z ze względów funkcjonalnych, bezpieczeństwa, a także kompozycyjnych powinien być zasadniczo dwujezdniowy i tworzyć spójny system. Prognozowane natężenia ruchu nie mogą być jedynym kryterium wyboru przekroju ulicy.
- Układ tras obwodowych zapewnia powiązania alternatywne w sieci w przypadkach nadzwyczajnych, a także w trakcie remontów czy okresowych przeciążeń sieci. Układ ten wymaga uzupełnienia, w szczególności w zachodniej części miasta. Braki w pierścieniach układu obwodowego powodują przeciążenie ulic radialnych oraz niektórych węzłów w obszarze Śródmieścia.
- Struktura hierarchiczna sieci jest nieuporządkowana. Ulice układu podstawowego w dużej części nie posiadają właściwego standardu, ma to wpływ na przepustowość, funkcjonalność, bezpieczeństwo i w konsekwencji jakość życia mieszkańców. Działania na istniejącej sieci powinny koncentrować się na nadaniu właściwych standardów poszczególnym elementom sieci, zgodnie z zasadą podziału na sieć dróg ruchu przyspieszonego (GP – 70 km/h), podstawową sieć ulic miejskich (G i Z – 50 km/h) i sieć lokalną (L i D – 30 km/h). Sieci powinny być spójne na każdym z poziomów.
- Ruch kołowy w obszarze Śródmieścia powinien być ograniczany. Środki do osiągnięcia tego celu to: uzupełnienie układu obwodowego, wprowadzenie strefy „tempo 30" w obszarze Śródmieścia, zwiększanie opłat za parkowanie i konsekwentna eliminacja parkowania niezgodnego z przepisami oraz ewentualne wprowadzenie stref czystego transportu i opłat za wjazd do centrum.
- W szczególności w obszarze śródmiejskim kształtowanie elementów układu transportowego ma znaczenie nie tylko dla sprawnego i bezpiecznego przepływu ruchu, ale także dla innych aspektów ładu przestrzennego. Ulica posiada wartość jako założenie urbanistyczne. Generalną zasadą kształtowania przestrzeni ulicznych powinno być harmonizowanie właściwych rozwiązań ruchowych z charakterem całości zagospodarowania.
- Gęstość układu podstawowego jest w pewnych obszarach niezadowalająca. Ulice układu obsługującego o niskich parametrach technicznych z konieczności przejmują ruch tranzytowy międzyosiedlowy. Konieczna jest zmiana jakościowa. Niezależnie od przyjętej docelowej wielkości miasta odcinki tego typu (np. ul. Brzozowa, Cmentarna, Bronikowskiego, Widok) powinny zostać zastąpione ulicami o wyższych parametrach i w nowym przebiegu.
- Znaczny odsetek sieci (30%) stanowią drogi gruntowe obsługujące ok. 10% mieszkańców, głównie na terenach zabudowy jednorodzinnej. Należy zmierzać do likwidacji tego substandardu na obszarach definiowanych jako obszary zwartej zabudowy.
- Na sieci dróg układu obsługującego wdrażana jest idea uspokojenia ruchu. Dążyć należy jednak do wykształcenia wyraźnie zarysowanego układu ulic lokalnych o podwyższonych parametrach technicznych i funkcjonalnych, zbierających ruch z ulic dojazdowych, którymi prowadzony będzie transport publiczny.
- W strefie śródmiejskiej wdrożono obszarowy system sterowania ruchem (ITS), który jest rozwijany. Docelowo system powinien objąć obszar całego miasta.
- Ostatni generalny pomiar ruchu na sieci ulicznej miasta przeprowadzono w roku 2006. Konieczne jest systematyczne prowadzenie kompleksowych pomiarów ruchu (w cyklach pięcioletnich).
- Ostatni raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego sporządzono w roku 2016. Zasadne jest systematyczne prowadzenie badań w tym zakresie (w cyklach dwuletnich).

Zmiany w regulacjach prawnych w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego zmierzają do zniesienia możliwości rezerwowania terenów pod infrastrukturę w dłuższych (kierunkowych) perspektywach czasowych. Długoletnie programy inwestycyjne powinny ulec redefiniowaniu tak, aby w pierwszym rzędzie nadrobić zaległości w likwidowaniu substandardów. Przy braku możliwości blokowania terenów pod rozbudowę infrastruktury dotychczasowe rezerwy ulegną zabudowie, a likwidacja substandardów stanie się niemożliwa.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 151

### 10.2.2. Drogi rowerowe

Na terenie Bydgoszczy na koniec 2019 roku wyznaczonych i oznakowanych było 90,0 km dróg dla rowerów. Wskaźnik gęstości sieci wynosił 0,26 km na 1000 mieszkańców (w 2011 roku było 0,12).

Rozbudowa układu dróg rowerowych w Bydgoszczy odbywa się dwutorowo. Sukcesywnie wraz z budową lub przebudową fragmentów sieci ulicznej realizowane są nowe trasy rowerowe. Z drugiej strony wykonuje się odcinki wymagające nakładów jedynie na oznakowanie poziome i pionowe oraz adaptację nawierzchni, które służą rekreacji i prowadzą przez ciekawe krajobrazowo tereny. Przykładem są ścieżki rowerowe w Myślęcinku, nad Starym Kanałem Bydgoskim czy bulwarem nad Brdą.

Obecnie budowa nowych dróg rowerowych odbywa się na bazie ujednoliconych standardów zapewniających właściwy poziom jakości i funkcjonalności dróg rowerowych. Z reguły wyposażone są w nawierzchnię bitumiczną i odseparowane od pozostałych uczestników ruchu drogowego. Układ sieci dróg i szlaków rowerowych na terenie Bydgoszczy przedstawiono na rysunku 49.

Realny dostęp do dróg rowerowych ma 76,5% mieszkańców Bydgoszczy. Bez sieci dróg rowerowych o prawidłowej gęstości pozostają osiedla Kapuściska, Glinki, część osiedla Bartodzieje, duża część osiedli Miedzyń i Osowa Góra oraz Łęgnowo, Opławiec i Smukała.

Największe natężenia ruchu rowerowego występują w strefie centralnej miasta. Duży poziom natężenia ruchu rowerowego można zauważyć także na odcinkach głównych dróg rowerowych, w szczególności na ulicach: Nad Torem, Ludwikowo, Artyleryjskiej i Kamiennej.

Sieć dróg rowerowych w mieście charakteryzuje:

- Niedostateczna spójność pomimo znaczących postępów rozbudowy w ostatnich latach. Jednym z priorytetów powinno być wzajemne łączenie izolowanych odcinków i likwidacja przerw w istniejących ciągach.
- Zbyt mała gęstość sieci w szczególności na terenach zabudowy mieszkaniowej (utrudniony dostęp do sieci); należy dążyć do wyposażenia w sieć dróg rowerowych osiedli pozbawionych tej sieci.
- Brak powiązań istniejącej sieci z punktami ruchotwórczymi; należy przybliżyć sieć do obiektów generujących znaczący ruch rowerowy.
- W części (w szczególności starszej) niskie standardy techniczne i bezpieczeństwa; należy dążyć do poprawy standardów na drogach rowerowych w oparciu o europejskie dobre praktyki. Jednym z pomocnych narzędzi powinien być audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Brak nowoczesnej infrastruktury parkingowej dla rowerów. W powstawaniu sieci parkingów w większym stopniu powinny partycypować podmioty komercyjne, wydaje się konieczne wprowadzenie normatywu parkingowego dla rowerów na wzór normatywu parkingowego dla samochodów.
- Brak węzłów integrujących transport rowerowy i inne rodzaje transportu. W przypadku budowy lub przebudowy istniejących węzłów integracyjnych, dworców i pętli transportu publicznego funkcjonalny parking rowerowy powinien być uwzględniony w uzasadnionych przypadkach.

### 10.2.3. Parkowanie

Parkowanie jest istotnym elementem wpływającym na zagospodarowanie przestrzeni miejskiej. Obecnie parkowanie w mieście opiera się w głównej mierze na systemie parkingów przyulicznych. W Bydgoszczy spośród wielu typów parkingów w niewielkiej liczbie funkcjonują parkingi specjalne, takie jak: P&R (parkuj i jedź), P&G (parkuj i idź), K&R (pożegnaj i jedź), parkingi dla pojazdów ciężarowych, parkingi dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne oraz parkingi buforowe. Parkingi typu P&R i B&R (zostaw rower i jedź) zostały zrealizowane przy przebudowie dworca Bydgoszcz Główna oraz Bydgoszcz Leśna oraz w ramach budowy przystanku Bydgoszcz Błonie. Parkingi dla samochodów ciężarowych znajdują się głównie przy stacjach paliw na obrzeżach miasta (Osowa Góra, Myślęcinek). Jedynym parkingiem dla autokarów jest parking położony przy „Łuczniczce".

W celu częściowego uporządkowania problemów związanych z parkowaniem w centrum miasta w 2001 roku wprowadzono Strefę Płatnego Parkowania (SPP). Obecny zasięg strefy płatnego parkowania



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 152

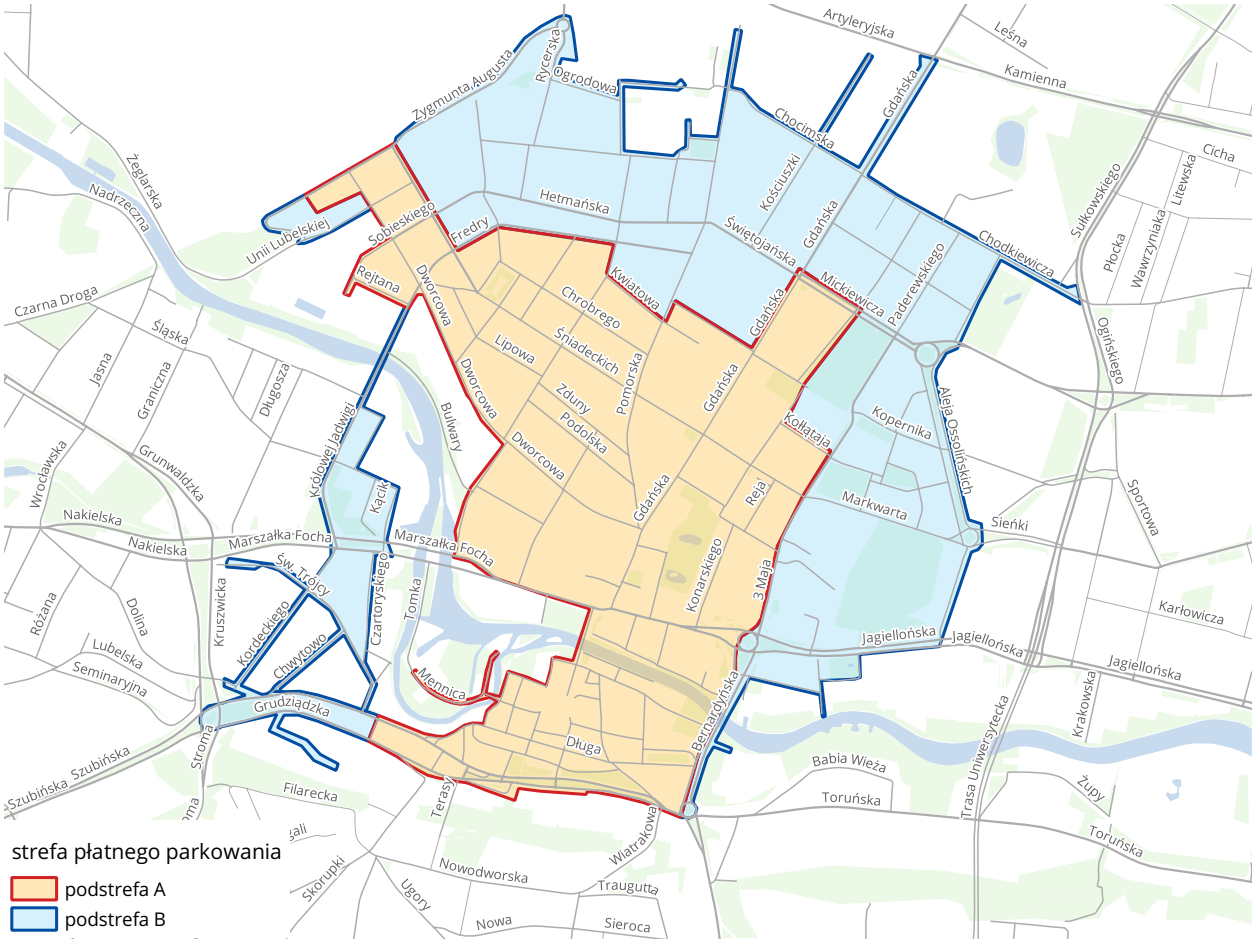
**Rysunek 49.** Drogi rowerowe w Bydgoszczy

*Źródło: opracowanie własne.*

(SPP) przedstawiono na rysunku 50. Obecnie strefa płatnego parkowania w Bydgoszczy jest podzielona na dwie podstrefy: podstrefę A i podstrefę B. W podstrefie A znajduje się 1808 miejsc postojowych, w podstrefie B znajduje się 1712 miejsc postojowych. Łączna liczba miejsc postojowych w SPP wynosi 3520.

Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej jest największy w godzinach 12.30–13.30 i wynosi w podstrefie A 103% a w podstrefie B 82%. W ciągu dnia w podstrefie A parkuje 11 309 pojazdów, a w podstrefie B 7336 pojazdów.

**Rysunek 50.** Strefa płatnego parkowania




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDMiKP.*

Ład parkingowy w strefie śródmiejskiej ulega systematycznej poprawie. Egzekucja reguł obowiązujących w strefie jest konsekwentna. W ramach ITS wprowadzono informację o zajętości miejsc postojowych w poszczególnych rejonach Śródmieścia. Systematycznie powstają strategiczne parkingi wielopoziomowe. Często ich rolę pełnią parkingi komercyjne: przy centrach handlowych (Bydgoskie Centrum Finansowe, Auchan, Focus Park, Rywal) oraz niezależne, np. parking przy ul. Pod Blankami obsługujący Stare Miasto.

Od wielu już lat jednym z bardzo ważnych problemów transportowych miasta jest parkowanie pojazdów na osiedlach mieszkaniowych. Problem ten wynika ze znacznego niedostatku miejsc parkingowych na większości dużych osiedli mieszkaniowych w Bydgoszczy w stosunku do potrzeb. Narastający popyt na miejsca parkingowe na osiedlach mieszkaniowych wynika głównie z ciągłego wzrostu wskaźnika motoryzacji.

Obecnie obowiązujące przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego maksymalne i minimalne normatywy liczby miejsc postojowych przy danych obiektach, w zależności od ich położenia w mieście i rodzaju strefy miasta, przyjmuje się zgodnie ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy" uchwalonym 15 lipca 2009 r. (Uchwała RMB L/756/09). W strefach położonych w Centrum, Śródmieściu i na obszarach istniejącej zabudowy intensywnej



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

(oznaczone symbolami A1, A2, B1) wprowadzono maksymalną liczbę miejsc postojowych, a w pozostałych częściach miasta (oznaczone symbolami B2, B3, C1, C2) minimalną liczbę miejsc postojowych w zależności od funkcji obiektu.

Podsumowując:

- W mieście występuje znaczny deficyt miejsc postojowych, stan ten wymaga uwzględnienia w opracowaniach planistycznych i podjęcia zdecydowanych działań inwestycyjnych przez samorząd, ale także w dużym stopniu przez podmioty zarządzające zasobem mieszkaniowym (spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe). Konieczna jest budowa parkingów wielopoziomowych na terenach intensywnej zabudowy mieszkaniowej.
- Przepisy dotyczące płatnego parkowania są mało elastyczne i utrudniają prowadzenie racjonalnej polityki parkingowej. Zmiana stanu zależna jest od modyfikacji ram prawnych na poziomie krajowym.
- Deficyt miejsc postojowych sprzyja parkowaniu w miejscach niedozwolonych, a to wpływa negatywnie na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konieczna jest zdecydowana reakcja odpowiednich służb i stosowanie rozwiązań technicznych uniemożliwiających parkowanie w niedozwolonych miejscach.
- Polityka transportowa wdrażana przez miasto powinna kształtować tzw. „nową mobilność" mieszkańców polegającą na zmianie zachowań transportowych. W większym stopniu niż dotąd powinny być wykorzystywane alternatywne w stosunku do samochodu środki transportu – rower i transport publiczny. Miasto powinno zachęcać do korzystania z alternatywnych środków transportu poprzez podnoszenie standardów transportu publicznego i rowerowego. Konieczna jest intensyfikacja działań związanych z organizowaniem węzłów integracyjnych typu P&R i B&R.
- Deficyt parkingów typu K&R, szczególnie przed placówkami oświatowymi, tj. szkołami i przedszkolami, a także obiektami kultury, urzędami administracji państwowej i samorządowej, dworcami i przystankami kolejowymi oraz innymi często odwiedzanymi obiektami użyteczności publicznej jest jedną z przyczyn niskiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście. Deficyt ten stopniowo powinien być niwelowany.
- Parkowanie pojazdów ciężarowych lokalnych przedsiębiorców odbywa się z reguły w miejscach do tego niedostosowanych. Rozwiązanie tego problemu wymaga systemowego podejścia.
- Rosnący ruch turystyczny wynikający z coraz większego wykorzystania potencjału turystycznego miasta będzie wymagał w dalszej perspektywie organizowania w wybranych lokalizacjach parkingów dedykowanych dla autokarów.

### 10.2.4. Transport publiczny

Transport publiczny w Bydgoszczy realizuje około 29% wszystkich podróży oraz około 42% podróży niepieszych. Standard obsługi mieszkańców transportem publicznym omówiono szczegółowo w podrozdziale 7.15 „Dostępność transportu publicznego w Bydgoszczy".

Obecnie usługi w ramach transportu publicznego realizowane są transportem szynowym (tramwaj) i autobusowym. Mapę potoków pasażerskich w dobie na sieci transportu publicznego przedstawiono na rysunku 51.

Przystanki autobusowe i tramwajowe w Bydgoszczy przybierają różne formy: wydzielonych zatok autobusowych, peronów tramwajowych, wyznaczonych przystanków autobusowych na jezdni, pętli autobusowych, pętli tramwajowych. Zintegrowane węzły transportowe w nowoczesnym rozumieniu są nieliczne. Zaliczyć do nich można węzły przy dworcu Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Wschód, pętla Garbary. Elementami tych węzłów są także parkingi dla samochodów osobowych i rowerów. Węzły integracyjne mają też powiązania z siecią dróg rowerowych. Zadaniem węzłów integracyjnych jest zwiększenie efektywności i elastyczności wykorzystania poszczególnych systemów transportowych i zwiększenie atrakcyjności podróży kombinowanych, także z użyciem samochodu.

W ramach udoskonalania systemu transportu publicznego i zapewnienia koordynacji linii wprowadzono w godzinach szczytu przewozowego stały takt (częstotliwość kursowania): 4, 6, 7,5, 15 min.

W Bydgoszczy nie wprowadzono dotąd wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych, zdecydowanie ułatwiających przesiadki pomiędzy liniami tramwajowymi i autobusowymi.

W ramach projektu ITS (Inteligentne Systemy Transportowe) wprowadzono priorytety dla transportu publicznego, w praktyce dla tramwajów, autobusy bowiem z reguły poruszają się w ruchu ogólnym. Priorytety polegają na uprzywilejowaniu tramwaju w sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu (preferencje dla tramwaju



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 155

**Rysunek 51.** Potoki pasażerskie na sieci transportu publicznego




*Źródło: opracowanie własne na podstawie "Studium transportowego...", Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

w celu utrzymania rozkładowej prędkości komunikacyjnej).

### Podsystem transportu szynowego

W Bydgoszczy całkowita długość tras będących w eksploatacji wynosi ok. 39,6 km, w tym ok. 0,8 km linii jednotorowej na ul. Nakielskiej. Na sieci funkcjonuje obecnie 10 linii dziennych. Długość linii tramwajowych dziennych wynosi 113,2 km.

Stan techniczny 46,4% torowisk tramwajowych określa się na co najmniej dobry, pozostałe wymagają remontu. Średni wiek torowiska na terenie miasta wynosi 8 lat (16 lat w 2013 roku), przy czym nadal ok. 23% torów ma wiek 18 lat i więcej. Zły stan techniczny torowisk tramwajowych przekłada się między innymi na konieczność ograniczania prędkości ruchu pojazdów szynowych. Wpływa to bardzo niekorzystnie na jakość funkcjonowania transportu publicznego z uwagi na wydłużanie prędkości komunikacyjnej i czasu przejazdu podróżnych.

W skład infrastruktury technicznej transportu szynowego, oprócz torowisk liniowych, wchodzą zajezdnie tramwajowe: Toruńska, którą zlokalizowano przy ul. Toruńskiej 13 (na 170 jednostek) i Łoskoń (własność „Tramwaj Fordon" Sp. z o.o., na 20 jednostek) oraz pętle wykorzystywane w regularnym ruchu liniowym. Brak taboru dwukierunkowego uniemożliwia eksploatację fragmentów odcinków pomiędzy pętlami w przypadkach awaryjnych.

Niekorzystne zjawisko polegające na marginalizacji komunikacji tramwajowej obserwuje się od roku 1973. Układ sieci tramwajowej zlokalizowany jest głównie w centralnych i południowych dzielnicach miasta (rysunek 52).

W ostatnich latach trend ten ulega odwróceniu. Wybudowano nowe odcinki sieci. W 2013 roku zrealizowano linię do Dworca Głównego PKP długości ok. 1,6 km z pętlą tramwajowo-autobusową Rycerska oraz mostem tramwajowym. Na początku 2016 roku oddano do eksploatacji linię do dzielnicy Fordon o długości 9,35 km z pętlami pośrednimi tramwajowo-autobusowymi Przylesie, Niepodległości, zajezdnią tramwajową w Łoskoniu, z pętlą końcową oraz estakadą nad torami stacyjnymi, będącą elementem węzła integracyjnego Bydgoszcz Wschód. W 2020 roku oddano do użytku torowisko na ul. Kujawskiej.

Udział przewozów transportu tramwajowego w łącznych przewozach pasażerskich transportem publicznym wynosi około 33-34% (2018 rok). Największą wartość dobowych potoków pasażerskich odnotowuje się na ulicy Jagiellońskiej, pomiędzy ulicą Gdańską i rondem Jagiellonów. Jest to punkt centralny w strukturze miasta, a jednocześnie najważniejszy odcinek sieci, przez który przebiega trasa 7 z 10 linii tramwajowych w mieście. Szacunkowo komunikacja tramwajowa obsługuje bezpośrednio tereny, które zamieszkuje około 112 tys. zameldowanych mieszkańców. Stanowi to około 34,1% liczby wszystkich mieszkańców miasta.

### Podsystem transportu autobusowego

Główny ciężar przewozów pasażerskich w Bydgoszczy spoczywa na komunikacji autobusowej, której rzeczywisty udział w przewozach wynosi 66–67% (2018 rok). Długość tras autobusowych sięga 286,0 km, natomiast długość dziennych linii autobusowych wynosi 516,5 km.

Główne zaplecze dla komunikacji autobusowej stanowi zajezdnia MZK (głównego przewoźnika) i zakład naprawy autobusów przy ul. Inowrocławskiej.

W ostatnich latach notuje się powolne, systematyczne obniżanie prędkości komunikacyjnej komunikacji autobusowej.

Wydzielone pasy tylko dla autobusów są bardzo efektywnym elementem uprzywilejowania miejskiego transportu autobusowego. Pasy tego typu wykonano na ul. Focha (od ronda Jagiellonów do ul. Gdańskiej – tzw. trambuspas), Rycerskiej – trambuspas, ul. 3 Maja (od ul. Mickiewicza do ronda Jagiellonów), ul. Rejewskiego (przy Auchan), al. Wyszyńskiego (od ronda Skrzetuskiego do ronda Fordońskiego – dwa równoległe) oraz Wojska Polskiego, Zdobywców Wału Pomorskiego, Gdańskiej i Wałach Jagiellońskich. Planuje się szersze wdrażanie tego typu rozwiązań na najbardziej zatłoczonych ulicach.

Najbardziej efektywne, kompleksowe rozwiązania w postaci trambuspasów są nadal w mieście nieliczne. Układ stałych linii transportu publicznego przedstawiono na rysunku 53.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 157

### Tabor

Stan taboru MZK (głównego przewoźnika) to 163 autobusy (Mercedes i Solaris), w tym długie – 93, krótkie – 68 i 2 typu midi. Średnia wieku taboru autobusowego wynosi 5,9 lat i jest jedną z najniższych w kraju. Przyjmuje się okres eksploatacji taboru autobusowego 7-10 lat. Oprócz MZK w 2015 roku usługi dla miasta świadczyła spółka IREX. Spółka ta wytypowała do dyspozycji 55 autobusów (Solbus). Średni wiek taboru spółki to 4,47 lat. W ramach zawieranych umów na świadczenie przewozów w komunikacji autobusowej zakłada się uzyskanie średniego wieku taboru autobusowego na poziomie maksymalnie 5 lat. Średnia wieku taboru tramwajowego w 2019 roku wynosi 25,5 lat. Okres eksploatacji taboru szynowego to 30–40 lat.

Zdecydowaną większość taboru stanowią technicznie przestarzałe i wyeksploatowane wozy jednoczłonowe (typu PCC) Konstal 805Na (97 sztuk). W ruchu są także 2 sztuki Konstal 805Nm (zmodernizowane), 35 122NaB Swing (pięcio- i trójczłonowe). Udział nowoczesnego, niskopodłogowego taboru wynosi obecnie 26,1%.

Nabywany nowy tabor to pojazdy wieloczłonowe wysokopojemne (30,12 m długości) i średniopojemne. Cały posiadany tabor jest wyłącznie jednokierunkowy, co uniemożliwia elastyczne eksploatowanie sieci podczas planowanych i awaryjnych wyłączeń odcinków sieci z ruchu.

Podsumowując:

- Siecią transportu publicznego pokryte są praktycznie wszystkie tereny zurbanizowane w mieście. Większe obszary zurbanizowane, nieobsługiwane transportem publicznym znajdują się w zachodniej części miasta.
- Udział trakcji tramwajowej w przewozach stanowi około 33% podróży. W ostatnich latach zainwestowano znaczne środki w rozwój infrastruktury tramwajowej. Zakłada się, że trakcja tramwajowa odgrywać będzie pierwszorzędną rolę w systemie transportu publicznego. Docelowo sieć linii tramwajowych powinna obsługiwać wszystkie pasma intensywnie zurbanizowane, generujące znaczne potoki ruchu pasażerskiego.
- Dominującą rolę w transporcie miejskim odgrywa nadal trakcja autobusowa. Docelowo trakcja autobusowa powinna zostać sprowadzona do obsługi rejonów nieobsługiwanych trakcją tramwajową oraz być środkiem dowozowym do trakcji tramwajowej. Rozwijać powinna się sieć linii autobusowych międzygminnych zapewniających spójność obszaru funkcjonalnego.
- Stan torowisk w mieście nie jest zadowalający. Skutkuje to stosunkowo niską prędkością komunikacyjną osiąganą w ruchu liniowym. Nakłady na utrzymanie infrastruktury tramwajowej nie zapewniają prostego odtworzenia. Wymagane jest zwiększenie nakładów odtworzeniowych na torowiska, jak również zwiększenie częstotliwości remontów.
- Tabor tramwajowy i zaplecze techniczne (warsztaty i zajezdnia) w przeciwieństwie do taboru autobusowego są w przeważającej części przestarzałe, zdekapitalizowane o niskim standardzie (średnia wieku 25,5 lat, 26,1% taboru nowoczesnego). Brak jest taboru o współczesnym komforcie, niskopodłogowego, o różnej pojemności, w tym dwukierunkowego. Wskaźniki taboru lokują Bydgoszcz u dołu rankingu przedsiębiorstw tramwajowych w Polsce. Program mający na celu odnowę taboru jest niezbędny.

Miasto systematycznie wprowadza priorytety dla transportu publicznego, tj. sterowanie sygnalizacją w ramach Inteligentnych Systemów Transportowych, priorytety na wyizolowanych skrzyżowaniach, trambuspasy i buspasy. Wpływ zastosowanych środków na prędkość komunikacyjną, w szczególności w komunikacji tramwajowej, nie jest zadowalający. Miasto powinno intensywniej wdrażać nowoczesne rozwiązania techniczne promujące transport publiczny, takie jak: priorytety dla tramwajów i autobusów w sterowaniu ruchem, trambuspasy, wspólne przystanki tramwajowo-autobusowe, przystanki typu „wiedeńskiego" itp.

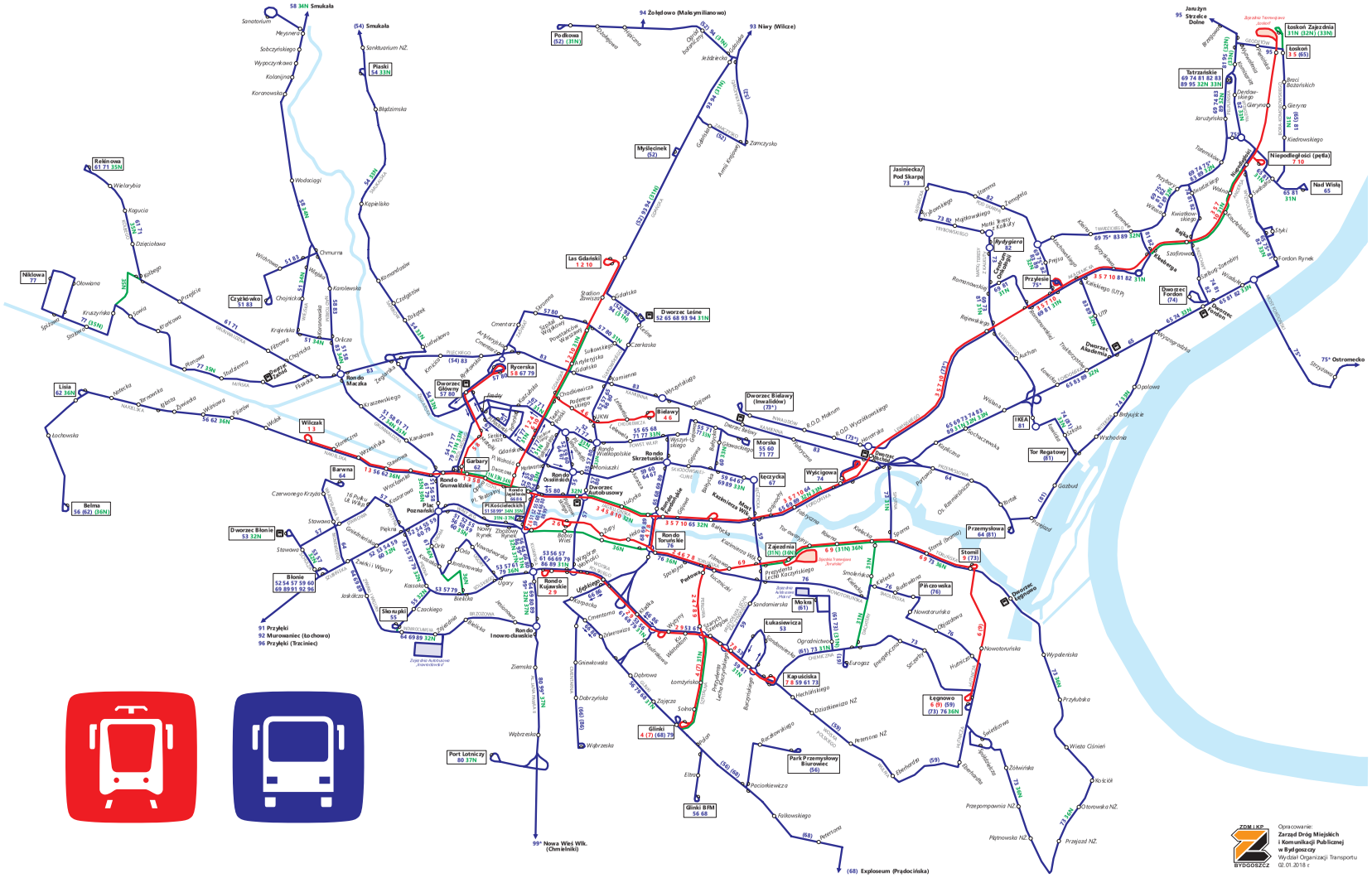


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 158

**Rysunek 52.** Układ sieci tramwajowej wraz z obszarem oddziaływania przystanków

*Źródło: opracowanie własne.*

**Rysunek 53.** Schemat sieci transportu publicznego




*Źródło: Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy (stan na dzień 31.01.2018).*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

# ROZDZIAŁ 11.

# Infrastruktura techniczna

## 11.1. Zaopatrzenie w wodę

Na terenie miasta Bydgoszczy ujmowaniem, uzdatnianiem i dostarczaniem wody oraz działalnością polegającą na odprowadzaniu i oczyszczaniu ścieków zajmują się Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy sp. z o.o.

System wodociągowy Bydgoszczy oparty jest na zasilaniu z dwóch ujęć wody:

- ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Brdy na stacji wodociągowej „Czyżkówko" – SW4,
- ujęcia wód podziemnych stacji wodociągowej „Las Gdański" – SW1

### Ujęcie wód powierzchniowych i stacja wodociągowa „Czyżkówko" SW4

Pobór wody z rzeki Brdy odbywa się za pomocą ujęcia brzegowego znajdującego się na 17 + 463 do 17 + 500 km rzeki Brdy. Rzeka charakteryzuje się wyrównanym przepływem oraz w miarę stabilną jakością wody.

Maksymalna wydajność ujęcia wynosi 120 000 $m^3$/d.

Zdolność produkcyjna stacji wodociągowej wynosi $Q_{maxd}$= 75 000 $m^3$/d.

W ramach unowocześnienia układu technologicznego stacji wodociągowej „Czyżkówko" zrealizowano obiekty sztucznej infiltracji, co umożliwiło osiągnięcie wysokiej jakości wody uzdatnionej w oparciu o zasoby wód powierzchniowych ujmowanych z rzeki Brdy. Wprowadzona do sieci miejskiej woda ma cechy wody głębinowej. Woda z ujęcia powierzchniowego dostarczana jest układem przewodów zasilających do obiektów ujęcia infiltracyjnego.

### Ujęcie wód podziemnych i stacja wodociągowa „Las Gdański" SW1

Ujęcie „Las Gdański" zlokalizowane jest w północnej części Bydgoszczy.

Wydajność ujęcia wody wynosi 42 000 $m^3$/d.

Wydajność stacji uzdatniania wody wynosi $Q_{maxd}$=38 000 $m^3$/d.

W celu zapewnienia wysokiej jakości wody dostarczanej z ujęcia „Las Gdański" przeprowadzono szereg modernizacji podsystemu ujmowania, dostawy, uzdatniania i dystrybucji wody. Obecnie dostarczana odbiorcom woda z SW-1 „Las Gdański" spełnia wymogi przepisów krajowych i UE.

### Ujęcia awaryjne

System awaryjnego zaopatrzenia w wodę miasta Bydgoszczy w warunkach specjalnych tworzą: studnie awaryjne, studnie publiczne oraz ujęcie głębinowe „S" na terenie dawnego „Zachemu".

- Studnie awaryjne

Studnie awaryjne wchodzą w system zaopatrzenia Bydgoszczy w wodę warunkach specjalnych, za który odpowiedzialny jest Wydział Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta. Obecnie czynnych jest 17 studni. Łączna wydajność studni wynosi Q=1430 $m^3$/h.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 161

Studnie awaryjne, z wyjątkiem studni przy ul. Żmudzkiej, nie posiadają stacji uzdatniania wody, dlatego do użytku dopuszczane są tylko w sytuacjach specjalnych i tylko wtedy mogą być włączone do miejskiego systemu sieci wodociągowej.

Lokalizacja studni na terenie miasta Bydgoszczy jest nierównomierna. Stan prawny tych studni jest częściowo uregulowany, osiem studni to własność MWiK, pozostałe studnie są na gruntach gminy Bydgoszcz, spółdzielni mieszkaniowych, WAM.

- Ujęcie głębinowe „S" na terenie byłego „Zachemu" spełnia funkcję zasilania awaryjnego.

Ujęcie wód podziemnych z utworów czwartorzędowych na terenach byłych Zakładów Chemicznych „Zachem" S.A. w Bydgoszczy składa się z ujęcia „S" do celów pitnych i gospodarczych oraz dwóch ujęć do celów produkcyjnych i chłodniczych.

Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego wydał Infrastrukturze Kapuściska S.A. w upadłości likwidacyjnej pozwolenie wodnoprawne, które ważne jest do 10 czerwca 2024 roku, na pobór wód podziemnych w łącznej ilości:

- $Q_{maxh}$ = 542 $m^3$/h,
- $Q_{śrd}$ = 4110 $m^3$/d,
- $Q_{maxr}$ = 1 500 000 $m^3$/rok.

Wydajność ujęcia do celów pitnych i na potrzeby gospodarcze wynos:

- $Q_{maxh}$ = 302 $m^3$/h
- $Q_{śrd}$ = 2740 $m^3$/d
- $Q_{maxr}$ = 1 000 000 $m^3$/rok

Wody podziemne w strefie ujęcia wody są zagrożone przez zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego (m.in. ściekami ze składowiska „Zielona") oraz brakiem właściwych działań ochronnych podejmowanych przez użytkowników terenów poprzemysłowych po dawnych Zakładach Chemicznych „Zachem". Z uwagi na powyższe zagrożenia dalsza eksploatacja ujęcia wymaga badań fizyko-chemicznych wody.

Głębinowe ujęcie wody na terenie dawnego „Zachemu" w dalszym ciągu jest eksploatowane i z uwagi na dużą wydajność docelowo uwzględniane jest w systemie awaryjnego zaopatrzenia Bydgoszczy w wodę. Traktowane jest jak studnia awaryjna.

- Studnie publiczne na terenie miasta Bydgoszczy

Na terenie miasta Bydgoszczy mamy 88 sprawnych studni publicznych (wg stanu na dzień 09.09.2019). Studnie publiczne są zlokalizowane w różnych częściach miasta na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej. Tylko 33 studnie są zlokalizowane na gruntach gminy Bydgoszcz, pozostałe na gruntach innych.

W zależności od warunków hydrogeologicznych istniejące studnie mają zróżnicowane głębokości, objętości wody oraz są różnego typu - są to studnie typu abisyńskiego, studnie kopane, studnie wiercone głębokie. Woda ze studni po przegotowaniu powinna odpowiadać warunkom określonym w obowiązujących przepisach wody do picia i potrzeb gospodarczych.

Studnie publiczne umożliwiają zaopatrzenie ludności w wodę pitną na wypadek unieruchomienia wodociągów miejskich.

### Strefy ochronne ujęć wody

- Strefy ochronne ujęcia wód powierzchniowych z rzeki Brdy „Czyżkówko"

Rozporządzenie nr 10/2012 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dn. 4 grudnia 2012 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej „Czyżkówko" z rzeki Brdy dla miasta Bydgoszczy oraz Rozporządzenie nr 3/2016 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dn. 7 marca 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej „Czyżkówko" z rzeki Brdy dla miasta Bydgoszczy wyznaczają tereny:

- ochrony bezpośredniej,
- ochrony pośredniej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 162

Teren ochrony bezpośredniej stanowi obszar o powierzchni 0,96 ha. Teren ochrony pośredniej stanowi obszar o łącznej powierzchni 17,11 km$^2$ obejmujący rzekę Brdę o długości 21,9 km na odcinku od czerpni ujęcia do elektrowni w Samociążku wraz ze zbiornikami retencyjnymi Tryszczyn i Smukała oraz przylegający do niej pas gruntu o zmiennej szerokości od 160 m do 1,5 km. Obejmuje on również dolny fragment zlewni rzeki Kotomierzycy na odcinku od Bożenkowa do jej ujścia do Brdy.

- Strefy ochronne stawów infiltracyjnych

Rozporządzenie nr 1/2010 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dn. 18 stycznia 2010 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej infiltracyjnego ujęcia wód pitnych „Czyżkówko" dla Bydgoszczy wyznacza tereny:

- ochrony bezpośredniej (obejmuje obszar o powierzchni 1,42 km$^2$),
- ochrony pośredniej (obejmuje obszar o powierzchni 4,5 km$^2$).

W strefie ochronnej pośredniej ujęcia „Czyżkówko" należy doprowadzić do skanalizowania wszystkich ogródków działkowych.

- Strefy ochronne ujęcia wód podziemnych „Las Gdański"

Rozporządzenie Nr 3/2008 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dn. 20 czerwca 2008 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych „Las Gdański" w Bydgoszczy wyznacza tereny:

- ochrony bezpośredniej,
- ochrony pośredniej.

Teren ochrony bezpośredniej obejmuje wygrodzone grunty wokół poszczególnych studni w promieniu 3-16 m od studni. Teren ochrony pośredniej obejmuje obszar o powierzchni 12,07 km$^2$.

W strefach ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęcia „Las Gdański" należy przestrzegać zakazów i nakazów określonych w Rozporządzeniu nr 3/2008 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dn. 20 czerwca 2008 r. oraz innych przepisach szczególnych.

- Strefy ochronne ujęcia wody po byłych Zakładach Chemicznych „Zachem"

Rozporządzenie Nr 7/2013 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dn. 18 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia pitnych wód podziemnych „S" dla Zakładów Chemicznych „Zachem" S.A. w Bydgoszczy, woj. kujawsko-pomorskie wyznacza:

- teren ochrony bezpośredniej,
- teren ochrony pośredniej.

Teren ochrony bezpośredniej obejmuje obszar o łącznej powierzchni 2130 m$^2$, a teren ochrony pośredniej obejmuje obszar o powierzchni 6 km$^2$.

- Strefy ochronne studni awaryjnych

Na terenie miasta Bydgoszczy mamy 17 czynnych studni awaryjnych, dla których wyznaczono i oznakowano strefy ochrony bezpośredniej zamykające się w granicach istniejących ogrodzeń.

## Sieci wodociągowe

### System dystrybucji wody dla miasta Bydgoszczy

Bydgoska sieć wodociągowa pracuje w układzie dwóch stref ciśnienia.

Pierwsza strefa obejmuje tereny położone w dolinie rzeki Brdy. Obszar ten zasilany jest poprzez dwie pompownie wody zlokalizowane na stacjach wodociągowych:

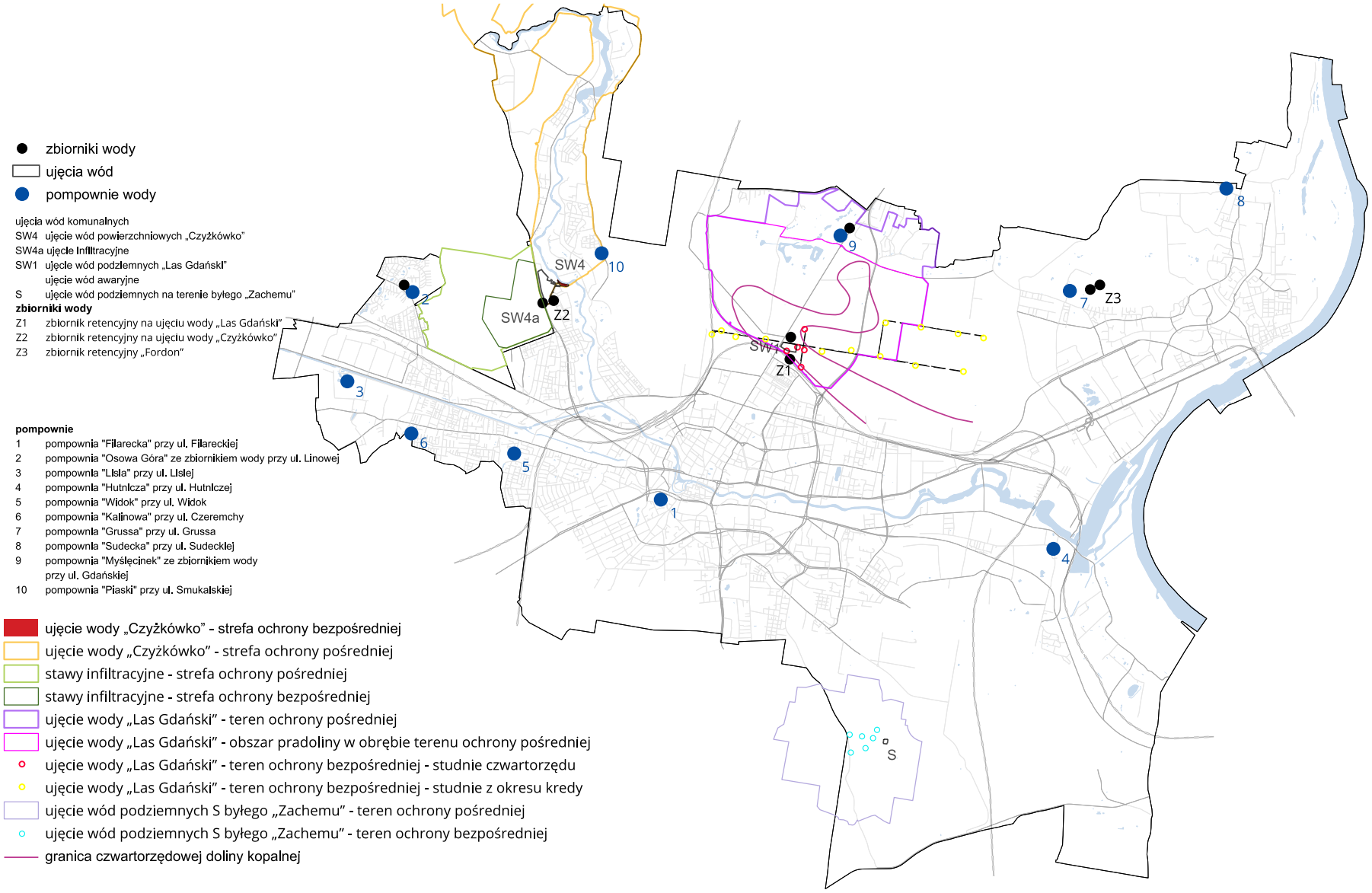
- SW1 – „Las Gdański",
- SW4 – „Czyżkówko".

Druga strefa ciśnień obejmuje obszar miasta położony na tarasach doliny (ok. 80 tys. mieszkańców), które zasilane są w wodę poprzez 10 pompowni strefowych.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 163

**Rysunek 54.** Inwentaryzacja obiektów sieci wodociągowej oraz strefy ochrony sanitarnej ujęć wody




*Źródło: opracowanie własne.*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

System wodociągowy posiada zbiorniki retencyjne: początkowe na ujęciach wody „Las Gdański" i „Czyżkówko" oraz zbiorniki retencyjne końcowe w Fordonie. Zbiorniki retencyjne są niezbędne do zapewnienia dobrej pracy sieci wodociągowej, ciągłości dostawy wody w sieci i odpowiednich parametrów przesyłu wody. Duże znaczenie ma też wielostronność zasilania sieci wodociągowej, szczególnie sieci magistralnej.

### Sieć wodociągowa – stan techniczny, parametry sieci

Łączna długość sieci wodociągowej (bez przyłączy) eksploatowana przez MWiK (na 31.12.2019):

- całkowita długość sieci wynosi 759,85 km, w tym:
- długość sieci magistralnej 126,49 km,
- długość sieci rozdzielczej 633,36 km.

Liczba przyłączy wodociągowych wynosi ogółem – 24 018 szt. (w tym mieszkalnych – 21 023 szt.). Długość przyłączy wodociągowych wynosi 297,64 km. Z zaopatrzenia w wodę z miejskiej sieci wodociągowej korzysta niemal 100% ogólnej liczby mieszkańców. W przeliczeniu na jednego mieszkańca zużycie wody wynosi 97,5 l na dobę (31.12.2019).

Sieć wodociągowa na terenie Bydgoszczy wykonana jest z różnych materiałów w zależności od okresu jej wykonania i eksploatacji; 21,8% (31.12.2019) sieci wodociągowej jest eksploatowane dłużej niż 50 lat. Zgodnie ze standardami światowymi rocznie należy wymienić 2% ogólnej długości eksploatowanych przewodów, tj. ok. 15 km dla sieci MWiK.

### Zaopatrzenie w wodę gmin ościennych

MWiK Bydgoszcz dostarcza wodę do gminy Sicienko, tj. do rejonu budownictwa wielorodzinnego graniczącego z Osową Górą – ul. Dolna Waleniowa, Atolowa w miejscowości Osówiec oraz do części terenów miejscowości Pawłówek – rejon terenów przyległych do granic miasta Bydgoszczy.

W ramach współpracy między MWiK Bydgoszcz a gminami ościennymi woda z wodociągu bydgoskiego również dostarczana będzie do:

- gminy Białe Błota, do miejscowości Lisi Ogon, Łochowo, Łochowice z wodociągu DN300 w ul. Lisiej,
- gminy Osielsko, do miejscowości Bożenkowo z planowanego wodociągu w ul. Relaksowej – Biwakowej oraz awaryjnie, przy szczytowym zapotrzebowaniu wody, do miejscowości Niemcz i Osielsko z istniejącego wodociągu DN200 w ul. Gdańskiej.

Bydgoska sieć wodociągowa posiada rezerwy umożliwiające zaopatrzenie w wodę gmin sąsiednich.

### Zaopatrzenie w wodę terenów po byłych Zakładach Chemicznych „Zachem"

Zaopatrzenie w wodę terenów przemysłowych po byłych Zakładach Chemicznych „Zachem" docelowo odbywać się będzie poprzez sieć wodociągową spółki CHEMWiK Bydgoszcz. Zasilanie z sieci miejskiej będzie podstawowym źródłem zaopatrzenia w wodę terenów przemysłowych. Dotychczasowe zasilanie głębinowe na terenie byłych zakładów „Zachem" spełniać będzie funkcję zasilania awaryjnego, po szczegółowych badaniach fizykochemicznych jakości wody. Zakłada się, że docelowe maksymalne dobowe zaopatrzenie w wodę terenów przemysłowych wyniesie ok. $Q_{maxd}$ = 21 000 $m^3$/d.

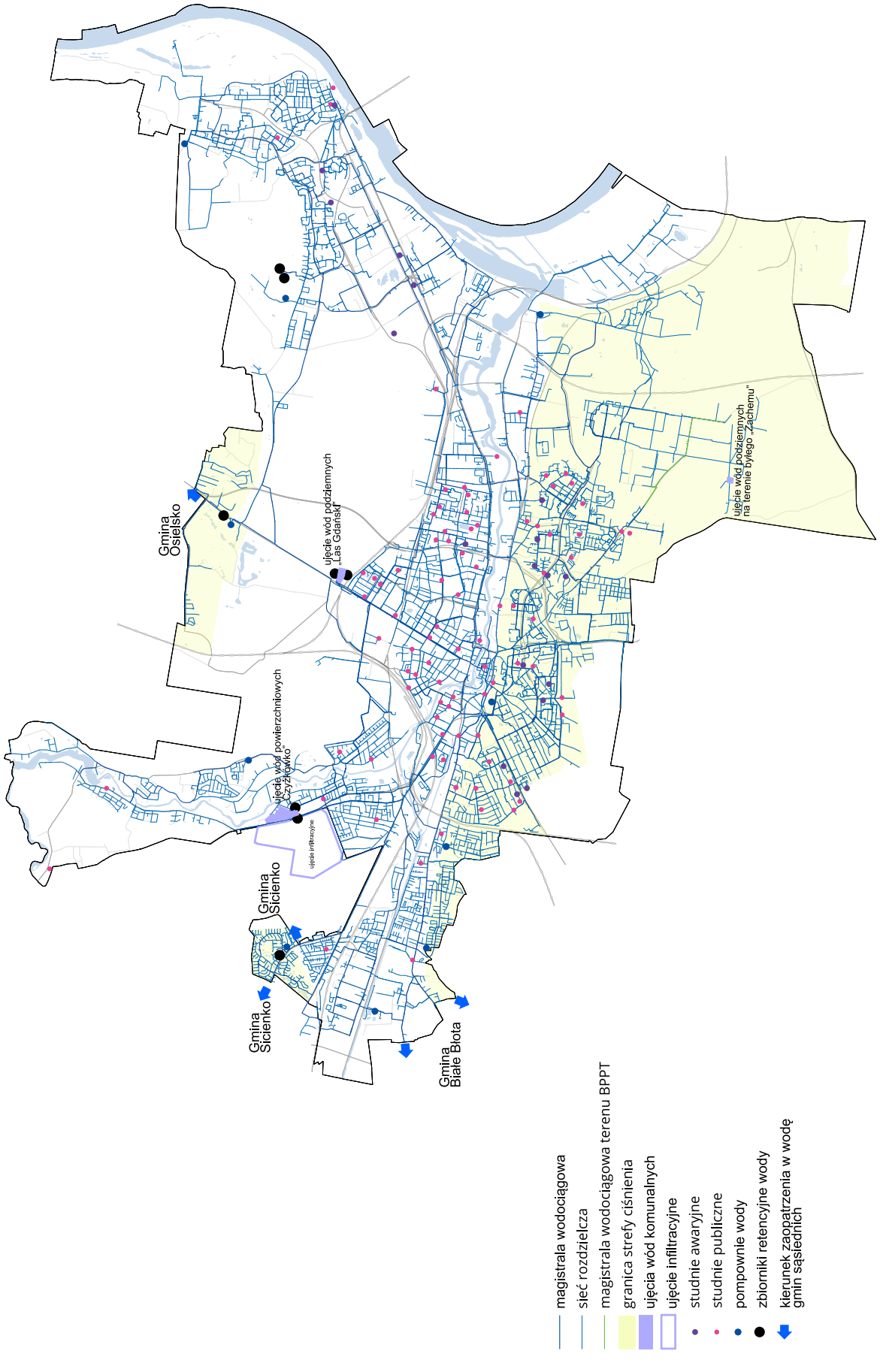
### Wnioski

- Należy nadal prowadzić wymianę sieci i armatury wodociągowej, co przyczyni się do zmniejszenia awaryjności sieci oraz podwyższy gotowość ciągłej dostawy wody.
- W przypadku rozwoju terenów Fordonu Górnego Tarasu lub innych obszarów miasta istniejący system wodociągowy należy rozbudować, zapewniając wymagane ciśnienie dyspozycyjne, ciągłość dostawy wody w sieci, odpowiednie parametry techniczne przesyłanej wody.
- Należy dążyć do rozszerzenia usług wodociągowych dla terenów gmin sąsiednich.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 165

**Rysunek 55.** Ideogram sieci wodociągowej – stan istniejący




*Źródło: opracowanie własne.*

## 11.2. Odprowadzanie ścieków sanitarnych i ich oczyszczanie

### Stan istniejący – uwarunkowania

W Bydgoszczy istnieje rozdzielczy system kanalizacji. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane są wydzielonym systemem kanalizacji deszczowej do odbiorników wód deszczowych, natomiast ścieki komunalne systemem kanalizacji sanitarnej odprowadzane są do oczyszczalni ścieków komunalnych, a następnie do odbiornika – rzeki Wisły. Od początku XX w. w Bydgoszczy funkcjonuje piętrowy układ kanalizacji polegający na budowie kanałów ścieków komunalnych i kanałów dla wód deszczowych i opadowych w jednej wspólnej konstrukcji. Kanalizacja ściekowa w układzie piętrowym występuje głównie na obszarze Śródmieścia i Starego Miasta, natomiast kanalizacja w systemie rozdzielczym – w nowych i peryferyjnych dzielnicach miasta.

W gestii MWiK Bydgoszcz pozostaje system kanalizacji ścieków komunalnych na terenie miasta Bydgoszczy. Odbiór ścieków komunalnych z terenów przemysłowych po byłych Zakładach Chemicznych „Zachem" odbywa się poprzez infrastrukturę kanalizacyjną spółki CHEMWiK z odprowadzeniem do oczyszczalni „Kapuściska".

### Długość sieci kanalizacyjnej

Łączna długość sieci kanalizacyjnej eksploatowanej przez MWiK na dzień 31.12.2019 r. wynosi 711,76 km, z czego:

- kanały kanalizacji sanitarnej w układzie pojedynczym 488,28 km,
- kanały kanalizacji sanitarnej w układzie piętrowym 223,48 km.

Liczba przyłączy kanalizacji sanitarnej wynosi ogółem - 25 381 szt. (w tym mieszkalnych - 22 304 szt.). Długość przyłączy kanalizacji sanitarnej wynosi 169,76 km. Z sieci kanalizacji korzysta 99% ogólnej liczby mieszkańców Bydgoszczy. Ponad połowa sieci kanalizacji eksploatowana jest dłużej niż 20 lat, dlatego niezbędna jest jej stała modernizacja.

### Przepompownie ścieków

Przepompownie ścieków są podstawowym elementem układu przesyłowego ścieków na oczyszczalnie „Fordon" i „Kapuściska". Konieczność przepompowania ścieków wynika z wielkości miasta, z charakteru zabudowy, pełnionych funkcji, ukształtowania terenu, na którym położone są sieci kanalizacji sanitarnej. MWiK eksploatuje ogółem 74 przepompownie / tłocznie ścieków. Eksploatowanych jest również 129 przydomowych przepompowni ścieków w Łęgnowie.

### Oczyszczalnie ścieków

Obecnie system oczyszczania ścieków w Bydgoszczy oparty jest na dwóch oczyszczalniach.

1. **Oczyszczalnia ścieków „Fordon"**

Oczyszczalnia ścieków „Fordon" przejmuje i oczyszcza ścieki dopływające z lewobrzeżnej części miasta Bydgoszczy z granicą wzdłuż rzeki Brdy, jak również z gminy Osielsko, gminy Dobrcz oraz gminy Dąbrowa Chełmińska. Oczyszczalnia „Fordon" jest oczyszczalnią mechaniczno-biologiczną z podwyższonym stopniem usuwania związków biogennych z wylotem do rzeki Wisły.

Przepustowość oczyszczalni wynosi:

- $Q_{śrd}$ = 41 000 m$^3$/d,
- $Q_{maxd}$ = 53 300 m$^3$/d,
- $Q_{maxh}$ = 3997 m$^3$/h,
- $Q_{śrh}$ = 2221 m$^3$/h,
- $Q_{maxr}$ = 19 507 800 m$^3$/rok.

W 2019 roku średnio na dobę oczyszczano $Q_{śrd}$ = 38 584 m$^3$/d.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 167

Zrzut ścieków oczyszczonych odbywa się na podstawie pozwolenia wodnoprawnego, wydanego przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego znak ŚG-I-W.7322.145.2016 z dnia 23.12.2016 r., zmienionego postanowieniem Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego znak ŚG-I-W.7322.145.2016 z dnia 04.01.2017 r.

Przepustowość oczyszczalni „Fordon" zabezpiecza obecne potrzeby lewobrzeżnej części miasta Bydgoszczy oraz dopływających ścieków z gmin sąsiednich. W najbliższym okresie nie przewiduje się rozbudowy i modernizacji oczyszczalni „Fordon".



granica własności terenu oczyszczalni „Fordon"

granica wpływu oczyszczalni na środowisko

Zgodnie z decyzją Prezydenta Bydgoszczy Nr WGK./546/06 z dn. 8 czerwca 2006 r. oczyszczalnię „Fordon" w Bydgoszczy zaliczono do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ujemny wpływ oczyszczalni na środowisko ogranicza się do terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

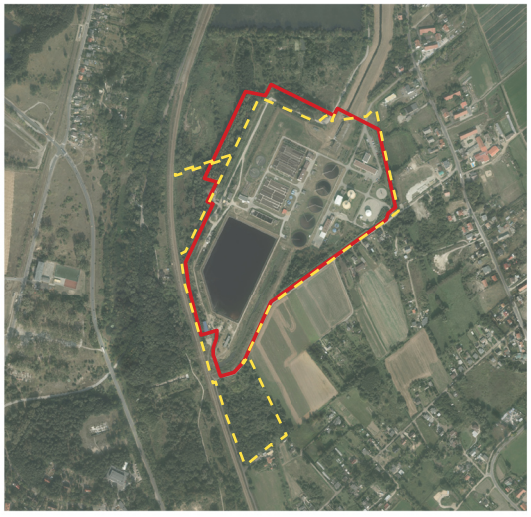
Na terenie oczyszczalni ścieków „Fordon" znajduje się Instalacja Termicznej Przeróbki Osadów (ITPO). W instalacji unieszkodliwiane są osady ściekowe z oczyszczalni „Fordon" i „Kapusciska". ITPO zaprojektowano na parametry:

- średnia ilość przetwarzanego osadu 30 000 kg s.m./d,
- maksymalna ilość przetwarzanego osadu 32 850 kg s.m./d.

Przepustowość ITPO zabezpiecza obecne potrzeby zagospodarowania osadów ściekowych miasta Bydgoszczy. W najbliższym czasie nie przewiduje się jej rozbudowy i modernizacji.

2. **Oczyszczalnia ścieków „Kapuściska"**

W procesie odbioru i oczyszczania ścieków komunalnych MWiK korzysta z usług oczyszczalni ścieków „Kapuściska". Oczyszczalnia ścieków „Kapuściska" przejmuje i oczyszcza ścieki komunalne dopływające z prawobrzeżnej części miasta Bydgoszczy z granicą wzdłuż rzeki Brdy, jak również z terenów gminy Solec Kujawski oraz pośrednio poprzez system kanalizacji sanitarnej MWiK z gmin Białe Błota i Sicienko.



ogrodzenie oczyszczalni ścieków „Kapuściska"

granica wpływu na środowisko oczyszczalni ścieków „Kapuściska"



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Do oczyszczalni również dopływają ścieki przemysłowe ze zlewni eksploatowanej przez spółkę CHEMWiK. Oczyszczalnia „Kapuściska" jest oczyszczalnią mechaniczno-biologiczną z podwyższonym stopniem usuwania związków biogennych z wylotem do rzeki Wisły.

Oczyszczalnia została zaprojektowana i wybudowana w latach 1999-2001. Przepustowość oczyszczalni wynosi $Q_{śrd}$ = 52 750 m$^3$/d, w tym:

- ciąg przemysłowy o wydajności Q = 9750 m$^3$/d,
- ciąg komunalny o wydajności Q = 43 000 m$^3$/d.

Oczyszczalnia odprowadza ścieki na podstawie Decyzji Urzędu Marszałkowskiego ŚG.I.ab.6213-67/10 z dnia 23.12.2010 r., zmienionej Decyzją ŚG-IV.7322.33.2014 z dnia 24.07.2014 r., Decyzją SG-I-W.7322.84.2015 r. z dnia 10.08.2015 r. i Decyzją ŚG-I- W.7322.119.2015 z dnia 16.11.2015 r.

Obecnie prowadzona jest modernizacja oczyszczalni ścieków „Kapuściska" gwarantująca poprawę gospodarki osadowej oczyszczalni.

**Inne oczyszczalnie**

Dotychczas funkcjonujące oczyszczalnie ścieków „Osowa Góra" i „Piaski" zostały zlikwidowane. Podobnie nie funkcjonują osadnik ścieków „Łoskoń" i pola irygacyjne, które poddane zostały rekultywacji. Na skutek rekultywacji pól irygacyjnych uzyskano tereny inwestycyjne o powierzchni 135 ha.

### Odbiór ścieków z gmin ościennych

Obecnie do kanalizacji miasta Bydgoszczy odbierane są ścieki z terenów gmin sąsiednich:

- z gminy Dąbrowa Chełmińska,
- z gminy Solec Kujawski,
- z gminy Osielsko,
- z terenów gminy Dobrcz przez gminę Osielsko,
- z gminy Białe Błota,
- z gminy Sicienko, z miejscowości: Osówiec Nowy, Osówiec, Pawłówek, Kruszyn, Kruszyniec, Zielonczyn.

Bydgoski system kanalizacji sanitarnej posiada rezerwy umożliwiające przejęcie ścieków z gmin sąsiednich. System kanalizacji sanitarnej miasta Bydgoszczy znajduje się w granicach aglomeracji Bydgoszcz określonej w Uchwale nr XXC/456/16 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 28.10.2016 r.

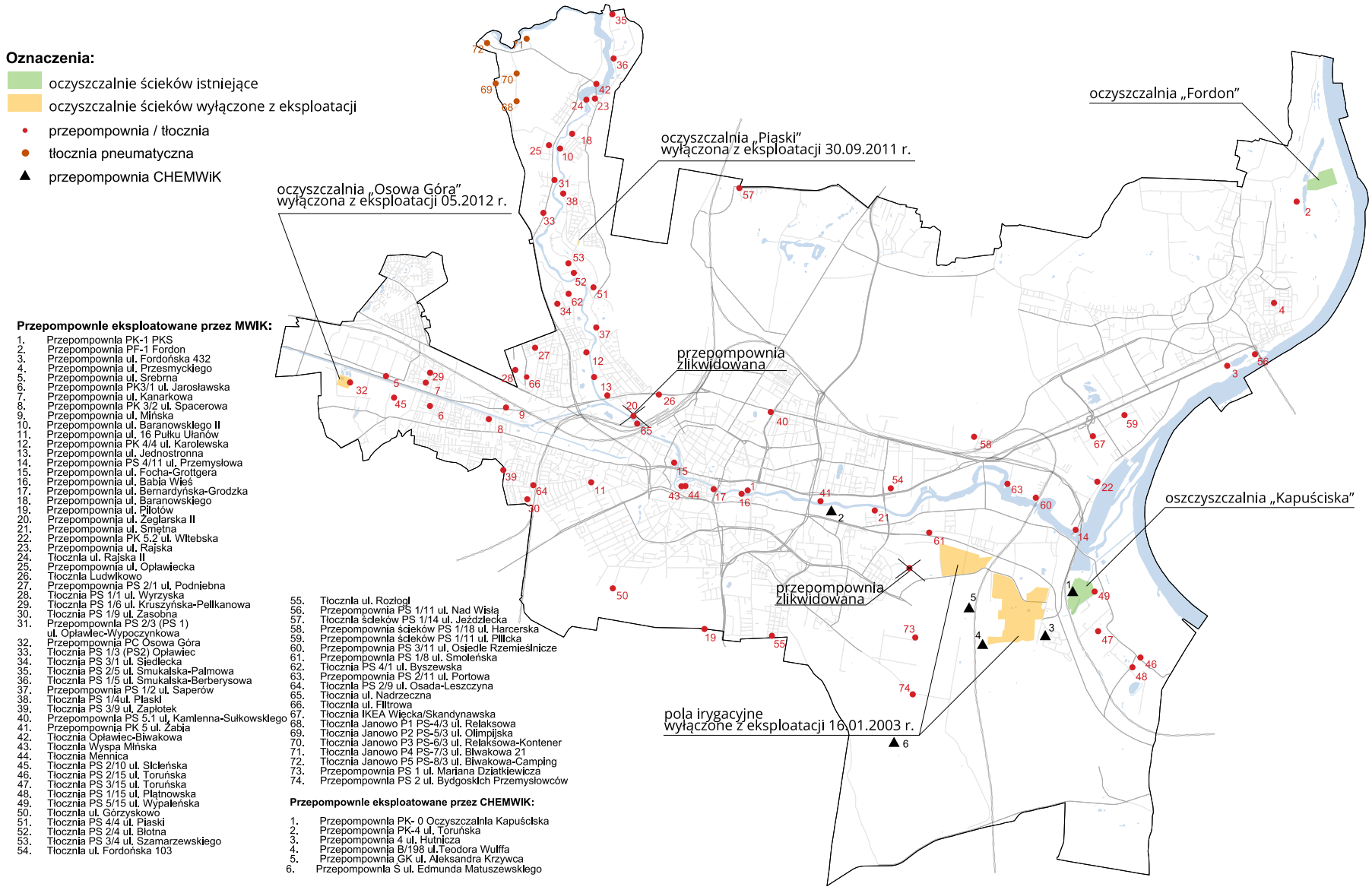
Podsumowując:

- Należy rozbudować sieć kanalizacji sanitarnej w pozostałych osiedlach Bydgoszczy.
- Należy dążyć do przejęcia przez system kanalizacyjny Bydgoszczy ścieków z gmin ościennych.
- Należy nadal prowadzić modernizację i remont sieci kanalizacyjnej, znaczna część przewodów eksploatowana jest dłużej niż 20 lat.
- Należy uporządkować gospodarkę wodno-ściekową w zlewni oczyszczalni „Kapuściska".



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 169

**Rysunek 56.** Inwentaryzacja obiektów kanalizacji sanitarnej




**Przepompownie eksploatowane przez MWIK:**

1. Przepompownia PK-1 PKS
2. Przepompownia PF-1 Fordon
3. Przepompownia ul. Fordońska 432
4. Przepompownia ul. Przesmyckiego
5. Przepompownia ul. Srebrna
6. Przepompownia PK3/1 ul. Jarosławska
7. Przepompownia ul. Kanarkowa
8. Przepompownia PK 3/2 ul. Spacerowa
9. Przepompownia ul. Mińska
10. Przepompownia ul. Baranowskiego II
11. Przepompownia ul. 16 Pułku Ułanów
12. Przepompownia PK 4/4 ul. Karolewska
13. Przepompownia ul. Jednostronna
14. Przepompownia PS 4/11 ul. Przemysłowa
15. Przepompownia ul. Focha-Grottgera
16. Przepompownia ul. Babia Wieś
17. Przepompownia ul. Bernardyńska-Grodzka
18. Przepompownia ul. Baranowskiego
19. Przepompownia ul. Pilotów
20. Przepompownia ul. Żeglarska II
21. Przepompownia ul. Śmętna
22. Przepompownia PK 5,2 ul. Wtebska
23. Przepompownia ul. Rajska
24. Tłocznia ul. Rajska II
25. Przepompownia ul. Opławiecka
26. Tłocznia Ludwikowo
27. Przepompownia PS 2/1 ul. Podniebna
28. Tłocznia PS 1/1 ul. Wyrzyska
29. Tłocznia PS 1/6 ul. Kruszyńska-Pellkanowa
30. Tłocznia PS 1/9 ul. Zasobna
31. Przepompownia PS 2/3 (PS 1) ul. Opławiec-Wypoczynkowa
32. Przepompownia PC Osowa Góra
33. Tłocznia PS 1/3 (PS2) Opławiec
34. Tłocznia PS 3/1 ul. Siedlecka
35. Tłocznia PS 2/5 ul. Smukalska-Palmowa
36. Tłocznia PS 1/5 ul. Smukalska-Berberysowa
37. Przepompownia PS 1/2 ul. Saperów
38. Tłocznia PS 1/4ul. Piaski
39. Tłocznia PS 3/9 ul. Zaplotek
40. Przepompownia PS 5,1 ul. Kamienna-Sułkowskiego
41. Przepompownia PK 5 ul. Żabia
42. Tłocznia Opławiec-Biwakowa
43. Tłocznia Wyspa Młyńska
44. Tłocznia Mennica
45. Tłocznia PS 2/10 ul. Śląska
46. Tłocznia PS 2/15 ul. Toruńska
47. Tłocznia PS 3/15 ul. Toruńska
48. Tłocznia PS 1/15 ul. Płatnowska
49. Tłocznia PS 5/15 ul. Wypaleńska
50. Tłocznia ul. Górzyskowo
51. Tłocznia PS 4/4 ul. Piaski
52. Tłocznia PS 2/4 ul. Błotna
53. Tłocznia PS 3/4 ul. Szamarzewskiego
54. Tłocznia ul. Fordońska 103
55. Tłocznia ul. Rozłogi
56. Przepompownia PS 1/11 ul. Nad Wisłą
57. Tłocznia ścieków PS 1/14 ul. Jeździecka
58. Przepompownia ścieków PS 1/18 ul. Harcerska
59. Przepompownia ścieków PS 1/11 ul. Pilicka
60. Przepompownia PS 3/11 ul. Osiedle Rzemieślnicze
61. Przepompownia PS 1/8 ul. Smoleńska
62. Tłocznia PS 4/1 ul. Byszewska
63. Przepompownia PS 2/11 ul. Portowa
64. Tłocznia PS 2/9 ul. Osada-Leszczyna
65. Tłocznia ul. Nadrzeczna
66. Tłocznia ul. Filtrowa
67. Tłocznia IKEA Więcka/Skandynawska
68. Tłocznia Janowo P1 PS-4/3 ul. Relaksowa
69. Tłocznia Janowo P2 PS-5/3 ul. Olimpijska
70. Tłocznia Janowo P3 PS-6/3 ul. Relaksowa-Kontener
71. Tłocznia Janowo P4 PS-7/3 ul. Biwakowa 21
72. Tłocznia Janowo P5 PS-8/3 ul. Biwakowa-Camping
73. Przepompownia PS 1 ul. Mariana Dziatkiewicza
74. Przepompownia PS 2 ul. Bydgoskich Przemysłowców

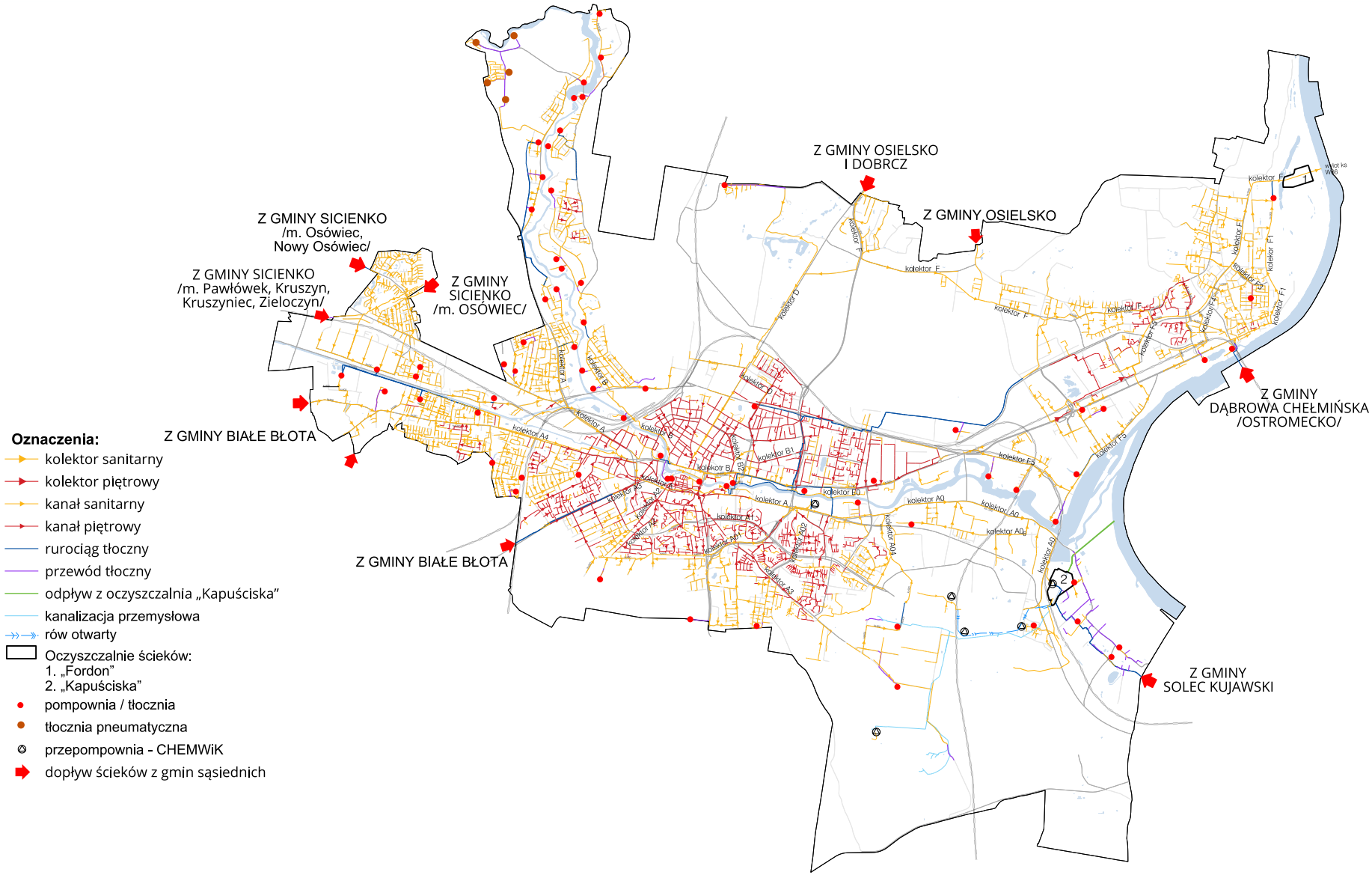
**Przepompownie eksploatowane przez CHEMWIK:**

1. Przepompownia PK- 0 Oczyszczalnia Kapuścisk
2. Przepompownia PK-4 ul. Toruńska
3. Przepompownia 4 ul. Hutnicza
4. Przepompownia B/198 ul.Teodora Wulffa
5. Przepompownia GK ul. Aleksandra Krzywca
6. Przepompownia S ul. Edmunda Matuszewskiego

*Źródło: opracowanie własne.*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

**Rysunek 57.** Ideogram kanalizacji sanitarnej – stan istniejący




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 11.3. Odprowadzanie wód deszczowych i melioracja miejska

Właścicielami kanalizacji deszczowej są Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy (MWiK) oraz Miasto Bydgoszcz, a częścią zarządza Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej. Całkowita długość kanalizacji deszczowej wynosi ok. 566 km:

- kanały deszczowe eksploatowane przez ZDMiKP ok. 61 km,
- kanały deszczowe eksploatowane przez MWiK (bez przyłączy) – stan na 31.12.2020 - 504,45 km, w tym
  - w układzie piętrowym 223,74 km,
  - w układzie pojedynczym 280,71 km.

  Długość przyłączy kanalizacji deszczowej 1,85 km.
- Odbiornikami wód deszczowych z istniejącego systemu kanalizacji deszczowej są:
  - rzeki: Brda i Wisła,
  - kanały: Stary Kanał Bydgoski, Nowy Kanał Bydgoski,
  - zbiorniki infiltracyjne np. przy ul. Artyleryjskiej i inne,
  - strugi: Flis, Potok Prądy, Młyńska, Młynówka (Brda Młyńska),
  - zbiorniki otwarte: przy ulicach Kutrowej, Łososiowej, Głębinowej, Muszlowej, Lisiej, w Dolinie Pięciu Stawów, w Myślęcinku, przy Hali Sportowej „Łuczniczka",
  - odprowadzenie do gruntu poprzez skrzynki rozsączające.

Wody opadowe lub roztopowe zbierane z terenu miasta Bydgoszczy systemem kanalizacji deszczowej są wstępnie podczyszczane z zawiesiny za pomocą części osadnikowych wpustów drogowych zlokalizowanych wzdłuż kanałów deszczowych ( pierwszy stopień oczyszczania). Zasadnicze oczyszczenie wód opadowych do wymaganych wartości wskaźników odbywa się w zlokalizowanych przed wylotami do odbiorników układach oczyszczających składających się z separatorów substancji ropopochodnych oraz osadników piasku.

Zrealizowany na początku XX w. system kanalizacji piętrowej sanitarno-deszczowej, szczególnie w dzielnicach centralnych, jest przeciążony. Spowodowane jest to ciągłą rozbudową zlewni istniejących kanałów i postępującym uszczelnianiem terenu. Brakuje też sieci kanalizacji deszczowej w zachodniej części miasta, w zlewni rzeki Brdy i Kanału Bydgoskiego oraz w południowej i wschodniej części miasta (Biedaszkowo, Glinki, południowa część osiedla Kapuściska i dzielnicy Zimne Wody). Fordon wyposażony jest w sieć kolektorów deszczowych posiadających rezerwy dla zagospodarowania terenów górnego tarasu Fordonu.

Brakuje kanalizacji deszczowej w granicach stref ochronnych ujęcia wody „Czyżkówko" (np. ulicy Smukalskiej) oraz ujęcia „Las Gdański".

Kanalizacja deszczowa w Bydgoszczy charakteryzuje się:

- niedostosowaniem do obecnego sposobu zagospodarowania terenu,
- przeciążeniami kanałów z uwagi na ciągłą rozbudowę i uszczelnianie zlewni,
- złym stanem technicznym kanałów,
- brakiem zbiorników retencyjno-odciążających,
- ograniczeniem odbioru wód deszczowych w zlewni Starego i Nowego Kanału Bydgoskiego,
- brakiem obiektów i retencji kanałowej odciążających kanalizację deszczową w Śródmieściu,
- brakiem kanalizacji deszczowej odciążającej w Śródmieściu,
- brakiem systemowych rozwiązań w północnych dzielnicach miasta, w szczególności na terenach o wysokim poziomie wód gruntowych oraz w strefach ochrony sanitarnej ujęć.

Powyższe problemy powodują:

- zalewanie i podtapianie budynków i nieruchomości (np. rejon ulic Podgórnej, Grudziądzkiej, Szubińskiej),



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 172

- uszkodzenia i zniszczenia dróg, torowisk tramwajowych,
- utrudnienia komunikacyjne.

### Melioracja w mieście

Na terenie miasta wyodrębniono następujące obiekty melioracyjne:

1. Obiekt melioracyjny Łęgnowo – Otorowo. Składa się z rowów o łącznej długości 4808 m. System położony jest po prawej stronie szosy Bydgoszcz – Solec Kujawski, na terenach wykorzystywanych rolniczo i jest konserwowany przez miasto.
2. Obiekt melioracyjny Jachcice – Piaski. Obiekt Jachcice składa się z trzech głównych rowów o łącznej długości 1687 m, odwadnia tereny między ulicami: Saperów, Okrężną i Komandosów. Obiekt Piaski składa się z rowów o łącznej długości 2801 m, odwadnia tereny rolnicze znajdujące się między ulicami Szamarzewskiego i Piaski. Obiekt ten jest konserwowany i utrzymywany przez miasto.
3. Obiekt melioracyjny Prądy. Składa się z rowów częściowo konserwowanych przez miasto Bydgoszcz oraz z cieku Struga Młyńska, znajdującego się obecnie w zarządzie Marszałka Województwa (Kujawsko-Pomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych we Włocławku).
4. Obiekt melioracyjny Smukała. Składa się z rowów o długości 4117 m, odwadnia w większości podmokłe tereny z trwałymi użytkami zielonymi pomiędzy ulicami Smukalską i Palmową.
5. Polder Fordoński z rowami A i B. Składa się z rowów o łącznej długości 3280 m, odwadnia tereny rolnicze znajdujące się między wałem przeciwpowodziowym a ul. Bora-Komorowskiego. Rowy są utrzymywane przez miasto.

Podsumowując:

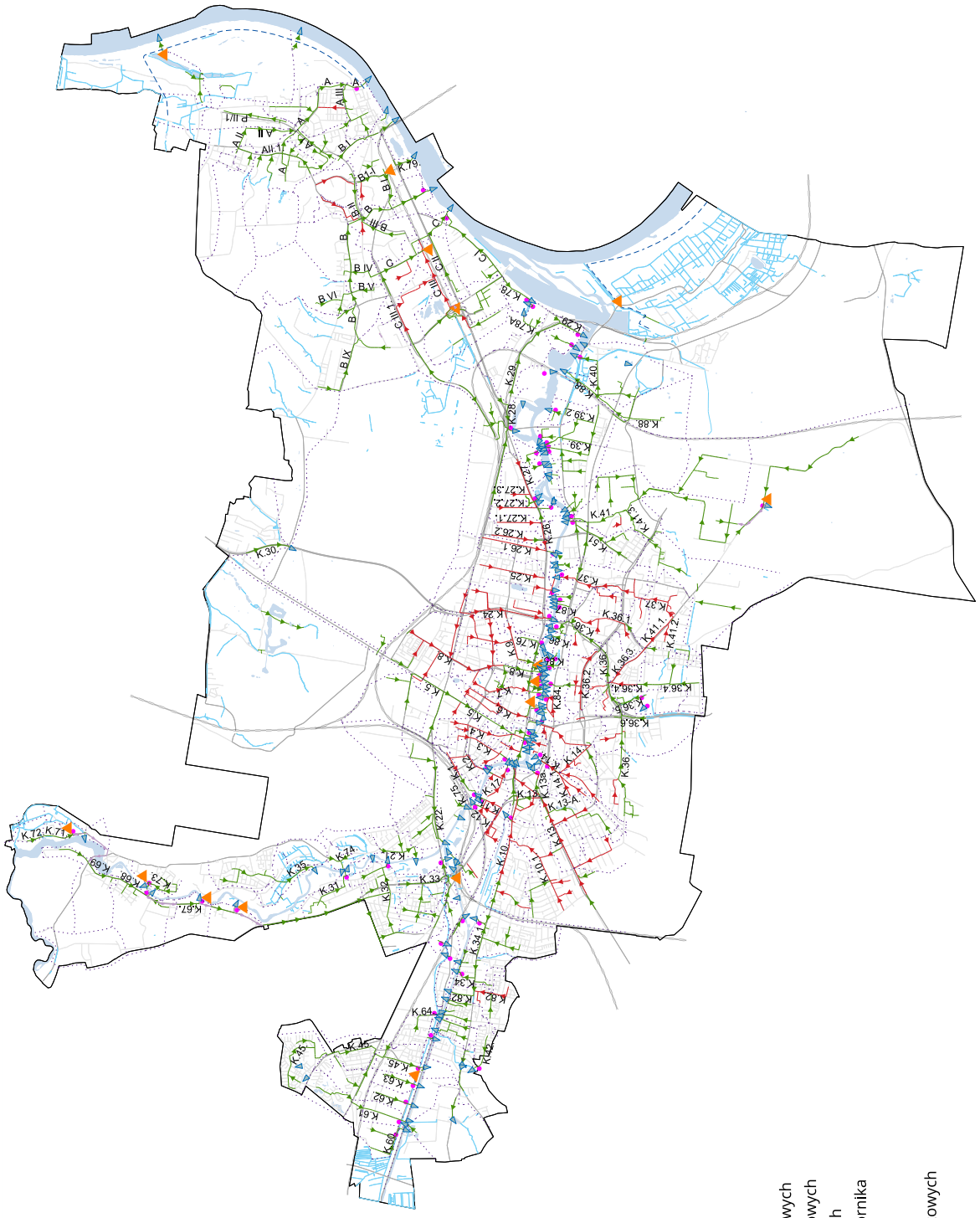
Dla poprawy pracy systemu kanalizacji deszczowej w mieście należy:

- w zakresie retencjonowania wód deszczowych:
  - wybudować zbiorniki retencyjne (zamknięte lub otwarte) w celu zatrzymania wód opadowych w zlewni;
  - wykorzystać naturalne zagłębienia terenu lub zbiorniki wody dla potrzeb retencji wód opadowych, a zgromadzone wody, w miarę możliwości, wykorzystywać do nawadniania terenów zielonych w mieście lub innych celów gospodarczych;
  - zachować powierzchniowe cieki wodne dla swobodnego spływu wód, szczególnie w dzielnicach zachodnich oraz na odcinku miejskim Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły oraz na terenach chronionych wałem przeciwpowodziowym w Fordonie;
  - dążyć do zachowania i tworzenia systemów terenów biologicznie czynnych towarzyszących wszystkim inwestycjom;
  - w projektach zagospodarowania terenu dla terenów zielonych kształtować tereny w sposób umożliwiający czasowe zatrzymanie wód po deszczach nawalnych;
  - dążyć do rozszczelnienia powierzchni utwardzonych co wpływa na zmniejszenie ilości wód opadowych odprowadzanych do kanalizacji deszczowej;
  - w opracowaniach projektowych zarówno dla istniejących jak i projektowanych terenów uwzględniać rozwiązania „zielono-niebieskiej infrastruktury" w celu maksymalnego zagospodarowania i przetrzymania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich występowania.
- w zakresie sieci kanalizacji deszczowej:
  - wybudować oczyszczalnie wód deszczowych i roztopowych;
  - właściwie eksploatować urządzenia do oczyszczania wód opadowych (separatory, osadniki, piaskowniki) oraz wpusty uliczne stanowiące pierwszy stopień oczyszczania wód deszczowych;
  - odciążyć przeciążone zlewnie poprzez rozbudowę i przebudowę kanałów;



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 173

**Rysunek 58.** Ideogram kanalizacji deszczowej – stan istniejący




*Źródło: opracowanie własne.*

  - wybudować kanalizację deszczową, w tym główne kolektory deszczowe, szczególnie w północnych oraz południowo-zachodnich osiedlach miasta;
  - wybudować kolektory i kanały deszczowe w ramach rozbudowy układów komunikacyjnych;
  - przeprowadzić renowację kanałów znajdujących się w złym stanie technicznym;
  - wybudować urządzenia upustowe na Kanale Bydgoskim (śluza „Czyżkówko") dla zwiększenia możliwości odbioru wód opadowych w zlewni kanału.
- w zakresie poprawy pracy systemu kanalizacji deszczowej:
  - wdrożyć program modelowania hydraulicznego sieci kanalizacji deszczowej dla wszystkich zlewni na terenie miasta Bydgoszczy i określić, na podstawie obliczeń hydraulicznych, zakres rozbudowy istniejącej sieci;
  - wprowadzić system monitoringu sieci.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 11.4. Zaopatrzenie w ciepło

Stosownie do ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (DZ.U. 2006 Nr 89 poz. 625 z późn. zm.) miasto Bydgoszcz posiada opracowanie „Założenia do planu zaopatrzenia Bydgoszczy w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe do 2025 roku", przyjęte uchwałą Nr XVI/282/11 Rady Miasta Bydgoszczy z dn. 26 października 2011 r.

Ciepło na terenie miasta Bydgoszczy dostarczane jest do klientów poprzez efektywny energetycznie system ciepłowniczy, czyli taki, w którym do jego wytwarzania wykorzystuje się co najmniej 75% ciepła pochodzącego z kogeneracji, co jest zgodne z ustawą z dnia 10 kwietna 1997 r. Prawo energetyczne.

Miejski System Ciepłowniczy (MSC) powstał na przełomie lat 60. po przebudowie w 1962 roku elektrowni Jachcice na elektrociepłownię (EC 1), budowie sieci cieplnych w centrum miasta oraz sieci parowej dla ZNTK i Papierni. W 1970 roku uruchomiono drugie źródło MSC, elektrociepłownię EC 2 we wschodnim rejonie miasta. Spowodowane to było zapotrzebowaniem przemysłu, a w drugiej kolejności potrzebami mieszkaniowymi. W 1975 roku miasto w 56% zasilane było ze scentralizowanego systemu ciepłowniczego.

### Źródła ciepła

- Elektrociepłownie

Z uwagi na zmniejszające się zapotrzebowanie na ciepło spowodowane m.in. termomodernizacjami obiektów i ograniczeniami odbioru ciepła technologicznego producent, spółka PGE Energia Ciepła S.A. Oddział Elektrociepłownia w Bydgoszczy, postanowił część urządzeń wytwórczych zlikwidować lub zaprzestać ich eksploatacji.

Moce osiągane na urządzeniach wytwórczych zarządzanych przez PGE EC S.A. Oddział Elektrociepłownia w Bydgoszczy są następujące:

moc cieplna całkowita – 564 MW w tym:

- EC I – 87 MW,
- EC II – 477 MW.

Czynne źródła wytwarzania energii elektrycznej w Oddziale Elektrociepłownia w Bydgoszczy zlokalizowane są tylko w Elektrociepłowni Bydgoszcz II (EC II).

- Moc znamionowa turbogeneratorów wynosi 177 MW.
- Moc dyspozycyjna w szczycie zimowym wynosi 110 MW.

Obecnie w EC II jako paliwo stosuje się węgiel kamienny i mazut.

Odbiorcami produkcji ciepła są:

- Komunalne Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Spółka z o.o Bydgoszcz – ok. 93%,
- pozostali odbiorcy – ok. 7%.

Odbiorcami energii elektrycznej są:

- odbiorcy hurtowi tj. PGE S.A. oraz Towarowa Giełda Energii – ok. 97%,
- pozostali odbiorcy – ok. 3%.

PGE Energia Ciepła S.A. Oddział Elektrociepłownia w Bydgoszczy posiada koncesję na dystrybucję energii elektrycznej na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego Sp. z o.o.

- Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (ZTPOK)

Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych powstał na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego ok. 600 m od południowej obwodnicy Bydgoszczy. Oficjalne otwarcie ZTPOK odbyło się 26 listopada 2015 roku. Działalność produkcyjną ZTPOK rozpoczął w 2016 roku, eksploatacją instalacji zajmuje się ProNatura Sp. z o.o. Bydgoszcz. W ZTPOK unieszkodliwiane są odpady komunalne i jednocześnie wytwarzana jest energia elektryczna i cieplna.

Wydajność instalacji spalarni wynosi 180 000 ton odpadów rocznie. Łączna moc cieplna ZTPOK wynosi 27,7 MW z jednoczesnym udziałem mocy elektrycznej na poziomie 9,20 MW. W 2018 roku ZTPOK



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

wytworzył energię cieplną w wysokości 506 290 GJ.

Odbiorcą produkcji ciepła jest miejska sieć ciepłownicza na cele grzewcze w sezonie grzewczym oraz przez cały rok dla celów przygotowania ciepłej wody użytkowej. ZTPOK jest dostarczycielem ciepła i energii elektrycznej m.in. dla przedsiębiorstw Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego.

- Komunalne źródła ciepła eksploatowane przez KPEC

Komunalne Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Spółka z o.o. w Bydgoszczy eksploatuje ciepłownie opalane miałem węglowym oraz kotłownie lokalne z paliwem na gaz ziemny.

Ciepłownie eksploatowane przez KPEC:

- Ciepłownia Białe Błota – 36,76 MW,
- Ciepłownia Osowa Góra – 15,31 MW.

KPEC utrzymuje 15 kotłowni lokalnych opalanych gazem ziemnym o łącznej mocy 5,195 MW.

Obecne potrzeby cieplne miasta mieszczą się w zbilansowanych mocach cieplnych źródeł ciepła. Całkowita moc dla potrzeb odbiorców wynosi 592,644 MW.

W rozbiciu na poszczególne zapotrzebowania:

- potrzeby centralnego ogrzewania – $Q_{c.o.}$ = 449,095 MW,
- potrzeby dla ciepłej wody użytkowej – $Q_{c.w.}$ = 89,601 MW,
- technologia i wentylacja – $Q_{went}$ = 53,948 MW.

Wytworzona energia cieplna w 2018 roku (dane z KPEC) wynosiła:

źródła własne:

- Ciepłownia Osowa Góra – 114 117 GJ,
- Ciepłownia Białe Błota – 125 585 GJ.

źródła obce:

- EC I + EC II – 3 988 446 GJ,
- ZTPOK – 506 290 GJ.

System ciepłowniczy miasta charakteryzuje się zbilansowaną mocą cieplną źródeł ciepła, pokrywającą potrzeby cieplne miasta. Wynika to głównie z następujących przesłanek:

- ograniczenie produkcji oraz restrukturyzacja przemysłu na rzecz produkcji energooszczędnej,
- wprowadzanie nawyków oszczędzania energii cieplnej, termomodernizacja budynków, automatyzacja węzłów cieplnych, pomiar energii cieplnej itp.

### Sieć ciepłownicza

Początki systemu ciepłowniczego w Bydgoszczy sięgają lat 50. XX w. Przez ten okres stworzony został układ pierścieniowo-promieniowy, który poprzez dołączanie nowych odbiorców rozrastał się aż do stanu obecnego. Efektem jest duży i rozległy system sieci z przewodami o zróżnicowanym wieku i technologii wykonania. Długość sieci ciepłowniczej miasta Bydgoszczy (dane na 2018 rok) wynosi 398,763 km, w tym:

- sieć magistralna 82,607 km,
- sieć rozdzielcza 152,640 km,
- przyłącza i niskie parametry 163,516 km.

W związku z nowymi wymogami ochrony środowiska oraz ograniczeniami rynku ciepła Bydgoski Miejski System Ciepłowniczy jest stale modernizowany:

- Zakłada się, że moc cieplna Oddziału Elektrociepłownia w Bydgoszczy do końca 2022 roku będzie wynosiła 564 MW, moc elektryczna pozostaje bez zmian.
- Do 2022 roku Oddział Elektrociepłownia w Bydgoszczy planuje odtworzenie mocy wytwórczych.



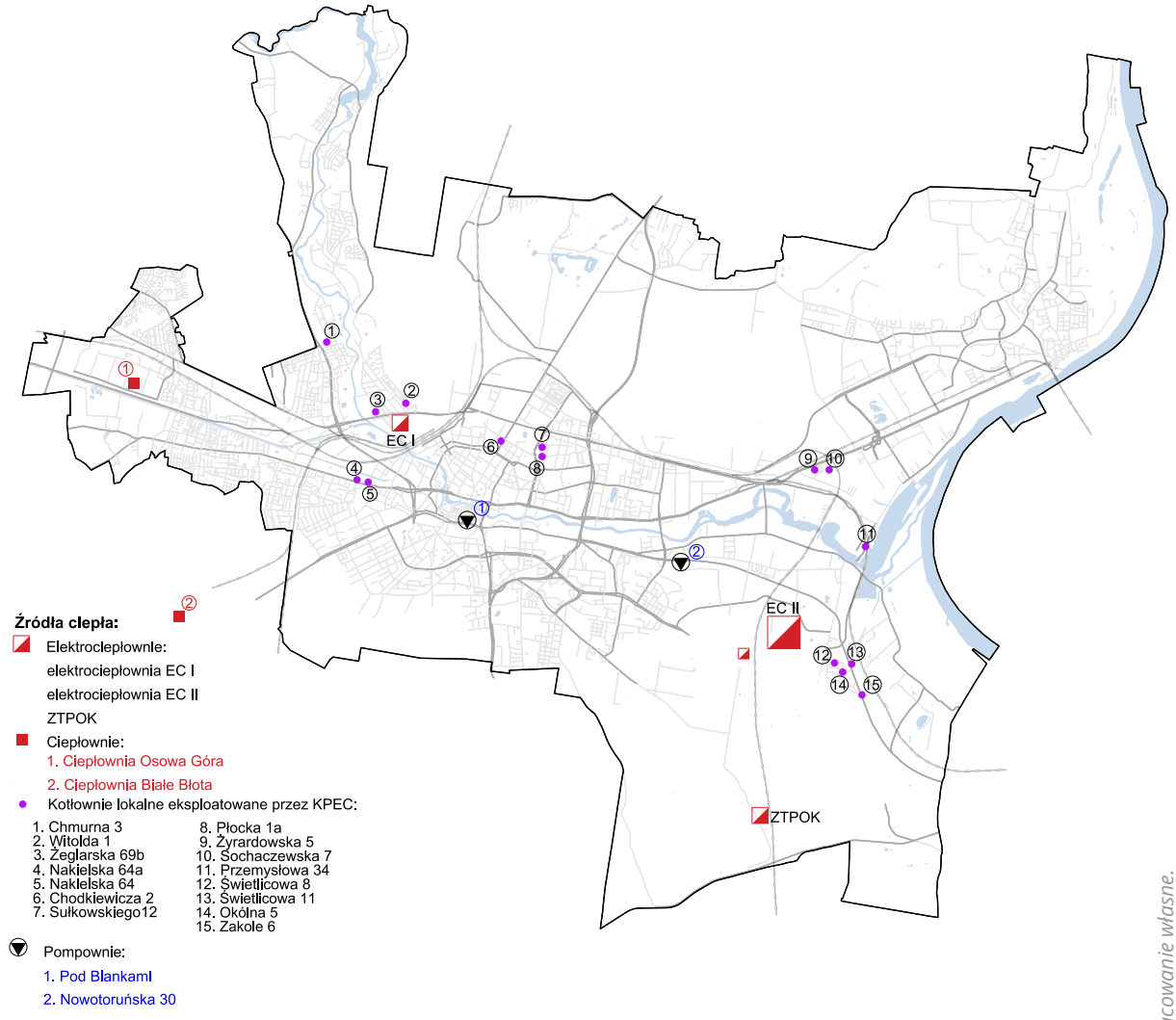
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 177

**Rysunek 59.** Ideogram sieci ciepłowniczej – stan istniejący




*Źródło: opracowanie własne.*

**Rysunek 60.** Inwentaryzacja obiektów systemu ciepłowniczego




*Źródło: opracowanie własne.*

- Kotłownie lokalne eksploatowane przez KPEC Bydgoszcz zasilane gazem ziemnym.
- Ciepłownie Białe Błota, Osowa Góra – przystosowanie do zasilania gazem ziemnym.
- Na poprawę pracy systemu ciepłowniczego wpłynie:
  - połączenie górnego tarasu z dolnym tarasem Bydgoszczy poprzez wybudowanie magistrali DN 400 mm w rejonie Starego Miasta oraz przepompowni w rejonie ul. Pod Blankami (inwestycje zrealizowane),
  - planowana budowa magistrali ciepłowniczej łączącej Osową Górę z miejską siecią.

Podstawowe zmiany polegają na przechodzeniu na paliwa o mniejszym zagrożeniu dla środowiska, instalowaniu sprawnych urządzeń zmniejszających emisję szkodliwych substancji do atmosfery oraz realizacji inwestycji usprawniających pracę systemu ciepłowniczego miasta Bydgoszczy.

### Wnioski

Dla poprawy efektywności pracy systemu zaopatrzenia miasta w ciepło należy:

- utrzymać zakładane sprawności urządzeń cieplnych w źródłach produkcji ciepła oraz stosować paliwa o wysokich parametrach technicznych;
- sukcesywnie wymieniać sieci ciepłownicze znajdujące się w złym stanie technicznym oraz optymalizować pracę sieci, co wpłynie na minimalizację strat ciepła na przesyle oraz strat nośnika ciepła;
- unowocześniać system ciepłowniczy poprzez utrzymywanie wysokich standardów technicznych w zakresie automatyzacji sieci i węzłów cieplnych, pomiarów energii cieplnej oraz monitoringu systemu ciepłowniczego;
- sukcesywnie podłączać do miejskiej sieci ciepłowniczej budynki gminne, budynki mieszkalne w zabudowie wielo- i jednorodzinnej;
- prowadzić w mieście politykę oszczędności energii poprzez termoizolację budynków, stosować urządzenia energooszczędne;
- pozyskiwać energię elektryczną i cieplną z odnawialnych źródeł energii.

## 11.5. Zaopatrzenie w gaz

Dystrybucją gazu ziemnego na obszarze miasta Bydgoszczy zajmuje się Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Bydgoszczy.

Gaz ziemny wysokometanowy dostarczany jest do Bydgoszczy z dwóch głównych odgałęzień z magistrali gazociągu w/c DN 400 mm relacji Gdańsk–Włocławek, który leży w gestii Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM SA.

Zasilanie miasta Bydgoszczy przedstawia się następująco:

- z gazociągu wysokiego ciśnienia:
  - zasilanie od południa – z gazociągu DN 250 p = 5.5 MPa relacji Turzno–Gniewkowo–Bydgoszcz do stacji redukcyjno-pomiarowej $I^0$ w Otorowie o przepustowości 15 000 $m^3$/h;
  - zasilanie od północy – z gazociągu w/c DN 200/300, MOP 2,5 MPa relacji Zalesie–Dworzysko–Bydgoszcz do stacji redukcyjno-pomiarowej $I^0$ przy ul. Suczyńskiej Q = 6000 $m^3$/h oraz do stacji przy ul. Przemysłowej Q = 15 000 $m^3$/h.
- z gazociągu średniego ciśnienia:
  - zasilanie od strony zachodniej – z gazociągu w/c DN 150 z kierunku Szubina dochodzącego do stacji redukcyjno-pomiarowej $I^0$ w miejscowości Kruszyn Krajeński Q = 8000 $m^3$/h, a dalej gazociągiem ś/c G315PE w ul. Szubińską;
  - zasilanie od strony zachodniej – z gazociągu w/c relacji Kruszyn Krajeński–Łochowo, ze stacją redukcyjno-pomiarową $I^0$ w Łochowie Q = 8000 $m^3$/h, a dalej gazociągiem ś/c G225PE do Bydgoszczy.

### Struktura i standardy użytkowania gazu

- Stan sieci gazowej na terenie miasta Bydgoszczy

  Dane pochodzą z Polskiej Spółki Gazownictwa, Oddział Zakład w Bydgoszczy, na dzień 31.12.2018.

  Długość czynnych gazociągów ogółem wynosi 663,17 km, w tym :
  - niskie ciśnienie – 427,36 km,
  - średnie ciśnienie – 228,94 km,
  - wysokie ciśnienie – 6,87 km.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Liczba i długość czynnych przyłączy gazu:

- niskiego ciśnienia – 16 142 szt. o łącznej długości 234,34 km,
- średniego ciśnienia – 2836 szt. o łącznej długości 46,01 km.

Na terenie Bydgoszczy znajduje się 36 stacji gazowych średniego ciśnienia własności PSG. Rozmieszczenie stacji pokazano na rysunku 61.

PGS sp. z o.o. nie świadczy usług m.in. na obszarach: Łęgnowo II, Lotnisko, Czersko Polskie, Wypaleniska. Spółka gazownictwa rozbudowę istniejącej oraz budowę nowej sieci gazowej realizuje etapowo. Budowa sieci uzależniona jest od możliwości technicznych i ekonomicznych, zgodnie z ustawą Prawo energetyczne budowa sieci gazowej musi być ekonomicznie uzasadniona oraz poparta zainteresowaniem poszczególnych właścicieli obiektów wykorzystujących gaz do celów grzewczych i technologicznych.

- Współpraca z gminami sąsiednimi:
  - gmina Sicienko zasilana jest z sieci gazowej średniego ciśnienia zlokalizowanej w zachodniej części Bydgoszczy w dzielnicy Osowa Góra, w rejonie ul. Kolbego oraz w rejonie ul. Czapla,
  - utrzymanie istniejącego połączenia sieci gazowych średniego ciśnienia z gminy Białe Błota z sieciami Bydgoszczy,
  - utrzymanie i rozbudowa połączenia sieci gazowych średniego ciśnienia pomiędzy gminą Osielsko a Bydgoszczą w rejonie ul. Pod Skarpą.

Podsumowując:

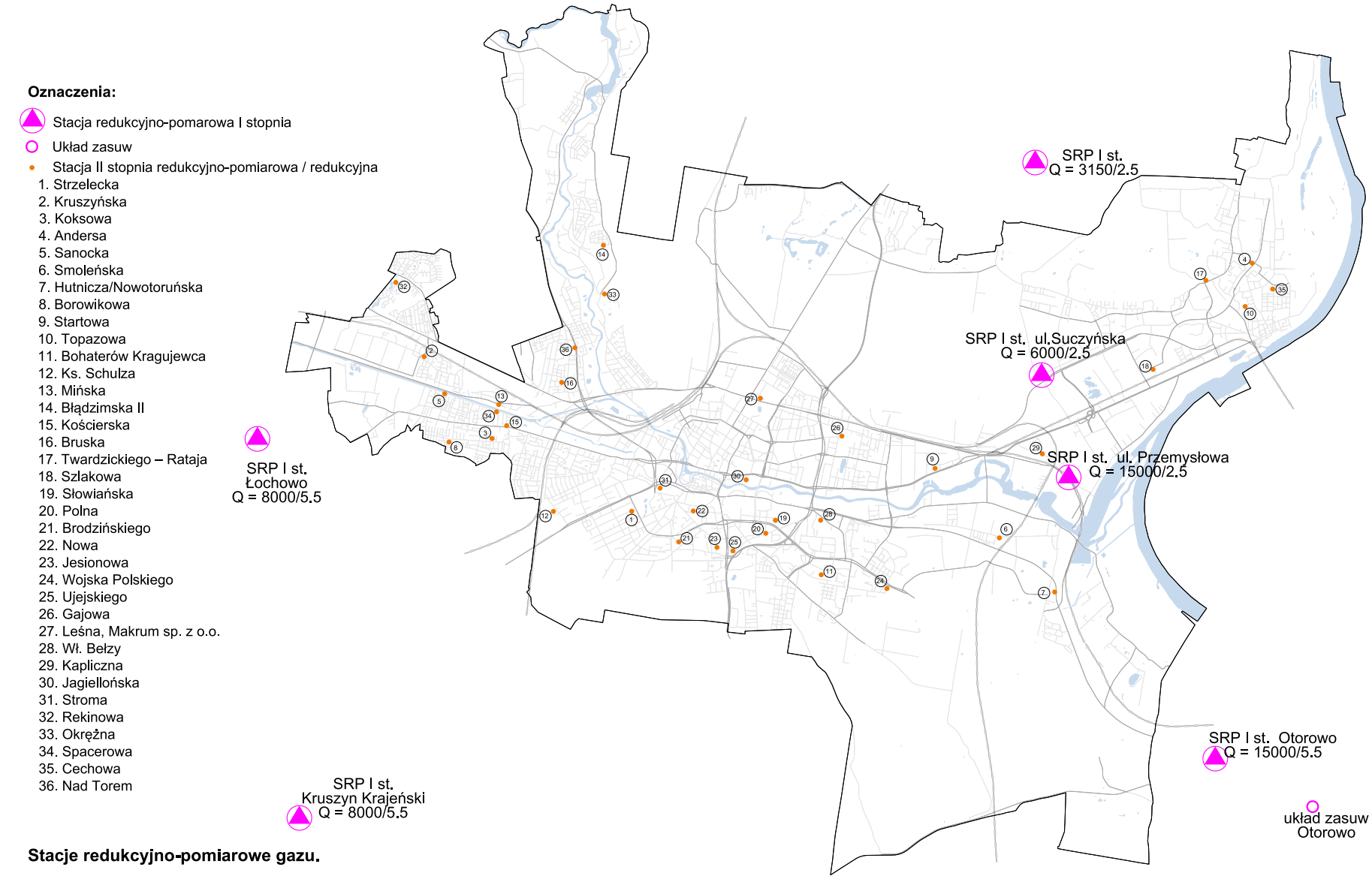
Dla poprawy pracy systemu sieci gazowniczej w mieście należy:

- gazyfikować tereny pozostające poza zasięgiem sieci gazowej,
- prowadzić rozbudowę sieci gazowej w celu wykorzystania gazu do celów grzewczych.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 181

**Rysunek 61.** Stacje redukcyjno-pomiarowe gazu

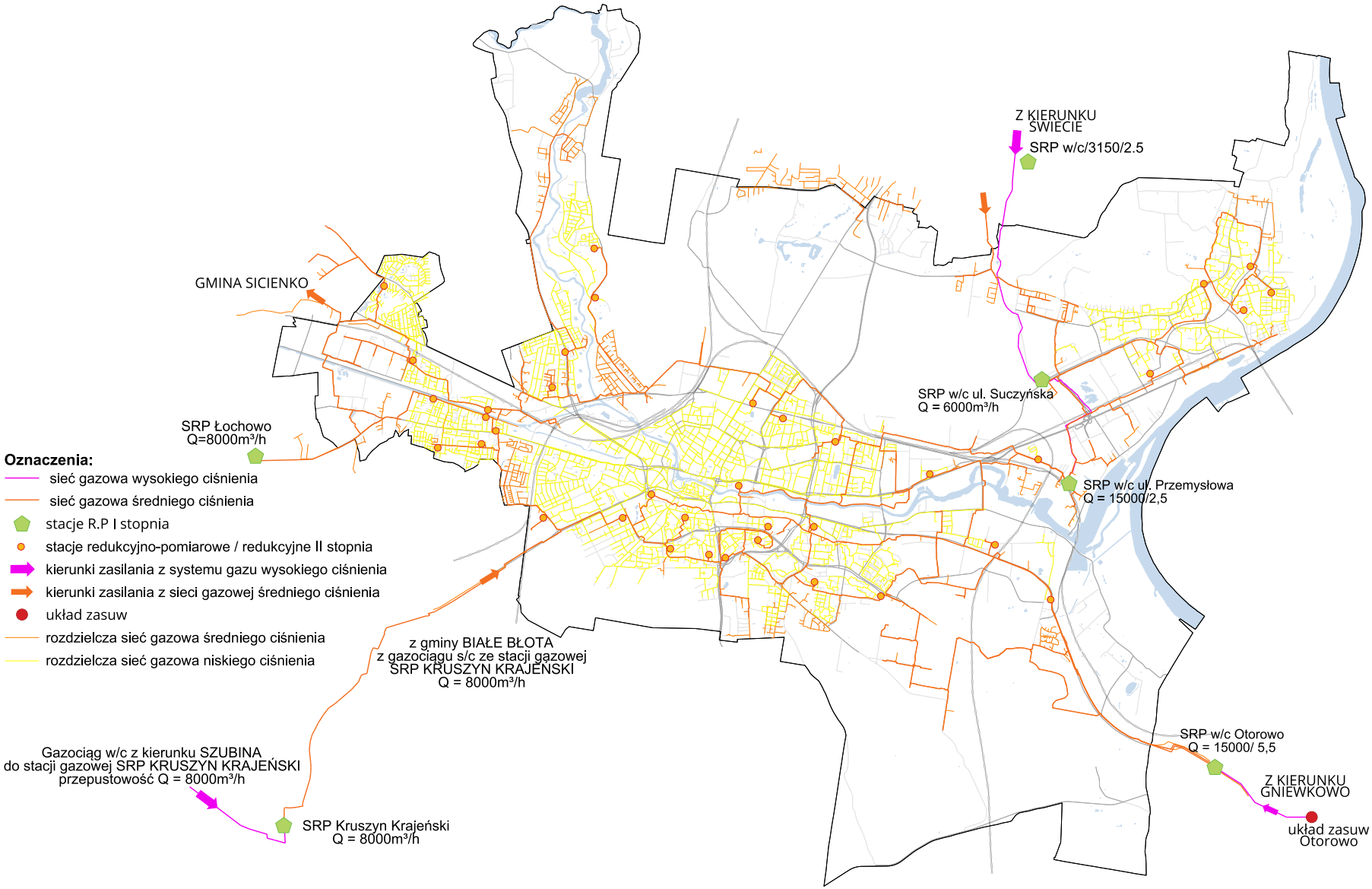



**Stacje redukcyjno-pomiarowe gazu.**

*Źródło: opracowanie własne.*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

**Rysunek 62.** Ideogram sieci gazowej – stan istniejący




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 11.6. Zaopatrzenie w energię elektryczną

### Źródła zasilania

Głównymi źródłami zasilania miasta Bydgoszczy w energię elektryczną są Krajowy System Elektroenergetyczny (KSE) oraz elektrociepłownia EC II.

Pierwszym podstawowym źródłem zasilania jest Krajowy System Elektroenergetyczny, gdzie poprzez dwie stacje przesyłowe energia elektryczna przekazywana jest do sieci dystrybucyjnej wysokiego napięcia 110 kV ENEA Operator Sp. z o.o. Stacje te to:

- Jasiniec 220/110 kV, zlokalizowana we wschodniej części miasta. W stacji zainstalowane są dwa autotransformatory AT1 i AT2 o napięciu 220/110 kV i mocy 160 MVA każdy; w 2020 roku zakończona zostanie budowa rozdzielni 400 kV;
- Bydgoszcz Zachód, zlokalizowana tuż poza granicami administracyjnymi miasta, w gminie Białe Błota, pracująca głównie na potrzeby miasta Bydgoszczy. Z założenia pełni zadania w sieci 220 kV tylko przejściowo. Z chwilą doprowadzenia do Bydgoszczy napięcia 400 kV stacja będzie pracować na tym napięciu. W stacji zainstalowany jest jeden autotransformator AT1 220/110 kV o mocy 275 MVA.

Drugim podstawowym źródłem energii elektrycznej i największym źródłem energii cieplnej na terenie miasta jest EC II. W elektrociepłowni pracują cztery turbogeneratory o łącznej mocy znamionowej 177 MW i dyspozycyjnej w szczycie zimowym 110 MW.

Ponadto na terenie miasta energia elektryczna wytwarzana jest również w niewielkich lokalnych źródłach energii, których udział w obrocie energią jest nieznaczny. Są to m.in.: elektrownia wodna Smukała, elektrownia Tryszczyn, trzy małe elektrownie wodne (MEW) w Czersku Polskim oraz MEW na Wyspie Młyńskiej, elektrownie biogazowe przy oczyszczalniach ścieków „Fordon" i „Kapuściska" i przy wysypisku śmieci w Wypaleniskach oraz ZTPOK (spalarnia odpadów).

### Linie najwyższych napięć (NN)

Właścicielem sieci przesyłowych najwyższych napięć są Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. Operator ten na terenie Bydgoszczy posiada dwie stacje przesyłowe oraz linie najwyższych napięć (NN). Przez teren miasta przechodzą następujące linie elektroenergetyczne najwyższych napięć (NN):

- napowietrzna linia NN-220 kV relacji elektrownia Pątnów – Jasiniec – tor I,
- napowietrzna linia NN-220 kV relacji elektrownia Pątnów – Jasiniec – tor II,
- napowietrzna linia NN-220 kV relacji Jasiniec – Gdańsk I,
- napowietrzna linia NN-220 kV relacji Jasiniec – Grudziądz Węgrowo,
- napowietrzna linia NN-400 kV relacji Jasiniec – Bydgoszcz Zachód, pracująca czasowo na napięciu 220 kV.

Biegnąca poza granicami miasta Bydgoszczy linia NN-400 kV relacji Bydgoszcz Zachód – Piła Krzewina, pracująuje czasowo na napięciu 220 kV.

Długość linii przesyłowych w granicach miasta wynosi 34,3 km.

### Sieć wysokiego napięcia

Sieć wysokiego napięcia WN-110 kV tworzą stacje elektroenergetyczne WN, nazywane Głównymi Punktami Zasilania (GPZ), oraz rozprowadzone między stacjami napowietrzne linie WN-110 kV, zasilające te stacje. Zadaniem GPZ-ów jest transformacja energii z sieci 110 kV do sieci średniego napięcia SN 15 kV i SN 6 kV (sieć operatora D-Energia).



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

### Główne Punkty Zasilania

Na terenie miasta Bydgoszczy funkcjonuje 12 stacji elektroenergetycznych 110/15 kV będących własnością ENEA Operator Sp. z o.o. z łączną mocą zainstalowanych transformatorów 631 MVA. Tylko 5 stacji (Śródmieście, Rupienica, Jasiniec, Fordon ATR i Południe) zasila wyłącznie odbiorców z obszaru miasta Bydgoszczy, z pozostałych stacji wyprowadzone są sieci średniego napięcia zarówno na teren miasta, jak i okolicznych miejscowości położonych poza jego granicami.

Zapotrzebowanie mocy w obszarze miasta Bydgoszczy i miejscowości podmiejskich (poza odbiorcami zasilanymi ze stacji WN abonenckich – Telefonika oraz Zachem 1 i 2) w szczycie zimowym wahało się od 197,5 MW w latach 2009 i 2010 do 175 MW w roku 2014. Daje to rezerwę mocy transformatorów znacznie przekraczającą pożądaną wysokość. Wykorzystanie mocy transformatorów w latach 2006-2015 kształtowało się na poziomie od 31,3% do 27,7%. Przy założeniu 100-procentowej rezerwy mocy w stacjach WN/SN stopień obciążenia mocą szczytową większości stacji wyniósł od 45% do 60%. Niższe obciążenie – 33,8% jest w stacji Fordon ATR, natomiast w dwóch stacjach, Błonie i Fordon, wynosi ono 80%.

Ponadto na terenie miasta funkcjonują trzy stacje abonenckie, przyłączone do sieci ENEA Operator. Stacje Zachem 1 i 2 zasilają odbiorców zlokalizowanych na terenie byłych Zakładów Chemicznych „Zachem" oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie (Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny). Operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego na wyżej wymienionych terenach jest D-Energia Sp. z o.o.

Przy EC II zlokalizowana została stacja elektroenergetyczna WN, pracująca jako rozdzielnia sieci 110 kV. Odbiera ona energię elektryczną z EC i kieruje ją bezpośrednio liniami wysokiego napięcia 110 kV do pięciu stacji WN/SN. Ponadto poprzez sieć średniego napięcia zasila odbiorców na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego mocą szczytową 4 MW.

### Linie wysokiego napięcia

Na terenie m. Bydgoszczy wszystkie linie 110 kV są własnością ENEA Operator Sp. z o.o., poza jednym wyjątkiem, tj. abonencką linią kablową 110 kV zasilającą abonencką stację Telefonika, zlokalizowaną na terenie zakładu Tele-Fonika Kable. Obecnie linie własności ENEA Operator praktycznie są liniami napowietrznymi – poza krótkimi odcinkami wyprowadzeń kablowych ze stacji GPZ Północ oraz EC II. W zdecydowanej większości są to linie jednotorowe. Wszystkie linie pracują w układzie pierścieniowo zamkniętym, umożliwiającym drugostronne zasilanie stacji w przypadku awarii jednej z linii zasilających.

Długość linii napowietrznych 110 kV na terenie miasta Bydgoszczy wynosi 88,05 km.

### Sieć średniego i niskiego napięcia

Stacje elektroenergetyczne WN/SN, w których następuje transformacja napięcia wysokiego na średnie, stanowią podstawowe zasilanie sieci rozdzielczej 15 kV na terenie miasta. Sieć kablowa pracuje w układzie pierścieniowym, umożliwiającym drugostronne zasilanie w przypadku awarii jednej z linii zasilających. Na terenach o zabudowie rozproszonej występują jeszcze nieliczne odcinki sieci napowietrznej. Długość linii średniego napięcia SN na terenie miasta Bydgoszczy, będących własnością ENEA Operator Sp. z o.o., wynosi łącznie 738,68 km, w tym linii napowietrznych 142,75 km i 662,58 km linii kablowych, a operatora D-Energia – 194 km linii kablowych 6 kV.

W ostatnich latach w sieci średniego napięcia operatora ENEA Operator Sp. z o.o. przeprowadzona została modernizacja polegająca na zastąpieniu istniejącej kablowej sieci o napięciu 6 kV nową siecią kablową o napięciu 15 kV.

W granicach administracyjnych miasta funkcjonuje obecnie 1018 stacji transformatorowych SN/nn (15/0,4 kV) operatora spółki ENEA. Liczba stacji abonenckich wynosi 155 szt. Ponadto w skład sieci elektroenergetycznej spółki D-Energia wchodzi 76 stacji transformatorowo-rozdzielczych 6/0,4 kV oraz 6 stacji rozdzielczych 6 kV. Długość sieci niskiego napięcia spółki ENEA wynosi łącznie ok. 1500 km, w tym ok. 1060 km to linie kablowe, a ok. 440 km to linie napowietrzne, a spółki D-Energia – 184 km linii kablowych.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 185

### Strefy potencjalnego oddziaływania

Wzdłuż istniejących i projektowanych elektroenergetycznych linii napowietrznych najwyższych i wysokich napięć występują strefy potencjalnego oddziaływania, wynikające z emitowanego przez nie pola elektromagnetycznego oraz wymagań eksploatacyjnych zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami. I tak:

1. Sieć przesyłowa NN-220 kV i NN-400 kV:

- dla elektroenergetycznej linii 220 kV wymagany jest pas technologiczny o szerokości 50 m (po 25 m od osi linii w obu kierunkach w rzucie poziomym),
- dla istniejącej linii przesyłowej NN-400 kV wymagany jest pas technologiczny o szerokości 80 m (po 40 m od osi linii w obu kierunkach w rzucie poziomym),
- dla planowanych dwutorowych linii przesyłowych NN-2x400 kV wymagany jest pas technologiczny o szerokości 70 m (po 35 m od osi linii w obu kierunkach w rzucie poziomym).

Wymagania technologiczne:

- w pasie technologicznym nie należy lokalizować budynków mieszkalnych lub innych przewidzianych na stały pobyt ludzi, ponadto lokalizację wszystkich obiektów w pasie technologicznym należy uzgadniać z właścicielem linii – Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. z siedzibą w Warszawie;
- zalesienia terenów rolnych w pasie technologicznym linii mogą być przeprowadzone w uzgodnieniu z właścicielem linii, który określi maksymalną dopuszczalną wysokość drzew i krzewów oraz dopuszczalne ich odległości od linii;
- lokalizacja obiektów budowlanych zawierających materiały niebezpieczne pożarowo, stacji paliw i stref zagrożonych wybuchem w pobliżu linii elektroenergetycznej powinna uwzględniać wymogi określone w przepisach odrębnych oraz normach dotyczących projektowania linii elektroenergetycznych;
- zakazuje się tworzenia hałd, nasypów oraz sadzenia roślinności wysokiej pod linią i w odległości 6 m dla linii 220 kV oraz 7 m dla linii 400 kV, od rzutu poziomego skrajnego przewodu fazowego (w świetle koron);
- należy zapewnić gestorowi sieci dostęp do sieci przesyłowych NN-400 kV i NN-220 kV w celu ich obsługi, konserwacji, modernizacji i usuwania awarii.

2. Sieć dystrybucyjna WN-110 kV, SN i nn:

- dla linii WN-110 kV – 22 m (po 11 m od osi linii),
- dla linii kablowych WN-110 kV – 1 m (po 0,5 m po każdej ze stron od osi linii),
- dla linii napowietrznych SN – 14 m (po 7 m po każdej ze stron od osi linii),
- dla linii napowietrznych nn-0,4 kV – 7 m (po 3,5 m po każdej ze stron od osi linii),
- dla linii kablowych SN i nn – 0,5 m (po 0,25 m po każdej ze stron od osi linii).

Wymagania techniczne:

- wszystkie obiekty przewidywane do budowy, przebudowy lub remontu w zbliżeniu lub na skrzyżowaniu z infrastrukturą techniczną elektroenergetyczną podlegają przepisom odrębnym;
- w pasie technologicznym obowiązuje w szczególności zakaz sadzenia roślinności wysokiej i o rozbudowanym systemie korzeniowym, w tym obowiązuje szerokość pasa wycinki podstawowej drzew na trasie linii według przepisów odrębnych;
- w pasie technologicznym linii kablowej WN-110 kV zabrania się układania równolegle do linii jakiegokolwiek uzbrojenia technicznego i wszelkich nasadzeń;
- w przypadku projektowania zmian zagospodarowania terenu w pasach technologicznych należy dokonywać uzgodnień branżowych z właścicielem tych linii;
- należy zapewnić gestorowi sieci dostęp do linii w celu ich obsługi, konserwacji, modernizacji i usuwania awarii.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

### Wnioski

W ostatnich latach zauważa się spadek zapotrzebowania mocy przez odbiorców miasta Bydgoszczy. Niewątpliwie wpływ na to obniżenie mają zmiana profilu prowadzonej działalności gospodarczej, stosowanie energooszczędnych odbiorników (telewizoró, lodówek, żarówek itp.), a także w ostatnich latach stosunkowo łagodne zimy (mniejsze zużycie energii elektrycznej na ogrzewanie pomieszczeń).

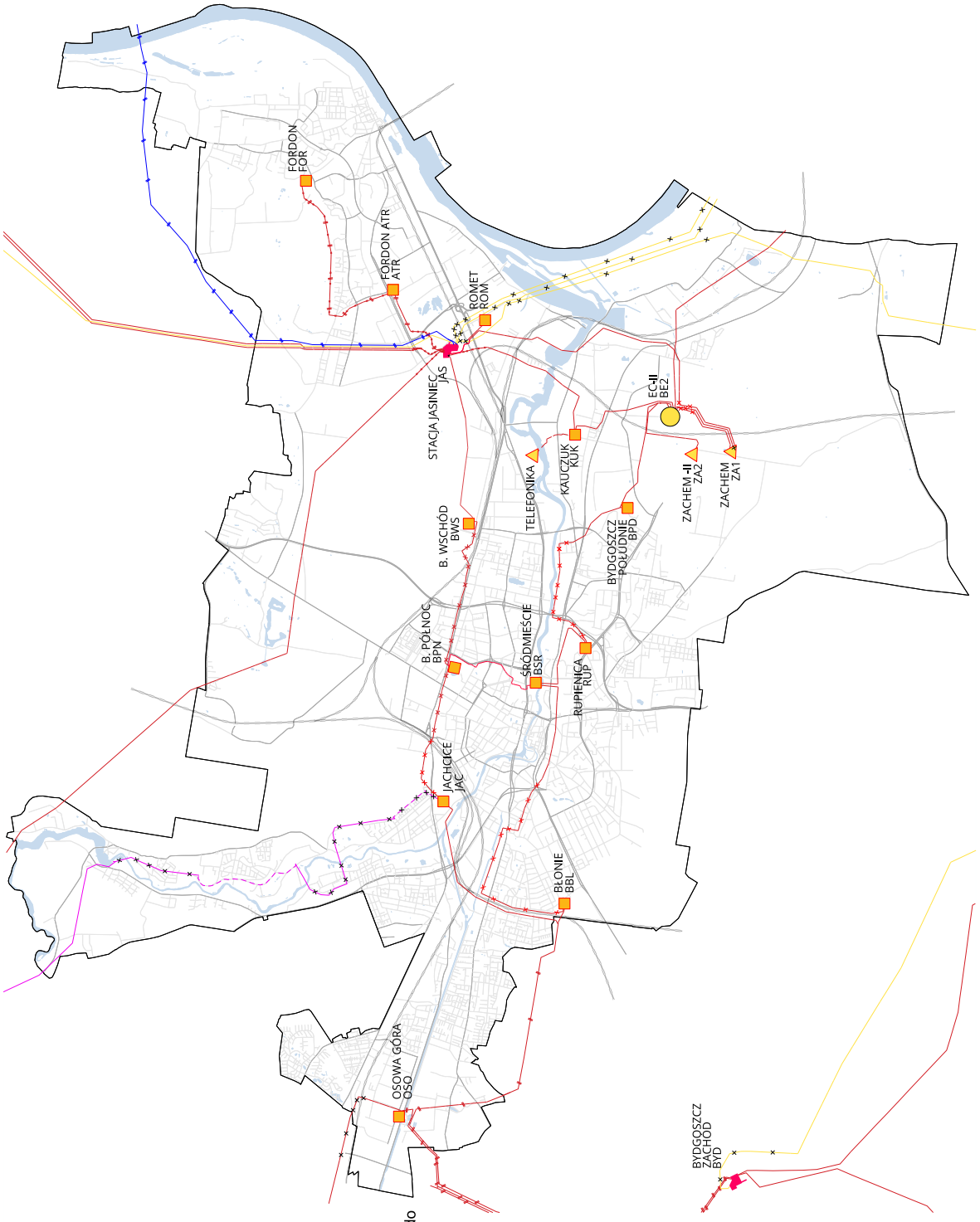
Zainstalowane w GPZ transformatory znacznie przekraczają pożądaną wysokość 100% rezerwy mocy. Istniejąca sieć wysokiego napięcia w obszarze miasta, z dużą rezerwą mocy, pozwala pokrywać w pełni zapotrzebowanie na energię elektryczną. Pozwala również pozytywnie oceniać możliwości pokrycia wzrastających potrzeb, jakie mogą pojawić się w najbliższych kilkunastu latach. Jednakże oceniając stopień bezpieczeństwa energetycznego miasta w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną, należy:

- rozbudować stację 220/110 kV Jasiniec o rozdzielnię 400 kV i doprowadzić linie NN-400 kV do tej stacji z kierunku Pątnowa i Grudziądza,
- rozbudować stację 220/110 kV Bydgoszcz Zachód o rozdzielnię 400 kV,
- zmodernizować stację GPZ Śródmieście w zakresie wymiany rozdzielni WN-110 kV na rozdzielnię GIS SF-6 do roku 2020,
- zmodernizować stację GPZ Jasiniec; inwestycja planowana do realizacji do roku 2024,
- zmodernizować stacje GPZ Rupienica, GPZ Błonie i GPZ Kauczuk w zakresie pól transformatorowych WN/SN wraz z instalacją separacji oleju; inwestycje planowane do roku 2025,
- wybudować stację GPZ Piękna wraz z powiązaniem z istniejącą siecią elektroenergetyczną poprzez budowę linii kablowej 110 kV stanowiącej wplot w linię 110 kV relacji GPZ Błonie – GPZ Śródmieście; inwestycja planowana do realizacji do roku 2026,
- zmodernizować stację GPZ Bydgoszcz Wschód,
- zbudować linię kablową WN-110 kV łączącą GPZ Północ z GPZ Śródmieście dla poprawy bezpieczeństwa zasilania miasta Bydgoszczy w stanach awaryjnych,
- zbudować drugostronne zasilanie GPZ Fordon z kierunku Świecia; inwestycja planowana do realizacji do roku 2021,
- przebudować linie WN-110 kV relacji GPZ Jasiniec – GPZ Koronowo i GPZ Jasiniec – GPZ Kotomierz do parametrów 240/80; inwestycje planowane do realizacji do roku 2024,
- przebudować linię relacji GPZ Bydgoszcz Zachód – GPZ Jachcice do parametrów 240/80 i z częściowym skablowaniem linii; inwestycja planowana do roku 2025,
- przebudować linie WN-110 kV relacji GPZ Kauczuk – GPZ EC II, GPZ EC II – GPZ Solec Kuj. i GPZ EC II – GPZ Południe do parametrów 240/80; inwestycje planowane do realizacji do roku 2026,
- zmodernizować sieć 30 kV, z częściowym skablowaniem linii, pod kątem ograniczenia jej uciążliwości dla otoczenia,
- zmodernizować rozdzielnię SN-15 kV w stacji GPZ Bydgoszcz Wschód,
- rozbudować oraz zmodernizować sieć średniego napięcia (stacje transformatorowe i linie elektroenergetyczne) dla zasilania nowych odbiorców,
- przeanalizować zasadność budowy stacji WN/SN Czyżkówko, Piękna i Glinki w kontekście intensywnej zabudowy na terenach w obrębie planowanych GPZ i znacznej rozbudowy lotniska z ewentualnym rozwojem przemysłu lotniczego,



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 187

**Rysunek 63.** Ideogram sieci elektroenergetycznej – stan istniejący




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 11.7. Telekomunikacja

Organem regulacyjnym w zakresie działalności telekomunikacyjnej i pocztowej, gospodarki zasobami częstotliwości oraz kontroli spełniania wymagań dotyczących kompatybilności elektromagnetycznej jest Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej.

Jest także organem wyspecjalizowanym w zakresie kontroli wyrobów emitujących lub podatnych na emisję pola elektromagnetycznego, w tym aparatury i urządzeń telekomunikacyjnych wprowadzonych do obrotu handlowego w Polsce.

Bydgoszcz posiada rozbudowaną sieć infrastruktury telekomunikacyjnej telefonii stacjonarnej (kanalizację kablową, linie telefoniczne napowietrzne, szafy i słupki kablowe) oraz system sieci telefonii komórkowej systemu GSM, UMTS i LTE opartych na stacjach bazowych.

Stacje bazowe telefonii komórkowych na terenie Bydgoszczy lokalizowane są na masztach lub na dachach budynków, kominach, kościołach lub szkołach.

Stacje telefonii komórkowej pracują w standardzie GSM, LTE oraz UMTS na pasmach 800-2600 MHz. Na terenie miasta Bydgoszczy zlokalizowanych jest 270 stacji bazowych telefonii komórkowej (według stanu na grudzień 2019 roku). Na każdej stacji mogą znajdować się anteny należące do kilku operatorów (T-Mobile, Play, Orange oraz Polkomtel), jak również dostawców usług internetowych (Aero, Emitel, Netia, Exel).

### Podsumowanie

W ostatnich latach nastąpił szybki rozwój sieci telefonicznej, zarówno telefonii stacjonarnej, jak i telefonii komórkowej. Powstały nowe odcinki kanalizacji telefonicznej, trasy kabli światłowodowych oraz stacje bazowe telefonii komórkowej.

Rozwinięta sieć telefoniczna, a w konsekwencji możliwość porozumiewania się i szybkiej transmisji danych, ma znaczenie dla rozwoju gospodarczego miasta.

Stacje bazowe telefonii komórkowej rozmieszczone są w granicach Bydgoszczy z uwzględnieniem zapotrzebowania na usługi dostępowe sieci.

## 11.8. Odpady

System odbioru odpadów komunalnych, obejmujący wszystkich właścicieli nieruchomości, funkcjonuje od dnia 1 lipca 2013 roku na terenie całej Bydgoszczy, której obszar został podzielony na dziewięć sektorów. Strukturę odpadów komunalnych w 2018 roku przedstawiono w tabeli 36.

Obecnie na terenie Bydgoszczy funkcjonuje sześć Punktów Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych:

- PSZOK 1 – przy ul. Inwalidów 45 w Bydgoszczy, prowadzony przez Remondis Bydgoszcz Sp. z o.o.,
- PSZOK 2 – przy ul. Smoleńskiej 154 w Bydgoszczy, prowadzony przez P.U.K. Corimp Sp. z o.o.,
- PSZOK 3 – przy ul. Podmiejskiej 4 w Bydgoszczy, prowadzony przez Zakład Gospodarki Odpadami „Green" Sp. z o.o.

oraz uruchomione wiosną 2019 roku trzy nowe PSZOK-i:

- PSZOK przy ul. Inwalidów 15,
- PSZOK przy ul. Jasinieckiej 7a,
- PSZOK przy ul. Ołowianej 43.



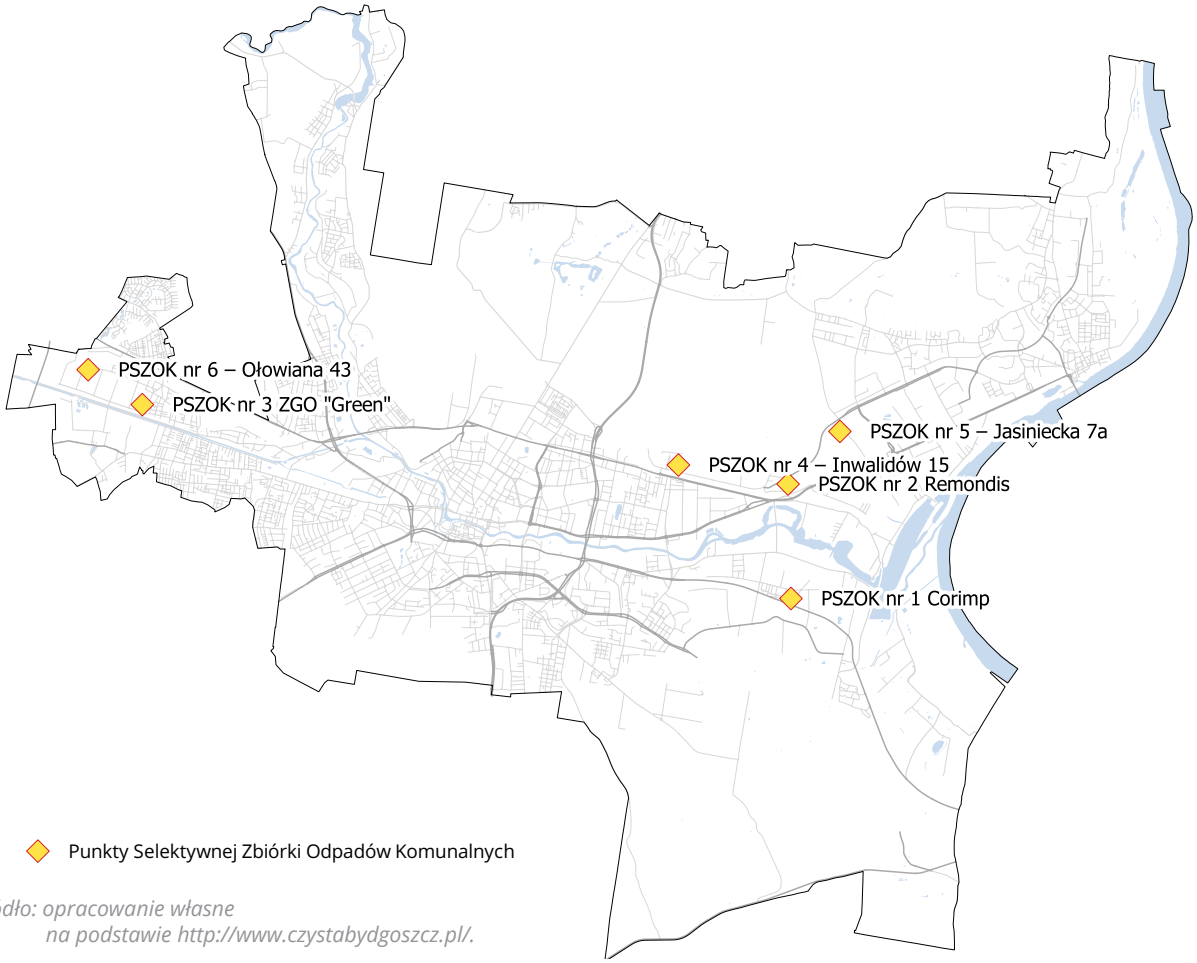
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 189

**Tabela 36.** Struktura odpadów komunalnych zebranych od właścicieli nieruchomości w 2018 r.

| *Lp.* | *Rodzaj odpadu* | *ogółem [Mg]* | *na 1 mieszkańca [kg/os.]* |
|---|---|---|---|
| 1 | odpady komunalne (łącznie – bez odpadów o kodzie 17) | 136 404 | 444 |
| 2 | odpady zmieszane (o kodzie 20 01 01) | 80 346 | 261 |
| 3 | odpady papieru, metali, szkła i tworzyw sztucznych (o kodach 20 01 i 15 01) | 33 585 | 109 |
| 4 | odpady zielone (o kodzie 20 02 01) | 14 096 | 46 |
| 5 | odpady budowlane i rozbiórkowe (o kodzie 17) | 14 345 | 47 |

*Źródło: Analizy stanu gospodarki odpadami dla Miasta Bydgoszczy za rok 2018.*

**Rysunek 64.** Lokalizacja Punktów Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych w Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie http://www.czystabydgoszcz.pl/.*

Do PSZOK-ów przyjmowane są odpady powstające w gospodarstwach domowych (odpady zielone, chemikalia, baterie i akumulatory, sprzęt elektryczny i elektroniczny, meble i inne odpady wielkogabarytowe, odpady budowlane i rozbiórkowe, opony pochodzące z pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 ton), a w trzech nowych punktach – także odzież, tekstylia i popioły.

Z analiz wykonanych na potrzeby kolejnej edycji Programu Ochrony Środowiska wynika, że od 2014 roku poziom recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów papieru, metali, szkła i tworzyw sztucznych znacząco wzrósł, osiągając wynik wyższy od wymaganego przepisami ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U.2019.2010 t.j.). W odniesieniu do odpadów budowlanych i rozbiórkowych gmina każdego roku osiąga poziom znacznie wyższy od wymaganego. Poziom ograniczenia składowania odpadów ulegających biodegradacji wymaganych powyższą ustawą, z uwagi na sposób zagospodarowania odpadów komunalnych w Bydgoszczy, tj. spalanie odpadów zmieszanych w Zakładzie Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych oraz kompostowanie odpadów zielonych w instalacjach do przetwarzania odpadów zielonych, jest bliski zeru.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Od 1 stycznia 2016 r. strumień odpadów komunalnych z terenu miasta Bydgoszczy kierowany jest do instalacji należących do ProNatura Sp. z o.o.:

- stacji segregacji odpadów (sortowni) przy ul. Prądocińskiej 28,
- instalacji do przetwarzania selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów (kompostownia) przy ul. Prądocińskiej 28,
- instalacji do składowania odpadów powstających w procesie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych (składowisko) przy ul. Prądocińskiej 28,
- instalacji do termicznego przetwarzana odpadów o wydajności 180 tys. Mg/rok przy ul. Petersona 22.

Odpady zielone kierowane są zarówno do instalacji spółki ProNatura, jak również do instalacji należących do spółki Corimp, która posiada niezbędne instalacje.

Z zapisów „Planu gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2016-2022 z perspektywą na lata 2023-2028" wynika, że liczba instalacji i moce przerobowe istniejących instalacji są wystarczające.

### Odpady przemysłowe

W ogólnej masie odpadów przemysłowych znaczącą ilość stanowią odpady inne niż niebezpieczne. Ich udział na przestrzeni lat 2014-2017 utrzymuje się na poziomie 96-98%.

Największymi wytwórcami odpadów w ostatnich latach były następujące podmioty gospodarcze:

- Międzygminny Kompleks Unieszkodliwiania Odpadów ProNatura Sp. z o.o.,
- PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Zespół Elektrociepłowni Bydgoszcz,
- REMONDIS Bydgoszcz Sp. z o.o.,
- Tadeusz Skrzypek,
- CETOR Sp. z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Projektowo-Montażowe PROMONT Bujak Sp. z o.o. sp.k.,
- Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych CORIMP Sp. z o.o.,
- Miejskie Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o.o.,
- Bydgoskie Zakłady Sklejek SKLEJKA - MULTI S.A.,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy.

### Gospodarka odpadami niebezpiecznymi

Na terenie miasta Bydgoszczy odpady niebezpieczne stanowią niewielki procent masy wytworzonych odpadów przemysłowych, który w latach 2014-2017 nie przekroczył 3,3%. Jednak ilość wytwarzanych odpadów niebezpiecznych w tym okresie wyraźnie wzrosła, z 6709 Mg w 2014 roku do 24 192 Mg w 2017 roku. Zdecydowanie największy udział w tym okresie miały dwie grupy odpadów niebezpiecznych:

- mieszanina odpadów z piaskowników i odwadniania olejów w separatorach (średnio 18,32%),
- odpady stałe z oczyszczania gazów odlotowych (średnio 14,75 %),

przy czym udział pierwszej z grup wykazuje tendencję malejącą.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 191

**Tabela 37.** Masa odpadów przemysłowych wytworzonych w latach 2014-2017

| *Rodzaj odpadów* | *Masa odpadów [Mg]* | | | |
|---|---|---|---|---|
| | *2014* | *2015* | *2016* | *2017* |
| odpady niebezpieczne | 6 709,10 | 11 404,09 | 18 831,42 | 24 192,31 |
| odpady inne niż niebezpieczne | 483 607,95 | 636 406,86 | 557 087,29 | 867 274,71 |
| **ogółem** | **490 317,06** | **647 810,96** | **575 918,70** | **891 467,03** |

*Źródło: Program ochrony środowiska dla miasta Bydgoszczy na lata 2020-2023 z perspektywą do 2025 roku (projekt).*

Na terenie Bydgoszczy zlokalizowane są instalacje wyspecjalizowane do przerobu konkretnych rodzajów odpadów:

- prowadzone przez MD-PROECO Sp. z o.o., ul. Wojska Polskiego 65, o łącznej mocy przerobowej 8 000 Mg/rok instalacje:
  - przetwarzania olejów odpadowych,
  - unieszkodliwiania odpadów środków ochrony roślin,
  - unieszkodliwiania odpadów medycznych i weterynaryjnych;
- Zakład Utylizacji Odpadów Medycznych przy Centrum Onkologii im. prof. F. Łukaszczyka, ul. dr Izabeli Romanowskiej 2, o mocy przerobowej 1600 Mg/rok w procesie gazyfikacji odpadów i 3200 Mg/rok w technologii pieca obrotowego,
- stacja demontażu pojazdów przy ulicy Przemysłowej,
- prowadzona przez Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy Sp. z o.o. instalacja termicznego przekształcania osadów,
- 28 instalacji – uprawnionych do przetwarzania różnych rodzajów odpadów opakowaniowych.

Na terenie miasta Bydgoszczy nie funkcjonują:

- instalacja zajmująca się przetwarzaniem zużytych opon,
- zakłady przetwarzające zużyte baterie i akumulatory.

Z uwagi na możliwości zagospodarowania tego typu odpadów na terenie województwa brak powyższych instalacji nie stanowi problemu dla miasta Bydgoszczy.

### Odpady zawierające azbest

Na terenie Miasta Bydgoszczy zinwentaryzowano o 4 611 854 kg wyrobów zawierających azbest, z czego unieszkodliwiono 1 300 906 kg (28%). Około 40% wyrobów zawierających azbest zinwentaryzowanych zostało na budynkach mieszkalnych, przy czym ok. 40% z nich zostało poddanych unieszkodliwieniu.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami wyroby zawierające azbest wykorzystywać można do 31 grudnia 2032 roku. Na terenie miasta Bydgoszczy nadal do usunięcia pozostaje 3 310 948 kg, co stanowi 72% zinwentaryzowanych wyrobów zawierających azbest. Natomiast osoby fizyczne zobowiązane są do usunięcia niemal połowy z nich (47%).

Jedyną metodą unieszkodliwiania odpadów zawierających azbest jest ich składowanie na składowiskach odpadów niebezpiecznych. Na terenie miasta Bydgoszczy nie występują tego typu instalacje. W województwie zlokalizowane są dwa składowiska, które mogą przyjmować odpady azbestu: w Małociechowie oraz w Byczu. Pojemność tych składowisk umożliwia zdeponowanie jeszcze ok. 150 tys. Mg odpadów.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 192

**Tabela 38.** Masa wszystkich wyrobów zawierających azbest

| *Zinwentaryzowane* | | | *Unieszkodliwione* | | | *Pozostałe do unieszkodliwienia* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *razem* | *os. fizyczne* | *os. prawne* | *razem* | *os. fizyczne* | *os. prawne* | *razem* | *os. fizyczne* | *os. prawne* |
| 4 611 854 | 2 281 676 | 2 330 178 | 1 300 907 | 734 433 | 566 474 | 3 310 948 | 1 547 243 | 1 763 704 |

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych www.bazaazbestowa.gov.pl. Stan na kwiecień 2020 r.*

## 11.9. Odnawialne źródła energii

Odnawialne źródła energii to zasoby naturalne. W warunkach polskich energia ze źródeł odnawialnych wytwarzana jest z wykorzystywaniem promieniowania słonecznego, wody, wiatru, biomasy oraz zasobów geotermalnych. Wykorzystanie prawie wszystkich niekonwencjonalnych źródeł energii elektrycznej przyczynia się do zmniejszenia szkodliwych oddziaływań energetyki na środowisko naturalne, głównie poprzez ograniczenie emisji szkodliwych substancji, a zwłaszcza gazów cieplarnianych.

Do korzyści wynikających z zastosowania odnawialnych źródeł energii należą:

- wprowadzenie niewyczerpalnych i tanich źródeł energii w miejsce coraz droższych paliw kopalnych,
- stworzenie warunków konkurencji między producentami energii (ceny energii wynikają z kosztów jej pozyskania),
- redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza związanych z przetwarzaniem paliw kopalnych, a tym samym ograniczenie zachorowań powodowanych zanieczyszczeniem środowiska,
- redukcja efektu cieplarnianego,
- zagospodarowanie nieużytków na produkcję rolną dla sektora paliwowo-energetycznego.

W Bydgoszczy obecnie pozyskuje się energię elektryczną z Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych ProNatura (spalarnia odpadów), z elektrowni wodnej Smukała, małych elektrowni wodnych, z biogazowni i fotowoltaiki o łącznej mocy ok. 17 MW. Procentowy udział instalacji OZE dla miasta Bydgoszczy przedstawia się następująco: spalarnia odpadów – 53%, elektrownie wodne – 29%, biogazownie – 11% i fotowoltaika – 7%.

### Energia słoneczna

Energia słoneczna przekształcana jest w energię cieplną w kolektorach wodnych i powietrznych oraz w energię elektryczną w ogniwach fotowoltaicznych (fotowoltaika). Bydgoszcz, położona w regionie helioenergetycznym pomorskim, należy do regionów o niezbyt sprzyjających warunkach do rozwoju energetyki solarnej. W mieście istnieją instalacje indywidualne, na dachach budynków wielorodzinnych, usługowych i przemysłowych, niepodłączone do sieci, a zużywające wyprodukowaną energię na własne potrzeby. Instalacje o większej mocy zainstalowane są np. na budynkach firm Hanplast (moc 1,2 MW) i Frosta. W mieście wykorzystywane są też kolektory słoneczne, głównie do podgrzewania ciepłej wody użytkowej w budynkach mieszkalnych i w obiektach użyteczności publicznej. Energia słoneczna wykorzystywana jest do zasilania sygnalizacji świetlnej, podświetlania znaków drogowych, parkometrów i na stacjach bydgoskiego roweru aglomeracyjnego (BRA).

Przewiduje się zwiększenie wykorzystania promieniowania słonecznego na potrzeby ogrzewania i przygotowania ciepłej wody użytkowej, głównie dla budownictwa mieszkalnego, jak również użyteczności publicznej itp.

### Energia wód

Energetyka wodna to pozyskiwanie energii wód i przekształcanie jej na energię mechaniczną przy użyciu turbin wodnych, a następnie na energię elektryczną za pomocą generatorów elektrycznych. Ilość energii pochodzącej z wód zależy od wielkości jej przepływu oraz jej spadku.

Bydgoszcz posiada bardzo dobre warunki do wykorzystania energii wód. Na terenie miasta utrzymuje



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 193

się elektrownię wodną w Smukale o mocy dyspozycyjnej ok. 3 MW i kilka małych elektrowni wodnych o mocy ok. 1,7 MW łącznie.

Istniejąca sieć wodna pozwala na budowę kolejnych małych elektrowni wodnych w Bydgoszczy, wykorzystujących spadek wód płynących.

### Energia wiatru

Energia pochodząca z ruchu mas powietrza jest jedną z najstarszych energii odnawialnych eksploatowanych przez człowieka. Siła wiatru może być przetwarzana na energię elektryczną w siłowniach przekazujących prąd do sieci elektroenergetycznej lub pracujących indywidualnie na potrzeby użytkowników.

Bydgoszcz posiada dogodne warunki wietrzne dla lokalizacji elektrowni. Jednakże mimo stosunkowo korzystnych warunków wietrznych rozwój tej formy pozyskiwania energii na terenie miasta nie jest wskazany. Lokalizacja farmy wiatrowej wiąże się z szeregiem ograniczeń związanych z czynnikami środowiskowymi, ingerencją w krajobraz, ochroną przyrody, wpływem na człowieka oraz strukturą przestrzenną (szorstkością terenu).

### Energia geotermalna

Energia geotermalna to energia zgromadzona w gorących wodach podziemnych. Energia o wyższym potencjale temperaturowym jest wykorzystywana do produkcji energii elektrycznej, energia zaś o niższym potencjale służy jako źródło ciepła do ogrzewania pomieszczeń. W Bydgoszczy, położonej poza strefami aktywności tektonicznej i wulkaniczno-magmowej, brak jest udokumentowanych złóż geotermalnych, które mogłyby być wykorzystane do wytwarzania energii elektrycznej w sposób systemowy.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 12.

# Dokumenty planistyczne wyższego rzędu – zadania służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązuje sporządzającego studium do uwzględnienia zasad określonych w dokumentach wyższego rzędu. Należą do nich:

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – 2030. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (dokument przestał obowiązywać 13 listopada 2020 r., nie został zastąpiony nowym dokumentem),
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego uchwalony uchwałą Nr XI/135/03 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2003 r.

Ważnym dokumentem wpływającym m.in. na kształtowanie przestrzeni województwa jest również strategia rozwoju województwa:

- obowiązująca do 21 grudnia 2020 roku „Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+" (Uchwała Nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.),
- obowiązująca od 21 grudnia 2020 roku, „Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2030 – Strategia Przyspieszenia 2030+" (Uchwała Nr XXVIII/339/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2020 r.).

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – 2030, w ramach podstawowych węzłów sieci powiązań funkcjonalnych, został wskazany obszar metropolitalny wraz z aglomeracją bydgosko-toruńską. Podkreślano, że znaczącą rolę w procesie wzrostu konkurencyjności gospodarki w układzie przestrzennym będzie odgrywać wykorzystanie potencjału głównych ośrodków miejskich jako miejsca koncentracji procesów gospodarczych, zmian społecznych i kulturowych. Polityka przestrzenna będzie wspierać podwyższanie ich konkurencyjności względem innych miast europejskich przy jednoczesnym zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego. Przewidywano:

- wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych największych miast Polski,
- intensyfikację powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym,
- integrację obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich.

Założenia te uwzględnione są w dokumentach regionalnych – strategii rozwoju województwa oraz planie zagospodarowania przestrzennego województwa.

W obowiązującej do 21 grudnia 2020 roku strategii wśród priorytetowych obszarów działań określono potrzebę unowocześnienia struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu. Priorytetem był rozwój funkcji metropolitalnych. Do najważniejszych dziedzin niezbędnych interwencji zaliczono: rozwój działalności badawczo-rozwojowych, rozwój nauki, tworzenie i wdrażanie innowacyjności, rozwój otoczenia biznesu, rozwój kultury oraz wszelkich form wymiany aktywności społecznej, jakość i różnorodność oferty szkolnictwa wyższego, kreowanie funkcji symbolicznych, stymulowanie rozwoju gospodarczego (metropolia jako największy rynek pracy w regionie). Za szczególnie istotne uznano powołanie i rozwinięcie instytucji, których zadania przyczynią się do wzmocnienia międzynarodowej pozycji i usieciowienia metropolii – wysoka sprawność w realizacji funkcji regionalnych oraz kształtowanie konkurencyjności gospodarki województwa. Ponadto podkreślono wagę rozwoju funkcji regionalnych – działania na rzecz obsługi mieszkańców regionu – dążenie do samowystarczalności regionu oraz kreowanie sieci powiązań transportowych w relacjach międzyregionalnych i międzynarodowych oraz spójności wewnątrzregionalnej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 195

Nowa wersja strategii obowiązująca od 21 grudnia 2020 roku, w zakresie hierarchii sieci osadniczej przewiduje utrzymanie dotychczasowego układu i relacji na terenie województwa, wskazując ośrodkom stołecznym (Bydgoszczy i Toruniowi) rolę najważniejszych jednostek osadniczych. Ich zadaniem jest realizacja funkcji o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, kluczowych dla rozwoju społeczno-gospodarczego oraz kształtowania konkurencyjności całego województwa kujawsko-pomorskiego.

W zakresie delimitacji obszarów funkcjonalno-przestrzennych nowa strategia prezentuje odmienne niż w dotychczasowych dokumentach podejście do kształtowania miejskich obszarów funkcjonalnych. Dokument wskazuje odrębne obszary funkcjonalne dla każdego z pięciu największych miast województwa, w tym Miejski Obszar Funkcjonalny Bydgoszczy. Koncepcja ta jest spójna z działaniami prowadzonymi przez miasto w ramach powołanego w 2016 roku Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz.

Strategia jako funkcje o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym wskazuje wszystkie te działalności, których przestrzenny zasięg oddziaływania (obsługi, kształtowania powiązań) dotyczy obszaru województwa lub wykracza poza ten obszar. Są to przede wszystkim następujące rodzaje działalności: szkolnictwo wyższe, nauka i działalności badawczo-rozwojowe, instytucje kultury wysokiej, wysokospecjalistyczna opieka medyczna, instytucje finansowe i instytucje otoczenia biznesu, administracja o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym oraz instytucje obronności kraju, wysoko wyspecjalizowany handel, media, pełnienie funkcji węzła komunikacyjnego zapewniającego dostępność międzyregionalną i międzynarodową.

W strategii wyznaczono miejskie obszary funkcjonalne wokół pieciu największych miast województwa, w tym wyodrębniono Miejski Obszar Funkcjonalny Bydgoszczy. Miejski Obszar Funkcjonalny odzwierciedla powiązania funkcjonalno-przestrzenne pomiędzy miastem centralnym a terenami gmin.

W Planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, dokumencie uchwalonym uchwałą Nr XI/135/03 Sejmiku Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2003 r. jako cel nadrzędny zagospodarowania województwa kujawsko-pomorskiego wskazano zbudowanie struktur funkcjonalno-przestrzennych podnoszących konkurencyjność regionu i jakość życia jego mieszkańców. Plan wskazuje, iż o konkurencyjności struktur przestrzennych decydują przede wszystkim: stopień koncentracji potencjału ludzkiego i gospodarczego, atrakcyjność warunków życia i inwestowania oraz dobra dostępność komunikacyjna.

Wzmocnienie koncentracji powyższego potencjału zamierza się uzyskać poprzez właściwe ukształtowanie sieci osadniczej. Zgodnie z zapisami planu: „Główny jej kościec [sieci osadniczej] tworzą miasta położone w dolinie Wisły, na obszarze najwyższej aktywności społecznej i gospodarczej. Są to Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz i Włocławek. Miasta Bydgoszcz i Toruń staną się biegunami wzrostu wielkomiejskiej aglomeracji o znaczeniu europejskim – europolem [...]. Aglomeracja [...] będzie obszarem najwyższej w regionie aktywności społecznej i gospodarczej, stymulującej rozwój całego województwa. Znamionować je będzie zróżnicowanie funkcjonalne, w którym podstawowe znaczenie będą miały takie funkcje metropolitalne, jak: naukowo-edukacyjna, kulturalna, turystyczna, administracyjno-polityczna, finansowa i gospodarcza, a w jej ramach rozwój wytwórczości w sektorze wysokich technologii. Elementem dobrego funkcjonowania europolu będą szybkie drogowe i szynowe połączenia komunikacyjne".

Zgodnie z wytycznymi płynącymi z planu zagospodarowania przestrzennego województwa Bydgoszcz ulokowana na poziomie 1 w hierarchii sieci osadniczej województwa, jako największe miasto regionu, pełni i nadal powinna pełnić ważną rolę i realizować zadania w zakresie obsługi mieszkańców oraz funkcjonowania gospodarki województwa. Jako główny ośrodek generujący rozwój społeczno-gospodarczy Bydgoszcz koncentruje równocześnie funkcje siedziby województwa i licznych instytucji o znaczeniu lokalnym, podregionalnym (powiatowym), regionalnym (wojewódzkim) i ponadregionalnym (ogólnokrajowym).

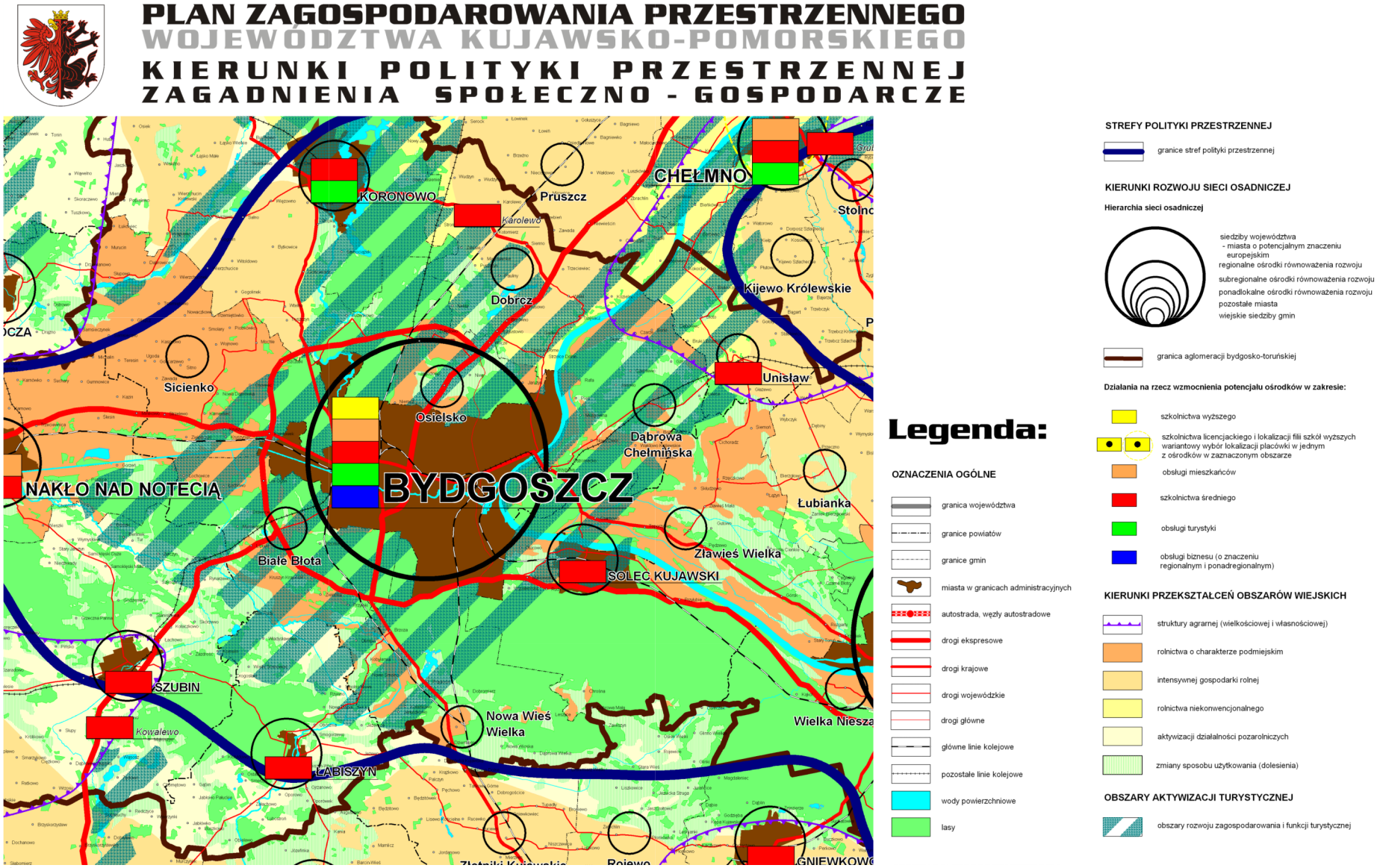
Plan województwa zakłada wzmocnienie potencjału głównych ośrodków miejskich województwa w zakresie obsługi mieszkańców poprzez szereg działań, z których na terenie Bydgoszczy przewiduje się: wzmocnienie szkół wyższych, instytucji naukowo-badawczych i wdrożeniowych, rozwój instytucji specjalistycznej opieki medycznej (m.in. rozbudowę szpitali specjalistycznych, w tym Regionalnego Centrum Onkologii), umacnianie instytucji kulturalnych znaczenia regionalnego i ponadregionalnego (w tym Opery Nova, Filharmonii Pomorskiej, Teatru Polskiego), wspomaganie rozwoju mass mediów znaczenia regionalnego, rozwijanie sektora finansowo-bankowego i otoczenia biznesu, a także realizację centrum kongresowego.

W zakresie obsługi ruchu turystycznego krajowego i zagranicznego Plan zakłada wzmocnienie roli kilku ośrodków na terenie województwa o znaczeniu krajowym i ponadregionalnym, w tym również Bydgoszczy, zwłaszcza w dziedzinach związanych z nauką, biznesem, imprezami kulturalnymi, sportowymi, targami oraz poprzez zwiększenie i poprawę standardu bazy hotelowej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 196

**Rysunek 65.** Fragment planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego – kierunki polityki przestrzennej




*Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

W zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego na terenie województwa przewiduje się rewaloryzację zabytkowych układów urbanistycznych szeregu miast, w tym Bydgoszczy. Bydgoszcz stanowi również bardzo ważny węzeł infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, co zostało potwierdzone zapisami opracowań regionalnych, sporządzonych dla województwa kujawsko-pomorskiego.

Uszczegółowieniem kierunków zagospodarowania przestrzennego całego województwa, w tym Bydgoszczy i terenów przyległych, jest spis zadań ponadlokalnych realizujących cele publiczne. Jest to jednocześnie konkretyzacja zamierzeń ogólnie zarysowanych w dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego.

W tabeli 39 zawarto szczegółową listę zadań inwestycji celu publicznego wynikających z Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, dotyczących miasta Bydgoszczy. Dodatkowo w tabeli umieszczono istotne zadania celu publicznego o randze ponadregionalnej i krajowej wynikające z innych dokumentów przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów lub właściwego Ministra, sporządzonych już po uchwaleniu planu województwa.

**Tabela 39.** **Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ustalone w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego oraz w innych dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów lub właściwego Ministra**

| *Nr zadania* | *Nazwa inwestycji* | *Podmiot odpowiedzialny* | *Dokumenty źródłowe* | *Uwagi* |
|---|---|---|---|---|
| ***Zadania celu publicznego wynikające z Plan zagospodarowania przestrzennego woj. kuj.-pom.*** *(Uchwała Nr XI/135/03 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2003 r.)* | | | | |
| *Numer zadania i nazwa inwestycji pochodzą z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. kuj.-pom.* | | | | |
| ZADANIA O ZNACZENIU KRAJOWYM – KOMUNIKACJA | | | | |
| 8 | Budowa drogi ekspresowej S5 – przebudowa w mieście Bydgoszczy istniejącej drogi krajowej nr 5 (pierwszy etap) – budowa obwodnicy miasta Bydgoszczy (północno-zachodniej - docelowo II etap) Zadanie nr 8 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad | Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego | – przebudowa w mieście Bydgoszczy istniejącej drogi krajowej nr 5 (pierwszy etap) – zaniechano realizacji – budowa obwodnicy miasta Bydgoszczy (północno-zachodniej – docelowo II etap) - w trakcie realizacji |
| 9 | Budowa drogi ekspresowej S10 – przebudowa odcinka granica województwa – Pawlówek – Białe Błota – budowa drugiej jezdni na odcinku Bydgoszcz – Toruń Zadanie nr 9 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad | jw. | w trakcie realizacji |
| 13 | Przebudowa drogi krajowej nr 80 (DK 80). Zadanie nr 13 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad | jw. | w trakcie realizacji |
| 14 | Przebudowa drogi krajowej nr 25 (DK 25). Zadanie nr 14 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad | jw. | zmiana przebiegu drogi nr 25, obecnie zadanie nie dotyczy miasta |
| 19 | Modernizacja linia kolejowa 131 Chorzów Batory – Tczew Zadanie 19 | Polskie Koleje Państwowe S.A. | jw. | rewitalizacja linii na odcinku Bydgoszcz – Tczew – zrealizowano w 2015 r., dalsza poprawa parametrów technicznych – w trakcie realizacji |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 198

| *Nr zadania* | *Nazwa inwestycji* | *Podmiot odpowiedzialny* | *Dokumenty źródłowe* | *Uwagi* |
|---|---|---|---|---|
| 21 | Prace na liniach kolejowych nr 18 Zadanie 21 | Polskie Koleje Państwowe S.A./PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | jw. | modernizacja linii zakończona, dalsza poprawa parametrów technicznych – w trakcie realizacji |
| 22 | Rozbudowa Portu Lotniczego w Bydgoszczy – budowa terminala cargo – budowa terminala pasażerskiego Zadanie 22 | Ministerstwo Rozwoju/ Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa/Samorząd Województwa | jw. | – budowa terminala cargo – nie zrealizowano – budowa terminala pasażerskiego – zrealizowano |
| 23 | modernizacja dróg wodnych: rz. Odra – rz. Warta – rz. Noteć – rz. Wisła Zadanie 23 | Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej | jw. | w trakcie realizacji |
| ZADANIA O ZNACZENIU WOJEWÓDZKIM – KOMUNIKACJA | | | | |
| 118 | Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 256 Zadanie 118 | Samorząd Województwa | Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego | zrealizowano |
| 142 | Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 223 Zadanie 142 | Samorząd Województwa | jw. | zrealizowano w granicach administracyjnych miasta |
| 146 | Budowa drogi w klasie G we wschodniej części Bydgoszczy na kierunku północ – południe Zadanie 146 | Samorządy lokalne | jw. | nie zrealizowano |
| 153 | Przebudowa linii kolejowej nr 209 Zadanie nr 153 | Polskie Koleje Państwowe S.A./PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | jw. | zrealizowano |
| 154 | Przebudowa lotniska usługowo-sportowego w Bydgoszczy Zadanie nr 154 | Samorząd Województwa, samorządy Miasta | jw. | nie zrealizowano |
| 155 | Przebudowa drogi wodnej: Kanał Bydgoski – j. Gopło – rz. Warta Zadanie nr 155 | Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Samorząd Województwa | jw. | nie zrealizowano |
| ZADANIA O ZNACZENIU KRAJOWYM – INFRASTRUKTURA TECHNICZNA | | | | |
| 25 | Budowa linii 400 kV Grudziądz Węgrowo – Bygoszcz Jasiniec Zadanie 25 | Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. | Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego | zrealizowano |
| 26 | Budowa linii 400 kV Bydgoszcz Zachód – Poznań Plewiska Zadanie nr 26 | Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. | jw. | zrealizowano inwestycja poza granicami miasta |
| 27 | Rozbudowa stacji 220/110 kV Bydgoszcz Zachód o rozdzielnię 400 kV Zadanie nr 27 | Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. | jw. | zrealizowano inwestycja poza granicami miasta |
| ZADANIA O ZNACZENIU WOJEWÓDZKIM – INFRASTRUKTURA TECHNICZNA | | | | |
| 156 | Budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Niemcz zasilanej przez wcięcie w istniejącą linię 110 kV relacji Bydgoszcz Jasiniec – Koronowo Zadanie nr 156 | Zakład Energetyczny Bydgoszcz | Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego | dotychczas nie zrealizowano |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 199

| *Nr zadania* | *Nazwa inwestycji* | *Podmiot odpowiedzialny* | *Dokumenty źródłowe* | *Uwagi* |
|---|---|---|---|---|
| 162 | Budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Bydgoszcz Czyżkówko wraz z linią zasilającą 110 kV z GPZ Bydgoszcz Zachód Zadanie 162 | Zakład Energetyczny Bydgoszcz | jw. | dotychczas nie zrealizowano |
| 163 | Budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Bydgoszcz Glinki wraz z linią zasilającą 110 kV z GPZ Bydgoszcz Rupienica Zadanie 163 | Zakład Energetyczny Bydgoszcz | jw. | dotychczas nie zrealizowano |
| 165 | Budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Łochowice wraz z linią zasilającą jako wcięcie w linię relacji Bydgoszcz Osowa Góra – Nakło Zadanie 165 | Zakład Energetyczny Bydgoszcz | jw. | dotychczas nie zrealizowano |
| 166 | Przebudowa PZ (punkt zasilania) Ośrodka Szkół Wyższych w Bydgoszczy do funkcji GPZ wraz z linią zasilającą 110 kV Zadanie nr 166 | Zakład Energetyczny Bydgoszcz | jw. | zrealizowano |
| 167 | Budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Fordon II Zadanie nr 167 | Zakład Energetyczny Bydgoszcz | jw. | dotychczas nie zrealizowano |
| 168 | Budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Bydgoszcz Piękna zasilanej z istniejącej linii 110 kV Zadanie 168 | Zakład Energetyczny Bydgoszcz | jw. | dotychczas nie zrealizowano |
| ZADANIA O ZNACZENIU WOJEWÓDZKIM – SIEĆ OSADNICZ | | | | |
| 60 | Budowa Centrów Diagnostycznych i Laboratoryjnych w Bydgoszczy, Toruniu, Włocławku i Grudziądzu Zadanie nr 60 | Samorzad Wojewódzki | Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego | zrealizowano |
| 61 | Utworzenie Uniwersytetu w Bydgoszczy Zadanie nr 61 | Ministerstwo Edukacji Narodowej, Samorząd Bydgoszczy, Samorząd Województwa | jw. | zrealizowano |
| 65 | Budowa Centrum Kongresowo-Turystycznego w Bydgoszczy i Toruniu Zadanie nr 65 | Samorząd Województwa, samorządy Bydgoszczy i Torunia | jw. | zrealizowano |
| 66 | Powołanie Regionalnego Centrum Wystawienniczo-Targowo-Kongresowego w Toruniu i Bydgoszczy Zadanie nr 66 | Samorząd Województwa, samorządy Bydgoszczy i Torunia | jw. | zrealizowano |
| 67 | Budowa Opery „Nova” w Bydgoszczy Zadanie nr 67 | Samorząd Województwa | jw. | zrealizowano |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 200

| *Nr zadania* | *Nazwa inwestycji* | *Podmiot odpowiedzialny* | *Dokumenty źródłowe* | *Uwagi* |
|---|---|---|---|---|
| ZADANIA O ZNACZENIU KRAJOWYM – ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE I KULTUROWE | | | | |
| 3 | Utworzenie rezerwatów i parków kulturowych (Stare Miasto w Bydgoszczy) Zadanie nr 3 | Samorząd lokalny we współpracy ze służbami konserwatorskimi | Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego | w trakcie realizacji |
| ZADANIA O ZNACZENIU WOJEWÓDZKIM – ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE I KULTUROWE | | | | |
| 39 | Opracowanie programu ochrony środowiska wraz z planem gospodarki odpadami dla obszaru województwa kujawsko-pomorskiego Zadanie nr 39 | Samorzad Wojewódzki | Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego | zrealizowano |
| 47 | Zachowanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość między obszarami prawnie chronionymi, w tym w dolinie Wisły i w dolinie Noteci Zadanie nr 47 | Wojewoda i samorządy lokalne | jw. | w trakcie realizacji |
| 53 | Rewaloryzacja historycznych układów urbanistycznych – rewitalizacja Wyspy Młyńskiej Zadanie 53 | Samorząd lokalny we współpracy z Wojewodą | jw. | zrealizowano |

## *Istotne zadania celu publicznego wynikające z innych dokumentów ponadlokalnych przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów lub właściwego Ministra*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto (modernizacja i podniesienie parametrów technicznych linii kolejowych nr 201 i 203) | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.); Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku; Wieloletni Program Prac Funduszu „Łącząc Europę"; Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju; Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | w trakcie realizacji |
| 2 | Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Samorząd Województwa | Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | nie zrealizowano |
| 3 | Budowa terminala intermodalnego wraz z portem śródlądowym | Ministerstwo Rozwoju/ Ministerstwo Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej/ Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa/Samorząd Województwa | Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym AGN; Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju | w trakcie realizacji |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 201

| *Nr zadania* | *Nazwa inwestycji* | *Podmiot odpowiedzialny* | *Dokumenty źródłowe* | *Uwagi* |
|---|---|---|---|---|
| 4 | Użeglownienie dróg wodnych: E40. | Ministerstwo Rozwoju/ Ministerstwo Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej | Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju; Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym AGN | w trakcie realizacji |
| 5 | Budowa linii 2x400 kV Pątnow – Jasiniec | Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. | Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2016-2025; Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju | w trakcie realizacji |
| 6 | Rozbudowa stacji Jasiniec 220/110 kV o rozdzielnię 400 kV | Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. | Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2016-2025; Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju | w trakcie realizacji |
| 7 | Budowa linii napowietrznej / kablowej 110 kV dwutorowej Jasiniec – Świecie | Enea Operator Sp. z o.o. | Lista Projektów Strategicznych dla infrastruktury energetycznej, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 | dotychczas nie zrealizowano |
| 8 | Budowa linii kablowej 110 kV Bydgoszcz Śródmieście – Bydgoszcz Północ. | Enea Operator Sp. z o.o. | Lista Projektów Strategicznych dla infrastruktury energetycznej, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 | w trakcie realizacji |
| 9 | Przełączenie linii 220 kV Piła Krzewina – Bydgoszcz Zachód – Jasiniec na napięcie 400 kV: odcinek Bydgoszcz Zachód – Jasiniec. | Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. | Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2016-2025; Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju | zrealizowano |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

| *Nr zadania* | *Nazwa inwestycji* | *Podmiot odpowiedzialny* | *Dokumenty źródłowe* | *Uwagi* |
|---|---|---|---|---|
| 10 | Budowa sieci inteligentnej na terenie Kujaw (Oddział Bydgoszcz) poprzez modernizację i przebudowę linii i stacji SN i NN, wymianę transformatorów, automatyzację linii i stacji w wyniku zastosowania zdalnego sterowania i elektroenergetycznej automatyki zabezpieczeniowej, w tym wskaźników przepływu prądów zwarciowych oraz zastosowanie inteligentnego opomiarowania, w tym liczników bilansujących wraz z infrastrukturą transmisyjną | Enea Operator Sp. z o.o. | Lista Projektów Strategicznych dla infrastruktury energetycznej, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 | w trakcie realizacji |
| 11 | Budowa siedziby Akademii Muzycznej w Bydgoszczy | Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Samorząd Województwa, Miasto Bydgoszcz | Program wieloletni Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego; Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, | w trakcie realizacji |
| 12 | Wsparcie obszaru kultury w województwie kujawsko-pomorskim poprzez realizację projektów infrastrukturalnych kluczowych dla rozwoju regionu i państwa, służących rozwojowi kultury i dziedzictwa kulturowego: Park Kultury – Rewitalizacja Młynów Rothera na Wyspie Młyńskiej w Bydgoszczy – etap I | Miasto Bydgoszcz | Programu Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | w trakcie realizacji |
| 13 | Utworzenie centrum logistycznego na potrzeby Ochrony Ludności/ Obrony Cywilnej, zwanego CBM, w oparciu o Szkołę Podoficerską Państwowej Straży Pożarnej w Bydgoszczy | Ministerstwo Rozwoju/ Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji/ Ministerstwo Obrony Narodowej | Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju | dotychczas nie zrealizowano |
| 14 | Wieloletni program medyczny - rozbudowa i modernizacja Szpitala Uniwersyteckiego nr 2 im. dr. Jana Biziela w Bydgoszczy | Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu | Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | w trakcie realizacji |
| 15 | Budowa Hali Sportowej Collegium Medicum UMK | Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu/ Collegium Medicum w Bydgoszczy | Program inwestycji o szczególnym znaczeniu dla sportu – Plan wieloletni Ministra Sportu i Turystyki; Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | dotychczas nie zrealizowano |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 203

| *Nr zadania* | *Nazwa inwestycji* | *Podmiot odpowiedzialny* | *Dokumenty źródłowe* | *Uwagi* |
|---|---|---|---|---|
| 16 | Budowa hali treningowej wraz z siłownią na terenie kompleksu sportowego „Zawisza” | Miasto Bydgoszcz | Program inwestycji o szczególnym znaczeniu dla sportu – Plan wieloletni Ministra Sportu i Turystyki; Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | dotychczas nie zrealizowano |
| 17 | Budowa hali gimnastyki sportowej z wyposażeniem w Bydgoszczy | Miasto Bydgoszcz | Program inwestycji o szczególnym znaczeniu dla sportu – Plan wieloletni Ministra Sportu i Turystyki, Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | dotychczas nie zrealizowano |
| 18 | Rewitalizacja kompleksu „Astoria” na cele sportowo-rekreacyjne wraz z budową 50-metrowego basenu | Miasto Bydgoszcz | Program inwestycji o szczególnym znaczeniu dla sportu – Plan wieloletni Ministra Sportu i Turystyki, Plan Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | zrealizowano |
| 19 | Budowa stopnia wodnego Czyżkówko w Bydgoszczy na rzece Brdzie (ul. Chmielna) | Miasto Bydgoszcz/ Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy Sp. z o.o. | Masterplan dla obszaru dorzecza Wisły | dotychczas nie zrealizowano |
| 20 | Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w województwie kujawsko-pomorskim | Miasto Bydgoszcz | Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru Dorzecza Wisły; Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | w trakcie realizacji |
| 21 | Ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki: przebudowa ostróg, odbudowa budowli regulacyjnych oraz prace konserwacyjne na obszarze koryta wielkiej wody dolnej Wisły | Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku | Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru Dorzecza Wisły; Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.); Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | w trakcie realizacji |
| 22 | Modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim na odcinku od km 14,8 do km 38,9 | Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu | Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.); Kontrakt Terytorialny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego | w trakcie realizacji |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 204

# ROZDZIAŁ 13.

# Obszary zdegradowane i wskazane do rewitalizacji

Na podstawie ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. 2015 poz. 1777) w Bydgoszczy prowadzony jest proces rewitalizacji. Zgodnie z zapisami tej ustawy przygotowanie, koordynowanie i tworzenie warunków do prowadzenia procesu rewitalizacji stanowią zadania własne gminy.

W lipcu 2016 roku został opracowany dokument pt. „Diagnoza służąca wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji dla miasta Bydgoszczy", który zawiera szczegółowy opis procesu wyznaczania obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji, w tym analizę danych dotyczących zjawisk kryzysowych w sferach: społecznej, gospodarczej, przestrzenno-funkcjonalnej, środowiskowej i infrastrukturalnej, w podziale na jednostki strukturalne. W dniu 30 listopada 2016 roku Rada Miasta podjęła uchwałę Nr XXXVII/734/16 w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji na terenie miasta Bydgoszczy, ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 grudnia 2016 r. poz. 4631. Uchwała ta stanowi akt prawa miejscowego.

Zgodnie z art. 9 wspomnianej wcześniej ustawy o rewitalizacji jako obszar zdegradowany można wyznaczyć obszar, który znajduje się w stanie kryzysowym z powodu koncentracji negatywnych zjawisk społecznych, w szczególności bezrobocia, ubóstwa, przestępczości, niskiego poziomu edukacji lub kapitału społecznego, a także niewystarczającego poziomu uczestnictwa w życiu publicznym i kulturalnym, współwystępujących z negatywnymi zjawiskami w co najmniej jednej ze sfer:

1. gospodarczej – w szczególności w zakresie niskiego stopnia przedsiębiorczości, słabej kondycji lokalnych przedsiębiorstw;
2. środowiskowej – w szczególności w zakresie przekroczenia standardów jakości środowiska, obecności odpadów stwarzających zagrożenie dla życia, zdrowia ludzi lub stanu środowiska;
3. przestrzenno-funkcjonalnej – w szczególności w zakresie niewystarczającego wyposażenia w infrastrukturę techniczną i społeczną lub jej złego stanu technicznego, braku dostępu do podstawowych usług lub ich niskiej jakości, niedostosowania rozwiązań urbanistycznych do zmieniających się funkcji obszaru, niskiego poziomu obsługi komunikacyjnej, niedoboru lub niskiej jakości terenów publicznych;
4. technicznej – w szczególności w zakresie degradacji stanu technicznego obiektów budowlanych, w tym o przeznaczeniu mieszkaniowym oraz niefunkcjonowaniu rozwiązań technicznych umożliwiających efektywne korzystanie z obiektów budowlanych, w szczególności w zakresie energooszczędności i ochrony środowiska.

Skalę negatywnych zjawisk odzwierciedlają mierniki rozwoju opisujące powyższe sfery, które wskazują na niski poziom rozwoju lub obrazują dynamikę spadku poziomu rozwoju w odniesieniu do wartości dla całej gminy.

Obszar cechujący się szczególną koncentracją wyżej wymienionych zjawisk, obejmujący całość lub część obszaru zdegradowanego, na którym gmina zamierza prowadzić rewitalizację z uwagi na istotne znaczenie dla rozwoju lokalnego, wyznacza się jako obszar rewitalizacji. Obszar ten nie może być większy niż 20% powierzchni gminy oraz zamieszkały przez więcej niż 30% mieszkańców gminy. Obszar rewitalizacji może być podzielony na podobszary, w tym podobszary nieposiadające ze sobą wspólnych granic.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 205

Biorąc powyższe pod uwagę, jako obszar zdegradowany wskazano obszar obejmujący dziewięć jednostek strukturalnych zestawionych w tabeli 40.

**Tabela 40.** Zestawienie jednostek strukturalnych* wskazanych jako obszar zdegradowany

| *Lp.* | *Jednostka strukturalna* | *Liczba mieszkańców* | *Udział mieszkańców jednostki w ogólnej liczbie mieszkańców miasta [%]* | *Powierzchnia [ha]* | *Udział powierzchni jednostki strukturalnej w ogólnej powierzchni miasta [%]* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Bocianowo-Śródmieście-Stare Miasto | 29 802 | 9,05 | 405,14 | 2,30 |
| 2 | Okole | 10 388 | 3,16 | 191,22 | 1,09 |
| 3 | Wilczak-Jary | 9682 | 2,94 | 181,35 | 1,03 |
| 4 | Smukała-Opławiec-Janowo | 1891 | 0,57 | 842,16 | 4,79 |
| 5 | Stary Fordon | 2079 | 0,63 | 157,30 | 0,89 |
| 6 | Brdyujście | 1257 | 0,38 | 383,43 | 2,18 |
| 7 | Łęgnowo | 1873 | 0,57 | 2256,78 | 12,83 |
| 8 | Łęgnowo Wieś | 894 | 0,27 | 1272,53 | 7,23 |
| 9 | Zimne Wody-Czersko Polskie | 1569 | 0,48 | 741,95 | 4,22 |
| | **SUMA** | **59 435** | **17,21** | **6461,86** | **36,56** |

*Źródło: „Diagnoza służąca wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji dla miasta Bydgoszczy" opracowana przez Wydział Zintegrowanego Rozwoju UM (stan na dzień 31.12.2015).*
** Jednostki strukturalne wyznaczone na potrzeby "Diagnozy...".*

Na podstawie przeprowadzanej analizy i diagnozy miasta obszar zdegradowany, ze względu na położenie oraz wzajemne oddziaływanie jednostek strukturalnych, podzielono na następujące podobszary:

1. Podobszar Bocianowo-Śródmieście-Stare Miasto, Okole, Wilczak-Jary.
2. Podobszar Stary Fordon.
3. Podobszar Łęgnowo, Łęgnowo Wieś, Brdyujście, Czersko Polskie-Zimne Wody.
4. Podobszar Smukała-Opławiec-Janowo.

Wskazany poprzez przeprowadzoną analizę obszar zdegradowany przekracza 20% powierzchni miasta. W tej sytuacji do obszaru rewitalizacji zaliczyć można te jednostki strukturalne, gdzie liczba wskaźników z wartościami mniej korzystnymi od średniej dla gminy jest największa. Zatem w pierwszej kolejności wybrane zostały jednostki strukturalne, w których, w przypadku wszystkich pieciu przeanalizowanych wskaźników stanu kryzysowego, sytuacja jest mniej korzystna od średniej dla gminy, tj. Stary Fordon oraz Wilczak-Jary.

W drugiej kolejności wybrano jednostki strukturalne, dla których w przypadku czterech wskaźników sytuacja jest mniej korzystna od średniej dla gminy, tj. Bocianowo-Śródmieście-Stare Miasto, Okole oraz Zimne Wody-Czersko Polskie. W trzeciej kolejności były to jednostki strukturalne, dla których w przypadku trzech wskaźników sytuacja jest mniej korzystna od średniej dla gminy, tj. Brdyujście, Łęgnowo, Łęgnowo Wieś oraz Smukała-Opławiec-Janowo.

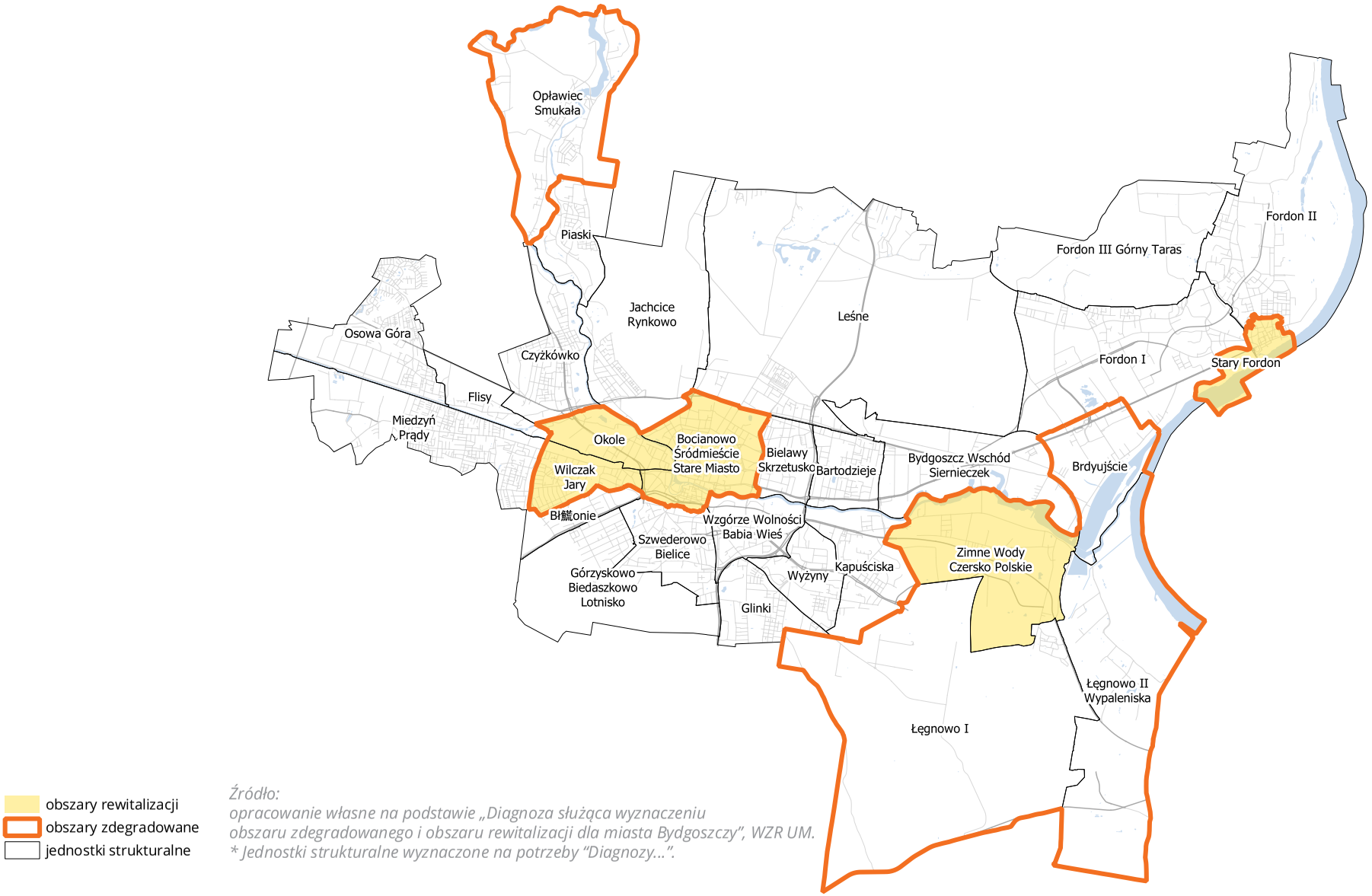
Jednocześnie należy podkreślić, że zasady delimitacji umożliwiają wybór obszaru rewitalizacji dużo mniejszego niż wskazane progi 20% powierzchni gminy i 30% liczby ludności gminy, jeżeli takie są potrzeby, możliwości i polityka gminy. Zaleca się także priorytetyzację i koncentrację działań dla zwiększenia ich efektywności. Stąd miasto jednostki te uznaje za zdegradowane, ale nie kwalifikuje ich do rewitalizacji.

Charakter Brdyujścia, Łęgnowa oraz Łęgnowa Wsi pod kątem funkcjonalnym jest zbliżony – przeważa tu funkcja przemysłowo-usługowa nad mieszkaniową. Ponadto każdą z tych jednostek zamieszkuje populacja poniżej 1% mieszkańców miasta. Znikomy udział liczby ludności tych jednostek w liczbie ludności Bydgoszczy powoduje, iż efekty działań rewitalizacyjnych w skali miasta byłyby znikome.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 206

**Rysunek 66.** Obszary zdegradowane i rewitalizacji w podziale na podobszary i jednostki strukturalne*




*Źródło:*
*opracowanie własne na podstawie „Diagnoza służąca wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji dla miasta Bydgoszczy", WZR UM.*
** Jednostki strukturalne wyznaczone na potrzeby "Diagnozy...".*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

W rezultacie do obszaru rewitalizacji zakwalifikowano:

1. Podobszar obejmujący Bocianowo-Śródmieście-Stare Miasto, Okole oraz Wilczak-Jary.
2. Podobszar Stary Fordon.
3. Podobszar Zimne Wody-Czersko Polskie.

Wskazany obszar rewitalizacji ma istotne znaczenie dla rozwoju gminy.

28 listopada 2018 roku Uchwałą Nr IV/12/18 Rady Miasta Bydgoszczy, został uchwalony Gminny Program Rewitalizacji Miasta Bydgoszczy 2023+, wskazujący działania rewitalizacyjne na terenie miasta.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

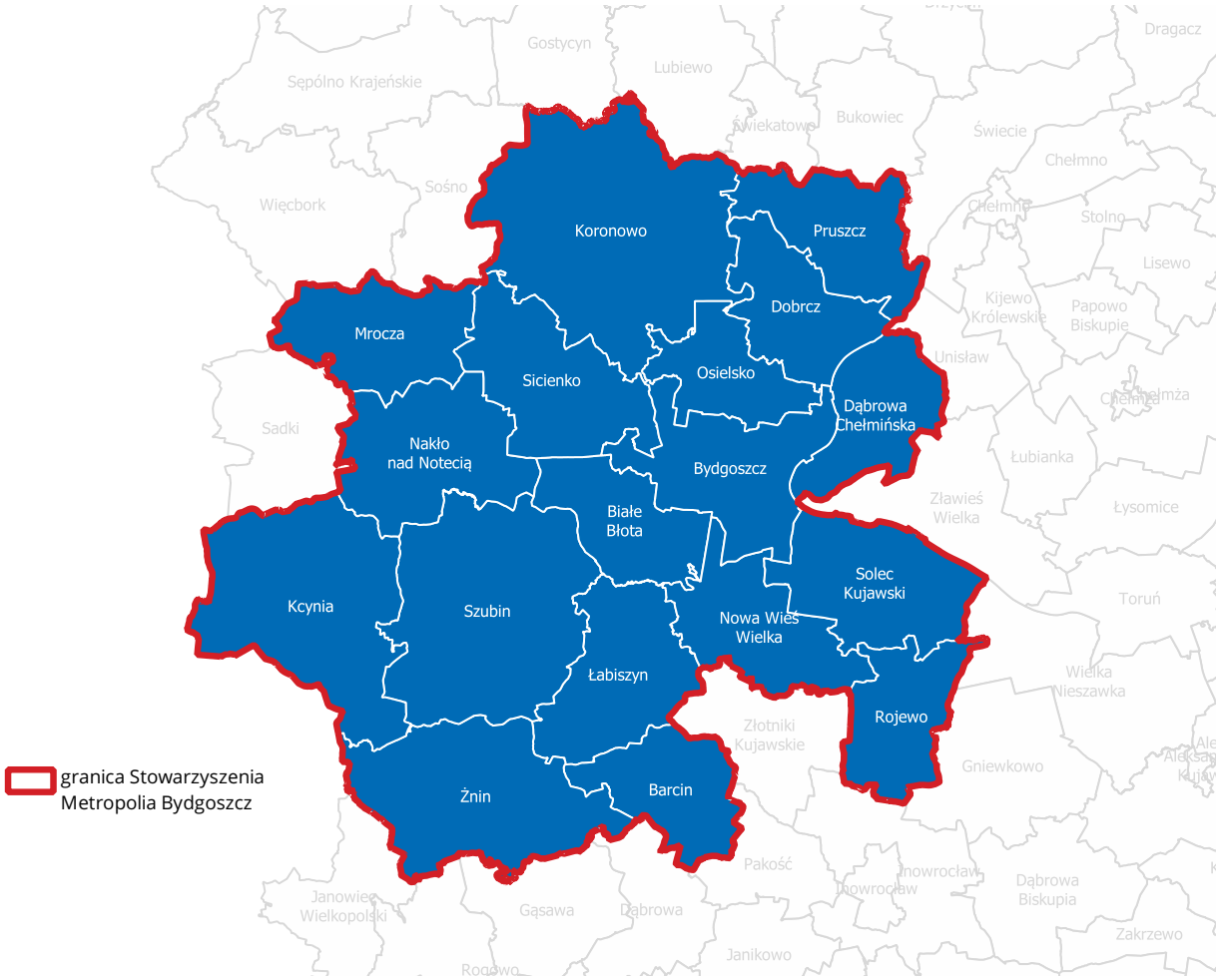
# ROZDZIAŁ 14.

# Powiązania z gminami sąsiednimi

Bydgoszcz, wraz z otaczającymi gminami, posiada szereg powiązań społecznych, gospodarczych oraz historycznych. Fakt ten został podkreślony i zinstytucjonalizowany już w 2001 roku poprzez utworzenie Metropolitalnego Związku Gmin Bydgoskich, którego zadaniem była współpraca gmin oraz wspólna realizacja zadań publicznych dotyczących zrównoważonego rozwoju, a w szczególności: ochrony środowiska, zagospodarowania odpadów, infrastruktury technicznej, komunikacji lokalnej, kultury, sportu, rekreacji i wypoczynku.

Po wejściu w życie w styczniu 2016 roku ustawy o związkach metropolitalnych kolejnym etapem rozwoju współpracy miedzy gminami było utworzenie 15 września 2016 roku Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz. Stowarzyszenie w 2020 roku obejmowało 18 gmin i 2 powiaty (bydgoski i nakielski). Celem organizacji jest współpraca i wzajemne wspieranie się w działaniach na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru stowarzyszenia.

**Rysunek 67.** Granica Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz




*Źródło: opracowanie własne (stan na dzień 31.12.2020).*

Główne powiązania transportowe Bydgoszczy z pozostałymi gminami obszaru metropolitalnego stanowią prowadzące do Bydgoszczy drogi krajowe nr 5, 10, 25, 80 i wojewódzkie – 223, 244 i 256 oraz szereg dróg powiatowych i gminnych. Nie zawsze poprawna polityka lokalizacyjna w sąsiedztwie tych dróg i niedostateczny nadzór ze strony ich zarządcy spowodowały, że w granicach gmin sąsiednich tereny sąsiadujące z tymi drogami często zostały nadmiernie, zbyt blisko i nie zawsze estetycznie obudowane i zagospodarowane wieloma obiektami i urządzeniami, z licznymi wjazdami na poszczególne posesje. Powoduje to ograniczenie możliwości modernizacji tych dróg oraz tworzy swoisty bałagan przestrzenny, charakterystyczny na wlotach do dużych miast. Stan taki występuje w szczególności przy wjazdach do Bydgoszczy na drodze krajowej nr 5, drodze wojewódzkiej nr 223 (od Poznania) oraz na drodze krajowej nr 80 (od Torunia).

W strefie podmiejskiej w bezpośrednim sąsiedztwie miasta zlokalizowano wiele firm, które w większości związane są z obsługą mieszkańców i podmiotów gospodarczych Bydgoszczy. Jest to wynik niższych cen gruntów budowlanych, stosowanych przez gminy preferencji w postaci niższych podatków od nieruchomości, często niższych wymogów architektoniczno-estetycznych projektowanych obiektów, łatwości dojazdu oraz porównywalnych standardów zabezpieczenia w infrastrukturę techniczną. W strefie podmiejskiej nie wystąpiło zjawisko lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Wynika to zapewne ze stosunkowo dużych rezerw powierzchniowych na terenie miasta, wyraźnego oddzielenia zabudowy miejskiej od dostępnych terenów w strefie podmiejskiej obszarami lasów oraz braku w bliskiej odległości odpowiedniej liczby mieszkańców, których te obiekty mogłyby obsługiwać.

Innym zjawiskiem występującym między Bydgoszczą a obszarem podmiejskim jest proces migracji jej mieszkańców na te obszary. Wynika to z wielu uwarunkowań, w tym ze znacznej poprawy stopy życiowej mieszkańców, konkurencyjnej oferty terenów budowlanych na terenach gmin ościennych, niższych cen nieruchomości, ich walorów przyrodniczo-krajobrazowych oraz łatwego i szybkiego połączenia komunikacyjnego.

Przyczyny te powodują znaczną dekoncentrację ludności miasta. Zauważyć należy, że ludność ta w ogromnej większości nadal jest powiązana z Bydgoszczą poprzez pracę, korzystanie z sieci miejskich usług podstawowych oraz ponadpodstawowych, obciążając miejski system komunikacji drogowej i zbiorowej itp. (rysunek 68)

Dobrym miernikiem powiązań gospodarczych pomiędzy Bydgoszczą a gminami sąsiednimi są liczby podróży do pracy z gmin sąsiednich do Bydgoszczy i z Bydgoszczy do gmin sąsiednich. Istotny jest zarówno potok podróżnych wyrażony liczbami bezwzględnymi, jak i procent podróżnych wyjeżdżających do pracy poza granice gminy w stosunku do liczby mieszkańców danej gminy. Pierwszy ze wskaźników powinien być brany pod uwagę przy planowaniu sieci transportowej. Drugi ze wskaźników będzie wskazywać na wzajemną zależność lokalnych gospodarek i może być stosowany do definiowania jednolitego obszaru funkcjonalnego.

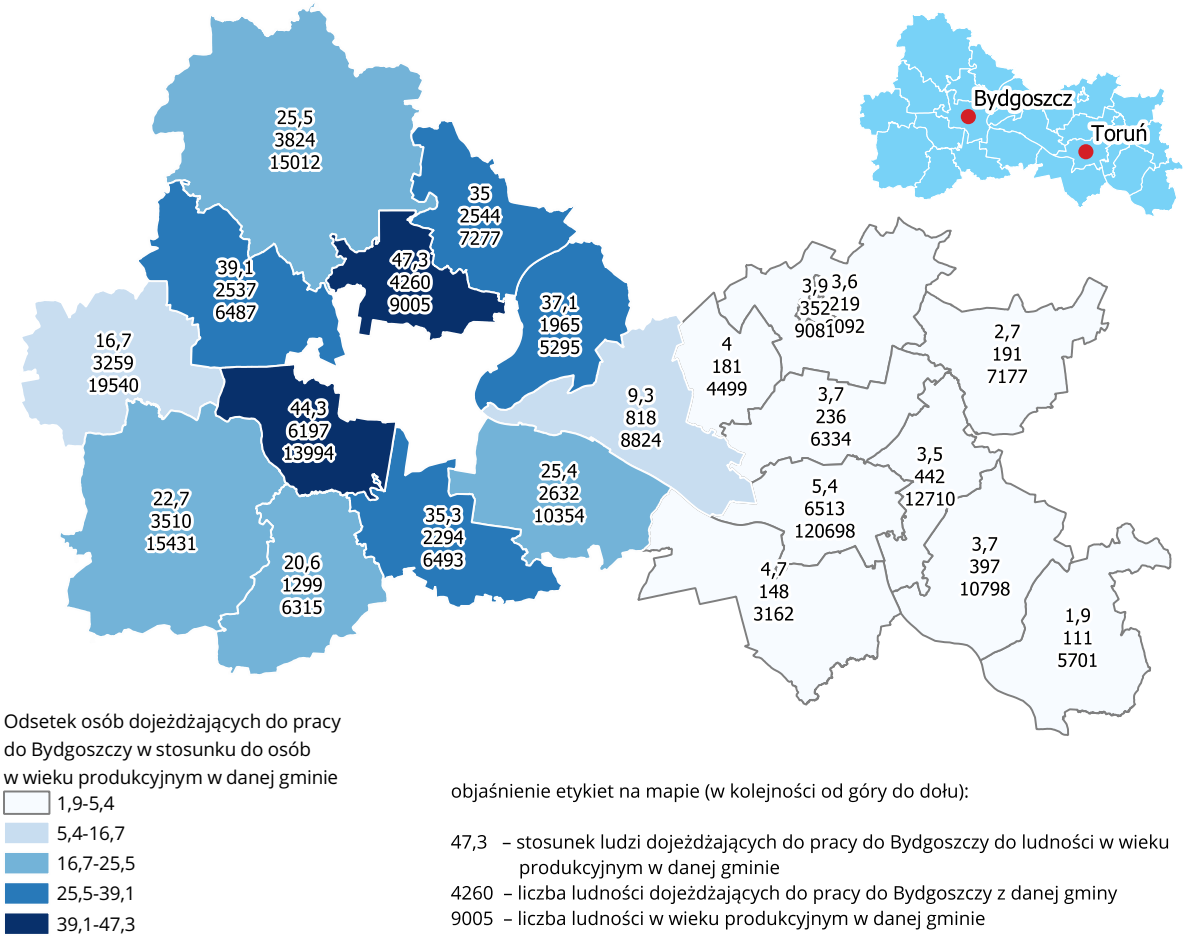
Z danych wynika, że najsilniejsze związki występują pomiędzy Bydgoszczą a gminami Osielsko i Białe Błota. Związane z Bydgoszczą są również gminy Sicienko, Dobrcz, Nowa Wieś Wielka i Dąbrowa Chełmińska. Zauważalne wzajemne relacje istnieją także pomiędzy Bydgoszczą a pozostałymi gminami wchodzącymi w skład Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz.

W świetle prowadzonej polityki przestrzennej na obszarze podmiejskim zauważyć należy również pewne zjawiska negatywne – zagrożenia dla Bydgoszczy. Takim zjawiskiem jest np. lokalizacja w gminie Białe Błota, w miejscowościach Łochowo, Łochowice, Lisi Ogon, osiedla z ok. 3 tys. działek budowlanych i centrum logistyki Poczty Polskiej w kontekście planowanej modernizacji drogi krajowej nr 10 jako drogi ekspresowej. Po wybudowaniu drogi ekspresowej S5, powiązania z drogą krajową realizowane będą poprzez drogi serwisowe i węzeł Bydgoszcz Miedzyń. Niemniej część ruchu kołowego, w tym również ciężarowego, przeniesie się prawdopodobnie na układ miejski.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 210

**Rysunek 68.** Dojazdy do pracy do Bydgoszczy z gmin należących do obszatu ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) w 2018 r.




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Zintegrowanego Rozwoju Miasta i Urzędu Skarbowego.*
** Przedziały zachodzące na siebie należy czytać w sposób następujący: 5,4-16,7 (od 5,41 do 16,70), 16,7-25,5 (16,71 do 25,50) itd.*

Istnieją również zaszłości dotyczące braku spójności granic miasta i granic kilku gmin w stosunku do istniejącej zabudowy lub zagospodarowania terenu. Polegają one na występowaniu niewielkich, zainwestowanych terenów, leżących w granicach gmin sąsiednich, do których dostęp jest możliwy jedynie z terenu Bydgoszczy.

Sytuacje takie występują w rejonie Osowej Góry, Piasków i Smukały. W rejonie Czyżkówka część ulic obsługujących obszary miasta znajduje się na terenie sąsiedniej gminy, jak np. ul. Deszczowa, Koronowska, Wiejska. Szczególnym przypadkiem jest lotnisko, zlokalizowane częściowo na terenie Bydgoszczy, a częściowo w gminie Białe Błota. Miasto podjęło działania zmierzające do korekty granic administracyjnych, z których udało się przeprowadzić korektę tylko niewielkiego fragmentu na styku z gminą Osielsko.

W ramach współpracy z gminami ościennymi Miejskie Wodociągi i Kanalizacja Bydgoszcz zaopatruje w wodę tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej położone w gminie Sicienko, we wsi Osówiec, graniczące z osiedlem Osowa Góra (ulice: Dolna Waleniowa, Atolowa) oraz części miejscowości Pawłówek (rejon przyległy do granicy miasta Bydgoszczy). Do kanalizacji miasta Bydgoszczy dopływają ścieki z gmin:

- Białe Błota,
- Dąbrowa Chełmińska ze zlewni Ostromecko,
- Solec Kujawski,
- Sicienko z zabudowy wielorodzinnej przy ulicach: Dolna Waleniowa, Atolowa, miejscowości Osówiec (rejon dz. Osowa Góra),
- Osielsko,
- Dobrcz przez gm. Osielsko.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 211

Ukształtowanie terenu Bydgoszczy sprawia, że wody opadowe z gmin sąsiednich spływają do zlewni bydgoskiej, głównie z terenów gmin: Osielsko, Sicienko, Białe Błota oraz Solca Kujawskiego – terenów Otorowa. Intensywność odpływu wód opadowych będzie wzrastać w miarę urbanizacji gmin ościennych (uszczelnienie zlewni, budowa kanalizacji deszczowej).

W zakresie zaopatrzenia w gaz obecnie istnieje powiązanie sieci rozdzielczej Bydgoszczy z siecią średniego ciśnienia w gminie Sicienko. Przewiduje się utrzymanie tego powiązania z możliwością ograniczonego rozwoju gazyfikacji w gminie.

W celu prowadzenia polityki odpadowej na skalę ponadgminną Bydgoszcz zawarła porozumienie z gminami sąsiednimi, w wyniku którego utworzony został Międzygminny Kompleks Unieszkodliwiania Odpadów ProNatura Sp. z o.o. W trosce o środowisko i zasoby naturalne spółka ta utworzyła Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych. Inwestycja ta rozwiązuje nie tylko problem składowania odpadów na wysypiskach, chroniąc powierzchnię ziemi dla przyszłych pokoleń, ale stanowić będzie również źródło energii elektrycznej i ciepła dla mieszkańców Bydgoszczy. W skład podstawowych zadań, realizowanych przez tę spółkę, wchodzą: utrzymanie i eksploatacja regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych, odzysk i unieszkodliwianie odpadów oraz odbiór odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości. Porozumienie na przekazywanie odpadów do ZTPOK zawarte zostało z gminami: Toruń, Solec Kujawski, Białe Błota, Koronowo, Dąbrowa Chełmińska, Sicienko, Mrocza, Kcynia, Nakło nad Notecią. Planowana jest również budowa instalacji do przetwarzania odpadów biodegradowalnych na potrzeby gmin tworzących Stowarzyszenie Metropolia Bydgoszcz.

Z przedstawionych wyżej danych dotyczących podróży codziennych do pracy mieszkańców gmin ościennych oraz pozostałych powiązań w zakresie infrastruktury wynika, że najsilniejsze związki przestrzenne i gospodarcze występują pomiędzy Bydgoszczą a gminami Osielsko i Białe Błota oraz częścią gminy Sicienko. Nieco słabiej związane są gminy: Dobrcz, Nowa Wieś Wielka i Dąbrowa Chełmińska.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 15.

# Potrzeby i możliwości rozwoju

Głównym celem polityki przestrzennej gminy jest racjonalne i efektywne gospodarowanie jej zasobami, w myśl zasady zrównoważonego rozwoju. Obecnie przy wyznaczaniu dalszych kierunków rozwoju miasta brane są pod uwagę przesłanki dotyczące faktycznych potrzeb rozwoju gminy, wynikających z uwarunkowań środowiskowych, społeczno-ekonomicznych i demograficznych. Zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2020.293 t.j.) sprawą obligatoryjną jest oszacowanie chłonności poszczególnych terenów pod względem możliwości lokalizacji nowej zabudowy, a także określenie możliwości finansowania przez gminę infrastruktury transportowej, technicznej i społecznej nowych terenów inwestycyjnych.

Zapotrzebowanie na nową zabudowę będzie określane na podstawie założonej docelowej liczby ludności Bydgoszczy i prognozowanych wskaźników zamieszkania oraz chłonności potencjalnych terenów inwestycyjnych umożliwiających rozwój funkcji miejskich, a w szczególności budownictwa mieszkaniowego.

## 15.1. Prognoza demograficzna

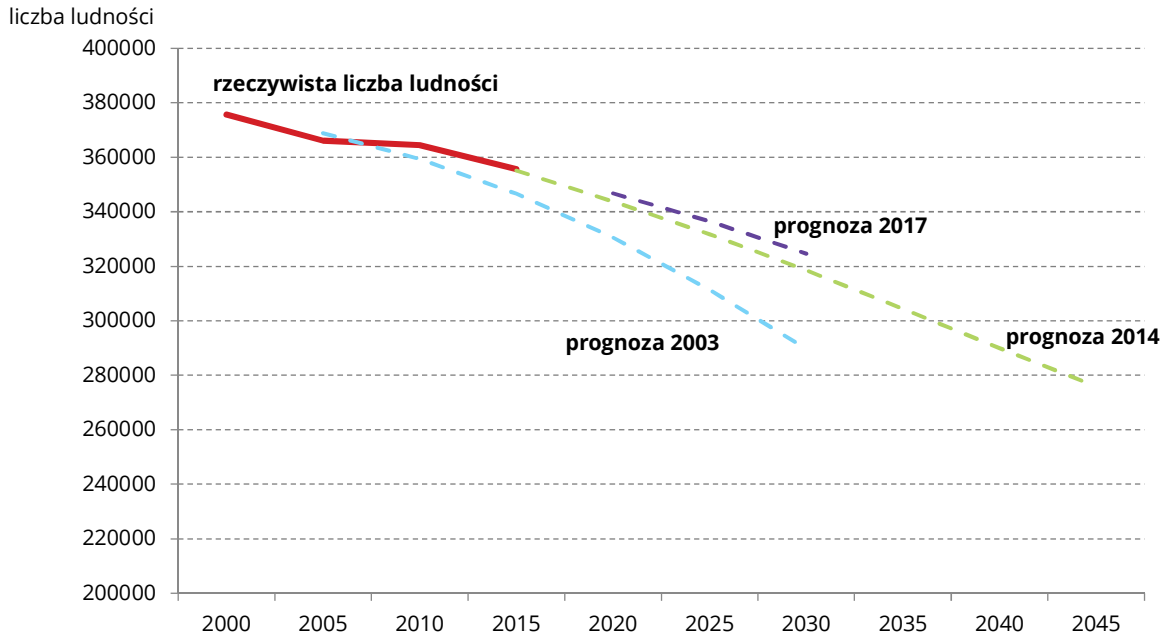
Punktem wyjścia określenia potrzeb rozwoju miasta jest docelowa liczba ludności. Liczba mieszkańców Bydgoszczy została oszacowana na podstawie dostępnych prognoz demograficznych, a także przesłanek dotyczących potencjału rozwojowego miasta.

Do celów praktyki gospodarczej najbardziej prawdopodobne prognozy ustalane są na okres nie dłuższy niż 15 lat, ponieważ tylko w takim okresie można stosunkowo dokładnie przewidzieć zmiany w stanie i strukturze ludności. Według prognoz GUS w ciągu najbliższych kilkudziesięciu lat liczba ludności będzie spadać. W perspektywie 15-letniej GUS przewiduje, że w 2030 roku Bydgoszcz będzie liczyła ok. 320 tys. mieszkańców. Trwające procesy migracyjne, a przede wszystkim spadek liczby urodzeń, spowodują dość istotne zmiany proporcji w grupach wieku. Według prognoz największy ubytek liczby ludności nastąpi w grupie ludności w wieku przedprodukcyjnym (w 1995 roku grupa ta stanowiła 24%, w 2006 – 17%, w 2015 – 15,5%, a w 2030 roku najprawdopodobniej będzie liczyć 14%). Liczba osób w wieku poprodukcyjnym już przewyższyła liczbę osób w wieku przedprodukcyjnym, a prognoza demograficzna nie przewiduje tendencji zmian w tej strukturze. Niestety, stan taki powoduje zagrożenie brakiem zastępowalności pokoleń i recesją demograficzną. Wielkości te mogą ulec niewielkim zmianom w związku z utrzymującymi się tendencjami do przesuwania granic wieku emerytalnego.



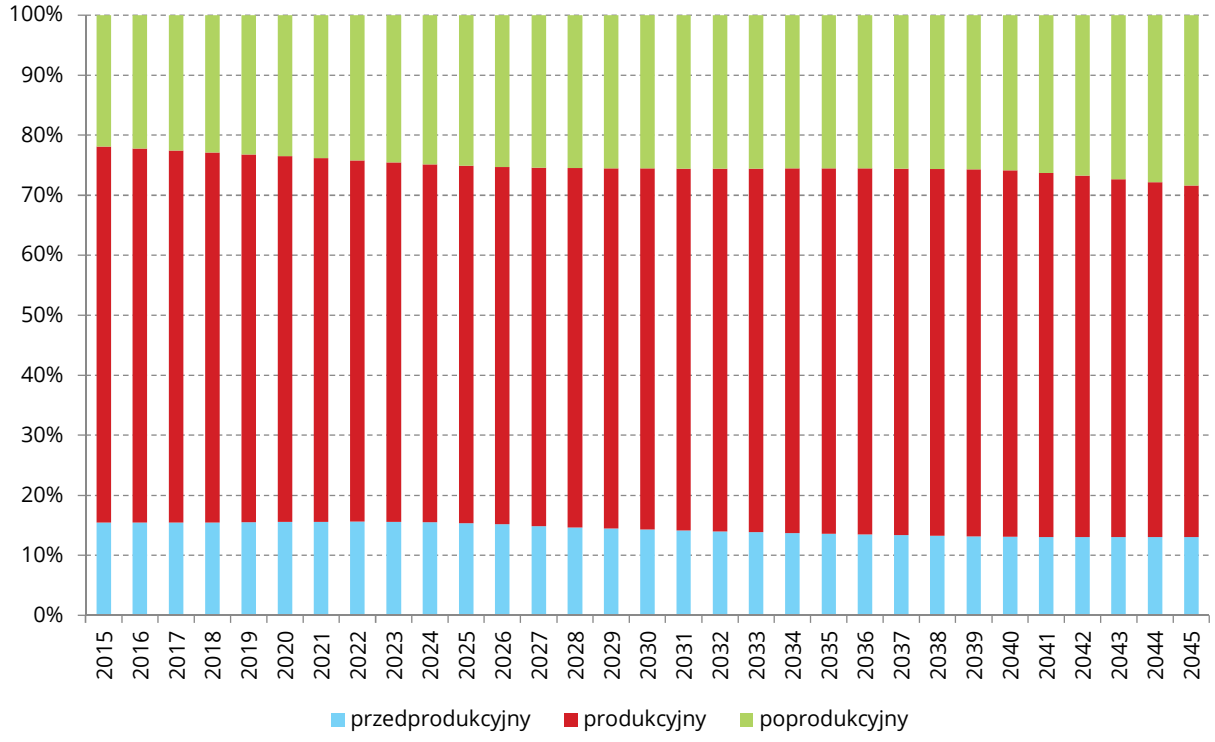
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 213

**Wykres 15.** Prognozowana liczba mieszkańców Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*

**Wykres 16.** Prognozowany udział mieszkańców Bydgoszczy w poszczególnych ekonomicznych grupach wieku (2015-2045)




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Prognoza z 2014 r.*

Prognozy demograficzne nie powinny stanowić jedynej przesłanki dla rozwoju miasta. Ważne są uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, sytuacja gospodarczo-polityczna oraz polityka własna gminy w zakresie szeroko pojętego rozwoju miasta.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przewiduje, że do 2030 roku będzie postępować proces koncentracji ludności i działalności gospodarczej na obszarach funkcjonalnych dużych miast, a także w średniej wielkości miastach i na otaczających je obszarach wiejskich, następować będzie zmiana struktury osadnictwa, przy ogólnej tendencji spadku liczby ludności w kraju, wzrastać będzie liczba ludności w ośrodkach miejskich. Prognozuje się również zmniejszanie się emigracji do krajów zachodnich oraz wzrost znaczenia Polski jako kraju imigracyjnego, co będzie miało wpływ na demografię miast. W tym kontekście miasta posiadają duży potencjał rozwojowy.

Bydgoszcz jest największym miastem w województwie kujawsko-pomorskim oraz ósmym największym miastem w Polsce. W 2018 roku zamieszkiwało tu ok. 350 tys. osób, a w promieniu 50 km od centrum zamieszkiwało ponad 1,1 mln osób, w tym w granicach Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz liczba mieszkańców wynosiła ok. 600 tys. Poza dużym zasobem ludnościowym miasto posiada zaplecze naukowe w postaci kilkunastu uczelni wyższych, jest otwarte na potrzeby i oczekiwania inwestorów, stanowi atrakcyjne miejsce zamieszkania z różnorodną ofertą kulturową, usługową, wypoczynkową i zapleczem administracyjnym. Walorem miasta są dobre powiązania transportowe drogami krajowymi, trasami kolejowymi oraz poprzez międzynarodowy port lotniczy z innymi dużymi miastami Polski i Europy. Mało wykorzystanym dotychczas atutem jest położenie na skrzyżowaniu dróg wodnych łączących Berlin z Kaliningradem. W Bydgoszczy dobrze rozwinął się przemysł przetwórczy, a zwłaszcza chemiczny, narzędziowy, elektromaszynowy czy elektroniczny. Bydgoszcz jest istotnym ośrodkiem nowoczesnych usług dla biznesu, w ostatnich latach intensywnie rozwijają się szczególnie firmy z branży IT oraz logistyki. Generuje to zapotrzebowanie na infrastrukturę biurową.

Wyżej wymienione cechy powodują, że miasto jest przyjazne dla mieszkańców oraz dla rozwoju biznesu. Zauważalny jest trend wyhamowywania emigracji mieszkańców z Bydgoszczy (w 2009 roku ubyło 4,46 os/1000, a w 2018 roku – 3,17 os/1000 – dane GUS). Aktywna polityka władz miasta w zakresie wzmacniania funkcji metropolitalnych, pozyskiwania nowych inwestorów oraz poprawa jakości i atrakcyjności zamieszkania stwarzają szansę na wzrost liczby ludności.

**Do celów ustalenia zapotrzebowania na nową zabudowę przyjmuje się w niniejszym Studium, że w perspektywie 30 lat Bydgoszcz może liczyć około 360 tys. mieszkańców.**



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 215

## 15.2. Obszary o w pełni wykształconej, zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej

Zgodnie z wymogiem ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym niezbędnym elementem analizy potrzeb i możliwości rozwoju gminy jest wyznaczenie na terenie miasta wykształconej, zwartej struktury funkcjonalno-przestrzennej. W Bydgoszczy tereny te zostały zdefiniowane w oparciu o analizę wielokryterialną podstawowych jednostek bilansowych – PJB (podział miasta na jednostki w rozdziale 2.5). Przy użyciu 15 kryteriów (zamieszczonych w tabeli 41) dokonano waloryzacji terenów pod kątem:

- stopnia koncentracji zabudowy,
- stopnia wykształcenia infrastruktury technicznej.

Dla jednostek o charakterze typowo mieszkaniowym wprowadzono dodatkowo kryteria waloryzujące je pod względem dostępności do podstawowych usług społecznych, tj.: przedszkoli, szkół podstawowych, gimnazjów, przychodni opieki zdrowotnej, handlu oraz przystanków komunikacji publicznej (mierząc procentowy udział jednostki bilansowej, w której istnieje możliwość dojścia pieszego do niniejszych usług w promieniu 500 m).

Poszczególnym kryteriom przypisano odpowiednio wagi, proporcjonalnie do ich wpływu na zwartość i wykształcenie struktury przestrzennej. Największą wagę otrzymały średnia intensywność zabudowy i powierzchnia zabudowy – 25%, następnie dostęp pieszy do transportu publicznego – 10%. Pozostałym wskaźnikom nadano wagi w przedziale 1-5%.

Dla każdego z kryteriów określono wartość progową parametru. Gdy parametr ten przekraczał wartość progową, wówczas otrzymywał 1, w przeciwnym razie równał się 0. Ostateczny współczynnik wykształcenia struktury PJB danej jednostki został obliczony zgodnie ze wzorem:

$$Z_{PJB} = \sum_{i=1}^{15} W_i \times K_i$$

gdzie:
i – numer kryterium,
W – waga kryterium (1-100%),
K – wartość kryterium (0, 1).

Za strukturę zwartą, w pełni wykształconą uznaje się te podstawowe jednostki bilansowe (PJB), dla których wartość współczynnika wykształcenia struktury PJB jest większa lub równa 50%. W wyniku analizy na 1118 podstawowych jednostek bilansowych za zwarte uznano 656 (58,7% pow. miasta). W myśl zasad racjonalnej polityki gospodarowania przestrzenią nowa zabudowa powinna być lokalizowana w pierwszej kolejności na terenach o zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, które charakteryzują się skoncentrowaną zabudową wyposażoną w odpowiednio zorganizowaną sieć drogową, infrastrukturę techniczną i społeczną.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Tabela 41.** Kryteria wykorzystane w toku analizy wielokryterialnej zwartości struktur przestrzennych

| | *Nr* | *Kryterium* | *Opis* | *Promień dojścia* | *Wartość progowa* | *Wartość progowa MW i C* | *Waga % MW i C* | *Wartość progowa MN* | *Waga % MN* | *Wartość progowa U i P* | *Waga % U i P* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| kryteria stopnia koncentracji zabudowy | 1 | średnia intensywność zabudowy | powierzchnia całkowita zabudowy do powierzchni jednostki bilansowej brutto (bez pasów dróg układu podstawowego i terenów kolejowych) | nd. | 0,15 | 0,15 | 25,0% | 0,05 | 25,0% | 0,15 | 30,0% |
| | 2 | powierzchnia zabudowy | powierzchnia zabudowana do powierzchni jednostki brutto (bez pasów dróg układu podstawowego i terenów kolejowych) (wyrażona w % powierzchni zabudowanej) | nd. | 10% | 10% | 20,0% | 5% | 10,0% | 10% | 20,0% |
| kryteria jakościowe w terenach mieszkaniowych | 3 | żłobki | dostęp pieszy do żłobków (procent pokrycia PJB dostępem do żłobków) | 500 m | >=75% | >=75% | 1,0% | >=75% | 1,0% | nd. | nd. |
| | 4 | przedszkola | dostęp pieszy do przedszkoli (procent pokrycia PJB dostępem do przedszkoli) | 500 m | >=75% | >=75% | 2,0% | >=75% | 2,0% | nd. | nd. |
| | 5 | szkoły podstawowe | dostęp pieszy do szkół podstawowych (procent pokrycia PJB dostępem do szkół podstawowych) | 500 m | >=75% | >=75% | 4,0% | >=75% | 3,0% | nd. | nd. |
| | 6 | gimnazja | dostęp pieszy do gimnazjów (procent pokrycia PJB dostępem do gimnazjów) | 500 m | >=75% | >=75% | 3,0% | >=75% | 2,0% | nd. | nd. |
| | 7 | transport publiczny | dostęp pieszy do transportu publicznego (procent pokrycia PJB dostępem do transportu publicznego) | 300, 400, 500 m | >=75% | >=75% | 10,0% | >=75% | 10,0% | >=75% | 20,0% |
| | 8 | podstawowa opieka zdrowotna | dostęp pieszy do podstawowej opieki zdrowotnej (procent pokrycia PJB dostępem do podstawowej opieki zdrowotnej) | 500 m | >=75% | >=75% | 5,0% | >=75% | 5,0% | nd. | nd. |
| | 9 | handel (sklep spożywczy) | dostęp pieszy do sklepów spożywczych (procent pokrycia PJB dostępem do sklepów spożywczych) | 500 m | >=75% | >=75% | 5,0% | >=75% | 5,0% | nd. | nd. |
| | 10 | tereny zieleni urządzonej | dostęp pieszy do terenów zieleni urządzonej (procent pokrycia PJB dostępem do terenów zieleni urządzonej) | 500 m | >=75% | >=75% | 4,0% | >=75% | 2,5% | nd. | nd. |
| | 11 | obiekty sportu i rekreacji | dostęp pieszy do obiektów sportu i rekreacji, tj. orlików, boisk wielofunkcyjnych i siłowni zewnętrznych (procent pokrycia PJB dostępem do obiektów sportu i rekreacji) | 500 m | >=75% | >=75% | 3,0% | >=75% | 2,5% | nd. | nd. |
| | 12 | obiekty kultury | dostęp pieszy do obiektów kultury, tj. bibliotek i młodzieżowych domów kultury (procent pokrycia PJB dostępem do obiektów kultury) | 500 m | >=75% | >=75% | 3,0% | >=75% | 2,0% | nd. | nd. |
| kryteria wykształcenia infrastruktury | 13 | wodociągi | dostęp do infrastruktury wodociągowej (procent pokrycia PJB z dostępem do wodociągów)<br>*nie była brana pod uwagę cała powierzchnia PJB – wyłączone zostały tereny pod drogi publiczne, kolej, zieleń urządzoną i lasy* | nd. | >=75% | >=75% | 5,0% | >=75% | 10,0% | >=75% | 10,0% |
| | 14 | kanalizacja | dostęp do infrastruktury kanalizacyjnej (procent pokrycia PJB z dostępem do kanalizacji) *<br>*nie była brana pod uwagę cała powierzchnia PJB – wyłączone zostały tereny pod drogi publiczne, kolej, zieleń urządzoną i lasy* | nd. | >=75% | >=75% | 5,0% | >=75% | 10,0% | >=75% | 10,0% |
| | 15 | drogi | procent powierzchni dróg układu obsługującego do powierzchni jednostki | nd. | >=20% | >=20% | 5,0% | >=20% | 10,0% | >=20% | 10,0% |

*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

**Rysunek 69.** Zwarte, w pełni wykształcone struktury przestrzenne

*Źródło: opracowanie własne.*

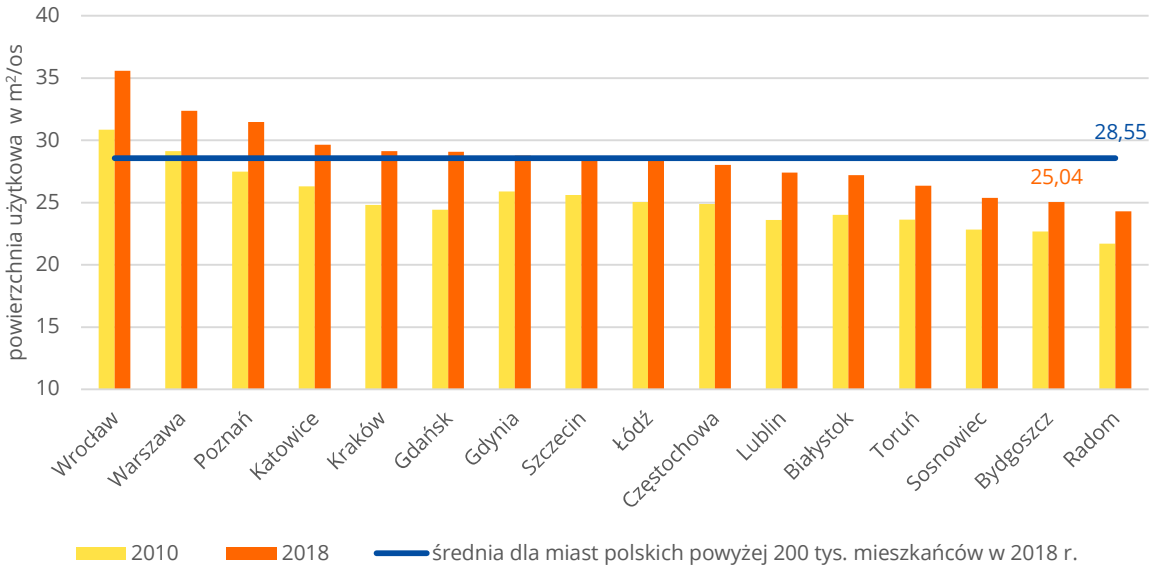


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 15.3. Zapotrzebowanie na zabudowę mieszkaniową

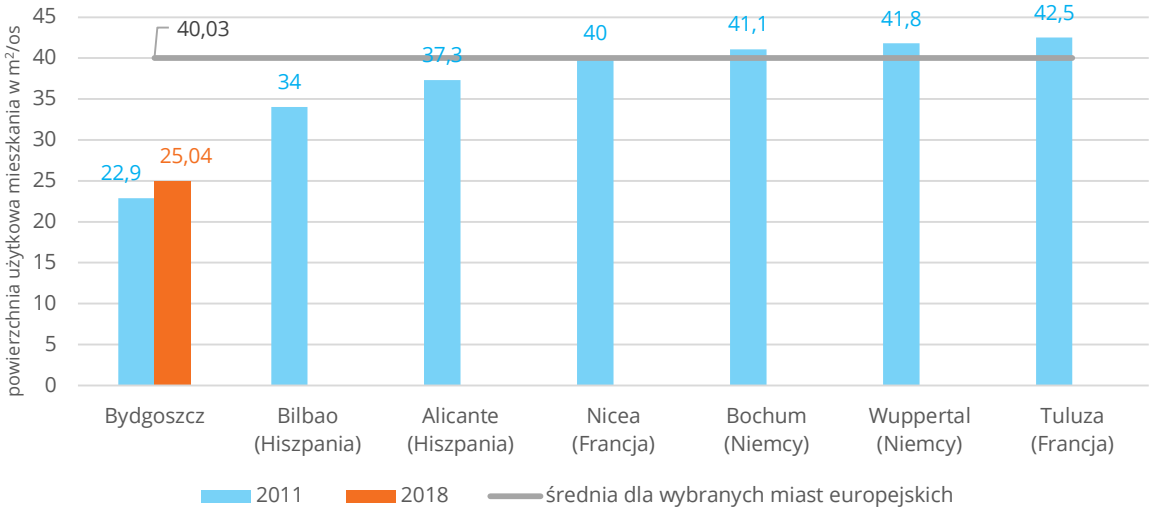
Dla określenia zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową dokonano analizy trendów w zakresie standardów zamieszkania w dużych miastach polskich oraz krajów europejskich. Badania te wskazują na systematyczny wzrost przeciętnej powierzchni użytkowej mieszkania na osobę. Tendencje te obserwuje się również w Bydgoszczy, gdzie w latach 1995-2018 wskaźnik ten wzrósł z 17,28 do 25,04 m²/ os. Dane te pozwalają założyć, że w dalszym ciągu mieszkańcy Bydgoszczy będą dążyć do poprawy swoich warunków mieszkaniowych, czego wynikiem będzie systematyczny wzrost przeciętnej powierzchni użytkowej na osobę.

**Wykres 17.** Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na osobę




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*

**Wykres 18.** Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w m² na osobę

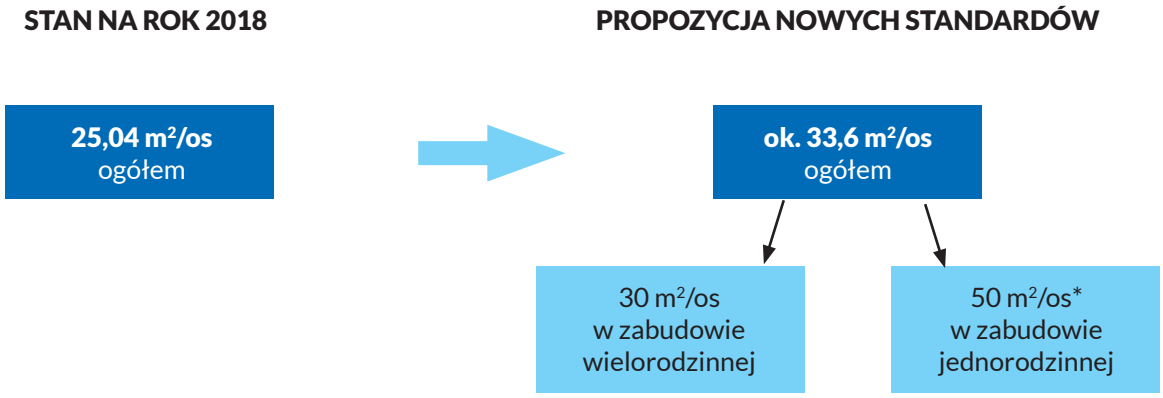



*Źródło: opracowanie MPU na podstawie danych GUS i Eurostat, „Living conditions – cities and greater cities". Na wykresie umieszczono dane za rok 2011. Bardziej aktualne dane odnoszące się do powierzchni użytkowej nie są dostępne.*

Proces ten będzie następował stopniowo jako wynik kilku niezależnych działań, tj.:

- zmniejszania się liczby osób przypadających na gospodarstwo domowe,
- częściowej wymiany zabudowy,
- częściowej przebudowy istniejącej zabudowy (łączenie lokali itp.),
- realizacji nowej zabudowy mieszkaniowej.

Prognozowanym skutkiem powyższych tendencji będzie m.in. zwiększenie średniej wielkości mieszkania przy jednoczesnym zmniejszeniu przeciętnej liczby osób na lokal. Zmiany te wpłyną również na wzrost przeciętnej powierzchni użytkowej mieszkania w przeliczeniu na mieszkańca. Na podstawie analizy przeprowadzonej na potrzeby niniejszego Studium przyjęto założenia dla nowych standardów, wynoszące odpowiednio: dla zabudowy jednorodzinnej 50 m$^2$ oraz dla zabudowy wielorodzinnej 30 m$^2$ powierzchni użytkowej na osobę. Wartość docelowego średniego wskaźnika dla zabudowy mieszkaniowej określono na 33,6 m$^2$ przy założeniu, że udział mieszkańców mieszkających w zabudowie jednorodzinnej stanowić będzie nadal 16,5% (analizy własne MPU). Wskaźnik ten jest nieco niższy od aktualnych, notowanych w miastach zachodniej Europy (średnio ok. 40 m$^2$/os) oraz porównywalny z przyjętymi w studiach innych miast polskich o zbliżonej liczbie ludności (wskaźnik ten waha się od ok. 30 do 47 m$^2$/os).




** Udział procentowy bydgoszczan mieszkających w zabudowie jednorodzinnej wynosi ok. 16,5% (badania własne MPU).*

Dla porównania w SUiKZP polskich miast przyjęto:

- Poznań – 29,3 m$^2$/os (średnio),
- Gdynia – 32 m$^2$/os (średnio),
- Gdańsk – 43,5 m$^2$/os (średnio),
- Wrocław – 47 m$^2$/os (średnio).

Przyjęte powyższe założenia rozwoju miasta (tj. 360 tys. mieszkańców i standard 33,6 m$^2$ powierzchni użytkowej na osobę) pozwalają oszacować, iż w perspektywie najbliższych 30 lat należałoby zwiększyć powierzchnię użytkową mieszkań z dotychczasowych 8570 tys. m$^2$ do ok. 12 000 tys. m$^2$. Zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową szacuje się zatem na ok. 3525 tys. m$^2$ powierzchni użytkowej.

**Tabela 42.** **Szacunkowe zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w oparciu o założone standardy**

| *Zapotrzebowanie* | *m²* | *Liczba osób wg nowych standardów* |
|---|---|---|
| powierzchnia użytkowa istniejąca | 8 571 439 | 254 097 |
| zapotrzebowanie dla całego miasta | 12 097 314 | 360 000 |
| zapotrzebowanie na nową pow. jedn. (Δ) | 871 974 | 17 439 |
| zapotrzebowanie na nową pow. wielor. (Δ) | 2 653 901 | 88 463 |
| zapotrzebowanie na nową zabudowę łącznie | 3 525 875 | 105 903 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie prognozy na rok 2050.*



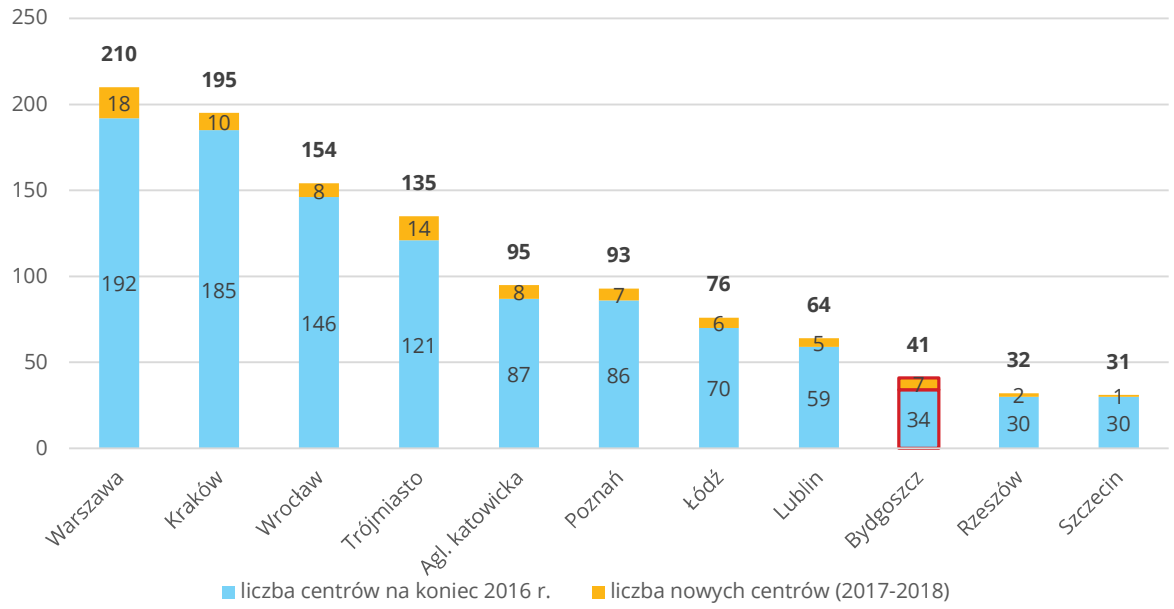
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 220

## 15.4. Zapotrzebowanie na zabudowę usługowo-przemysłową

Rozwój terenów usługowych i przemysłowych zależy od wielu czynników gospodarczych, które obecnie podlegają dynamicznym zmianom. Miasta nieustannie konkurują o jak najlepszą pozycję na rynku regionalnym oraz międzynarodowym, prowadzą aktywną politykę na rzecz pozyskiwania potencjalnych inwestorów, wykwalifikowanej siły roboczej oraz innowacyjności. Procesy te uniemożliwiają precyzyjne sparametryzowanie potrzeb w zakresie funkcji usługowych i przemysłowych w mieście. Współczesne miasta muszą adaptować swoją przestrzeń, usługi i procesy do rosnących wymagań i coraz większego zapotrzebowania na dobra, takie jak: czysta energia, woda, powietrze, sprawny transport i komunikacja, bezpieczeństwo czy nowoczesna edukacja. Dlatego też gminy miejskie powinny posiadać bogatą ofertę terenów inwestycyjnych.

Aktualne trendy gospodarcze dla miasta wskazują na znaczny udział podmiotów gospodarczych związanych z szeroko rozumianą działalnością usługową. Bydgoszcz pełni w regionie rolę głównego ośrodka w zakresie usług ponadlokalnych w dziedzinie ochrony zdrowia, szkolnictwa, administracji, kultury, a także usług komercyjnych. Najliczniejszą grupę przedsiębiorstw stanowią podmioty prowadzące działalność handlową i usług naprawczych. Od kilku lat jedną z najdynamiczniej rozwijających się dziedzin lokalnej gospodarki są usługi outsourcingowe. Jak wynika z raportu „Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2018" (Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych – ABSL), Bydgoszcz jest jednym z 11 miast w Polsce, gdzie prężnie rozwijają się centra usług biznesu, głównie w dziedzinie IT. Na terenie miasta w 2018 roku istniało 41 ośrodków outsourcingowych, z czego 7 powstało w ciągu roku. Dane te świadczą o popycie na tereny usługowe, a zwłaszcza na nowoczesne powierzchnie biurowe. Wykres 19 wskazuje na duży potencjał rozwojowy w tej dziedzinie.

**Wykres 19.** **Liczba centrów outsourcingowych (BPO, SSC, IT, R&D) w wybranych ośrodkach usług biznesowych**




*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z raportu ABSL „Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2018".*

Jednocześnie analizy gospodarcze wskazują ogólny trend reindustrializacji miasta w kierunku przemysłu wysokich technologii. Dane GUS dla Bydgoszczy potwierdzają w ostatnich latach ciągły przyrost powierzchni użytkowych budynków przemysłowych i magazynowych.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 221

**Tabela 43.** Wydane pozwolenia na budowę budynków usługowych oraz przemysłowo-magazynowych w latach 2010-2019

| | *2010* | *2011* | *2012* | *2013* | *2014* | *2015* | *2016* | *2017* | *2018* | *2019* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **budynki biurowe** | | | | | | | | | | |
| budynki | 3 | 5 | 5 | 6 | 10 | 12 | 12 | 10 | 11 | 11 |
| pow. użytkowa | 1 916 | 12 049 | 19 703 | 23 986 | 33 116 | 24 977 | 29 363 | 11 331 | 17 825 | 27 164 |
| **budynki handlowo-usługowe** | | | | | | | | | | |
| budynki | 17 | 19 | 35 | 19 | 49 | 20 | 25 | 14 | 22 | 9 |
| pow. użytkowa | 63 602 | 18 998 | 151 684 | 122 617 | 88 653 | 21 711 | 31 437 | 26 805 | 26 713 | 20 071 |
| **budynki przemysłowe i magazynowe** | | | | | | | | | | |
| budynki | 19 | 26 | 31 | 33 | 34 | 33 | 33 | 46 | 40 | 38 |
| pow. użytkowa | 16 901 | 58 477 | 78 803 | 151 610 | 26 111 | 70 497 | 230 451 | 74 897 | 134 335 | 94 309 |
| **ogólnodostępne obiekty kulturalne, budynki o charakterze edukacyjnym, budynki szpitali i zakładów opieki medycznej oraz budynki kultury fizycznej** | | | | | | | | | | |
| budynki | 5 | 7 | 10 | 11 | 11 | 8 | 23 | 26 | 14 | 10 |
| pow. użytkowa | 21 794 | 9 523 | 30 404 | 7 903 | 45 024 | 14 714 | 41 493 | 25 237 | 27 682 | 34 499 |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.*

Przyjęto, iż zapotrzebowanie na funkcje usługowe i przemysłowe w mieście jest równoznaczne z wyznaczonymi na rysunku Studium terenami przeznaczonymi pod rozwój powyższych funkcji. Tereny te dają możliwości rozwoju obu tych funkcji stosownie do bieżących potrzeb miasta.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 222

## 15.5. Chłonność terenów nowej zabudowy

Przyszłe możliwości rozwoju nowych terenów zabudowy analizowano w podziale na funkcje mieszkaniowe, usługowe oraz przemysłowe. Chłonności poszczególnych terenów rezerw oszacowano zgodnie ze wzorem:

$$CH = P_{rez} * uc/up * int.$$

gdzie:
**CH** – chłonność terenów rezerwowych wyrażona w $m^2$ powierzchni użytkowej,
$\mathbf{P_{rez}}$ – powierzchnia rezerwy (w ha),
**uc/up** – wskaźnik przeliczeniowy powierzchni ogólnej zabudowy na powierzchnię użytkową (*przyjęto dla zabudowy mieszkaniowej i usługowej – 0,57, a dla zabudowy przemysłowej i aktywności gospodarczej – 0,7*),
**int.** – wskaźnik intensywności zabudowy, przyjęty według średniego poziomu tego wskaźnika, w zależności od rodzaju funkcji i typu zabudowy, według tabeli 44.

**Tabela 44.** Wskaźniki urbanistyczne wg funkcji i typu zabudowy

| | *Typ zabudowy* | | *Wskaźnik intensywności zabudowy** | *Przelicznik pow. całkowitej na pow. użytkową** | *Udział funkcji mieszkaniowej w stosunku do powierzchni całkowitej** |
|---|---|---|---|---|---|
| powierzchnia mieszkaniowa | ZM | jednorodzinna ekstensywna | 0,2 | 0,57 | 1 |
| | MN1 | jednorodzinna | 0,3 | 0,57 | 1 |
| | MN2 | | 0,6 | 0,57 | 1 |
| | MN/U | jednorodzinna z usługami | 0,7 | 0,57 | 0,7 |
| | MN/MW | jedno- i wielorodzinna | 0,8 | 0,57 | 1 |
| | MW1 | wielorodzinna | 1,1 | 0,57 | 1 |
| | MW2 | | 1,2 | 0,57 | 1 |
| | MW/U | wielorodzinna z usługami | 1,1 | 0,57 | 0,7 |
| | MC | śródmiejska mieszkaniowo-usługowa | 2 | 0,57 | 0,7 |
| | UC | tereny wielofunkcyjne w centrum miasta | 2 | 0,57 | 0,7 |
| | *Typ zabudowy* | | *Wskaźnik intensywności zabudowy** | *Przelicznik pow. całkowitej na pow. użytkową** | *Udział funkcji usługowej / przemysłowej w stosunku do powierzchni całkowitej** |
| powierzchnia usługowa | UC | tereny wielofunkcyjne w centrum miasta | 2 | 0,57 | 0,3 |
| | MC | śródmiejska mieszkaniowo-usługowa | 2 | 0,57 | 0,3 |
| | MN/U | jednorodzinna z usługami | 0,7 | 0,57 | 0,3 |
| | MW/U | wielorodzinna z usługami | 1,1 | 0,57 | 0,3 |
| | U1 | usługowa | 0,8 | 0,7 | 1 |
| | UP | usługowa o znaczeniu ponadlokalnym | 0,8 | 0,7 | 1 |
| powierzchnia przemysłowa | P/U | tereny produkcyjno-usługowe | 0,4 | 0,7 | 1 |
| | U2 | usługowa | 0,6 | 0,7 | 1 |

** Użyte wskaźniki są średnimi wartościami dla każdej funkcji i zostały zastosowane jedynie do oszacowania średniej chłonności dla poszczególnych terenów.*

*Źródło: opracowanie własne.*



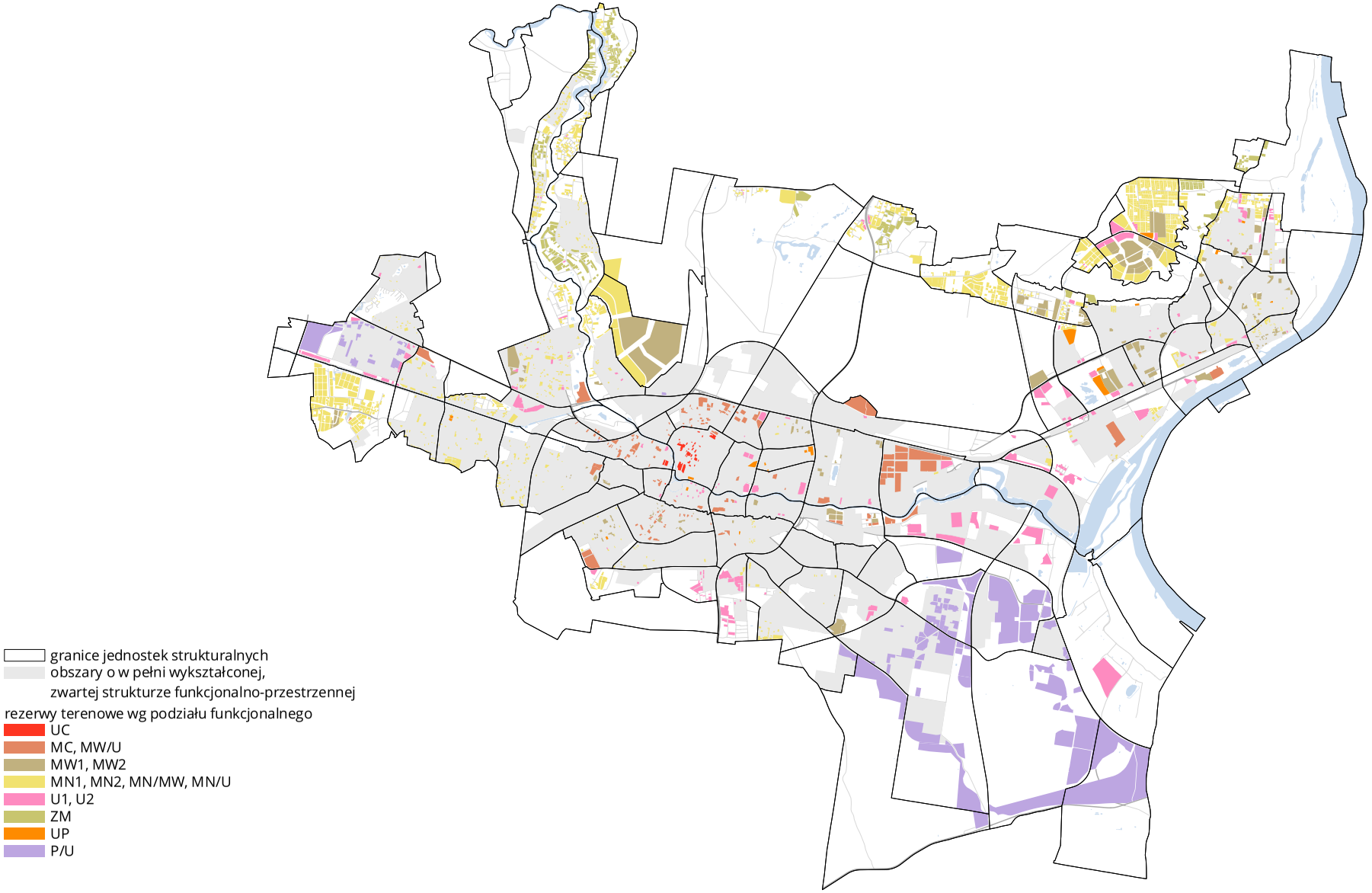
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 223

**Rysunek 70.** Rezerwy potencjalnych terenów inwestycyjnych




*Źródło: opracowanie własne.*

**Rysunek 71.** Rezerwy potencjalnych terenów inwestycyjnych wg podziału funkcjonalnego




*Źródło: opracowanie własne.*

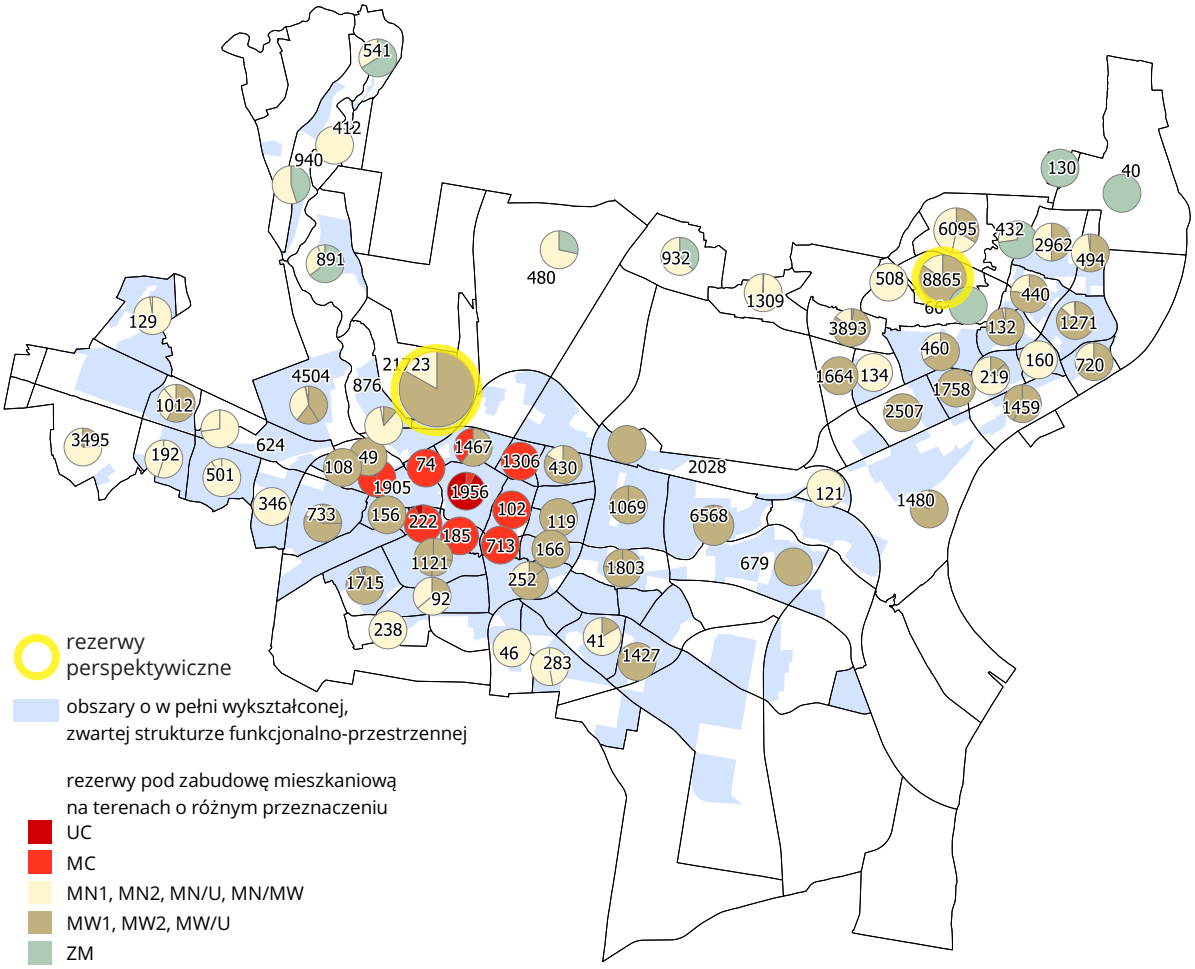


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 15.6. Bilans terenów nowej zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej

Na potrzeby bilansu zbadano dostępne tereny stanowiące rezerwy możliwej lokalizacji zabudowy mieszkaniowej. Zebrane dane liczbowe zostały zamieszczone na poniższym kartodiagramie (rysunek 72) oraz w tabeli 45.

**Rysunek 72.** Rezerwy terenowe pod zabudowę mieszkaniową w podziale na jednostki strukturalne




Wielkość diagramu uzależniona jest od wielkości powierzchni użytkowej ($m^2$) rezerw pod funkcję mieszkaniową w danej jednostce strukturalnej. Etykiety liczbowe przedstawiają liczbę potencjalnych mieszkańców mogących zamieszkać na terenach rezerwowych.

*Źródło:opracowanie własne.*

Według zebranych danych w obszarze wykształconej, zwartej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta wyodrębniono ok. 230 ha potencjalnych terenów rozwojowych, co daje możliwość zamieszkania blisko 33 tys. osób na ok. 1 100 000 $m^2$ powierzchni użytkowej. Większość z tych terenów (173 ha) objęta jest ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Obszarami największych uzupełnień w zwartej strukturze przestrzennej będą tereny: Śródmieścia, Bocianowa, Okola, Czyżkówka, Szwederowa, Kapuścisk oraz Fordonu, głównie w obszarach jednostek strukturalnych: osiedle Akademickie, park Akademicki, Nad Wisłą, Zofin-Niepodległości. W większości są to tereny planowanej zabudowy wielorodzinnej. Szczególnym obszarem wskazanym do przekształceń w kierunku nowoczesnej dzielnicy mieszkaniowo-usługowej o wysokiej intensywności jest teren położony w jednostce Bydgoszcz Wschód – Fordońska, gdzie średni przyrost liczby mieszkańców szacuje się na blisko 6,5 tys. osób.

Poza obszarami zwartej zabudowy na terenach objętych obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego wyodrębniono kolejne 280 ha terenów przeznaczonych pod funkcje mieszkaniowe. Są to głównie obszary rezerw zabudowy jednorodzinnej koncentrujące się w takich rejonach, jak: Prądy-Lisia, Piaski, Zamczysko, Zofin-Niepodległości, Grochol, Opławiec, Jachcice, Czyżkówko, Smukała-



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Baranowskiego. Znaczącą rezerwą zabudowy mieszkaniowej w granicach obowiązującego planu miejscowego jest również teren zlokalizowany w jednostce Eskulapa, gdzie możliwy jest rozwój wielorodzinnego osiedla mieszkaniowego dla niemal 4 tys. potencjalnych mieszkańców.

**Tabela 45.** Rezerwy terenów mieszkaniowych

| | *Typ zabudowy* | *Powierzchnia rezerw [w ha]* | *Powierzchnia użytkowa [w m²]* | *Liczba mieszkańców na planowanej powierzchni użytkowej wg przyjętych standardów* |
|---|---|---|---|---|
| obszary rezerw w wykształconej, zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej | ZM | 1,73 | 1 977,51 | 40 |
| | MN1, MN2, MN/U | 76,18 | 232 906,94 | 4 652 |
| | MW/MW | 4,29 | 19 566,84 | 489 |
| | MW1, MW2, MW/U | 118,51 | 633 677,08 | 21 122 |
| | MC, UC | 26,50 | 211 453,49 | 7 047 |
| | **SUMA** | **227,21** | **1 099 581,86** | **33 350** |
| | *w powyższej grupie tereny objęte mpzp stanowią:* | *173,23* | *834 161,81* | *25 248* |
| obszary rezerw objęte ustaleniami mpzp, poza zwartą strukturą funkcjonalno-przestrzenną | ZM | 65,10 | 74 211,40 | 1 481 |
| | MN1, MN2, MN/U | 153,30 | 350 957,41 | 7 025 |
| | MW/MW | 0,00 | 0,00 | 0 |
| | MW1, MW2, MW/U | 64,36 | 357 576,65 | 11 916 |
| | MC, UC | 0,00 | 0,00 | 0 |
| | **SUMA** | **282,76** | **782 745,46** | **20 422** |
| obszary rezerw wyznaczone w studium poza zwartą strukturą funkcjonalno-przestrzenną i mpzp | ZM | 40,66 | 46 350,01 | 916 |
| | MN1, MN2, MN/U | 252,90 | 462 852,16 | 9 262 |
| | MW/MW | 0,00 | 0,00 | 0 |
| | MW1, MW2, MW/U | 191,71 | 1 140 536,86 | 38 020 |
| | MC, UC | 0,00 | 0,00 | 0 |
| | **SUMA** | **485,26** | **1 649 739,03** | **48 198** |
| **rezerwy podsumowanie** | ZM | 107,49 | 122 538,92 | 2 437 |
| | MN1, MN2, MN/U | 482,37 | 1 046 716,51 | 20 939 |
| | MW/MW | 4,29 | 19 566,84 | 489 |
| | MW1, MW2, MW/U | 374,58 | 2 131 790,59 | 71 058 |
| | MC, UC | 26,50 | 211 453,49 | 7 047 |
| | **SUMA** | **995,23** | **3 532 066,35** | **101 970** |

*Źródło: opracowanie własne.*

Dodatkowo w niniejszym Studium wyznaczono ok. 485 ha rezerw przyszłej zabudowy mieszkaniowej. Część z tych terenów jest wskazana jako obszary perspektywicznej zabudowy mieszkaniowej (ok. 350 ha). Obecnie obszary te są niedostępne dla inwestowania i uruchomienie ich na potrzeby zabudowy mieszkaniowej wymaga szeregu działań.

Obszary perspektywicznej zabudowy mieszkaniowej są skoncentrowane w dwóch obszarach miasta:

- teren w jednostce Jachcice, w którym wyznaczono około 160 ha rezerwy pod zabudowę jedno- i wielorodzinną, co dałoby możliwość realizacji zabudowy mieszkaniowej dla ok. 21,7 tys. osób. Obecnie większość tych terenów posiada status terenów zamkniętych;
- obszar nowej dzielnicy mieszkaniowej, zlokalizowany w jednostkach Fordon-Górny Taras, Fordon-Mariampol, Fordon-Jastrzębie oracz częściowo Skarpa Północna-Bieszczadzka, gdzie jest możliwość wyznaczenia ok. 50 ha pod zabudowę wielorodzinną (ponad 11 tys. mieszkańców) i ok. 130 ha pod jednorodzinną (ok. 5 tys. mieszkańców), jednak ze względu na brak odpowiednio rozwiniętej infrastruktury i konieczność zbudowania układu drogowego rozwój tej części miasta należy rozpatrywać w dalszej perspektywie czasowej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 227

W celu oszacowania zapotrzebowania na nowe tereny inwestycyjne przeanalizowano chłonność istniejącej zabudowy mieszkaniowej, dla której przyjęto nowe standardy zamieszkania wynoszące 50 m$^2$/os w zabudowie jednorodzinnej i 30 m$^2$/os w zabudowie wielorodzinnej. Oszacowano, że przy takich standardach, istniejąca zabudowa zabezpiecza mieszkania dla ok. 254 tys. osób. Przyjmując docelową liczba mieszkańców na 360 tys., należy zatem zapewnić możliwość realizacji zabudowy mieszkaniowej dla 106 tys. mieszkańców.

**Tabela 46.** **Szacunek chłonności dla istniejącej zabudowy mieszkaniowej z zastosowaniem przyjętych w Studium standardów zamieszkania**

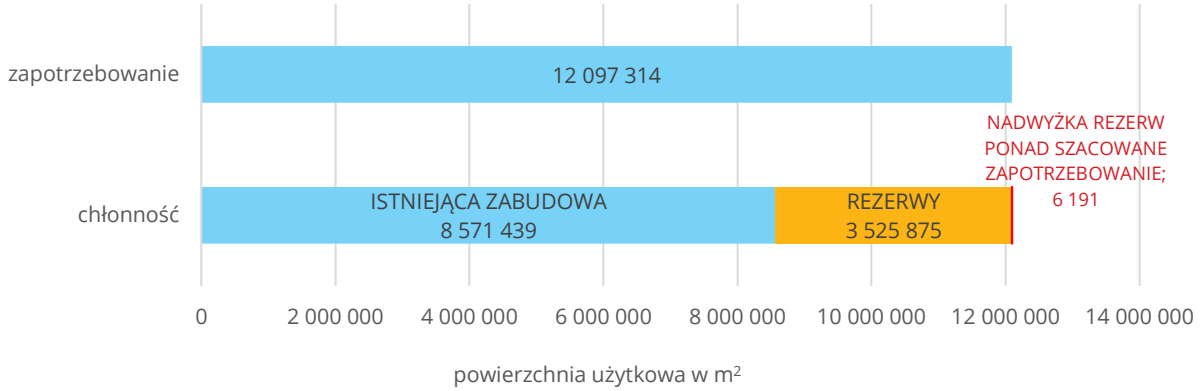
| *Typ zabudowy* | *Towierzchnia użytkowa [w m$^2$]* | *Powierzchnia użytkowa [w m$^2$/os]* | *Liczba mieszkańców na istniejącej powierzchni użytkowej wg przyjętych standardów* |
|---|---|---|---|
| zabudowa jednorodzinna | 2 371 310 | 50 | 47 426 |
| zabudowa wielorodzinna i śródmiejska | 6 200 129 | 30 | 206 671 |
| **SUMA** | **8 571 439** | **-** | **254 097** |

*Źródło: opracowanie własne.*

Wyznaczone rezerwy terenów mieszkaniowych w niniejszym Studium, przy założonych standardach urbanistycznych, umożliwiają zrealizowanie ok. 3 532 066 m$^2$ powierzchni użytkowej. Nadwyżka szacowanej powierzchni użytkowej jest nieznaczna w skali miasta i wynosi 6191 m$^2$ (2 ha).

Nie należy szacować liczby ludności możliwej do osiedlenia poprzez proste przeliczenie nadwyżki rezerw i średniej powierzchni użytkowej na mieszkańca. Zastosowana metoda szacowania mieszkańców odnosi się do funkcji terenu i przyjętej dla tej funkcji intensywności (patrz tabela 44 „Wskaźniki urbanistyczne wg funkcji i typu zabudowy" i tabela 45 „Rezerwy terenów mieszkaniowych").

**Wykres 20.** **Bilans terenów zabudowy mieszkaniowej – zapotrzebowanie oraz chłonność terenów rezerwowych**




*Źródło: opracowanie własne na podstawie prognozy na rok 2050.*

Wskazane obszary rezerwowe będzie można uruchamiać stosownie do zapotrzebowania po wykorzystaniu terenów na pozostałym obszarze miasta. W pierwszej kolejności powinna następować intensyfikacja obszarów zabudowy położonych w zwartej strukturze przestrzennej Bydgoszczy oraz tych, które zostały objęte obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

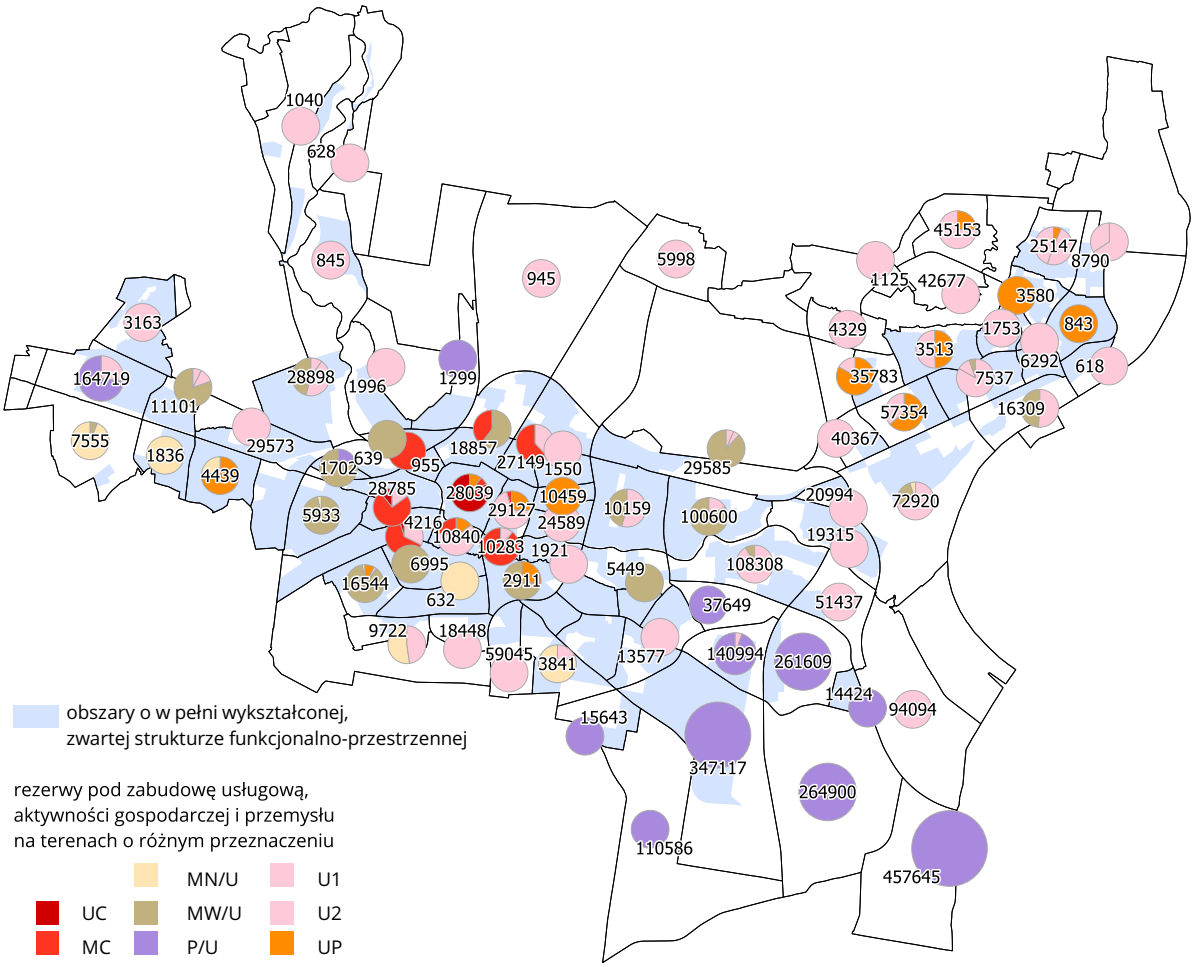


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 228

## 15.7. Bilans terenów usługowych i przemysłowych

Możliwość rozwoju funkcji usługowych oraz przemysłowych oszacowano w poszczególnych strefach funkcjonalnych miasta.

**Rysunek 73.** **Rezerwy terenów pod zabudowę usługową, aktywność gospodarczą oraz przemysłową w podziale na jednostki strukturalne**




Wielkość diagramu uzależniona jest od wielkości powierzchni użytkowej ($m^2$) rezerw pod funkcje usługowe, aktywności gospodarczej i przemysłowej w danej jednostce strukturalnej. Etykiety liczbowe przedstawiają liczba powierzchni użytkowej rezerw w $m^2$.

*Źródło: opracowanie własne.*

W centrum miasta oraz w Starym Fordonie przewiduje się lokalizacje usług centrotwórczych, o znaczeniu ponadlokalnym i lokalnym. W obszarze śródmiejskim przewidziano tworzenie aktywnej strefy usługowej o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb mieszkańców i koncentrację funkcji usługowych o zróżnicowanym, atrakcyjnym programie użytkowym, z preferencją dla usług publicznych takich jak: administracja, nauka, kultura, sztuka oraz usług komercyjnych z zakresu m.in. gastronomii, handlu detalicznego, zamieszkania zbiorowego, obsługi firm. Rezerwy te skoncentrowane są w zwartej strukturze miasta i stanowią w sumie ok. 26 ha terenów, dających możliwość wybudowania blisko 100,2 tys. $m^2$ powierzchni użytkowej. Większość tych terenów znajduje się w granicach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Znaczne rezerwy terenów przeznaczonych pod rozwój usług ogólnospołecznych i konsumpcyjnych zlokalizowane są w obszarach zabudowy mieszkaniowej. W rejonach osiedli mieszkaniowych wskazuje się tereny koncentracji usług w celu kształtowania lokalnych, wielofunkcyjnych ośrodków usługowych. Szczególnie przeznaczone na powyższy cel są obszary mieszkaniowo-usługowe oraz usługowe (MN/U, MW/U, U1). Na ich obszarze, w ramach zwartej struktury przestrzennej, znajduje się ok. 39 ha terenów rezerwowych, na których można zrealizować ok. 225 tys. $m^2$ powierzchni użytkowej nowej zabudowy usługowej. Są to obszary położone w jednostkach strukturalnych takich jak: Skrzetusko, Bartodzieje,

Bocianowo-Akademia, Śródmieście-Sielanka, Czyżkówko, Szwederowo-Nowodworska, Stare Miasto oraz Zofin-Niepodległości. Szczególnym obszarem wskazanym do przekształceń w kierunku nowoczesnej dzielnicy usługowo-mieszkaniowej jest teren położony w jednostce Bydgoszcz Wschód-Fordońska. Poza wykształconą strukturą znajduje się ok. 95 ha rezerw, z czego ponad połowa ma umocowanie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. W tej grupie terenów znajdują się rezerwy w jednostkach strukturalnych: Bydgoszcz Wschód-Fordońska, Fordon-Górny Taras, Mariampol, Bydgoszcz Wschód-Las Gdański Park Akademicki, Wyszogród i Górzyskowo.

**Tabela 47.** Rezerwy terenów usługowych

| | *Typ zabudowy* | *Powierzchnia rezerw [w ha]* | *Powierzchnia użytkowa [w m²]* |
|---|---|---|---|
| obszar rezerw w wykształconej, zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej | UC, MC | 26 | 90 623 |
| | MN/U, MW/U, U.1 | 39 | 225 672 |
| | UP | 11 | 62 283 |
| | **SUMA** | **76** | **378 578** |
| | w powyższej grupie tereny objęte mpzp stanowią: | 101 | 320 953 |
| obszar rezerw objęty ustaleniami mpzp, poza zwartą strukturą funkcjonalno-przestrzenną | MN/U, MW/U, U.1 | 49 | 133 461 |
| | UP | 7 | 39 514 |
| | **SUMA** | **56** | **172 974** |
| obszar rezerw wyznaczony w studium poza zwartą strukturą funkcjonalno-przestrzenną i mpzp | MW/U, U.1 | 47 | 139 307 |
| | UP | 2 | 11 112 |
| | **SUMA** | **49** | **150 419** |
| **rezerwy – podsumowanie** | UC, MC | 26 | 90 623 |
| | MN/U, MW/U, U.1 | 135 | 498 440 |
| | UP | 20 | 112 909 |
| | **SUMA** | **181** | **701 972** |

*Źródło: opracowanie własne.*

Szczególnym rodzajem terenów usługowych są obszary oznaczone symbolem UP, na których wskazuje się rozwój usług publicznych z zakresu administracji, nauki i szkolnictwa wyższego, kultury i sztuki, wystawiennictwa, zdrowia i opieki społecznej, sportu i rekreacji, turystyki, bezpieczeństwa publicznego i obronności państwa itp. Spośród ok. 20 ha terenów rezerwowych niemal 11 ha leży w zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, a obejmują one głównie jednostki strukturalne: Centrum Onkologii, Bielawy-Jurasza, Miedzyń-Wiśniowa oraz Śródmieście-Centrum i Śródmieście-Sielanka. Poza obszarem wykształconej zabudowy teren pod rozwój usług publicznych obejmuje powierzchnię ok. 9 ha i głównie skupia się w jednostkach Park Akademicki i Mariampol.

Jak wynika z zebranych danych, na terenie miasta znajduje się ok. 181 ha rezerw pod rozwój usług, co daje możliwość zrealizowania ok. 702 tys. m$^2$ powierzchni użytkowych lokali usługowych. Przedstawione wielkości są jedynie przybliżeniem i nie oddają całego potencjału miasta. Rozwój funkcji usługowych jako uzupełniających może odbywać się również w ramach terenów przeznaczonych głównie na cele mieszkaniowe – MW i MN, które nie zostały wyszczególnione w powyższym zestawieniu.

Funkcje o charakterze przemysłowym, magazynowym, a także usług produkcji (oznaczone symbolem P/U) będą rozwijane głównie w obszarach poza strefami osiedli mieszkaniowych. Największe rezerwy tych terenów koncentrują się w jednostkach: Osowa Góra-Stalowa (możliwość wybudowania ok. 120 tys. m$^2$) oraz na terenie całego Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego i w jednostkach strukturalnych sąsiadujących z nim (możliwość wybudowania ok. 1644 tys. m$^2$). W strukturze miasta wyznaczono również strefy aktywności gospodarczej, w których dopuszcza się rozwój funkcji związanych z szeroko pojętymi usługami. Część z tych obszarów stanowi strefy buforowe pomiędzy terenami przemysłowymi a mieszkaniowymi. Do takich rejonów miasta należą tereny nowej zabudowy usługowej – U2 w jednostkach: Flisy, Bielice, Glinki-Rupienica oraz Glinki-Dąbrowa, Kapuściska-Solna, Zimne Wody w rejonie ul. Kieleckiej i Hutniczej oraz Brdyujście.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 230

**Tabela 48.** Rezerwy terenów aktywności gospodarczej o charakterze przemysłowym, magazynowym oraz usług produkcji

| | *Typ zabudowy* | *Powierzchnia rezerw [w ha]* | *powierzchnia użytkowa [w m²]* |
|---|---|---|---|
| obszar rezerw w wykształconej, zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej | P/U | 106 | 296 263 |
| | U2 | 39 | 162 500 |
| | **SUMA** | **144** | **458 762** |
| | w powyższej grupie tereny objęte mpzp stanowią: | 88 | 246 325 |
| obszar rezerw objęty ustaleniami mpzp, poza zwartą strukturą funkcjonalno-przestrzenną | P/U | 307 | 860 506 |
| | U2 | 44 | 183 630 |
| | **SUMA** | **351** | **1 044 136** |
| obszar rezerw wyznaczony w studium poza zwartą strukturą funkcjonalno-przestrzenną i mpzp | P/U | 217 | 608 738 |
| | U2 | 60 | 251 783 |
| | **SUMA** | **277** | **860 521** |
| **rezerwy - podsumowanie** | P/U | 631 | 1 765 506 |
| | U2 | 142 | 597 913 |
| | **SUMA** | **773** | **2 363 419** |

*Źródło: opracowanie własne.*

Większa część rezerw przeznaczonych pod funkcje przemysłowe i aktywności gospodarczej usługowo-produkcyjnej została wydzielona w obszarach będących poza wykształconą, zwartą strukturą funkcjonalno-przestrzenną miasta. Tereny te w sumie stanowią 773 ha i dają możliwość pobudowania blisko 2363 tys. m$^2$ powierzchni użytkowej. Ponad połowa znajduje się w granicach ustaleń obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Są to głównie tereny w rejonie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, aktualnie stanowiące tereny lasów. W obszarze zwartej zabudowy istnieje jedynie 144 ha rezerw (tabela 48).

Wszystkie wyznaczone tereny pod funkcje usługowe, przemysłowe i aktywności gospodarczej usługowo-produkcyjnej stanowią duży potencjał rozwojowy Bydgoszczy.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 231

## 15.8. Możliwości finansowania przez gminę wykonania sieci komunikacyjnej, infrastruktury technicznej i społecznej, służących realizacji zadań własnych gminy

Uruchomienie nowych terenów zabudowy wiąże się z potrzebą realizacji niezbędnej infrastruktury w zakresie sieci drogowej, infrastruktury technicznej i społecznej, które to należą do zadań własnych samorządu. Ocenę możliwości finansowych gminy na realizację ww. zadań oparto na danych zawartych w Wieloletniej Prognozie Finansowej Bydgoszczy oraz na sprawozdaniach z wykonania budżetu miasta za lata 2010-2018. Zebrane dane o wykonaniu budżetu Bydgoszczy w latach 2010-2018 wynoszą:

**Tabela 49.** Budżet miasta Bydgoszczy na lata 2010-2018

| | | *2010* | *2011* | *2012* | *2013* | *2014* | *2015* | *2016* | *2017* | *2018* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| dochody | w tys. zł | 1 213 579 | 1 313 944 | 1 328 428 | 1 385 256 | 1 527 480 | 1 613 592 | 1 781 694 | 1 902 008 | 2 109 053 |
| | na 1 mieszkańca w zł | 3 330 | 3 619 | 3 677 | 3 854 | 4 271 | 4 537 | 5 019 | 5 385 | 6 004 |
| wydatki | w tys. zł | 1 333 110 | 1 419 013 | 1 464 776 | 1 459 745 | 1 580 611 | 1 600 155 | 1 710 706 | 1 838 187 | 2 087 124 |
| | na 1 mieszkańca w zł | 3 658 | 3 909 | 4 055 | 4 061 | 4 419 | 4 499 | 4 819 | 5 204 | 5 942 |
| | *w tym wydatki majątkowe:* | | | | | | | | | |
| | *w tys. zł* | *209 954* | *285 051* | *285 374* | *229 783* | *237 280* | *241 447* | *189 515* | *232 257* | *407 768* |
| | *% udział wydatków majątkowych w ogólnej puli wydatków* | *15,75* | *20,09* | *19,48* | *15,74* | *15,01* | *15,09* | *11,08* | *12,64* | *19,54* |

*Źródło: Wydział Zintegrowanego Rozwoju, „Bydgoszcz w liczbach".*

Z powyższego zestawienia wynika, iż na przestrzeni 8 lat wydatki gminy wzrosły z 1,3 mld zł do 2,1 mld zł. Przeciętna wielkość dochodów w przeliczeniu na jednego mieszkańca zwiększyła się z 3330 zł w 2010 roku do 6000 zł w 2018 roku. Dane te świadczą o ogólnej tendencji rozwojowej miasta, a także przedstawiają skalę możliwości finansowych gminy. Analizując ogólną strukturę wydatków budżetu miasta, należy stwierdzić, że największa jego część jest przeznaczana na oświatę i wychowanie (ok. 30%) oraz transport i łączność (ok. 20%).

Jednakże szczególnie ważne w kontekście rozwoju infrastruktury na terenach przyszłej zabudowy są wydatki majątkowe, które obok wydatków na bieżące zadania stanowią pulę środków przeznaczanych z budżetu miasta na cele inwestycyjne.

W analizowanym przedziale czasowym udział wydatków majątkowych w ogóle wydatków budżetu kształtował się średnio na poziomie 15-20%. Spośród wydatków majątkowych środki wykorzystane na infrastrukturę drogową stanowią około połowy niniejszych wydatków. Inwestycje z zakresu oświaty (w tym na budowę, rozbudowę istniejących placówek) zajmują ok. 4,5% wydatków inwestycyjnych.

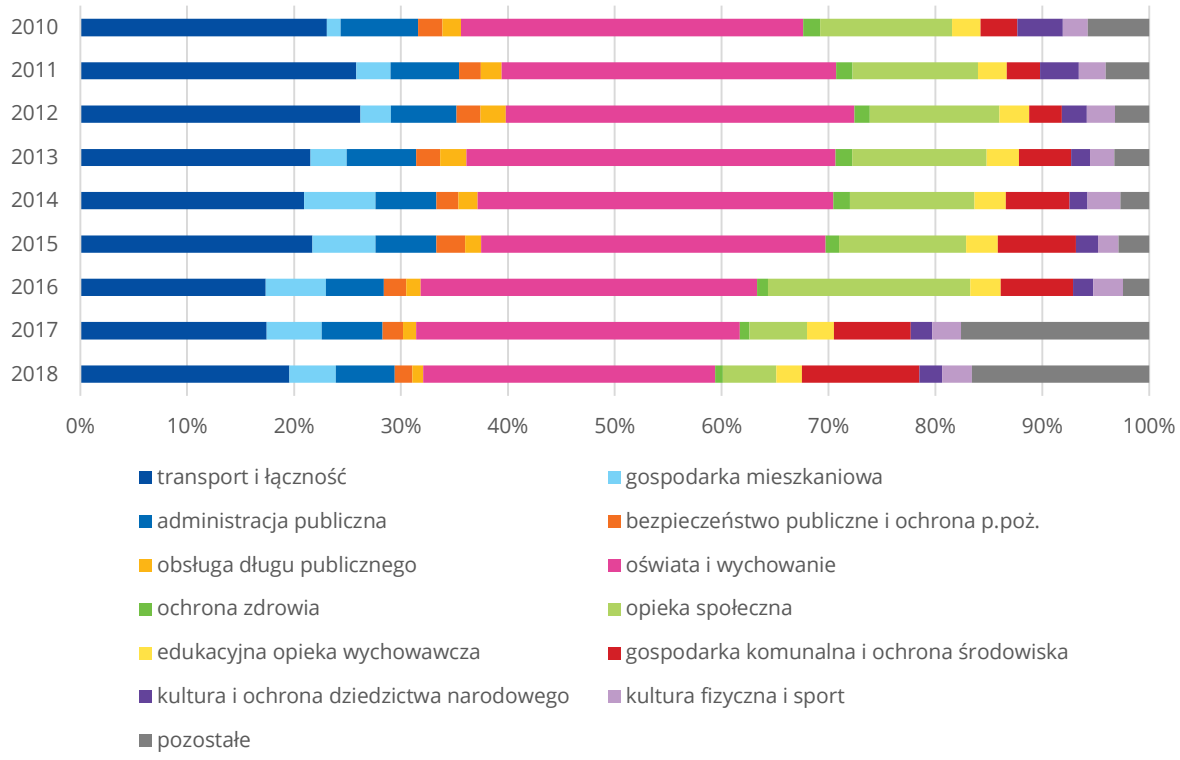
Aby oszacować koszty, jakie poniesie gmina w związku z uzbrojeniem nowych terenów inwestycyjnych, założono, że:

- wielkość budżetu miasta na 2050 rok wyniesie 3,9 mld zł. Ekstrapolowano zebrane dane o stały trend z lat 2005-2018. W wyniku tej analizy przyjęto, iż w przeciągu 30 lat budżet miasta może wzrosnąć niemal dwukrotnie, z ok. 2,1 mld do ok. 3,9 mld;
- bezpośrednimi kosztami gminy są przede wszystkim koszty budowy infrastruktury transportowej. Podsystemy infrastruktury technicznej, takie jak: sieć wodno-kanalizacyjna, energetyczna, telekomunikacyjna, ciepłownicza i gazowa pozostają w gestii innych podmiotów, które utrzymują i rozbudowują je z własnych środków. Z tego względu w ogólnym rozrachunku kosztów, jakie ponosi Bydgoszcz na uruchomienie terenów rozwojowych, nie wzięto pod uwagę powyższych zobowiązań jako obciążenia dla miasta.



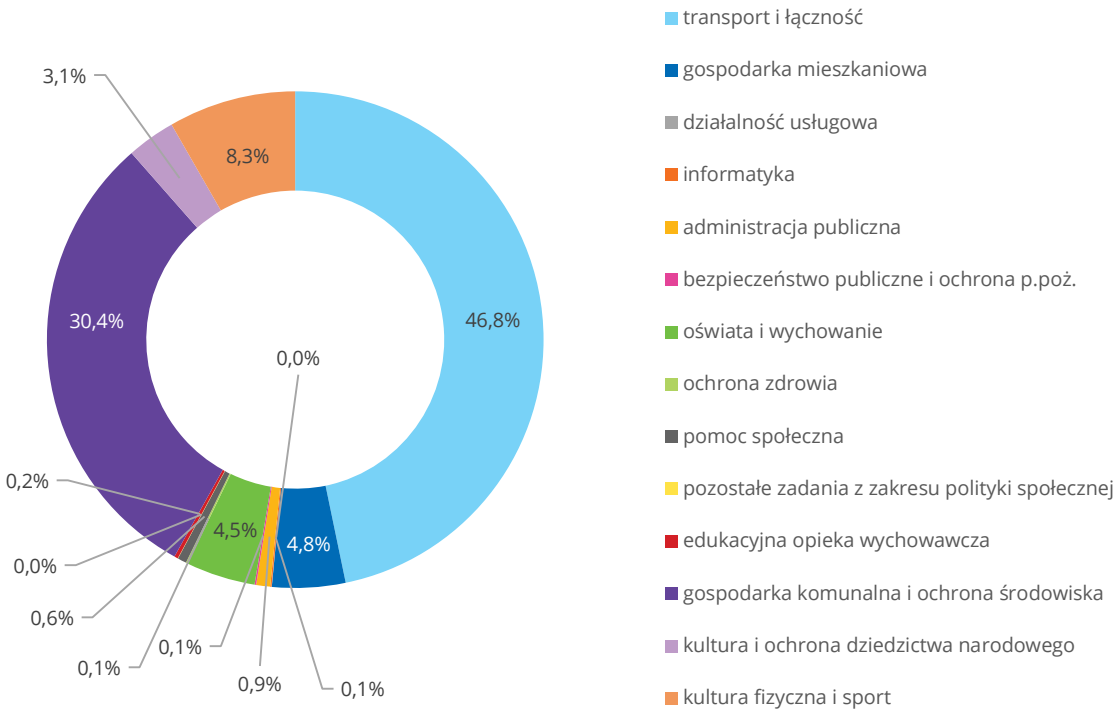
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Wykres 21.** Struktura wydatków budżetu miasta Bydgoszczy w latach 2010-2018



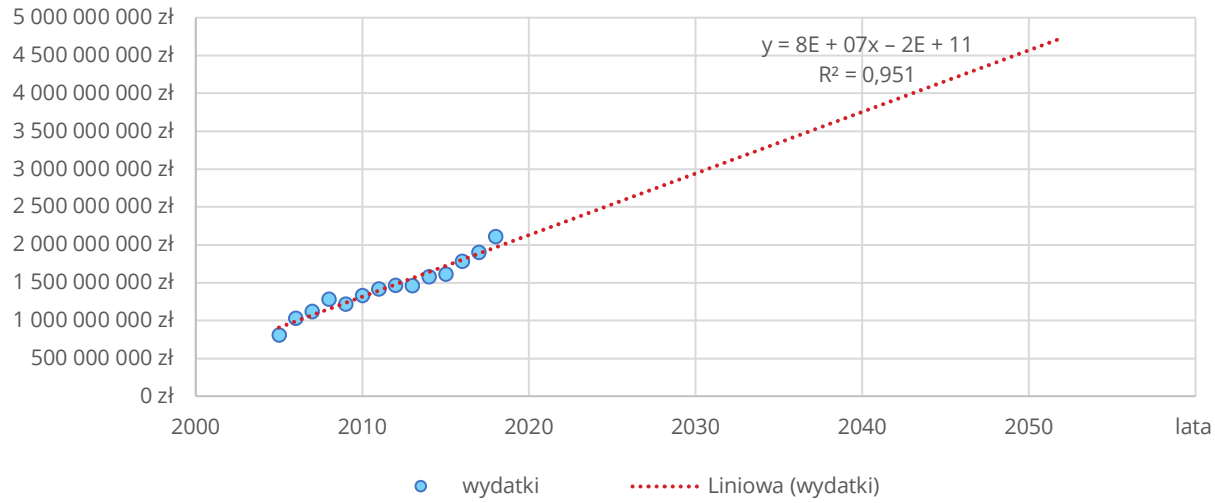

*Źródło: Wydział Zintegrowanego Rozwoju, „Bydgoszcz w liczbach".*

**Wykres 22.** Struktura wydatków majątkowych w 2018 roku




*Źródło: Wydział Zintegrowanego Rozwoju, „Bydgoszcz w liczbach".*

**Wykres 23.** Wydatki historyczne i przewidywane budżetu Bydgoszczy ogółem




*Źródło: opracowanie własne.*

- koszty jednostkowe na pozyskanie gruntów oraz budowę dróg publicznych zostały określone zgodnie z wartościami w tabeli 50.

**Tabela 50.** Koszt jednostkowy pozyskania gruntu

| *Zamierzenie* | *Koszt jednostkowy (PLN/ha)* |
|---|---|
| **wykup gruntów** | |
| na terenach zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej | 126 455 |
| **budowa infrastruktury drogowej** | |
| na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej | 516 359 |
| na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej | 679 697 |

*Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.*

Przeliczono według przyjętych wskaźników tereny rezerw poza zwartą strukturą zabudowy. Wielkości rezerw wziętych pod uwagę, w podziale na typ zabudowy, zawarto w tabeli 51.

**Tabela 51.** Rezerwy terenowe zabudowy mieszkaniowej poza zwartą strukturą zabudowy (łącznie z rezerwami perspektywicznymi)

| *Typ zabudowy* | *Powierzchnia rezerw [w ha]* | *Powierzchnia użytkowa [w m²]* |
|---|---|---|
| MN – mieszkaniowa jednorodzinna | 512 | 934 371 |
| MW – mieszkaniowa wielorodzinna | 256 | 1 498 114 |

*Źródło: opracowanie własne.*

W wyniku uproszczonej analizy oszacowano koszty uzbrojenia terenu dla nowej zabudowy mieszkaniowej planowanej w założeniach niniejszego Studium. Suma kosztów, jakie poniesie gmina na inwestycje drogowe w obszarach rezerwowych, obliczono na 535 522 049 PLN, czyli 17 850 735 PLN rocznie w ciągu 30 lat. Szacunkowa wartość powyższych wydatków z budżetu miasta stanowi 0,83% budżetu roku 2018, a 0,46% budżetu roku 2050.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 234

**Tabela 52.** Koszty uzbrojenia terenów rezerwowych pod nową zabudowę ponoszone przez gminę

| *Typ zabudowy* | *Powierzchnia rezerw terenowych [w ha]* | | *Koszt budżetu miasta [w PLN]* |
|---|---|---|---|
| MN – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna | 512 | | 329 089 458 |
| MW – zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna | 256 | | 206 432 591 |
| **razem** | | koszt w ciągu 30 lat | **535 522 049** |
| | | koszt roczny | **17 850 735** |
| | | co stanowi | **0,83%** |

*Źródło: opracowanie własne.*

Biorąc pod uwagę, iż średnio w budżecie miasta rezerwuje się środki na wydatki związane z transportem i łącznością w wysokości 20% ogółu budżetu, z czego na nowe inwestycje drogowe przeznacza się ok. 6-10%, szacowane koszty rozbudowanej infrastruktury związanej z nową zabudową mieszkaniową nie przekraczają możliwości budżetu miasta w perspektywie trzydziestoletniej i są porównywalne z obecnie ponoszonymi.

Szacunki wydatków inwestycyjnych w zakresie infrastruktury społecznej, za które odpowiedzialny jest samorząd gminny (mierzonej dostępem mieszkańców do odpowiedniej liczba żłobków, przedszkoli, szkół podstawowych), ograniczono do kosztów związanych z budową placówek oświatowych, tj. szkół podstawowych i przedszkoli w terenach nowo projektowanych osiedli mieszkaniowych (wg założeń dotyczących rozwoju tych usług na terenie miasta). Ze względu na prognozowany ubytek liczby ludności w grupie ludności w wieku przedprodukcyjnym oraz przewidywany brak przyrostu liczby mieszkańców uznano, że istniejąca infrastruktura społeczna zaspokaja potrzeby bydgoszczan na terenach już zainwestowanych. Jedynie ze względu na polepszenie standardów zamieszkania (dostęp do przedszkoli – w promieniu dojścia pieszego ok. 500 m oraz standardzie 1 obiekt na 5 tys. mieszkańców; szkół – w promieniu dojścia pieszego ok. 1000 m oraz standardzie 1 obiekt na 10 tys. mieszkańców) na nowo projektowanych obszarach zabudowy mieszkaniowej zasadne będzie zlokalizowanie ok. 5 placówek (w rejonie: Fordon Górny Taras, Mariampol, Eskulapa, Bydgoszcz Wschód i Prądy).

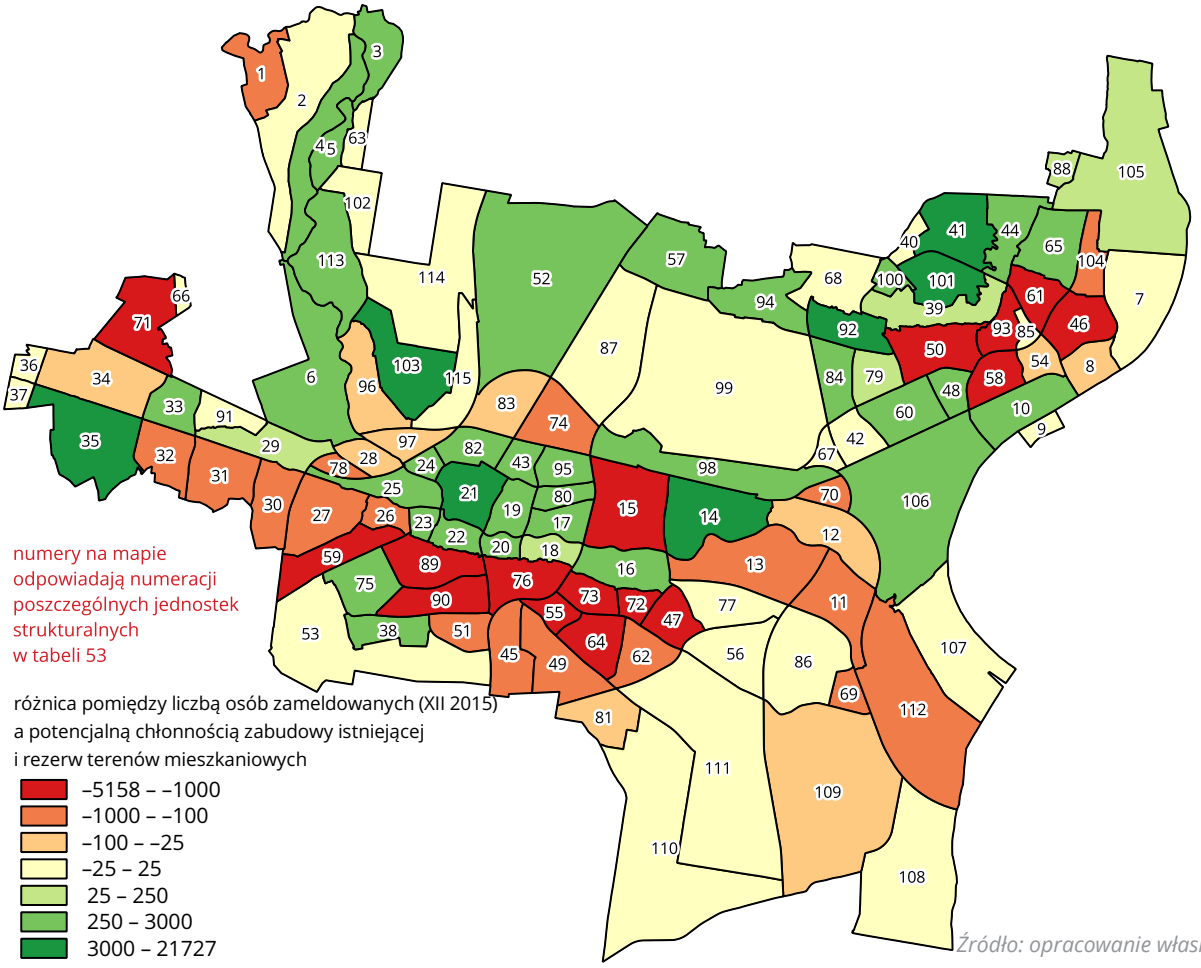
Dla uproszczenia obliczeń przyjęto, że koszt pobudowania jednej placówki oświatowo-wychowawczej wynosi 44 mln zł (są to koszty realizacji szkoły podstawowej na ul. Bora-Komorowskiego na ok. 700 uczniów, przedszkola na 200 dzieci oraz hali sportowej, zadanie realizowane w latach 2011-2017). Przy założeniu, że powyższe przedsięwzięcia inwestycyjne będą rozciągnięte w czasie, a każde z zadań realizowane średnio przez 4 lata, można przyjąć, że obciążenie dla budżetu miasta, związane z rozbudową infrastruktury społecznej, będzie sięgało rzędu 11 mln zł rocznie, co stanowi ok. 0,7% budżetu roku 2015, a 0,3% budżetu roku 2045.

Z uwagi, iż średnio w budżecie miasta rezerwuje się środki na wydatki związane z oświatą i wychowaniem w wysokości ok. 30% ogółu budżetu, z czego na nowe inwestycje w tym zakresie przeznacza się ok. 1-1,5%, szacowane koszty rozbudowanej infrastruktury społecznej w obszarach nowej zabudowy mieszkaniowej nie przekraczają możliwości budżetu miasta w perspektywie trzydziestoletniej i są porównywalne z obecnie ponoszonymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 235

**Rysunek 74.** Potencjalna chłonność zabudowy istniejącej i rezerw terenowych w podziale na jednostki strukturalne




*Źródło: opracowanie własne.*

**Tabela 53.** Potencjalna chłonność zabudowy mieszkaniowej w jednostkach strukturalnych

| Lp. | Jednostka strukturalna | Liczba osób zameldowanych w I 2019 | Liczba osób mogących zamieszkać na rezerwach terenowych | **Chłonność jednostki strukturalnej*** | Różnica pomiędzy obecną liczbą osób a potencjalną chłonnością |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Janowo | 123 | 0 | **0** | –123 |
| 2 | Opławiec-las | 44 | 0 | **41** | –3 |
| 3 | Smukała-Palmowa | 265 | 541 | **764** | 499 |
| 4 | Opławiec | 1068 | 940 | **1732** | 664 |
| 5 | Smukała-Baranowskiego | 359 | 412 | **715** | 356 |
| 6 | Czyżkówko | 7812 | 4504 | **10588** | 2776 |
| 7 | Fordon-Niecponie | 12 | 0 | **13** | 1 |
| 8 | Stary Fordon | 2811 | 720 | **2769** | –42 |
| 9 | Fordon-Zawiśle | 0 | 0 | **0** | 0 |
| 10 | Fordon-Wyszogród | 1074 | 1459 | **2249** | 1175 |
| 11 | Zimne Wody-Hutnicza | 281 | 0 | **163** | –118 |
| 12 | Sierniczek-Przemysłowa | 289 | 0 | **190** | -99 |
| 13 | Zimne Wody-Kielecka | 1245 | 679 | **1089** | –156 |
| 14 | Bydgoszcz Wschód-Fordońska | 852 | 6568 | **7254** | 6402 |
| 15 | Bartodzieje | 20767 | 1069 | **17930** | –2837 |

| Lp. | Jednostka strukturalna | Liczba osób zameldowanych w I 2019 | Liczba osób mogących zamieszkać na rezerwach terenowych | **Chłonność jednostki strukturalnej*** | Różnica pomiędzy obecną liczbą osób a potencjalną chłonnością |
|---|---|---|---|---|---|
| 16 | Kapuściska-Dolne | 2242 | 1803 | **3445** | 1203 |
| 17 | Skrzetusko | 3996 | 119 | **5032** | 1036 |
| 18 | Babia Wieś-Łuczniczka | 704 | 166 | **772** | 68 |
| 19 | Śródmieście-Sielanka | 2010 | 102 | **2718** | 708 |
| 20 | Babia Wieś | 622 | 713 | **1241** | 619 |
| 21 | Śródmieście-Centrum | 11047 | 1956 | **15761** | 4714 |
| 22 | Stare Miasto | 1571 | 185 | **3127** | 1556 |
| 23 | Chwytowo | 2091 | 222 | **2647** | 556 |
| 24 | Śródmieście-Dworzec | 706 | 74 | **1157** | 451 |
| 25 | Okole-Graniczna | 8225 | 1905 | **9176** | 951 |
| 26 | Wilczak | 3219 | 156 | **2547** | –672 |
| 27 | Jary | 6474 | 733 | **5631** | –843 |
| 28 | Okole-Nadrzeczna | 406 | 49 | **354** | –52 |
| 29 | Flisy | 1545 | 624 | **1663** | 118 |
| 30 | Miedzyń-Widok | 3217 | 346 | **2844** | –373 |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

| Lp. | Jednostka strukturalna | Liczba osób zameldowanych w I 2019 | Liczba osób mogących zamieszkać na rezerwach terenowych | **Chłonność jednostki strukturalnej*** | Różnica pomiędzy obecną liczbą osób a potencjalną chłonnością |
|---|---|---|---|---|---|
| 31 | Miedzyń-Wiśniowa | 5256 | 501 | **4538** | –718 |
| 32 | Miedzyń-Cieplicka | 2722 | 192 | **2587** | –135 |
| 33 | Osowa Góra-Kruszyńska | 2622 | 1012 | **2959** | 337 |
| 34 | Osowa Góra-Stalowa | 180 | 0 | **85** | –95 |
| 35 | Prądy-Lisia | 516 | 3495 | **3920** | 3404 |
| 36 | Osowa Góra-łąki | 6 | 0 | **1** | –5 |
| 37 | Prądy-łąki | 10 | 0 | **4** | –6 |
| 38 | Biedaszkowo | 218 | 238 | **483** | 265 |
| 39 | Skarpa Północna-Twardzickiego | 95 | 66 | **124** | 29 |
| 40 | Jastrzębie-las | 0 | 0 | **0** | 0 |
| 41 | Fordon-Mariampol | 107 | 6095 | **6098** | 5991 |
| 42 | Jasiniec | 16 | 0 | **6** | –10 |
| 43 | Bocianowo-Akademia | 2935 | 1306 | **4969** | 2034 |
| 44 | Skarpa Północna-Bieszczadzka | 136 | 432 | **501** | 365 |
| 45 | Glinki-Rupienica | 469 | 46 | **324** | –145 |
| 46 | Fordon-Nad Wisłą | 10576 | 1271 | **8275** | –2301 |
| 47 | Kapuściska-Sandomierska | 8438 | 0 | **6453** | –1985 |
| 48 | Fordon-Akademickie | 2229 | 1758 | **3858** | 1629 |
| 49 | Glinki-Dąbrowa | 5149 | 283 | **4333** | –816 |
| 50 | Fordon-Przylesie-Bohaterów | 13972 | 460 | **10084** | –3888 |
| 51 | Bielice | 467 | 0 | **346** | –121 |
| 52 | Myślęcinek | 219 | 480 | **697** | 478 |
| 53 | Lotnisko | 0 | 0 | **0** | 0 |
| 54 | Fordon-Sielskie | 771 | 160 | **709** | –62 |
| 55 | Wyżyny-Przyjazna | 5571 | 0 | **3758** | –1813 |
| 56 | Park Przemysłowy-Hechlińskiego | 23 | 0 | **14** | –9 |
| 57 | Zamczysko | 358 | 932 | **1218** | 860 |
| 58 | Fordon-Bajka | 4665 | 219 | **3090** | –1575 |
| 59 | Błonie | 12616 | 0 | **8789** | –3827 |
| 60 | Fordon-Park Akademicki | 13 | 2507 | **2508** | 2495 |
| 61 | Fordon-Tatrzańskie | 7918 | 440 | **5458** | –2460 |
| 62 | Kapuściska-Solna | 4585 | 1427 | **3904** | –681 |
| 63 | Smukała-las | 0 | 0 | **0** | 0 |
| 64 | Wyżyny-Modrakowa | 9964 | 41 | **7009** | –2955 |
| 65 | Fordon-Zofin-Niepodległości | 8319 | 2962 | **8884** | 565 |
| 66 | Osowa Góra-las | 0 | 0 | **0** | 0 |
| 67 | Jasiniec-las | 15 | 0 | **12** | –3 |
| 68 | Skarpa Północna-Jasiniecka | 3 | 0 | **7** | 4 |
| 69 | Czersko Polskie-Świetlicowa | 1419 | 0 | **687** | –732 |
| 70 | Sierniczek-Kapliczna | 620 | 121 | **520** | –100 |
| 71 | Osowa Góra-Kolbego | 10120 | 129 | **8806** | –1314 |
| 72 | Kapuściska-Górne | 6003 | 0 | **3713** | –2290 |
| 73 | Wyżyny-Ogrody | 10580 | 0 | **7990** | –2590 |
| 74 | Osiedle Leśne | 9795 | 0 | **9482** | –313 |
| 75 | Górzyskowo | 8206 | 1715 | **9415** | 1209 |
| 76 | Wzgórze Wolności | 10227 | 252 | **7481** | –2746 |
| 77 | Czersko Polskie-Mokra | 31 | 0 | **11** | –20 |
| 78 | Okole-Kraszewskiego | 738 | 108 | **625** | –113 |
| 79 | Fordon-Centrum Onkologii | 15 | 134 | **137** | 122 |
| 80 | Bielawy-Jurasza | 975 | 0 | **1285** | 310 |
| 81 | Park Przemysłowy-Dąbrowa | 183 | 0 | **116** | –67 |
| 82 | Bocianowo | 7117 | 1467 | **8233** | 1116 |
| 83 | Zawisza | 1968 | 0 | **1888** | –80 |
| 84 | Las Gdański-Jasiniecka | 6 | 1664 | **1664** | 1658 |
| 85 | Fordon-Centrum | 0 | 0 | **21** | 21 |
| 86 | Czersko Polskie-Chemiczna | 0 | 0 | **0** | 0 |
| 87 | Las Gdański-wodociągi | 22 | 0 | **17** | –5 |
| 88 | Skarpa Północna-Majowa | 15 | 130 | **153** | 138 |
| 89 | Szwederowo-Nowodworska | 13387 | 1121 | **11509** | –1878 |
| 90 | Szwederowo-Brzozowa | 14106 | 92 | **9480** | –4626 |
| 91 | Flisy-las | 0 | 0 | **1** | 1 |
| 92 | Fordon-Eskulapa | 1713 | 3893 | **5700** | 3987 |
| 93 | Fordon-Szybowników | 6707 | 132 | **4300** | –2407 |
| 94 | Grochol | 142 | 1309 | **1446** | 1304 |
| 95 | Bielawy-Chodkiewicza | 4647 | 430 | **5495** | 848 |
| 96 | Jachcice | 3271 | 876 | **3194** | –77 |
| 97 | Jachcice-kolej | 231 | 0 | **139** | –92 |
| 98 | Bydgoszcz Wschód-Inwalidów | 730 | 2028 | **2520** | 1790 |
| 99 | Las Gdański | 10 | 0 | **9** | –1 |
| 100 | Jastrzębie-zabudowa | 28 | 508 | **513** | 485 |
| 101 | Fordon-Górny Taras | 0 | 8865 | **8865** | 8865 |
| 102 | Piaski-las | 0 | 0 | **0** | 0 |
| 103 | Jachcice-poligon | 0 | 21723 | **21723** | 21723 |
| 104 | Fordon-Pałcz | 3504 | 494 | **3063** | –441 |
| 105 | Fordon-Łoskoń | 42 | 40 | **72** | 30 |
| 106 | Brdyujście | 1453 | 1480 | **2384** | 931 |
| 107 | Łęgnowo-Port | 0 | 0 | **0** | 0 |
| 108 | Żółwin-Wypaleniska | 6 | 0 | **5** | –1 |
| 109 | Park Przemysłowy-Techniczna | 94 | 0 | **0** | –94 |
| 110 | Park Przemysłowy-las | 1 | 0 | **4** | 3 |
| 111 | Park Przemysłowy-Ernsta Petersona | 0 | 0 | **0** | 0 |
| 112 | Łęgnowo-Toruńska | 839 | 0 | **565** | –274 |
| 113 | Piaski | 2432 | 891 | **3022** | 590 |
| 114 | Rynkowo-las | 10 | 0 | **3** | –7 |
| 115 | Rynkowo | 5 | 0 | **21** | 16 |

* ***chłonność jednostki strukturalnej*** *– potencjalna liczba mieszkańców mogących zamieszkać w danej jednostce. Brane pod uwagę są zarówno rezerwy terenowe, jak i zabudowa istniejąca, której chłonność oblicza się w zależności od typu zabudowy:*
*zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna – liczona wg standardu 50 m²/os*
*zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna – liczona wg standardu 30 m²/os*

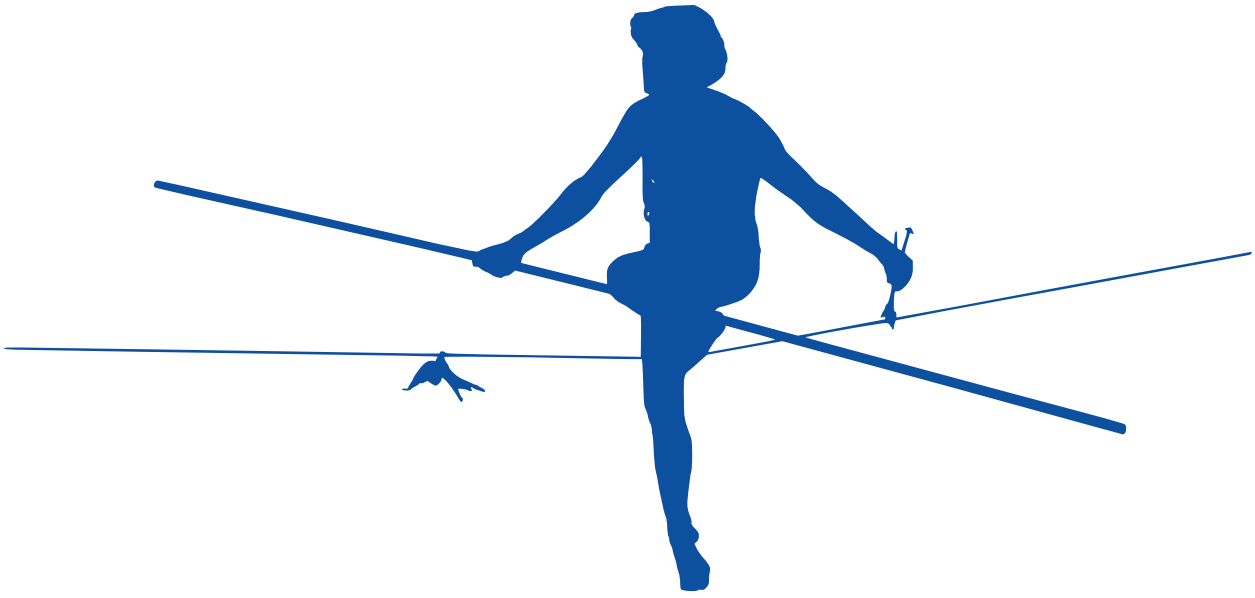
*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# KIERUNKI



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 2

# ROZDZIAŁ 16.

# Założenia Studium

Niniejsze Studium jest aktualizacją dokumentu uchwalonego Uchwałą Nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy. Minione dziesięć lat to ustawiczny rozwój miasta wspierany przedsiębiorczością mieszkańców oraz funduszami unijnymi, to okres wielu zmian w prawie, w tym również w zakresie planowania przestrzennego. Obecnie coraz bardziej zauważalne są zmiany w sferze społecznej, zmienia się model rodziny, zamieszkania, pracy oraz sposobów wypoczynku.

Wyzwaniem dla kształtowania miasta są pesymistyczne prognozy demograficzne, malejąca liczba mieszkańców, starzenie się oraz singlizacja społeczeństwa. Światowe trendy wskazują, iż zwiększą się oczekiwania w zakresie standardu zamieszkania, łatwego dostępu do usług miejskich oraz terenów wypoczynku. Zmienia się struktura przedsiębiorstw, w łącznej liczbie przedsiębiorstw wzrasta udział firm z sektora przewozów i usług. Zwiększa się też ilość usług świadczonych w miejscu zamieszkania z wykorzystaniem nowoczesnych technik przekazu. Zmniejsza się udział terenochłonnych sektorów przemysłowych. Problemem jest miasto rozlewające się w swej strukturze na tereny przedmieść i gmin sąsiednich. Zjawisko to powoduje znaczące koszty transportu, nakłady na uzbrojenie w infrastrukturę techniczną i społeczną oraz obciążenie dla środowiska. Taki model zagospodarowania przestrzeni ma wiele wad urbanistyczno-architektonicznych. Są to: rozproszona struktura zabudowy, często pozbawiona klimatu miejsca i tożsamości, nadmiernie rozbudowane, a jednocześnie nie do końca wydolne systemy transportowe. Pojawia się wiele uciążliwości dla mieszkańców, w tym brak lub słaby dostęp do usług społecznych i komercyjnych, jakie oferuje miasto tradycyjne, zwiększone koszty transportu oraz utrata czasu wolnego kosztem wydłużonych przejazdów, a w efekcie czasochłonność i zmęczenie codziennymi dojazdami. Następuje rozluźnienie więzi społecznych. Ważnym wyzwaniem dla miasta jest również ochrona przyrody i jakości środowiska, w którym żyjemy. Coraz bardziej istotne jest podjęcie działań adaptacyjnych związanych ze zmianami klimatycznymi, w tym ochrona przed skutkami ekstremalnych zjawisk pogodowych takich jak susza, czy nawalne opady i powodzie oraz poprawa jakości powietrza.

Odpowiedzią na te problemy jest kształtowanie miasta przyjaznego – ekologicznego i ekonomicznego, tj. miasta posiadającego:

- dobry standard zamieszkania i łatwy dostęp do usług,
- miejsca pracy bazujące na terenach aktywności gospodarczej, otwarte na nowe technologie i potrzeby rynku,
- czyste i zasobne środowisko,
- potencjał adaptacyjny do zmian klimatycznych,
- zwartą strukturę funkcjonalno-przestrzenną, z wysokiej jakości architekturą.

Dla wzmocnienia potencjału miasta oraz jego atrakcyjności, jako ośrodka regionalnego zdolnego przyciągać nowych mieszkańców, inwestorów, pracodawców i pracowników, istotne jest otwarcie się na zewnątrz i rozwijanie funkcji ponadlokalnych.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 3

Studium w zakresie rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych zakłada:

1. Kształtowanie miasta przyjaznego mieszkańcom, charakteryzującego się wielofunkcyjnymi przestrzeniami miejskimi, cechującego się różnorodną ofertą miejsc zamieszkania, miejsc pracy, dogodnym dostępem do usług i przestrzeni publicznych, do terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, posiadającego wysoką jakość środowiska miejskiego.
2. Kształtowanie miasta zwartego, opartego na optymalnym wykorzystaniu istniejących zasobów infrastrukturalnych, transportowych, usług publicznych oraz rezerw terenowych zawartych w istniejącej tkance miejskiej.
3. Kształtowanie miasta o harmonijnej kompozycji architektoniczno-urbanistycznej, podkreślającej jego indywidualny charakter.
4. Rozwój funkcji metropolitalnych miasta jako ważnego ośrodka miejskiego o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, oferującego szeroki wachlarz usług z zakresu zdrowia, kultury, administracji, nauki i szkolnictwa wyższego, sportu, szeroko pojętych usług transportu lądowego, wodnego i powietrznego, turystyki – zwłaszcza wodnej.
5. Kształtowanie zrównoważonego systemu transportu umożliwiającego swobodne przemieszczanie się do celów podróży w mieście, w tym podniesienie rangi transportu przyjaznego dla środowiska, tj. transportu publicznego z kompatybilnym systemem park&ride oraz rozbudowę systemu ścieżek rowerowych.
6. Kształtowanie systemu transportu umożliwiającego swobodną wymianę towarów i usług w skali regionu, kraju i Europy.
7. Wyodrębnienie systemu przyrodniczo-rekreacyjnego w strukturze miasta w celu stworzenia właściwych warunków dla zdrowia i regeneracji mieszkańców.
8. Kształtowanie przestrzeni publicznych sprzyjających integracji mieszkańców, budowaniu poczucia przynależności społecznej i podkreślaniu tożsamości miejsca.
9. Ochronę wartości kulturowych poprzez bezpośrednią ochronę obiektów zabytkowych, jak również poprzez harmonijne, odnoszące się z szacunkiem do obiektów wartościowych kulturowo, zagospodarowanie otoczenia.
10. Ochronę obszarów i obiektów cennych przyrodniczo.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 17.

# Kierunki i priorytety rozwoju miasta

Prace nad Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy były prowadzone równolegle z pracami nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku. Dokumenty te są ze sobą skorelowane i razem stanowią całość w zakresie planowanego rozwoju miasta. Zawarte w Studium kierunki rozwoju przestrzennego miasta pozwalają w wymiarze przestrzennym na realizację wyzwań rozwojowych określonych w dokumencie „Bydgoszcz 2030. Strategia rozwoju".

Na obecnym etapie rozwoju miasta priorytetem w zakresie gospodarki przestrzennej jest:

1. Kształtowanie miasta jako zwartej struktury przestrzennej, z zachowaniem etapowego rozwoju terenów zainwestowania, w tym:

- intensyfikacja istniejących obszarów zabudowanych poprzez uzupełnienie struktury, wymianę zabudowy substandardowej, stopniowe przekształcanie obszarów, które utraciły swoją dotychczasową funkcjonalność, w tym rehabilitację i rewitalizację zabudowy oraz poprawę jakości zagospodarowania i zamieszkania;
- realizacja nowej zabudowy na terenach wyposażonych w niezbędną infrastrukturę, na terenach objętych planami zagospodarowania przestrzennego;
- realizacja nowej zabudowy na terenach niezainwestowanych lub wymagających przekształceń — zlokalizowanych na obszarach sąsiadujących z terenami o ukształtowanej strukturze przestrzennej;
- wskazanie rezerw dla perspektywicznego rozwoju zabudowy, które są przewidziane do uruchomienia po wyczerpaniu się możliwości inwestycyjnych w pozostałej części miasta. Rezerwy te obejmują część południowo-zachodnią Górnego Tarasu w Fordonie oraz Jachcice-Poligon. Jachcice-Poligon to obszar, który obejmuje tereny w przewadze będące obecnie terenami zamkniętymi. Jego uruchomienie na cele inwestycji miejskich będzie możliwe w przypadku dyslokacji strzelnicy oraz po zdjęciu klauzuli terenów zamkniętych.

Kształtowanie zwartej struktury miejskiej wyposażonej w szeroki wachlarz usług, miejsc pracy i wypoczynku jest odpowiedzią na rozlewanie się struktur miejskich na tereny przedmieść i gmin sąsiednich. Zjawisko suburbanizacji, pomimo korzyści dla inwestorów w postaci niskiej ceny gruntów budowlanych, skutkuje znaczącymi kosztami transportu oraz nakładami na uzbrojenie w infrastrukturę techniczną i społeczną. Różnorodna oferta mieszkaniowa z dogodnym dostępem do infrastruktury społecznej i wypoczynkowej miasta, z możliwością pozyskania pracy, jest szansą na wykreowanie przyjaznej i komfortowej przestrzeni miejskiej, atrakcyjnej dla obecnych i przyszłych mieszkańców.

2. Wzmacnianie roli obszaru śródmiejskiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta jako podstawowego obszaru świadczącego usługi ponadlokalne oraz pełniącego wiodącą rolę w kształtowaniu tożsamości i pozytywnego wizerunku miasta. Podstawowe działania to rewitalizacja społeczna i przestrzenna terenu, uwzgledniająca zasoby dziedzictwa historycznego. Działania te powinny prowadzić do poprawy potencjału demograficznego, funkcjonalnego, kulturowego i tożsamościowego obszaru, podkreślając jego centralną rolę w mieście.
3. Wzmacnianie potencjału przyrodniczego miasta jako odpowiedź na zmiany klimatyczne, potrzebę kształtowania środowiska zrównoważonego, poprawę jakości życia mieszkańców, zapewnienie kontaktu z naturą, w tym:

- kształtowanie przestrzeni miejskiej w sposób adekwatny do zmian klimatycznych poprzez zagospodarowanie terenów miejskich w sposób sprzyjający zatrzymywaniu wód opadowych nie tylko na obszarach zieleni, ale również na terenach innych funkcji, a także budowanie i zwiększanie potencjału



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 5

przyrodniczego terenów zieleni ogólnodostępnej oraz zieleni lokalizowanej na innych terenach funkcjonalnych, co pozwoli m.in. na poprawę warunków klimatycznych miasta i poprawę komfortu pobytu w mieście w okresach suszy i wysokich temperatur. Służyć temu będzie zazielenianie ulic, parkingów, zazielenianie terenów, w tym terenów usług i przemysłu, otwarcie na nowe formy zieleni, jak np. zieleń na dachach, zieleń wertykalna, kształtowanie terenów w sposób zwiększający ich możliwości retencji wód opadowych;

- podniesienie rangi systemu rekreacyjno-wypoczynkowego w mieście poprzez wyodrębnienie nawet niewielkich powierzchni budujących ten system w celu ochrony przed zabudową, budowanie powiązań funkcjonalno-przestrzennych pomiędzy terenami zieleni, wzmocnienie roli terenów wypoczynkowych w obrębie osiedli mieszkaniowych wielorodzinnych poprzez określenie minimalnych wskaźników i zasad zagospodarowania terenów wypoczynkowych.

4. Poprawa jakości powietrza, realizowana m.in. poprzez wskazanie terenów stanowiących korytarze przewietrzające dla miasta, ze szczególnym uwzględnieniem terenów położonych na osi wschód-zachód w rejonie Kanału Bydgoskiego i Brdy, stanowiących główny korytarz przewietrzający miasto. Tereny te powinny być zagospodarowywane ze szczególną ostrożnością, tak aby nie blokować przepływu mas powietrza, nie powinny być tutaj lokalizowane emitory zanieczyszczeń. Ponadto priorytet ten powinien być realizowany poprzez zmiany systemów grzewczych na niskoemisyjne, przyjazne środowisku, jak również poprzez odpowiednią politykę transportową miasta.
5. Ożywienie obszarów aktywności gospodarczej poprzez wskazanie terenów dających możliwości rozwoju dla wielobranżowego rynku pracy, tj. terenów produkcyjno-usługowych oraz terenów usługowo-mieszkaniowych.
6. Przekształcenia obszarów gospodarczo-usługowych, które utraciły dynamikę rozwoju i są położone w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej, w kierunku kształtowania wielofunkcyjnych obszarów mieszkaniowo-usługowych o wysokim standardzie zabudowy, z możliwością lokalizacji zabudowy wysokiej w rejonie Bydgoszcz Wschód – Fordońska.
7. Wzmacnianie potencjału miasta związanego z Bydgoskim Węzłem Wodnym, obejmującym rzeki Brdę i Wisłę oraz Kanał Bydgoski, w tym aktywizacja funkcji rekreacyjno-turystycznych nabrzeży ze szczególnym naciskiem na kształtowanie powiązania osią rekreacyjną na odcinku pomiędzy centrum miasta a Starym Fordonem, tworzenie strefy przyjaznej pieszym i rowerzystom, atrakcyjnej pod względem przyrodniczo-krajobrazowym oraz pod względem zakresu i jakości oferowanych usług.
8. Dbałość o kształtowanie krajobrazu miejskiego, w tym wskazanie stref lokalizacji zabudowy wysokiej, sytuowanych z poszanowaniem dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego miasta.
9. Wzmacnianie roli miasta jako ośrodka o oddziaływaniu ponadlokalnym i metropolitalnym.
10. Tworzenie i rozwój, odpowiednich do skali i potrzeb miasta, powiązań drogowych z powstającą siecią dróg ekspresowych.
11. Poprawa spójności transportowej miasta z integrującymi się z miastem gminami sąsiednimi.
12. Rozwój regionalnych i krajowych połączeń kolejowych, rozwój transportu lotniczego, usług multimodalnych w transporcie towarowym.
13. Konsekwentne wdrażanie polityki zrównoważonego rozwoju systemów transportowych, polegające na kształtowaniu systemu transportowego przyjaznego pieszym i rowerzystom, o wysokiej jakości estetycznej i użytkowej, w tym promowanie transportu publicznego przyjaznego dla środowiska.
14. Rozwój i przekształcenia sieci infrastruktury technicznej dla zapewnienia mieszkańcom odpowiedniego standardu obsługi oraz dla zapewnienia możliwości rozwoju terenów inwestycyjnych, jak również w celu współpracy z gminami sąsiednimi w zakresie obsługi infrastrukturą techniczną, z uwzględnieniem poprawy jakości środowiska poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń, przeciwdziałanie obniżeniu poziomu wód gruntowych, poprawę walorów przyrodniczych i funkcjonalnych terenów, ograniczenie oddziaływania na środowisko.

Priorytety rozwoju miasta należy realizować poprzez kierunki zagospodarowania określone dla obszarów budujących strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta oraz kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 6

## 17.1. Rozwój ponadlokalnych funkcji miasta

Bydgoszcz jako największe miasto w województwie kujawsko-pomorskim pełni rolę ośrodka regionalnego zarówno ze względu na zlokalizowane tu urzędy administracji publicznej znaczenia wojewódzkiego, jak i na zgromadzenie znacznego potencjału społeczno-gospodarczego. Znajduje się tutaj szereg usług wyższego rzędu z zakresu szkolnictwa wyższego i nauki, kultury, specjalistycznej opieki medycznej, mediów, otoczenia biznesu (w tym funkcji wystawienniczo-targowej), branży usług informatycznych, jak również koncentrują się tutaj nowoczesne podmioty gospodarcze, w tym podmioty z kapitałem zagranicznym. Ponadlokalna funkcja Bydgoszczy jest definiowana w dokumentach planistycznych wyższego rzędu oraz w dokumentach strategicznych. Również wieloletnia współpraca z sąsiadującymi gminami w ramach Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz wskazuje na ważną rolę miasta w regionie.

Uchwalona 21 grudnia 2020 roku Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ identyfikuje miejskie obszary funkcjonalne i wyodrębnia m.in. Miejski Obszar Funkcjonalny Bydgoszczy.

Wyznaczony obszar uwzględnia powiązania funkcjonalno-przestrzenne oraz zidentyfikowane aktywne

**Rysunek 75.** Miejskie obszary funkcjonalne (MOF) w województwie kujawsko-pomorskim




*Źródło: Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 7

partnerstwa obszarów, tj. w przypadku Bydgoszczy obszar gmin współpracujących w ramach Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz utworzonego na mocy porozumienia z dnia 15 września 2016 roku.

Do najważniejszych kierunków działań prowadzących do wzmocnienia ponadlokalnej funkcji miasta oraz wzmocnienia istniejących i rozwoju nowych powiązań funkcjonalno-przestrzennych miejskiego obszaru funkcjonalnego należą:

1. Rozwój transportu lotniczego w zakresie powiązań krajowych i międzynarodowych.
2. Rozwój transportu drogowego w zakresie powiązań krajowych i międzynarodowych, w tym poprawa powiązań obszarów aktywności gospodarczej z regionalnym układem transportowym.
3. Rozwój transportu kolejowego.
4. Rozwój Bydgoskiego Węzła Wodnego jako obszaru wielofunkcyjnego oddziałującego na miasto w wielu dziedzinach. Ten unikatowy obszar łączący zespół cech funkcjonalnych, kulturowych, krajobrazowych i przyrodniczych pozwala na budowanie kluczowej roli Bydgoszczy na szlaku wodnym, wzmacniając ponadlokalną funkcję miasta w zakresie:
   - kształtowania tożsamości i pozytywnego wizerunku miasta poprzez możliwość aranżacji unikatowych i atrakcyjnych przestrzeni opartych na relacji architektury i funkcji miejskich z wodą;
   - rozwoju funkcji turystyki i wypoczynku;
   - rozwoju transportu wodnego oraz funkcji przeładunkowo-portowych w oparciu o międzynarodowe drogi wodne E-40 (łącząca Gdańsk z Odessą) i E-70 (łącząca Antwerpię z Kłajpedą) biegnące przez Bydgoski Węzeł Wodny (wymagane działania na szczeblu rządowym, związane z aktywizacją dróg wodnych).
5. Rozwój usług ponadlokalnych z zakresu nauki, zdrowia, kultury, administracji i sądownictwa, sportu w tym:
   - rozwój ośrodków uniwersyteckich poprzez rozbudowę i koncentrację funkcji naukowo-edukacyjnych i badawczych;
   - rozwój ośrodków lecznictwa na poziomie ponadlokalnym;
   - kształtowanie warunków do rozwoju różnorodnych form kultury, m.in. wzbogacenie oferty kulturalnej o nowe obiekty sceniczne i obiekty wielofunkcyjne;
   - lokalizacja obiektów administracji ponadlokalnej;
   - rozwój sportu wyczynowego oraz wzmocnienie pozycji miasta jako ośrodka organizacji prestiżowych imprez sportowych poprzez rozwój infrastruktury sportu i rekreacji.
6. Rozwój funkcji aktywności gospodarczej – kształtowanie miasta jako centrum biznesu, nowoczesnych technologii i usług (w tym usług transportowych), z zapleczem naukowo-badawczym oraz gospodarką opartą na wiedzy i innowacjach w przemyśle.
7. Utrzymanie i rozwój funkcji związanych z obronnością państwa.
8. Ochrona dziedzictwa kulturowego, w tym również dziedzictwa przemysłowego, jako elementu kształtującego tożsamość i wizerunek miasta w skali kraju.
9. Współpraca z gminami sąsiednimi w zakresie infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego, systemów parkowania Park&Ride oraz międzygminnego systemu ścieżek rowerowych z systemem parkingów rowerowych Bike&Ride.
10. Współpraca z gminami sąsiednimi w zakresie infrastruktury technicznej, tj:
    - zaopatrzenia w wodę z wodociągu bydgoskiego, która dostarczana jest lub będzie do gmin Białe Błota, Sicienko i Osielsko. Bydgoska sieć wodociągowa posiada rezerwy umożliwiające zaopatrzenie w wodę gminy sąsiednie;
    - odbioru ścieków – obecnie do kanalizacji miasta Bydgoszczy odbierane są ścieki z terenów gmin: Dąbrowa Chełmińska, Solec Kujawski, Osielsko, Dobrcz, Białe Błota, Sicienko;
    - gospodarki odpadami – bydgoski Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych „ProNatura" współpracuje z gminami sąsiednimi w zakresie utylizacji odpadów; obecnie odpady dostarczają gminy: Sicienko, Dąbrowa Chełmińska, Mrocza, Solec Kujawski, Koronowo, Nakło;
    - zaopatrzenie w gaz – sieć gazowa średniego ciśnienia miasta Bydgoszczy powiązana jest z gazociągami średniego ciśnienia gmin: Sicienko, Osielsko oraz Białe Błota. Istniejące



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 8

powiązania sieci gazowych pozostawia się bez zmian.

11. Współpraca z gminami sąsiednimi w zakresie ochrony walorów przyrodniczych regionu, w tym obszarów chronionych i wartościowych przyrodniczo.
12. Współpraca z gminami sąsiednimi w zakresie ochrony czystości wód Brdy oraz turystycznego zagospodarowania rzeki.

Osobnym zagadnieniem, wymagającym współpracy z gminami ościennymi, jest regulacja granic Bydgoszczy. Regulacje granic miasta mają na celu doprowadzenie do zgodności faktycznego użytkowania terenu na rzecz miasta i jego formalnej przynależności administracyjnej. Ponadto włączenie terenów wykorzystywanych dla potrzeb mieszkańców miasta w granice Bydgoszczy ułatwi procesy inwestycyjne, w tym powadzenie infrastruktury technicznej i transportowej. Potrzeby takie zostały zidentyfikowane w rejonie Osowej Góry, Miedzynia, Czyżkówka, Lotniska, Glinek. Szczegółowe określenie zakresu zmian wymaga odrębnych analiz i porozumienia z sąsiadującymi gminami.

## 17.2. Struktura funkcjonalno-przestrzenna

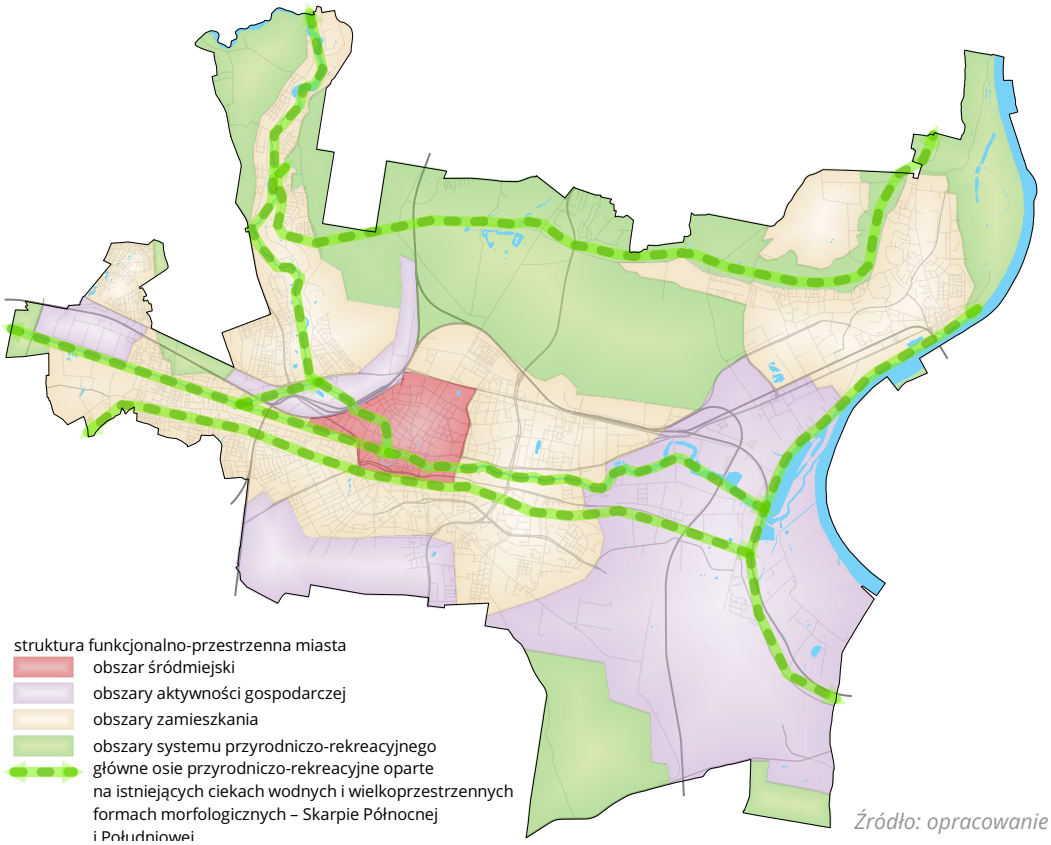
Na poziomie Studium podstawową strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta stanowią:

- obszar śródmiejski obejmujący wielofunkcyjne tereny centrum miasta oraz obszary o charakterze zabudowy śródmiejskiej, mieszkaniowo-usługowej;
- obszary zamieszkania obejmujące tereny zabudowy jednorodzinnej, tereny zabudowy mieszanej jednorodzinnej i wielorodzinnej, tereny zabudowy wielorodzinnej, tereny zabudowy jednorodzinnej i usługowej oraz tereny zabudowy wielorodzinnej i usługowej;
- obszary aktywności gospodarczej obejmujące tereny usług i tereny produkcyjno-usługowe

oraz przenikające tkankę miejską systemy:

- przyrodniczo-rekreacyjny, obejmujący tereny lasów, tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej, tereny zieleni urządzonej, tereny rekreacji i sportu oraz ogrodów działkowych, tereny rolne, tereny wód powierzchniowych, tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej;
- transportowy, obejmujący tereny transportu oraz tereny obsługi transportu;
- infrastruktury technicznej, obejmujący tereny i urządzenia infrastruktury technicznej.

**Rysunek 76.** Schemat struktury funkcjonalno-przestrzennej Bydgoszczy




*Źródło: opracowanie własne.*

## 17.3. Obszar śródmiejski

Obszar śródmiejski stanowi Centrum miasta, obejmując swoim zasięgiem tereny funkcyjne oznaczone symbolami: UC – tereny wielofunkcyjne w Centrum miasta i MC – tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe w granicach wymienionych jednostek strukturalnych: Stare Miasto, Śródmieście-Centrum, Śródmieście-Dworzec, Śródmieście-Sielanka, Bocianowo, Bocianowa-Akademia, Babia Wieś, Chwytowo, Okole-Graniczna.

Obszar śródmiejski to miejsce szczególne w Bydgoszczy, jako obszar historycznych początków miasta buduje tożsamość Bydgoszczy i wpływa na wizerunek miasta zarówno wśród mieszkańców, jak i wśród przyjezdnych. Oprócz funkcji reprezentacyjnych i ogólnomiejskich, które powinny się tutaj koncentrować, obszar ten na równi z funkcjami usługowymi powinien być miejscem komfortowego zamieszkania. Niezbędna jest ochrona wartości dziedzictwa kulturowego, a także stałe podnoszenie standardu przestrzeni publicznych oraz dbałość o jakość i spójność architektoniczną nowo powstających obiektów.

Podstawowym kierunkiem rozwoju jest kształtowanie wielofunkcyjnej przestrzeni miejskiej o wysokich walorach kulturowych, estetycznych, z udziałem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz usługami o znaczeniu centrotwórczym, w tym:

1. Kształtowanie zrównoważonej struktury mieszkaniowo-usługowej, obejmującej funkcje mieszkaniowe wielorodzinne ze znaczącym udziałem usług.
2. Lokalizacja usług o znaczeniu ogólnomiejskim, regionalnym i ponadregionalnym, zwiększających różnorodność oferowanych usług oraz podnoszących prestiż miejsca.
3. Dyslokacja funkcji uciążliwych, sprzecznych z założonym charakterem obszaru centralnego.
4. Kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni miejskiej, będącej wizytówką miasta, z wysokiej klasy obiektami architektury oraz dużym udziałem atrakcyjnych przestrzeni publicznych, stanowiących miejsca spotkań i arenę działań kulturalnych.
5. Kształtowanie obszarów nadwodnych jako prestiżowych przestrzeni publicznych ważnych dla tożsamości miasta oraz miejsca lokalizacji oferty kulturalno-usługowej i turystyczno-wypoczynkowej.
6. Kształtowanie krajobrazu śródmiejskiego bazującej na elementach tożsamości (kulturowych i naturalnych) z podkreśleniem i kreowaniem wartościowych widoków obserwowanych z przestrzeni publicznych; dbałość o standard małej architektury, nawierzchni, elementów informacyjnych i reklamowych umieszczanych w przestrzeni publicznej.
7. Poprawa jakości struktury przestrzennej terenu poprzez uzupełnianie zabudową istniejących rezerw terenowych, wymianę obiektów o parametrach nieadekwatnych do struktury śródmiejskiej lub substandardowych, a także kreowanie nowych placów, ciągów pieszych i rowerowych, zagospodarowanie wnętrz kwartałów dla wypoczynku i usług zgodnych z profilem obszaru śródmiejskiego.
8. Polepszenie jakości zamieszkania poprzez dążenie do poprawy jakości powietrza, wprowadzanie elementów zagospodarowania zielenią, korektę standardów ilościowych i jakościowych zagospodarowania zielenią.
9. Kształtowanie przestrzeni przyjaznej dla użytkowników pieszych obejmujące ograniczanie ruchu samochodowego w strefie centralnej, uporządkowanie zasad parkowania, ograniczanie parkowania przyulicznego.
10. Rewitalizacja i kompleksowa poprawa jakości życia mieszkańców.
11. Kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych z dbałością o estetykę obiektów małej architektury, nawierzchni, elewacji głównych ulic i placów.

### 17.3.1. Tereny zabudowy śródmiejskiej

Pojęcie zabudowy śródmiejskiej zostało zdefiniowane w § 3 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Zgodnie z tym przepisem (w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2018 roku) pod pojęciem zabudowy śródmiejskiej należy rozumieć „zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku braku planu miejscowego w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy".



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 10

Artykuł 9 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym stanowi, że kwalifikacja terenów zabudowy śródmiejskiej, dokonana w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, będzie wiążąca przy sporządzaniu nowych planów miejscowych. Celem wskazania obszarów zabudowy śródmiejskiej jest umożliwienie rewitalizacji intensywnie zagospodarowanych terenów położonych w obszarach zabytkowej zabudowy, najczęściej w historycznych centrach miast.

Studium wobec powyższego wskazuje tereny, na których może być lokalizowana zabudowa śródmiejska. Są to tereny funkcjonalne oznaczone symbolami UC – tereny wielofunkcyjne w centrum miasta i MC – tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe.

W szczególności tereny zabudowy śródmiejskiej stanowią:

1. **Tereny zabudowy śródmiejskiej określone ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego**

W grupie tej znajdują się tereny objęte dwoma miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego sporządzone dla obszarów położonych w jednostkach urbanistycznych Śródmieście i Okole. W miarę sporządzania nowych planów miejscowych, grupa ta, w oparciu o zapisy Studium, może powiększać się o kolejne tereny, których zabudowa będzie reprezentowała cechy zabudowy śródmiejskiej.

2. **Tereny zabudowy śródmiejskiej, będące istniejącymi zgrupowaniami intensywnej zabudowy o wartości historycznej**

W grupie tej znajdują się tereny istniejącej zabudowy o wartości historycznej, stanowiące zgrupowania intensywnej zabudowy w zurbanizowanej strukturze miejskiej, wskazane na podstawie analizy: istniejących uwarunkowań przestrzennych, formy architektonicznej istniejących budynków, gabarytów i sposobu ich usytuowania.

Tereny te położone są głównie w obszarach funkcjonalnego Śródmieścia, obejmującego jednostki: Stare Miasto, Śródmieście-Centrum, Śródmieście-Dworzec, Śródmieście-Sielanka, Chwytowo, część Bocianowa, Chwytowo, Okole-Graniczna.

Do powyższej kategorii zaliczono:

- tereny historycznie ukształtowanych kwartałów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, charakteryzujących się niewielką miąższością i dużą intensywnością zabudowy, wynikającą z istniejących uwarunkowań katastralnych oraz gabarytów i formy architektonicznej zabudowy;
- tereny zwartej zabudowy pierzejowej reprezentującej różne style architektoniczne (także współczesne), zlokalizowanej wzdłuż ciągów komunikacyjnych, placów i terenów zieleni;
- zespoły zabudowy zabytkowej o jednolitej stylistyce architektonicznej, stanowiące wartościowe układy urbanistyczne.

Uzasadnieniem dla kwalifikacji wyżej wymienionych terenów jest potrzeba utrzymania i uzupełnienia historycznych założeń urbanistycznych, rewaloryzacja i modernizacja zdegradowanej zabudowy o wartościach historycznych i rozwój obszaru realizowany zgodnie ze współczesnymi standardami.

3. **Tereny projektowanej zabudowy o charakterze śródmiejskim**

W grupie tej znajdują się tereny o nie w pełni ukształtowanej strukturze urbanistycznej wolne od zabudowy lub tereny wymagające przekształceń w związku z rewitalizacją terenów poprzemysłowych i pokolejowych oraz innych obszarów o niskiej jakości zagospodarowania. Tereny takie położone są głównie w jednostkach: Bocianowo, Babia Wieś, Okole. Ich zabudowa i zagospodarowanie są warunkiem szeroko zakrojonych działań rewaloryzacyjnych i rewitalizacyjnych, służących zagospodarowaniu terenów zdegradowanych oraz ich harmonijnemu zintegrowaniu z obszarami zabudowy o wartości historycznej.

Do tej kategorii włączone zostały tereny, na których przewidywana jest:

- lokalizacja budynków plombowych, uzupełniających historycznie ukształtowane ciągi zabudowy pierzejowej, w tym także rozbudowa i nadbudowa istniejących budynków;
- kontynuacja zwartej zabudowy pierzejowej wzdłuż istniejących lub projektowanych ciągów komunikacyjnych o parametrach charakterystycznych dla ulic strefy śródmiejskiej;
- sytuowanie nowych zespołów zabudowy z uwzględnieniem zasad kompozycji urbanistycznej charakterystycznej dla kwartałów zabudowy śródmiejskiej, przy założeniu kształtowania nowo



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 11

**Rysunek 77.** Tereny zabudowy śródmiejskiej




*Źródło: opracowanie własne*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

projektowanych budynków w układzie prostokątnym, w sposób równoległy do przebiegu ulic.

Warunkiem kwalifikacji projektowanej zabudowy jako zabudowy śródmiejskiej jest także jej zharmonizowanie z historyczną zabudową śródmiejską poprzez nawiązanie skalą, formą architektoniczną, elementami wystroju architektonicznego budynków do zespołów zabudowy zabytkowej. Wymagane jest także odwołanie się do zasad kompozycji historycznych elewacji w zakresie podziałów, usytuowania i formy elementów architektonicznych, a także inspirowanie się elementami detalu historycznego, z użyciem szlachetnych materiałów wykończeniowych.

Uzasadnieniem lokalizacji zabudowy o standardzie zabudowy śródmiejskiej w granicach terenów tej kategorii jest uzupełnienie historycznych założeń urbanistycznych oraz kreowanie nowej jakości zagospodarowania jako kontynuacji struktur zabytkowych w nawiązaniu do historycznego układu przestrzennego.

Potrzeba kształtowania nowej jakości zagospodarowania terenów oraz realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych we współczesnych standardach funkcjonalnych i jakościowych powodują, że obniżenie standardów budowlanych dopuszczalne na obszarach kwalifikowanych jako tereny zabudowy śródmiejskiej powinno być stosowane w ograniczonym zakresie, tak aby kształtować możliwie najkorzystniejsze warunki zamieszkania, w szczególności w przypadku realizacji nowej zabudowy.

## 17.4. Obszary zamieszkania

Obszary zamieszkania obejmują tereny jednostek: Bartodzieje, Babia Wieś, Bielawy-Chodkiewicza, Błonie, Bocianowo, Chwytowo, Bocianowo-Akademia, Czyżkówko, Flisy, Fordon-Eskulapa, Fordon-Przylesie-Bohaterów, Fordon-Akademickie, Fordon-Park Akademicki, Fordon-Szybowników, Fordon-Wyszogród, Fordon-Bajka, Fordon-Sielskie, Fordon-Nad Wisłą, Fordon-Tatrzańskie, Fordon-Pałcz, Fordon-Zofin-Niepodległości, Fordon-Górny Taras, Fordon-Mariampol, Grochol, Górzyskowo, Jachcice, Jary, Kapuściska Górne, Kapuściska Dolne, Kapuściska-Sandomierska, Kapuściska-Solna, Miedzyń-Cieplicka, Miedzyń-Wiśniowa, Miedzyń-Widok, Opławiec, Osowa Góra-Kolbego, Osowa Góra-Kruszyńska, Piaski, Prądy-Lisia, Smukała-Palmowa, Smukała-Baranowskiego, Okole-Graniczna, Szwederowo-Brzozowa, Szwederowo-Nowodworska, Skrzetusko, Śródmieście-Dworzec, Stare Miasto, Śródmieście-Centrum, Śródmieście-Sielanka, Wzgórze Wolności, Wyżyny-Przyjazna, Wyżyny-Ogrody, Wyżyny-Modrakowa, Bydgoszcz Wschód-Fordońska, Bydgoszcz Wschód-Las Gdański, Las Gdański-Jasiniec, Sierniecek-Kapliczna, Stary Fordon, Osiedle Leśne, Zawisza, Zamczysko.

Podstawowe kierunki rozwoju dla obszarów zamieszkania to umożliwienie realizacji zróżnicowanej oferty mieszkaniowej dla obecnych i potencjalnych mieszkańców, w tym:

1. Utrzymanie i rozwój zabudowy mieszkaniowej obejmującej:
   - tereny zabudowy jednorodzinnej w jednostkach: Smukała-Palmowa, Smukała-Baranowskiego, Opławiec, Piaski, Prądy-Lisia, Miedzyń-Cieplicka, Miedzyń-Wiśniowa, Miedzyń-Widok, Jary, Zamczysko, Grochol;
   - tereny zabudowy wielorodzinnej w jednostkach: Bartodzieje, Błonie, Górzyskowo, Szwederowo-Brzozowa, Szwederowo-Nowodworska, Wzgórze Wolności, Wyżyny, Kapuściska, dolny taras Fordonu;
   - tereny zabudowy o strukturze mieszanej jedno- i wielorodzinnej w jednostkach: Czyżkówko, Bielawy-Chodkiewicza, Osowa Góra;
   - obszary zabudowy uzupełniające tereny zabudowy o funkcjach mieszkaniowych, zlokalizowane na obszarze śródmiejskim w jednostkach: Stare Miasto, Śródmieście-Centrum, Śródmieście-Dworzec, Bocianowo, Chwytowo, Śródmieście-Sielanka, Bocianowo-Akademia, Babia Wieś, Okole-Graniczna, tereny UC i MC.
2. W ramach powyżej wymienionych obszarów zabudowy mieszkaniowej przewiduje się wykorzystanie rezerw terenowych w istniejących strukturach mieszkaniowych, tj. uzupełnienie zabudowy na wolnych działkach, zwiększenie intensywności zagospodarowania poprzez rozbudowę lub wymianę obiektów substandardowych o parametrach nieadekwatnych do wskaźników przyjętych w niniejszym Studium.
3. Uzupełnienie struktury miejskiej o nowe tereny zabudowy mieszkaniowej pozyskane w drodze



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 13

przekształceń terenów zainwestowania miejskiego w funkcje zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz mieszkaniowo-usługowej (Bydgoszcz Wschód-Fordońska).

4. Uruchomienie nowych terenów mieszkaniowych w jednostkach Prądy-Lisia oraz Fordon-Mariampol.
5. Uruchomienie stosownie do potrzeb i po spełnieniu warunków formalno-prawnych terenów stanowiących rezerwy perspektywiczne w jednostkach Jastrzębie-zabudowa i Fordon-Górny Taras oraz w przypadku możliwości pozyskania terenów wojskowych i leśnych uruchomienie terenów w rejonie Jachcice-Poligon.
6. Poprawa standardu zamieszkania poprzez wzrost powierzchni użytkowej mieszkania na osobę (szczegóły w podrozdziale 15.3 „Zapotrzebowanie na zabudowę mieszkaniową".
7. Kształtowanie obszarów mieszkaniowych wraz z niezbędnymi usługami publicznymi z zakresu oświaty, zdrowia, opieki społecznej, administracji, kultury, sportu oraz handlu, gastronomii, usług bytowych, rekreacji i wypoczynku.
8. Podnoszenie jakości przestrzeni miejskich poprzez eliminowanie funkcji uciążliwych, podnoszenie walorów architektonicznych obiektów, uzupełnianie struktury miejskiej poprzez zabudowę wolnych terenów wskazanych do zabudowy.
9. Poprawa standardu zamieszkania poprzez zapewnienie dostępu do miejskiego systemu przyrodniczo-rekreacyjnego.

Obszary zamieszkania obejmują wyodrębnione na rysunku Studium tereny: MN, MN/MW, MW, MN/U, MW/U i ZM oraz tereny UC i MC jako obszary dwufunkcyjne mieszkaniowo-usługowe, których zasady i parametry zagospodarowania określone są w podrozdziale 17.11 „Kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów".

## 17.5. Obszary aktywności gospodarczej

Obszary aktywności gospodarczej koncentrują się w południowo-wschodniej części miasta (jednostki strukturalne: Park Przemysłowy-Hechlińskiego, Park Przemysłowy-Ernsta Petersona, Park Przemysłowy-Dąbrowa, Park Przemysłowy-Techniczna, Zimne Wody, Sierznieczek, Jasiniec, Brdyujście, Łęgnowo-Toruńska, Czersko Polskie-Mokra, Czersko Polskie-Chemiczna). Ponadto znajdują się w części zachodniej (Osowa Góra-Stalowa), w części centralnej w paśmie terenów związanych z linią kolejową 131 prowadzącą w kierunku na Gdańsk oraz na Inowrocław (jednostki: Okole-Kraszewskiego, Jachcice-kolej, Rynkowo). W grupie tej są też położone w południowej części miasta tereny usługowo-produkcyjne obejmujące jednostki: Biedaszkowo, Bielice, Glinki-Rupienica oraz teren lotniska.

Obszary aktywności gospodarczej obejmują tereny o wiodących funkcjach produkcyjno-usługowych i usługowych. Koncentracja takiego typu aktywności na wyodrębnionych terenach miejskich stwarza przestrzeń do rozwoju gospodarczego miasta, pozwala zarówno na rozwój przemysłu, jak i nowoczesnych centrów usługowych, sprzyja powstawaniu klastrów przemysłowych oraz rozwijaniu nowych dziedzin biznesu. Ważną część obszarów aktywności stanowią tereny obsługi transportu, tj. teren lotniska oraz projektowany nad Wisłą węzeł multimodalny przeznaczony pod rozwój funkcji transportu i przeładunku towarów. Zaletą wyodrębnienia obszarów aktywności gospodarczej w strukturze miejskiej jest minimalizacja potencjalnych konfliktów z funkcjami wrażliwymi, czyli mieszkaniowymi, oraz właściwe dla nich wyposażenie w infrastrukturę techniczną i drogową. Obszary te generują nowe miejsca pracy oraz dochody.

Rozmieszczenie terenów aktywności gospodarczej w mieście bazuje na już wykształconych obszarach związanych z produkcją i usługami. Znaczącą zmianą w stosunku do dotychczasowych założeń rozwoju jest zmiana profilu zagospodarowania terenów w rejonie Bydgoszczy Wschód. Dotychczas były to obszary koncentracji usług, a obecnie wskazany kierunek to przekształcenia w obszary o funkcjach mieszanych mieszkaniowo-usługowych o wysokiej intensywności zagospodarowania. Ponadto na obszarach Sierznieczka, Brdyujścia, Zimnych Wód wskazuje się zmianę profilu wykorzystania terenów z uwagi na potencjał i walory inwestycyjne terenów położonych w sąsiedztwie rzeki Brdy oraz uciążliwości funkcji produkcyjnych i zakłada się ograniczenie funkcji produkcji na rzecz usług. Przewiduje się też powiększenie obszarów możliwych do zagospodarowania pod funkcje aktywności gospodarczej w rejonie parku przemysłowego, stanowiącego główny obszar rozwoju funkcji produkcyjno-usługowych. W obecnej edycji Studium wskazuje się w rejonie Łęgnowa tereny pod lokalizację portu rzecznego wraz z platformą multimodalną.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 14

Podstawowe kierunki rozwoju dla obszarów aktywności gospodarczej to:

1. Koncentracja i rozwój funkcji produkcyjnych.
2. Koncentracja i rozwój usług dla producentów i biznesu, np. usług produkcyjnych związanych z produkcją i wytwórczością, usług finansowych, logistycznych, badawczo-rozwojowych, handlu o charakterze ponadlokalnym oraz hurtowym..
3. Lokalizacja centrów technologiczno-logistycznych, w tym lokalizacja platformy multimodalnej i kolejowego terminala towarowego.
4. Lokalizacja parków naukowo-technologicznych.
5. Koncentracja i rozwój funkcji magazynowych.
6. Przekształcenia, modernizacje i rewaloryzacje struktur zdekapitalizowanych w celu poprawy jakości i efektywności zagospodarowania terenu, minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko, przystosowania do współczesnych potrzeb i technologii.
7. Zapobieganie zagrożeniom związanym z uwolnieniem materiałów niebezpiecznych i toksycznych środków przemysłowych poprzez eliminację lub minimalizację konfliktów funkcjonalno-przestrzennych.
8. Wzmacnianie powiązań transportowych z regionem i krajem.
9. Harmonizowanie nowych inwestycji z krajobrazem poprzez uwzględnienie w zagospodarowaniu terenów istniejących charakterystycznych form terenowych, takich jak: strefy przybrzeżne rzek, zbiorniki i cieki wodne.

Strefa aktywności gospodarczej obejmuje tereny P/U, U2, KW i KL, których zasady i parametry zagospodarowania określone są w podrozdziale 17.11 „Kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów".

## 17.6. Usługi

**W zakresie usług Studium ustala:**

1. Kształtowanie sieci usług ogólnospołecznych i konsumpcyjnych w układzie trójstopniowym: usługi ogólnomiejskie i regionalne, usługi ponadlokalne – międzyosiedlowe, usługi lokalne – osiedlowe.
2. Lokalizacja usług produkcyjnych i biznesu nie podlega hierarchizacji pod względem zasięgu obsługi. Wskazuje się obszary koncentracji tego typu usług w strefie aktywności gospodarczej na terenach U2 i P/U oraz dopuszcza się lokalizację tego typu usług w obszarach MW/U z wymogiem kształtowania architektury obiektów i zagospodarowania terenu na wysokim poziomie estetycznym.
3. Jako usługi ogólnospołeczne należy rozumieć usługi zaspokajające potrzeby administracji, bezpieczeństwa, porządku publicznego oraz usługi użyteczności publicznej typu administracja, oświata, kultura, ochrona zdrowia, opieka społeczna, szkolnictwo wyższe, działalność opiekuńczo-wychowawcza, usługi kultu religijnego, usługi sportu.
4. Jako usługi konsumpcyjne należy rozumieć usługi związane bezpośrednio lub pośrednio z zaspokojeniem potrzeb ludności, typu: handel detaliczny, usługi bytowe, gastronomia, hotelarstwo.
5. Jako usługi produkcyjne i usługi biznesu należy rozumieć działalność obejmującą usługi związane z nieuciążliwą produkcją i wytwórczością, finansowe, logistyczne, badawczo-rozwojowe, marketingowe, handel na poziomie ponadlokalnym.
6. Jako usługi uciążliwe należy rozumieć działalność usługową zaliczaną do przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko w rozumieniu ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
7. Jako usługi nieuciążliwe należy rozumieć usługi inne niż uciążliwe.

**Na poziomie kształtowania usług ogólnomiejskich i regionalnych Studium ustala:**

1. Lokalizację usług ogólnospołecznych na terenach centrum i śródmieścia oznaczonych symbolami UC i MC oraz na terenach UP, w tym:



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 15

- jako obszary utrzymania i rozwoju usług nauki i szkolnictwa wyższego wskazuje się rejony: Fordon-Park Akademicki, Śródmieście-Sielanka (w rejonie Al. Ossolińskich), Bocianowo-Akademia;
- jako obszary utrzymania i rozwoju specjalistycznych usług zdrowia wskazuje się rejony: Zawiszy, Bielawy-Chodkiewicza i Bielawy-Jurasza, Błonie, Opławiec-las, Centrum Onkologii, Wzgórze Wolności, Kapuściska-Solna;
- jako obszary utrzymania i rozwoju usług kultury wskazuje się rejon centrum miasta oraz śródmieścia. Zidentyfikowane potrzeby w tym zakresie dotyczą przede wszystkim lokalizacji drugiej sceny teatralnej z przeznaczeniem na prezentacje dużych i kameralnych form teatralnych oraz teatru lalek, rozbudowy i modernizacji istniejących obiektów, tj. Teatru Polskiego im. H. Konieczki, Opery Nova, Filharmonii Pomorskiej, Galerii Miejska bwa, Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej, siedziby Muzeum Okręgowego przy ul. Gdańskiej;
- jako obszary utrzymania i rozwoju usług ośrodków administracji miejskiej i regionalnej wskazuje się rejony: centrum miasta oraz Śródmieścia, Zawiszy, Bielawy-Chodkiewicza, Osiedle Leśne, Błonie;
- jako obszary utrzymania i rozwoju usług sportu kwalifikowanego, umożliwiających organizację imprez międzynarodowych wskazuje się rejony: Zawiszy, Babia Wieś-Łuczniczka, Wyżyny--Modrakowa, Brdyujście, Bielawy-Jurasza.

2. Dopuszcza się możliwość lokalizacji usług ogólnomiejskich i regionalnych niezależnie od powyższych wskazań na terenach MW/U, U, MW na podstawie analiz urbanistycznych.

**Na poziomie kształtowania usług ponadlokalnych – międzyosiedlowych Studium ustala:**

1. Lokalizację usług konsumpcyjnych w obszarze śródmiejskim, a także w rejonach koncentracji usług ogólnomiejskich i międzyosiedlowych, zlokalizowanych na Flisach, Wilczaku, Szwederowie, Wzgórzu Wolności, Glinkach, Osiedlu Leśnym, Bydgoszczy Wschód, Jasińcu oraz w Śródmieściu i Fordonie-Centrum.
2. W rejonach koncentracji usług należy kształtować wielofunkcyjne ośrodki usługowe, w których dopuszcza się możliwość lokalizacji usług z zakresu handlu, gastronomii, usług bytowych, rozrywki, kultury, sportu, rekreacji, turystyki, edukacji, opieki zdrowotnej, pomocy społecznej, informacji, komunikacji a także usług administracji, pocztowych, finansowych i ubezpieczeniowych oraz innych nieuciążliwych.
3. Dopuszcza się lokalizację wielkopowierzchniowych obiektów handlowych:
   - Na terenach wskazanych w Studium obejmujących istniejącą zabudowę wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, z możliwością rozbudowy istniejących obiektów oraz lokalizacji nowych. Są to: rejon Fordon-Centrum, Jasiniec, Brdyujście, Bydgoszcz Wschód, Kapuściska-Dolne, Kapuściska-Górne, Wyżyny-Modrakowa, Wzgórze Wolności, Glinki-Rupienica, Szwederowo-Brzozowa, Śródmieście-Sielanka, Wilczak.
   - Na terenach wskazanych w Studium obejmujących tereny możliwej lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Są to: Osiedle Leśne, Flisy, Czyżkówko, Osowa Góra-Stalowa, Górzyskowo, Fordon-Tatrzańskie, Fordon-Bajka.
   - W obszarze śródmiejskim obejmującym tereny UC i MC z wymogiem dostosowania formy architektonicznej obiektów i funkcji do specyfiki wymagań terenów podlegających ochronie konserwatorskiej. Wyklucza się na tym terenie lokalizację terenochłonnych, jednokondygnacyjnych obiektów handlowych, z parkingami w poziomie terenu, o monolitycznej, typowej dla hipermarketów formie architektonicznej stanowiących dysonans przestrzenny w historycznej zabudowie śródmiejskiej.
4. Dopuszcza się przekształcanie wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w wielofunkcyjne ośrodki usługowe.
5. Wskazuje się obszary MW/U, w których dopuszcza się lokalizację zabudowy wielofunkcyjnej obejmującej tereny mieszkaniowe, mieszkaniowo-usługowe i usługowe, jako uzupełnienie sieci usług ponadlokalnych i lokalnych. W obszarach tych dopuszcza się szerokie spektrum usług nieuciążliwych, takich jak: usługi konsumpcyjne, usługi biznesu, usługi aktywności gospodarczej, usługi produkcyjne.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 16

**Na poziomie kształtowania usług lokalnych – osiedlowych Studium ustala:**

1. W obszarach zamieszkania dopuszcza się lokalizację usług ogólnospołecznych, konsumpcyjnych oraz usług produkcyjnych nieuciążliwych, stanowiących integralne wyposażenie tych obszarów, niezbędne do obsługi funkcji mieszkaniowej.
2. W obszarach zamieszkania wskazuje się rejony koncentracji usług komercyjnych w celu kształtowania lokalnych osiedlowych centrów usługowo-handlowych.
3. Możliwość przekształcania i dostosowywania budynków usług użyteczności publicznej pod kątem zmieniających się potrzeb społecznych, m.in. wynikających ze starzenia się społeczeństwa i rosnącego zapotrzebowania na opiekę zdrowotną i społeczną.

Usługi ogólnospołeczne na poziomie lokalnym i międzyosiedlowym należy kształtować w obszarach zamieszkania jako integralne wyposażenie osiedli mieszkaniowych, na podstawie poniższych wytycznych:

- W zakresie podstawowej opieki zdrowotnej należy zapewnić minimum jedną przychodnię na ok. 5 tys. mieszkańców, co oznacza potrzebę lokalizacji przychodni podstawowej opieki zdrowotnej na Miedzyniu, Prądach, Flisach, Czyżkówku, Piaskach, Jachcicach.
- W zakresie opieki nad dziećmi do lat 3 należy zapewnić jeden obiekt na ok. 20 tys. mieszkańców. Zalecana chłonność placówki wynosi 60 miejsc, rekomendowana powierzchnia działki – 0,3 ha na placówkę. Analiza danych w Bydgoszczy wskazuje, że liczba miejsc w placówkach zabezpiecza potrzeby mieszkańców, jednak z uwagi na komfort dostępności do palcówek opieki nad dziećmi do lat 2 należałoby uzupełnić sieć placówek na obszarach takich jak:
  - Smukała – Opławiec – Czyżkówko,
  - Osowa Góra – Flisy – Miedzyń – Prądy,
  - Wyżyny,
  - na terenach nowo projektowanej zabudowy w rejonach Mariampol i Fordon-Górny Taras.
- W zakresie usług edukacji przedszkolnej należy zapewnić jeden obiekt na ok. 5 tys. mieszkańców. Zalecana chłonność placówki wynosi 120 dzieci, rekomendowana powierzchnia działki – 0,4 ha na placówkę, komfortowa odległość dojścia pieszego – 500 m. Obecne zapotrzebowanie (stan na 2016) oraz prognozy demograficzne wskazują, że aktualna liczba miejsc w przedszkolach publicznych i niepublicznych łącznie na terenie Bydgoszczy jest wystarczająca, jedynie rozmieszczenie placówek może powodować niedogodności w dostępie do usługi. Z uwagi na powyższe zasadna jest lokalizacja przedszkoli w rejonie:
  - Wilczak, Jary

  oraz zabezpieczenie możliwości lokalizacji placówek na terenach nowo projektowanej zabudowy mieszkaniowej:
  - Fordon-GórnyTaras, Fordon-Mariampol – cztery placówki,
  - Fordon-Eskulapa,
  - Prądy-Lisia,
  - Bydgoszcz Wschód.
- W zakresie usług oświaty na poziomie szkoły podstawowej należy zapewnić jeden obiekt na ok. 10 tys. mieszkańców, zalecana chłonność placówki to 500-700 uczniów. Rekomendowana powierzchnia działki wynosi 1,5-2 ha na placówkę. Komfortowa odległość dojścia pieszego wynosi 1000 m, w obszarach zabudowy jednorodzinnej – 1200 m. Należy zapewnić możliwość lokalizacji nowych placówek na nowo projektowanych obszarach zabudowy mieszkaniowej:
  - Fordon-Górny Taras, Fordon-Mariampol – dwie placówki,
  - Fordon-Eskulapa,
  - Prądy,
  - Bydgoszcz Wschód.
- W zakresie usług oświaty na poziomie ponadpodstawowym nie reguluje się liczby oraz parametrów obiektów. Są to placówki o charakterze regionalnym, niepodlegające rejonizacji. Jednak biorąc pod uwagę komfort obsługi mieszkańców, należy stwierdzić, że zasadna byłaby lokalizacja placówek szkolnictwa



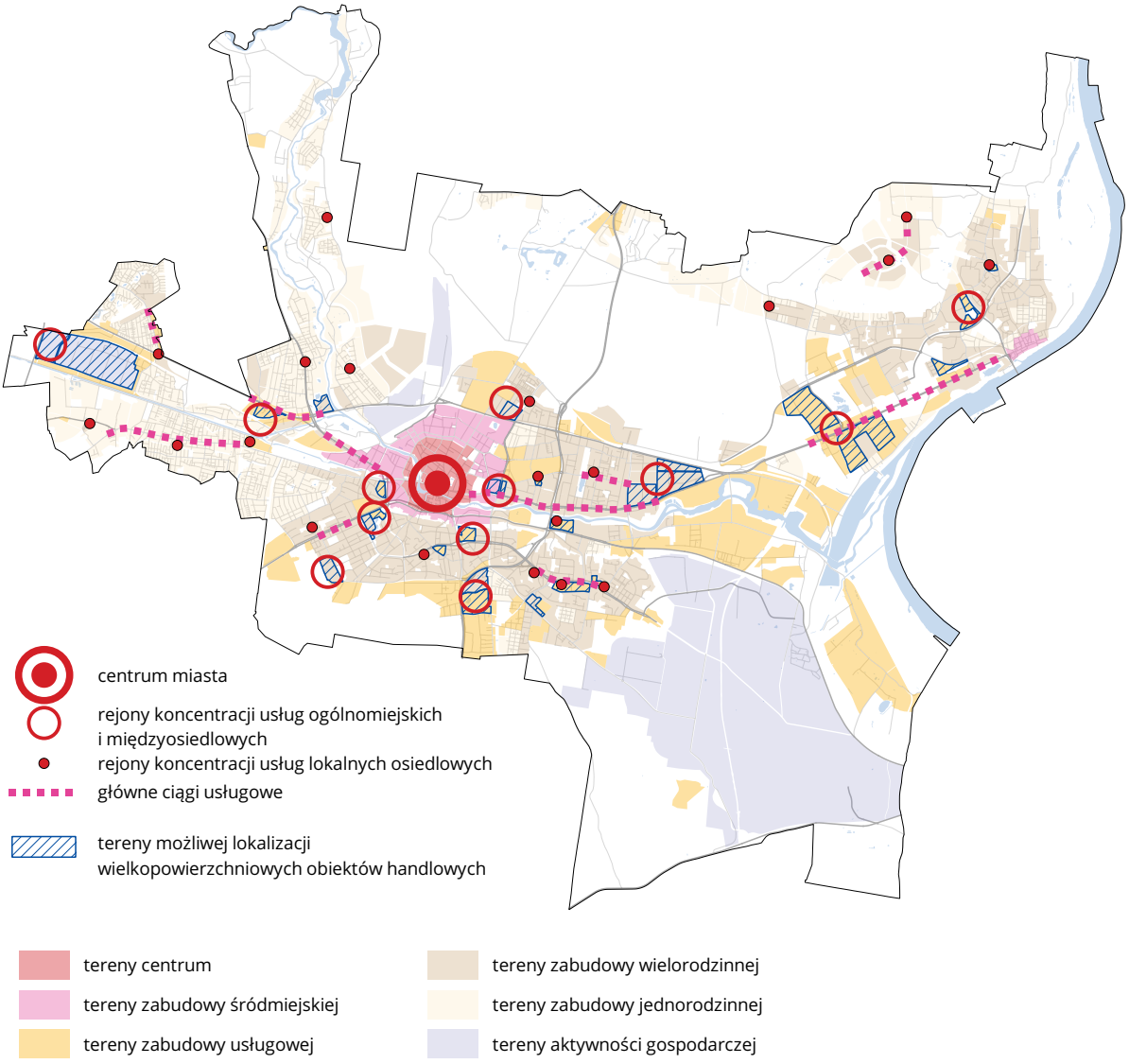
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 17

ponadpodstawowego ogólnokształcącego w rejonach:

- Czyżkówko-Jachcice,
- Fordon.

- W zakresie usług pomocy społecznej należy zapewnić realizację nowych placówek, stosowanie do potrzeb. Obecnie niedobór miejsc w domach opieki społecznej wynosi 60. Zgodnie z § 6 ust. 1 pkt 1 lit. d rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 23 sierpnia 2012 r. w sprawie domów pomocy społecznej (Dz.U. 2012 poz. 964) liczba miejsc w nowo powstających domach opieki nie może przekroczyć 100, co wskazuje na potrzebę realizacji minimum jednego obiektu na terenie Bydgoszczy. Potrzeby w tym zakresie należy realizować w oparciu o istniejącą sieć usług społecznych z zakresu oświaty, zdrowia z wykorzystaniem placówek zbędnych dla pierwotnej funkcji, uzyskanych w ramach przekształceń strukturalnych lub jako obiekty nowo projektowane, sytuowane na terenach zabudowy mieszkaniowej, w sąsiedztwie terenów rekreacyjno-wypoczynkowych.

**Rysunek 78.** Schemat kształtowania sieci usług




*Źródło: opracowanie własne.*

- W zakresie usług kultury ustala się utrzymanie istniejących placówek kultury. Należy również zapewnić możliwość lokalizacji nowych obiektów na poziomie podstawowym, tj. obsługi osiedli mieszkaniowych (domy kultury, biblioteki). Zaleca się lokalizację jednego ośrodka kultury na ok. 25 tys. mieszkańców, przy czym czas dotarcia do niego nie powinien przekraczać 30 minut. Ustala się:
  - uwzględnienie możliwości lokalizacji wielofunkcyjnych ośrodków kultury pełniących funkcję lokalnych centrów w zakresie animacji kultury, sportu, wypoczynku, oświaty dla rejonów: Fordon (Osiedle Tatrzańskie – Osiedle Wyzwolenia – Osiedle Niepodległości), Osowa Góra – Flisy, Miedzyń – Prądy, Wzgórze Wolności – Wyżyny – Glinki, Bartodzieje, Osiedle Leśne – Bielawy, Fordon-Mariampol, Fordon-Górny Taras;
  - lokalizację nowych filii bibliotecznych w jednostkach: Prądy – Miedzyń, Fordon (Osiedle Tatrzańskie – Osiedle Wyzwolenia – Osiedle Niepodległości), Szwederowo – Górzyskowo, Śródmieście – filia dziecięca;
- W zakresie sportu na poziomie osiedlowym ustala się utrzymanie i rozwój obiektów sportowych, realizowanych jako integralne wyposażenie terenów mieszkaniowych, w postaci wyodrębnionych obiektów osiedlowych lub zintegrowanych np. z usługami oświaty.

## 17.7. System przyrodniczo-rekreacyjny

System przyrodniczo-rekreacyjny Bydgoszczy tworzą tereny: lasów ochronnych, zieleni krajobrazowej i ochronnej, obszary rekreacji i wypoczynku, tereny cmentarzy oraz tereny rolne. System ten wzmacniają również tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej.

Wyodrębnienie systemu przyrodniczo-rekreacyjnego służy:

- stworzeniu warunków rekreacji i wypoczynku dla mieszkańców poprzez kształtowanie systemu łatwo dostępnych przestrzeni wypoczynkowych;
- poprawie warunków mikroklimatycznych i zdrowotnych miasta poprzez ograniczenie negatywnego wpływu miejskiej wyspy ciepła, zwiększenie wilgotności, filtrację zanieczyszczeń;
- zachowaniu i kształtowaniu bioróżnorodności miasta poprzez stworzenie warunków bytowania na obszarze miasta dla różnych gatunków roślin i zwierząt.

Podstawowe zasady kształtowania systemu przyrodniczo-rekreacyjnego:

1. Utrzymanie istniejących zasobów przyrodniczo-rekreacyjnych, w tym istniejącego zasobu urządzonych terenów zieleni.
2. Rozwój osi przyrodniczo-rekreacyjnej budowanej w oparciu o zasoby wodne, tj. rzeki Brdę i Wisłę oraz Kanał Bydgoski, z priorytetowym odcinkiem Stare Miasto – Stary Fordon oraz sukcesywnym rozwojem w kierunku zachodnim, wzdłuż Kanału Bydgoskiego i w kierunku północnym, wzdłuż Brdy.
3. Rozwój osi przyrodniczo-rekreacyjnej w oparciu o Skarpę Południową Bydgoszczy.
4. Rozwój osi przyrodniczo-rekreacyjnej w oparciu o Skarpę Północną Bydgoszczy.
5. Zapewnienie mieszkańcom łatwego dostępu do systemu terenów wypoczynkowych poprzez uzupełnienie istniejącego systemu o nowe tereny rekreacji i wypoczynku na poziomie ogólnomiejskim i osiedlowym, w tym wyznaczenie parków osiedlowych, ponadto poprzez rozbudowę systemu połączeń (ciągów) przyrodniczo- -rekreacyjnych pomiędzy terenami mieszkaniowymi a terenami wypoczynkowymi.
6. Kształtowanie obszarów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny.
7. Ochrona drzew, zwłaszcza okazów starych.
8. Wzbogacanie systemu przyrodniczo-rekreacyjnego o zieleń zintegrowaną z zabudową, tj. zieleń w postaci zielonych ścian, ogrodów na dachach, ogrodów deszczowych itp.
9. Wprowadzanie zieleni na parkingi wielkopowierzchniowe oraz wzbogacanie ciągów transportowych zielenią wysoką.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 19

### 17.7.1. Tereny rekreacji i wypoczynku

Tereny rekreacji i wypoczynku w mieście tworzą system, na który składają się:

- tereny rekreacji podstawowej, przydomowej stanowiące integralną część terenów mieszkaniowych, niewyodrębnione w strukturze terenów funkcjonalnych,
- tereny zieleni urządzonej – ZP, w tym:
  - tereny ogólnodostępnych parków osiedlowych,
  - tereny parków ogólnomiejskich,
  - skwery;
- tereny rekreacji i sportu – ZR, w tym:
  - tereny rekreacji i sportu,
  - tereny ogrodów działkowych;
- tereny wspomagające system przyrodniczo-rekreacyjny (oznaczone na mapie szrafem – ),
- powiązania funkcjonalno-przyrodnicze (oznaczone na mapie linią – ).

### 17.7.2. Kierunki zagospodarowania terenów rekreacyjno-wypoczynkowych

Kierunki zagospodarowania terenów rekreacyjno-wypoczynkowych określają karty terenów ZP i ZR zamieszczone w podrozdziale 17.11 „Kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów oraz poniższe zasady":

1. Kształtowanie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej terenów rekreacyjnych w strefach zurbanizowanych i powiązanie ich strukturą poprzez siatkę powiązań funkcjonalno-przyrodniczych (tj. ścieżki pieszo-rowerowe, bulwary oraz zadrzewione aleje) z terenami zieleni krajobrazowej i lasami.
2. Koncentracja terenów zieleni w zwarte przestrzennie kompleksy.
3. Powiązanie terenów mieszkaniowych z systemem terenów rekreacyjno-wypoczynkowych.
4. Kształtowanie w strefach mieszkaniowych warunków do rekreacji przydomowej.
5. Kształtowanie różnorodności funkcjonalnej terenów rekreacyjno-wypoczynkowych.
6. Kształtowanie różnorodności przyrodniczej środowiska miejskiego.
7. Kształtowanie terenów rekreacyjno-wypoczynkowych z wykorzystaniem naturalnych walorów przyrodniczo-krajobrazowych terenów (zbiorniki wodne, cieki, zaniżenia, rzeźba terenu, zbiorowiska roślinne).
8. Wykorzystanie wód opadowych dla poprawy jakości środowiska i podniesienia walorów krajobrazowych i użytkowych terenów rekreacyjnych.

**Tereny rekreacji podstawowej, przydomowej**

1. Tereny rekreacji podstawowej, przydomowej należy realizować w zabudowie wielorodzinnej, dla każdego budynku indywidualnie lub wspólnie dla zespołu budynków. Tereny te należy lokalizować w bezpośrednim sąsiedztwie budynku mieszkalnego (do 100 m), w formie placów zabaw dla dzieci oraz miejsc sportu i wypoczynku dla osób dorosłych, a także innych form terenów rekreacji urządzonej.
2. Wskaźnik powierzchni terenów rekreacji przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej wynosi minimum 1,2 $m^2$ na 10 $m^2$ powierzchni użytkowej mieszkań.
3. Wskaźnik powierzchni terenów rekreacji przydomowej dla zabudowy lokalizowanej na terenach UC i MC należy kształtować indywidualnie, dążąc do uzyskania wskaźnika minimum 0,6 $m^2$ na 10 $m^2$ powierzchni użytkowej mieszkań.
4. Tereny rekreacji przydomowej muszą stanowić zwarty teren o miąższości umożliwiającej realizację funkcji rekreacyjnych.
5. Tereny podstawowej rekreacji przydomowej należy kształtować według przyjętych wskaźników w taki



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 79.** System przyrodniczo-rekreacyjny




*Źródło: opracowanie własne.*

sposób, aby w ramach zespołów zabudowy, kwartałów lub zabudowy sąsiadującej stanowiły wspólną, zwartą przestrzeń o możliwie dużej powierzchni, efektywnej dla celów rekreacyjnych.

6. W zabudowie wielorodzinnej, przy realizacji od 1000 $m^2$ powierzchni użytkowej mieszkań, należy kształtować przestrzeń podstawowej rekreacji przydomowej według przyjętych wskaźników jako wspólny, zwarty teren o powierzchni nie mniejszej niż 120 $m^2$.
7. Tereny rekreacji podstawowej należy kształtować w nawiązaniu do istniejących i projektowanych ogólnodostępnych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, uwzględniając zasadę ciągłości systemu.

**Tereny ogólnodostępnych parków osiedlowych**

1. W strefach zamieszkania, w istniejących obszarach zabudowy, wyznacza się parki osiedlowe stanowiące ogólnodostępne tereny zieleni urządzonej, rekreacji i sportu, o zasięgu osiedlowym. Lokalizacja parków następuje zgodnie z mapą 2 „Środowisko przyrodnicze" oraz rysunkiem 79.
2. Wyznaczone w Studium parki osiedlowe stanowią sieć terenów rekreacji, która może być uzupełniana o kolejne obszary.
3. Na obszarach rozwojowych projektowanych dla minimum 1500 mieszkańców należy wyznaczyć parki z zachowaniem poniższych parametrów:
   - powierzchnia parku osiedlowego minimum 1,5 ha,
   - promień dojścia pieszego do parku maksimum 1000 m w przypadku zabudowy wielorodzinnej oraz maksimum 1500 m w przypadku zabudowy jednorodzinnej.
4. Dostępność parków należy kształtować poprzez ciągi pieszo-rowerowe, prowadzone wśród zieleni.
5. W programie parku osiedlowego, obok miejsc przeznaczonych do spacerów i wypoczynku biernego, należy wyznaczać strefy rekreacji czynnej, tj. boiska sportowe, urządzenia do różnych gier zespołowych, place zabaw dla dzieci w różnym wieku. Zaleca się wzbogacać zainwestowanie rekreacyjno-wypoczynkowe parków według indywidualnych potrzeb mieszkańców, uwzględniając realizację np. stołów do tenisa i szachów terenowych, ścianek do tenisa ziemnego oraz wspinaczki, siłowni terenowych, elementów skateparku. Ponadto parki o charakterze osiedlowym mają za zadanie integrować lokalną społeczność, umożliwiając organizowanie festynów osiedlowych oraz innych imprez plenerowych, dlatego w obrębie parku należy wyznaczać obszar przeznaczony specjalnie do tego celu (np. w formie sceny plenerowej, polany). W przestrzeń niniejszych parków można również wprowadzać dodatkowe elementy programowe, takie jak czasowe ekspozycje artystyczne czy wybiegi dla psów.

**Tereny parków ogólnomiejskich**

1. System ogólnomiejskich parków współtworzą:

   obiekty istniejące:
   - tereny Skarpy Południowej ze szczególnym uwzględnieniem odcinka od ul. Szubińskiej do al. Jana Pawła II,
   - parki i bulwary zlokalizowane wzdłuż terenów nadwodnych Brdy i Wisły oraz Kanału Bydgoskiego,
   - parki zlokalizowane na terenie Śródmieścia: park im. Kochanowskiego, park im. W. Witosa, park im. Kazimierza Wielkiego

   oraz projektowane:
   - park wraz z kąpieliskiem na Czyżkówku,
   - parki i bulwary zlokalizowane wzdłuż terenów nadwodnych Brdy i Wisły, w rejonie Starego Fordonu,
   - tereny Skarpy Północnej w rejonie Fordon-Przylesie-Bohaterów, Fordon-Szybowników,
   - park Akademicki – teren położony w sąsiedztwie ul. Rejewskiego i Akademickiej.
2. Program parków ogólnomiejskich należy kształtować w oparciu o walory przyrodnicze terenu oraz w nawiązaniu do cech i charakteru miejsca, tak aby realizować przestrzenie wypoczynku i rekreacji o indywidualnych cechach, służące kreowaniu pozytywnego wizerunku miasta oraz zróżnicowanej oferty wypoczynkowej dla mieszkańców.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 22

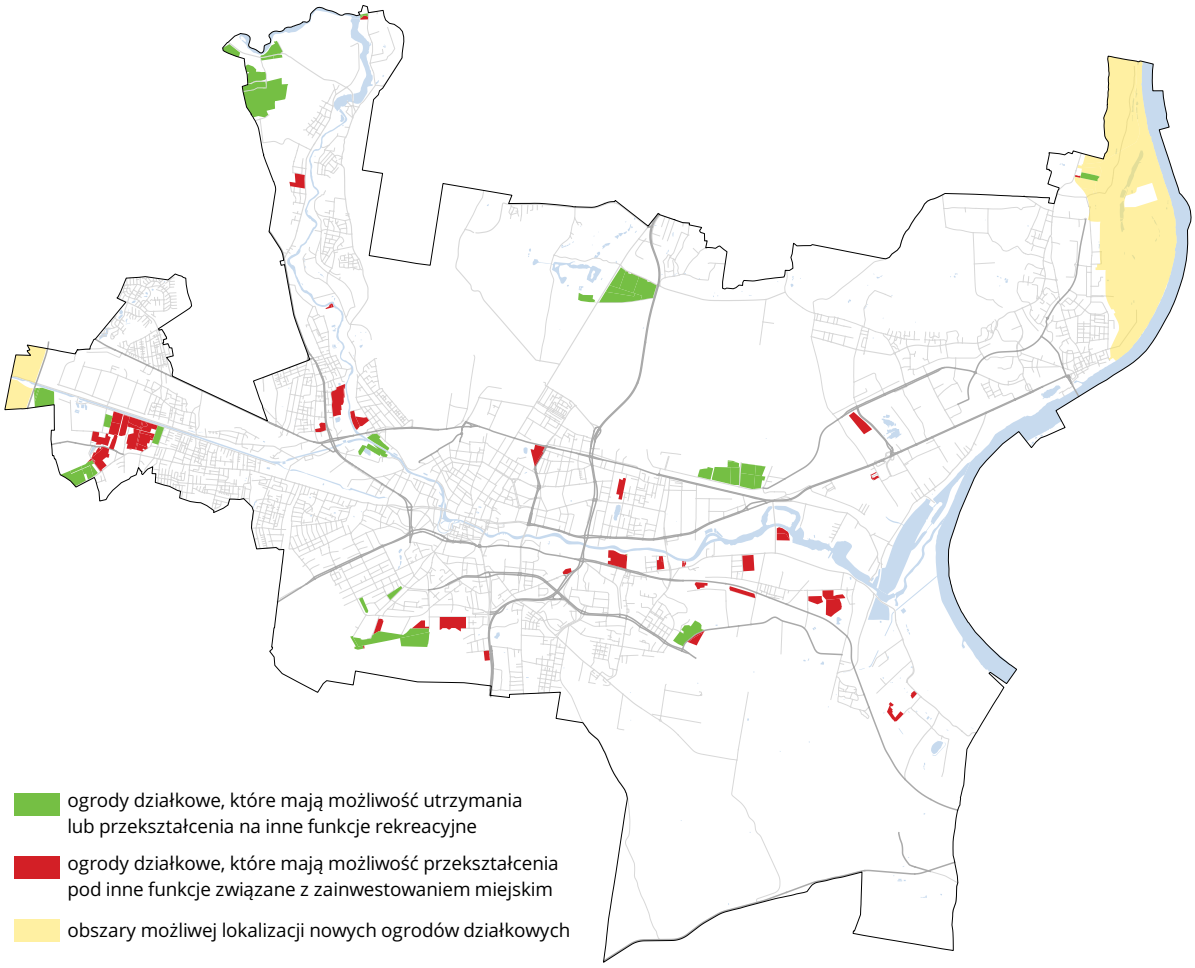
**Tereny rekreacji i sportu**

1. Wskazuje się tereny, na których należy kształtować wielofunkcyjne ośrodki rekreacji i sportu o oddziaływaniu ogólnomiejskim i regionalnym. Są to:
   - Leśny Park Kultury i Wypoczynku „Myślęcinek”,
   - tereny w rejonie toru regatowego w Brdyujściu,
   - tereny w rejonie śluzy Okole i ulicy Nadrzecznej,
   - tereny w rejonie Zalewu Smukalskiego wraz ze stanicą wodną w Janowie.

**Tereny ogrodów działkowych**

1. Zakłada się utrzymanie istniejących ogrodów działkowych zlokalizowanych w granicach terenów ZR i ZK z możliwością przekształceń na ogólnodostępne tereny o funkcjach rekreacyjno-wypoczynkowych.
2. Tereny ogrodów działkowych zlokalizowane poza terenami ZR i ZK mają możliwość przekształceń w tereny inwestycji zgodnie z kierunkami wskazanymi w karcie terenu oraz zgodnie z bieżącymi potrzebami użytkowników i właścicieli nieruchomości. Ogólna powierzchnia ogrodów mogących podlegać przekształceniom wynosi 164 ha. Szacunkowa powierzchnia terenów, na które możliwa jest dyslokacja przekształcanych ogrodów, wynosi ok. 590 ha. Tereny wskazane jako obszary możliwej lokalizacji ogrodów działkowych powinny stanowić grunty zamienne dla ogrodów dyslokowanych.
3. Dopuszcza się lokalizację nowych ogrodów działkowych na terenach rekreacji i sportu jako jeden z elementów kompleksu rekreacyjno-sportowego oraz na wybranych terenach zieleni krajobrazowej i na terenach rolnych. Tereny te powinny stanowić tereny zamienne dla ogrodów dyslokowanych z obszarów wykorzystywanych pod inwestycje.

**Rysunek 80.** Kierunki zagospodarowania w zakresie ogrodów działkowych




*Źródło: opracowanie własne.*

**Tereny wspomagające system przyrodniczo-rekreacyjny**

1. W strefach intensywnie zurbanizowanych, na terenach o różnych funkcjach miejskich, wyznacza się tereny zieleni wspomagające system przyrodniczo-rekreacyjny, wskazane na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" i mapie 2 „Środowisko przyrodnicze". Zadaniem tych terenów jest utrzymanie w pierwszej kolejności ciągłości przyrodniczej systemu, w tym podniesienie aktywności biologicznej przestrzeni miejskiej i poprawa funkcjonowania systemu melioracji klimatycznej obszarów zwartej zabudowy, a następnie kształtowanie ciągłości funkcjonalnej systemu rekreacyjnego oraz uzupełnienie o drobne formy rekreacji terenowej.
2. Dla powyższych terenów ustala się:
   - wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej nie mniejszy niż 50% powierzchni działki budowlanej; na obszarach o utrwalonej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, gdzie nie ma możliwości osiągnięcia założonej wartości wskaźnika, należy dążyć do jego osiągnięcia;
   - na terenach MN tereny, gdzie wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej jest ustalony na poziomie 50% powierzchni działki budowlanej, wyznaczenie graficzne terenów wspomagających system przyrodniczy miasta oznacza obszary w szczególności wskazane do sytuowania ogrodów przydomowych oraz innych form zieleni, jak również zwiększenia udziału zieleni w zagospodarowaniu nieruchomości;
   - możliwość lokalizacji infrastruktury z zakresu rekreacji i sportu.
3. Dla wzmocnienia systemu przyrodniczo-rekreacyjnego zasadne jest zadrzewianie ulic, kształtowanie tzw. parków kieszonkowych, zielonych ścian i innych drobnych form zieleni umiejscawianych w przestrzeni publicznej, stosowanie zielonych dachów zwłaszcza na rozległych powierzchniach garaży, obiektów usługowych czy produkcyjno-gospodarczych.

**Powiązania funkcjonalno-przestrzenne**

1. Wskazane na planszach powiązania funkcjonalno-przestrzenne stanowią sieć połączeń, które umożliwią mieszkańcom przemieszczanie się pomiędzy terenami zamieszkania i rekreacji, a dzięki drobnym formom rekreacyjno-wypoczynkowym, stanowiącym integralną część takich powiązań, oraz dzięki zagospodarowaniu zielenią powiązania te będą uzupełniać system przyrodniczo-rekreacyjny w zakresie wypoczynku oraz ciągłości przyrodniczej terenów.
2. Wskazane na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" i mapie 2 „Środowisko przyrodnicze" kierunki przebiegu powiązań funkcjonalno-przestrzennych są orientacyjne i mogą ulegać zmianom (uszczegółowieniu) na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania.
3. Powiązania należy realizować w formie ciągów pieszych, pieszo-rowerowych z zielenią towarzyszącą, w miarę możliwości wzbogaconych o elementy małej architektury, niewielkie obiekty rekreacji terenowej (ławki, poidełka, zadaszenia itp.).
4. Ważnym elementem powiązań funkcjonalno-przestrzennych są zadrzewione ulice, takie jak istniejące założenia alejowe: Aleje Mickiewicza, Aleje Ossolińskich, ulice: Noakowskiego, 11 Listopada, Gdańska. Rozwiązania te należy zachować oraz rozwijać poprzez nowe realizacje m.in. w powiązaniu z układami komunikacyjnymi w mieście.

### 17.7.3. Zieleń krajobrazowa i ochronna

Studium wyznacza tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej w celu ochrony obszarów o szczególnych walorach przyrodniczo-krajobrazowych, ochrony zasobów wodnych, ochrony i zapewnienia stabilności skarp i zboczy, a także dla ochrony obszarów wrażliwych jak tereny mieszkalnictwa przed uciążliwościami funkcji produkcyjno-usługowych.

Obszary zieleni krajobrazowej i ochronnej wyznaczone zostają w szczególności w dolinach rzek Wisły i Brdy, na obszarach Skarpy Północnej oraz w sąsiedztwie kompleksów leśnych. Ustalenie obszarów zieleni krajobrazowej i ochronnej ma na celu utrzymanie i ochronę naturalnego charakteru terenów nadrzecznych oraz naturalnego charakteru skarp, w szczególności poprzez ochronę tych terenów przed nadmierną intensyfikacją zabudowy oraz degradacją naturalnego ukształtowania terenu.

Wyznaczenie terenów zieleni pełniącej funkcje ochronne ma szczególne znaczenie w strefach



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 24

przejściowych pomiędzy terenami działalności gospodarczej, produkcyjno-usługowej a terenami zabudowy mieszkaniowej. Tereny zieleni powinny stanowić barierę, izolując akustycznie, wizualnie zabudowę mieszkaniową od zabudowy mogącej stanowić źródło potencjalnych uciążliwości, np. produkcyjno-usługowej. Aby zieleń ta spełniała pokładane w niej funkcje, istotne jest jej kształtowanie jako różnorodnych form zieleni, tj. zieleni niskiej, średnio wysokiej i wysokiej.

Część terenów ZK położona jest w granicach obszarów objętych ochroną przyrody na podstawie przepisów odrębnych. Do takich obszarów należą:

- obszar Natura 2000, w którego granicach położone są fragmenty jednostek strukturalnych: Łoskoń, Niecponie, Łęgnowo-Port, Brdyujście, Zawiśle;
- Nadwiślański Park Krajobrazowy, w którego granicach położone są fragmenty jednostek strukturalnych Skarpa Północna-Twardzickiego, Skarpa Północna-Bieszczadzka, Skarpa Północna-Majowa, Grochol, Zamczysko;
- Obszar Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego, w którego granicach położone są jednostki strukturalne: Janowo, Smukała-Palmowa, Smukała-Baranowskiego, Opławiec;
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej, w którego granicach położone są fragmenty jednostek strukturalnych: Park Przemysłowy-las, Żółwin-Wypaleniska, Glinki-Dąbrowa.

Kierunki zagospodarowania terenów zieleni krajobrazowej i ochronnej określa karta dla terenów ZK.

### 17.7.4. Cmentarze

Kierunki rozwoju i zagospodarowania terenów cmentarzy określa karta ZC oraz poniższe wytyczne:

1. Zachowuje się czynne cmentarze istniejące na terenie miasta, z założeniem dopełniania kwater oraz powtórnego wykorzystania istniejących miejsc pochówku.
2. Nowe tereny pochówku należy realizować jako rozbudowę istniejących cmentarzy przy ul. Wiślanej i przy ul. Rynkowskiej po wykonaniu badań stwierdzających przydatność gruntu do tego typu użytkowania oraz zgodności z przepisami odrębnymi dotyczącymi lokalizacji cmentarzy, w szczególności zachowania stref ochrony sanitarnej, a także wymogu określenia terenu cmentarza w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.
3. Należy wdrażać formy pochówku związane ze spopielaniem zwłok.

### 17.7.5. Lasy – kierunki i zasady kształtowania leśnej przestrzeni produkcyjnej

W granicach miasta lasy (Ls) i tereny zadrzewione (Lz) oraz pozostałe tereny w zarządzie Nadleśnictwa Bydgoszcz i Żołędowo, które nie są oznaczone jako użytki gruntowe Ls i Lz (źródło: Bank Danych o Lasach), zajmują 31% powierzchni (ok. 5474 ha).

Lasy położone w granicach Bydgoszczy posiadają status lasów ochronnych miasta z tytułu położenia w granicach administracyjnych miasta liczącego ponad 50 tys. mieszkańców, zgodnie z art. 15 i art. 77 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, w związku z art. 11 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 26 marca 1982 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

Leśną przestrzeń produkcyjną stanowią:

- lasy będące własnością Skarbu Państwa – ok. 4531 ha,
- lasy komunalne – ok. 329 ha,
- lasy należące do osób fizycznych – ok. 76 ha,
- lasy należące do pozostałych właścicieli (m.in. Skarbu Państwa w zbiegu z użytkownikami wieczystymi) – ok. 538 ha.

Zasady produkcji leśnej są określone w dokumentach planów urządzenia lasu, a ich zapisy winny być respektowane w dokumentach planistycznych szczebla gminnego.

Obowiązujące plany urządzenia lasu i uproszczony plan urządzenia lasu dla lasów niestanowiących własności Skarbu Państwa przewidują:

- maksymalną miąższość do pozyskania na okres od 1 stycznia 2017 roku do 31 grudnia 2026 roku:



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 25

- dla lasów będących własnością osób fizycznych – 4454 m$^3$,
- dla lasów komunalnych – 3070 m$^3$.

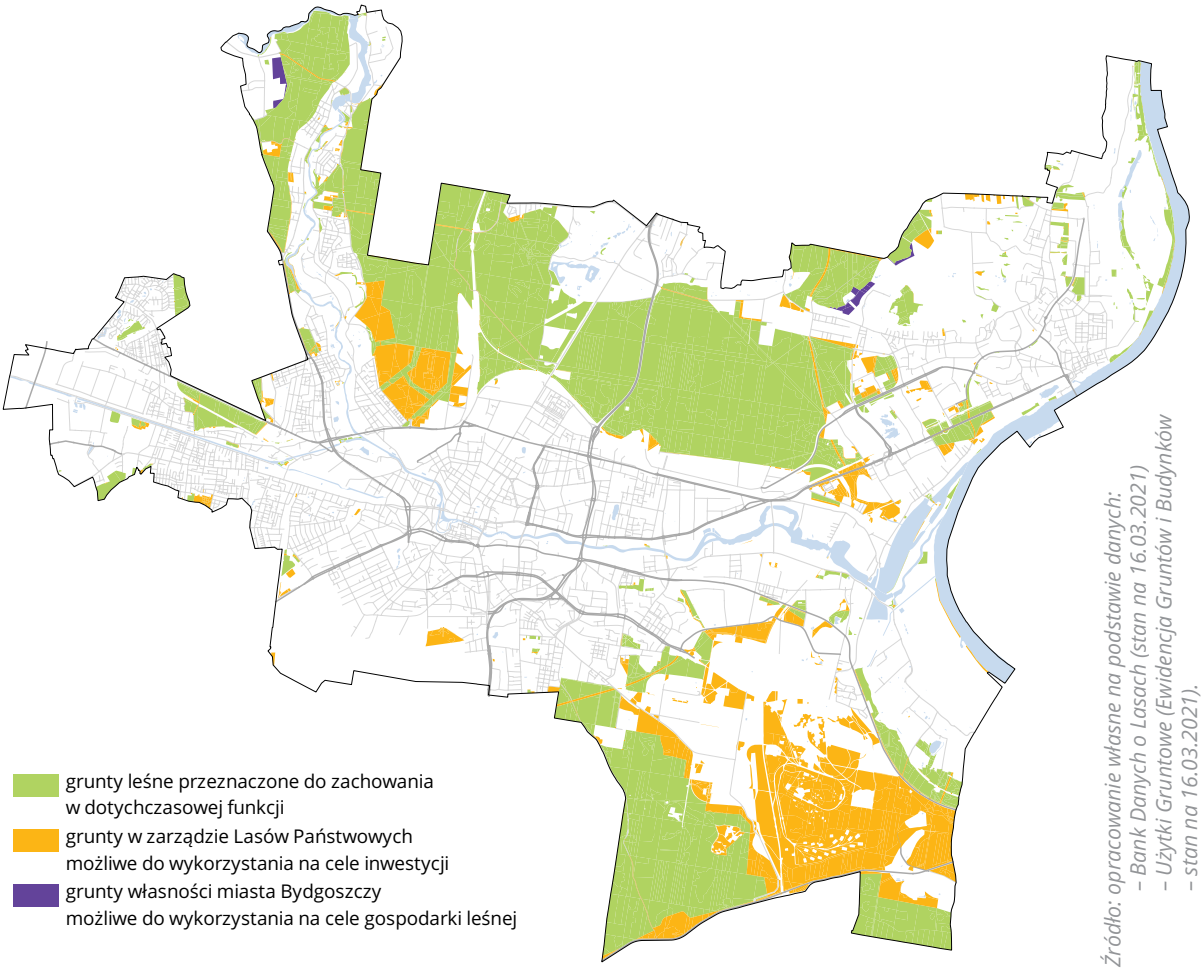
Nie przewiduje się rozwoju produkcji leśnej w obszarze miasta Bydgoszczy.

Na terenie miasta znajdują się grunty własności Lasów Państwowych, które z uwagi na istniejące lub przewidywane zagospodarowanie na potrzeby inwestycji miejskich wskazane zostały w Studium jako tereny mieszkaniowe, produkcyjno-usługowe i usługowe, infrastruktury technicznej i transportowej. Łączna powierzchnia takich terenów szacowana na podstawie rysunku Studium wynosi ok. 1338 ha. W powierzchni tej znaczący udział mają obszary perspektywicznej zabudowy mieszkaniowej w rejonie Jachcic, zajmujące ok. 166 ha, oraz tereny zlokalizowane w rejonie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego (ok. 937 ha), m.in. na terenach dawnego „Zachemu", obecnie wskazywane pod funkcje produkcyjno-usługowe. Proces zmiany sposobu wykorzystania gruntów leśnych, w tym określenie rzeczywistych wielkości powierzchni przekształcanych na cele nieleśne, będzie następował w trybie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego stopniowo, stosownie do potrzeb miasta oraz w porozumieniu z właścicielem terenu.

Ponadto jest też grupa gruntów własności gminy Bydgoszcz, które w Studium są przeznaczone pod zagospodarowanie lasami. Te tereny mogą stanowić grunty zamienne za tereny własności Lasów Państwowych niezbędne dla inwestycji miejskich (szacowana na podstawie rysunku Studium powierzchnia wynosi ok. 30 ha).

Przeważająca część terenów leśnych (4100 ha) pozostaje w dotychczasowym użytkowaniu, stanowiąc uzupełnienie systemu przyrodniczo-rekreacyjnego miasta, wzmacniając jego potencjał przyrodniczy i rekreacyjny.

**Rysunek 81.** Kierunki zagospodarowania gruntów leśnych



### 17.7.6. Tereny rolne – kierunki i zasady kształtowania rolnej przestrzeni produkcyjnej

Łączna powierzchnia użytków rolnych na terenie miasta wynosi 2917,6 ha. Składają się na nie grunty orne, łąki trwałe, pastwiska trwałe, sady, użytki rolne zabudowane, grunty rolne pod rowami i pod stawami oraz grunty rolne zadrzewione i zakrzewione.

Funkcja rolna nie należy do wiodących w obszarze zurbanizowanym. Większość gruntów jest od lat odłogowana lub wykorzystywana w celach niezwiązanych z działalnością rolniczą. Wysokie ceny gruntów, znaczna terenochłonność rolnictwa przy stosunkowo niskiej jakości gleb sprawiają, że produkcja rolna w granicach miasta jest nieopłacalna.

W Bydgoszczy nie przewiduje się rozwoju rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Grunty rolne położone w sąsiedztwie obszarów zurbanizowanych oraz grunty wyposażone w infrastrukturę techniczną należy przekształcać w bardziej intensywne formy użytkowania przestrzeni. Zasadne wydaje się jednak zachowanie gospodarstw nastawionych na intensywną produkcję ogrodniczą oraz terenów rolnych położonych w granicach obszarów chronionych, gdzie oprócz funkcji produkcji rolnej pełnią one także ważne funkcje przyrodnicze i ekologiczne.

## 17.8. Bydgoski Węzeł Wodny

Bydgoski Węzeł Wodny (BWW) jest odrębnym i szczególnie istotnym zagadnieniem funkcjonalno-przestrzennym w strukturze miasta. To obszar obejmujący rzeki Brdę i Wisłę oraz Kanał Bydgoski wraz z terenami do nich przyległymi. Bydgoski Węzeł Wodny stanowi unikatowy związek cech: hydrograficznych, przyrodniczych i krajobrazowych dziedzictwa kulturowego związanego z systemem śluz i zabytkowych obiektów techniki oraz kompozycji urbanistyczno-architektonicznej terenów nadwodnych. Stanowi skrzyżowanie korytarzy wschodnioeuropejskiego i zachodnioeuropejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych, tj. drogi E40 – łączącej Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym po wodach Wisły oraz drogi E70 – łączącej Morze Północne z Morzem Bałtyckim, która w granicach miasta biegnie po wodach Kanału Bydgoskiego i rzeki Brdy.

Tak wartościowy i szeroko oddziałujący na przestrzeń oraz funkcjonowanie miasta obszar wymaga spójnego podejścia w zakresie gospodarki przestrzennej. Dotychczas miasto podejmowało szereg opracowań tematycznych oraz działań inwestycyjnych służących nadaniu terenom nadwodnym stosownej rangi w strukturze miasta, jednak nadal zagospodarowanie terenów nadrzecznych nie odpowiada założonym celom i prace nad tematem należy kontynuować do osiągniecię zadowalających efektów, rozszerzając dotychczasowe działania poza centrum miasta.

Podstawowe cele kształtowania BWW to:

- zagospodarowanie terenów nadrzecznych i uczynienie z nich głównej osi rekreacyjnej miasta oraz udostępnienie atrakcyjnych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych mieszkańcom;
- wzmocnienie Bydgoszczy jako ośrodka turystyki i rekreacji wodnej poprzez wykreowanie nowej tożsamości przestrzeni miejskiej, ochronę wartości przyrodniczych i kulturowych miasta;
- przywrócenie Bydgoszczy kluczowej roli na szlaku wodnym jako ośrodka śródlądowego transportu wodnego w powiązaniu z liniami kolejowymi, drogami kołowymi i portem lotniczym.

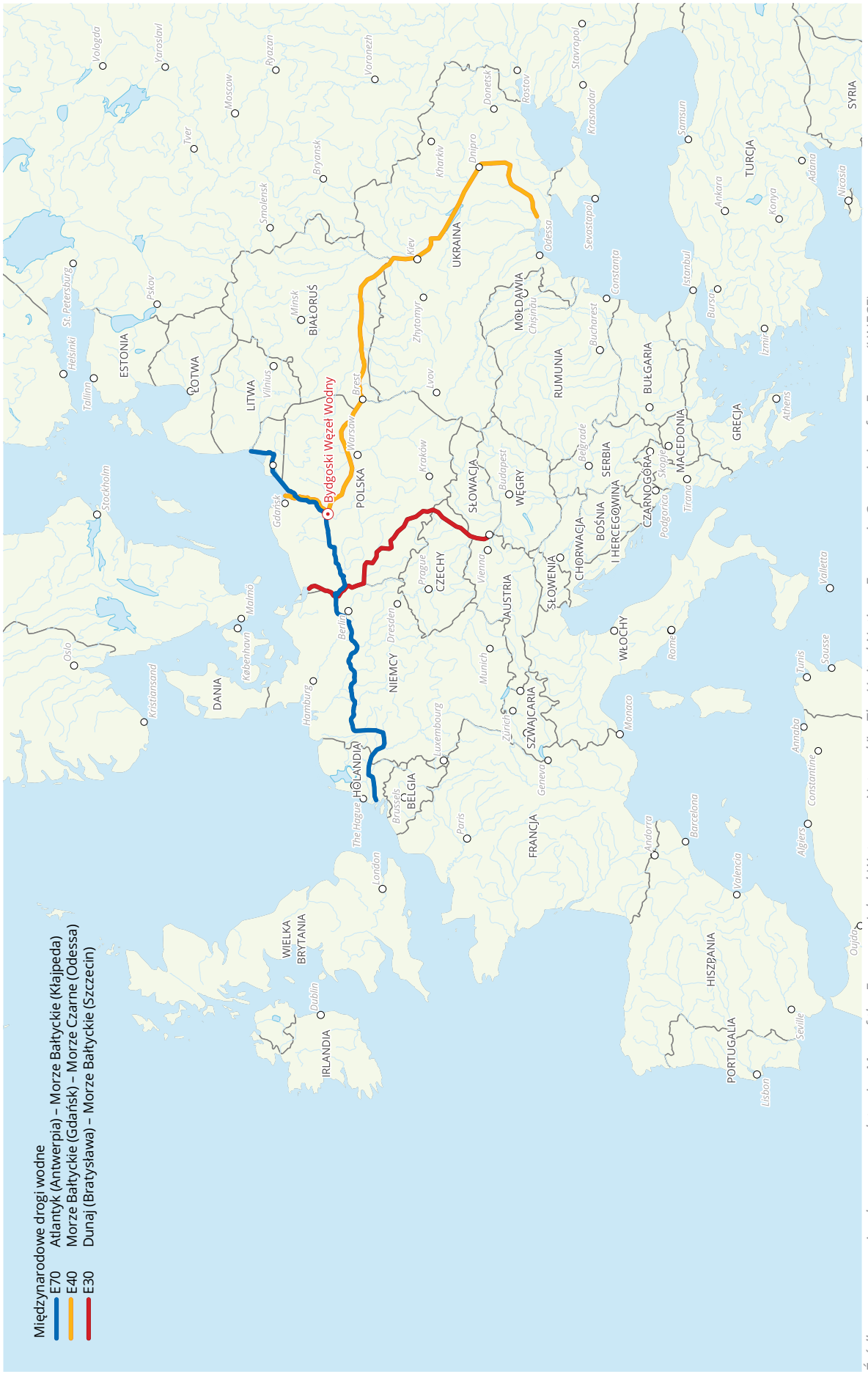
Działania służące poprawie funkcjonowania terenów nadwodnych w związku z rozwojem funkcji rekreacyjnych, turystycznych oraz kształtowaniem nadwodnej tożsamości miasta:

1. Powiązanie poszczególnych odcinków BWW w spójny i przejrzysty system nadwodnej komunikacji pieszo-rowerowej, z jednoczesnym zapewnieniem dostatecznego dostępu z terenów sąsiadujących do strefy brzegowej, w tym także poprzez realizację nowych przepraw mostowych pieszych i rowerowych.
2. Zagospodarowanie nabrzeży w formie bulwarów oraz tras turystycznych zlokalizowanych w pasach zieleni nadwodnej, wraz z atrakcyjnym programem rekreacyjno-wypoczynkowym.
3. Powiązanie nadrzecznych ciągów pieszo-rowerowych z systemami komunikacji pieszo-rowerowej w mieście oraz z systemem przyrodniczo-rekreacyjnym.
4. Zagospodarowywanie terenów przyległych do wód obiektami rekreacji wzbogacającymi ofertę wypoczynku nadwodnego w mieście, w tym budowa kąpielisk w oparciu o wody rzeczne.
5. Wykorzystanie wód dla celów rekreacji i wypoczynku.
6. Sytuowanie atrakcyjnych obiektów użyteczności publicznej wzdłuż rzek i kanałów jako elementów identyfikacji miejsca oraz współtworzących BWW – wykreowanie zintegrowanego układu funkcjonalno-



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 27

**Rysunek 82.** Bydgoski Węzeł Wodny jako część śródlądowych dróg wodnych w Europie




*Źródło: opracowanie własne na podstawie „Map of the European Inland Waterway Network" – The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE).*

-przestrzennego. Dla zabudowy lokalizowanej w sąsiedztwie rzeki wymagana jest architektura o wysokich walorach estetycznych, która swoją formą i elementami wystroju otwiera się ku rzece zwiększając walory krajobrazowe i funkcjonalne przestrzeni nadrzecznych. W przypadku lokalizacji zabudowy na terenach szczególnie eksponowanych w krajobrazie miasta zasadne jest wyłanianie projektu w trybie konkursu architektonicznego lub przynajmniej uzyskanie pozytywnych opinii instytucji związanych z urbanistyką, architekturą i estetyką miasta oraz mieszkańców miasta.

7. Ochrona i wyeksponowanie w krajobrazie miasta obiektów hydrotechnicznych ze szczególnym uwzględnieniem zabytkowego odcinka Kanału Bydgoskiego oraz Śluzy Miejskiej. Iluminacja nabrzeży i wartościowych obiektów architektonicznych, w tym budowli hydrotechnicznych, oraz lokalizacja punktów informacyjnych, usprawniających poruszanie się po BWW i poznanie historii poszczególnych jego elementów.
8. Analiza możliwości odtworzenia zlikwidowanego odcinka Starego Kanału i ewentualne odtworzenie tego odcinka.
9. Podjęcie starań zmierzających do wpisania Kanału jako pomnika historii, a docelowo na listę UNESCO.
10. Poprawa turystycznego wykorzystania stref nadwodnych poprzez budowę dodatkowych przystani rzecznych, punktów cumowniczych i pomostów oraz zapewnienie właściwej bazy noclegowej i gastronomicznej, również na odcinkach pozaśródmiejskich oraz lokalizację urządzeń technicznych umożliwiających ruch większych jednostek pływających na odcinku Brdy pomiędzy Bydgoszczą a Zalewem Koronowskim poprzez odbudowę systemu przerzutni sprzętu wodnego na poszczególnych stopniach wodnych (w Samociążku, Tryszczynie i Smukale).

Zagospodarowanie terenów nadrzecznych i transportowo-gospodarcze wykorzystanie wód uzależnione jest od działań na szczeblu rządowym i ponadlokalnym. Do najważniejszych należą:

1. Poprawa parametrów dróg wodnych w celu dostosowania do wymogów dróg o znaczeniu międzynarodowym.
2. Utrzymywanie należytego stanu technicznego dróg wodnych.
3. Budowa stopnia wodnego jako źródła energii oraz w celu stabilizacji lustra wody rzeki Brdy.
4. Zwiększenie gospodarczego wykorzystania wód śródlądowych, w tym budowa portu multimodalnego integrującego transport wodny, kolejowy, samochodowy i lotniczy.

Kierunki zagospodarowania dla wód i terenów nadwodnych w zakresie ochrony przeciwpowodziowej:

1. Utrzymanie należytego stanu technicznego urządzeń ochrony przeciwpowodziowej.
2. Wyłączenie z zabudowy obszarów szczególnego zagrożenia powodzią.

## 17.9. Tereny zamknięte

Rozmieszczenie terenów zamkniętych na obszarze Bydgoszczy zostało określone na podstawie rejestru gruntów i budynków dla miasta Bydgoszczy oraz aktualnych resortowych decyzji administracyjnych (stan na 15.01.2021).

W Studium uwzględniono granice terenów zamkniętych oraz strefy ochronne:

- dla kompleksu wojskowego nr 622 (na podstawie decyzji lokalizacyjnej nr 710/73 Komisji Lokalizacyjnej przy Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z dnia 30 lipca 1973 r. w sprawie ustalenia lokalizacji rozbudowy radionadawczego pola antenowego w m. Jachcice k/Bydgoszczy). W granicach wyżej wymienionych stref, powyższa decyzja wprowadza następujące ograniczenia:
  - budynki mieszkalne o wysokości ponad 15 m oraz linie wysokiego napięcia i napowietrzne linie łączności mogą być budowane w odległości nie mniejszej niż 200 m od granic obiektu,
  - instalowanie urządzeń elektronicznych w odległości mniejszej niż 1 km od granic obiektu wymaga – uzgodnienia z odnośnymi władzami wojskowymi.
- dla kompleksu wojskowego nr 1187 (na podstawie Decyzji Dowódcy Pomorskiego Okręgu Wojskowego o ustanowieniu strefy bezpieczeństwa dla wielostrefowej strzelnicy garnizonowej „JACHCICE" oraz rzutni granatów bojowych w kompleksie koszarowym 1130 (obecnie kompleks nosi numer 1187) oraz pisma Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego znak WSzW Byd-WO.ZP. 0 7 30.3.2019). W granicach wyżej wymienionej strefy, powyższa decyzja wprowadza następujące ograniczenia:



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 29

- zakaz wznoszenia obiektów o charakterze zwartej zabudowy 400 m od granic kompleksu,
- zakaz budowy magazynów amunicji i materiałów wybuchowych oraz składów materiałów pędnych i smarów.

Mając na uwadze długofalową perspektywę rozwoju miasta, pomimo ustanowienia klauzuli terenów zamkniętych, w zapisach Studium wskazano kierunki zagospodarowania tych terenów, jakie należy przyjąć w przypadku ich wyłączenia z grupy terenów zamkniętych.

Analiza rozmieszczenia i wielkości terenów zamkniętych wskazuje, że na terenie miasta znajdują się tereny zamknięte:

1. które nie pełnią funkcji związanych z obronnością i bezpieczeństwem państwa, co wskazuje na zasadność zniesienia klauzuli terenu zamkniętego oraz możliwość wykorzystania tych terenów dla innych potrzeb;
2. których pozyskanie (wyłączenie z grupy terenów zamkniętych) jest istotne dla bieżącego i perspektywicznego rozwoju miasta;
3. które ze względu na pełnione funkcje powinny zostać włączone do grupy terenów zamkniętych.

Wszystkie wskazania zawarte w niniejszym rozdziale mają charakter orientacyjny – kierunkowy i wymagają dalszego uściślenia.

W zakresie terenów zamkniętych pozostających w dyspozycji MON wskazano:

1. Grupę terenów do wyłączenia z terenów zamkniętych w możliwie nieodległej perspektywie czasowej, co umożliwi rozwój funkcjonalno-przestrzenny określonych części miasta, ułatwi administracyjne procedury budowlane oraz pozwoli na sporządzenie mpzp.
2. Grupę terenów do wyłączenia z terenów zamkniętych w odległej perspektywie czasowej, co jest związane z koniecznością dyslokacji obiektów i infrastruktury związanej z obronnością i bezpieczeństwem państwa – strzelnica wojskowa wraz z terenami położonymi na wschód od ul. Zawiszy Czarnego i ul. Smukalskiej – rejon dawnego poligonu na Jachcicach.
3. Teren do włączenia w grupę terenów zamkniętych – działka nr 114/14 obręb 123, która znajduje się w centralnej części płyty lotniska – Bydgoszcz Szwederowo.

W zakresie terenów zamkniętych, związanych ze szlakami transportu kolejowego, wskazano:

1. Grupę terenów do wyłączenia z terenów zamkniętych, co nie wpłynie na obronność i bezpieczeństwo państwa, ponieważ wyżej wymienione tereny nie pełnią lub w najbliższym czasie nie będą pełnić funkcji terenów kolejowych. Są to głównie tereny usytuowane wzdłuż linii kolejowych (nieistniejące lub przeznaczone do likwidacji rozjazdy, przejazdy, tory odstawcze i bocznice – w tym np. rejon ulic: Artyleryjskiej, Trentowskiego, Inwalidów, a także duża grupa drobnych terenów, tzw. skrawki, resztki) oraz grupa gruntów zbędnych dla utrzymania i prowadzenia ruchu kolejowego ze względu na ich oddalenie od terenów kolejowych, np. rejon ul. Sygnałowej, Węzeł Zachodni, ul. Kamienna, ul. Fordońska 223.
2. Grupę terenów do włączenia w tereny zamknięte:
   - fragmenty linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła na wysokości Otorowa, Brdyujścia, Osiedla Leśnego (ul. Modrzewiowa), Okola (Unilever), Flisów (ul. Czyste Pole) i Osowej Góry (ul. Tukanowa),
   - fragment linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo na wysokości Osiedla Leśnego (ul. Modrzewiowa),
   - fragment linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na wysokości ul. Magazynowej.

Powyższe kierunki działań w zakresie terenów zamkniętych zamieszczono na rysunku 83. Granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych wskazano na Mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta".

## 17.10. Tereny wyłączone z zabudowy

Do terenów wyłączonych z zabudowy należą:

- Tereny lasów – ZL, wyodrębnione w rejonach: Opławiec, Smukała, Piaski, Rynkowo, Myślęcinek, Las Gdański, Skarpa Północna, Mariampol oraz Wypaleniska, Park Przemysłowy. Lasy podlegają ochronie na podstawie ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. 2017.1161 t.j.) oraz ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. 2017.788 t.j.). Ewentualne odstępstwa od tej



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 83.** Kierunki działań w zakresie terenów zamkniętych




*Źródło: opracowanie własne.*

zasady dopuszcza się na podstawie planów miejscowych po uzyskaniu odpowiedniej zgody. W przypadku gruntów leśnych tryb przeznaczania ich na inne cele określa rozdział 2 ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych. Możliwe jest to jedynie za zgodą ministra ochrony środowiska odnośnie do lasów państwowych oraz marszałka województwa w przypadku pozostałych gruntów.

- Tereny rolne – R, znajdujące się w rejonie Osowa Góra-Prądy, Łoskoń. Zasady użytkowania gruntów, które pozostają rolnymi, dodatkowo reguluje ustawa z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego.
- Obszary szczególnego zagrożenia powodzią – tereny zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego (ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne).
- Strefy ochrony ujęć wody – znajdujące się na terenie Czyżkówka, Lasu Gdańskiego oraz w południowej części miasta, w Parku Przemysłowym (ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne).

## 17.11. Kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów

Kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów określają karty terenów zamieszczone w niniejszym rozdziale, zgodnie z poniższą kolejnością:

| | |
|---|---|
| MN (MN1, MN2) | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego |
| MN/MW | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i wielorodzinnego |
| MN/U | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i usług |
| MW (MW1, MW2) | Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego |
| MW/U | Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług |
| MC | Tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe |
| UC | Tereny wielofunkcyjne w centrum miasta |
| UP | Tereny usług o znaczeniu ponadlokalnym |
| U1 | Tereny usług |
| U2 | Tereny usług |
| P/U | Tereny produkcyjno-usługowe |
| ZM | Tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej |
| ZK | Tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej |
| ZP | Tereny zieleni urządzonej |
| ZR | Tereny rekreacji i sportu |
| ZC | Tereny cmentarzy |
| ZL | Tereny lasów |
| R | Tereny rolne |
| KL | Tereny obsługi transportu – lotnisko |
| KW | Tereny obsługi transportu – platforma multimodalna |
| KK | Tereny kolejowe |
| Ki | Tereny obsługi transportu – inne |
| I | Tereny infrastruktury technicznej |
| S | Droga ekspresowa |
| GP | Ulica główna ruchu przyspieszonego |
| G | Ulica główna |
| Z | Ulica zbiorcza |
| L | Ulica lokalna |
| W | Rzeki i kanały żeglowne |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## MN (MN1, MN2) – TERENY MIESZKALNICTWA JEDNORODZINNEGO

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARÓW ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ JEDNORODZINNEJ WRAZ Z NIEZBĘDNYMI USŁUGAMI I TERENAMI REKREACJI |
|---|---|

### MN1, MN2 STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.
2. Przekształcanie zabudowy substandardowej lub o parametrach i funkcjach nieadekwatnych do założonego kierunku działań, w tym ograniczanie i eliminacja uciążliwych funkcji usługowo-produkcyjnych konfliktowych z funkcją mieszkaniową.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój usług towarzyszących – związanych funkcjonalnie z zabudową mieszkaniową, w tym usług użyteczności publicznej.
4. Lokalizacja usług w szczególności wzdłuż głównych ulic oraz w obszarach koncentracji usług, przy czym usługi użyteczności publicznej takie jak oświata, ochrona zdrowia, opieka społeczna i socjalna oraz usługi związane z rekreacją i wypoczynkiem należy lokalizować w powiązaniu z terenami zieleni urządzonej i terenami rekreacji.
5. Możliwość utrzymania i uzupełnienia istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, z wymogiem nawiązania nowo projektowanych obiektów do gabarytów i wskaźników zabudowy jednorodzinnej.
6. Możliwość utrzymania zabudowy związanej z obsługą rolnictwa, usytuowanej w jednostce Zamczysko, w rejonie skrzyżowania ulic: Zamczysko i Armii Krajowej.
7. Możliwość utrzymania lub przekształcenia ogrodów działkowych w tereny zabudowy: mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny rekreacji oraz tereny usług ogólnospołecznych.
8. Możliwość lokalizacji zabudowy zamieszkania zbiorowego.
9. Kształtowanie dostępu do terenów nadrzecznych.
10. Możliwość lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii wykorzystujących energię słoneczną, o mocy przekraczającej 500 kW, w jednostce Prądy-Lisia, na terenie nieczynnej oczyszczalni ścieków Osowa Góra, zgodnie z kierunkami zawartymi w podrozdziale 21.9 „Odnawialne źródła energii".

### MN1, MN2 INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia na linie kablowe podziemne.
6. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### MN1, MN2 ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie tożsamości – identyfikacji wizualnej – zespołów zabudowy poprzez spójną formę architektoniczną, stylistykę, kolorystykę, stosowane materiały wykończeniowe itp., stosownie do kontekstu miejsca.
2. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy.
3. Kształtowanie pozytywnego wizerunku obiektu, zespołu obiektów i terenu, w szczególności od strony przestrzeni ogólnodostępnych, tj. głównych ciągów komunikacyjnych i przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowych, od strony rzek i Kanału Bydgoskiego.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 33

4. Kształtowanie strefy ochrony ekspozycji Kanału Bydgoskiego – o szerokości ok. 100 m wzdłuż kanału, jako obszaru lokalizacji zabudowy o wysokich walorach estetycznych, z dużym udziałem zieleni, funkcji rekreacyjno-turystycznych oraz innych funkcji użyteczności publicznej.
5. Dla Górnego Tarasu Fordonu, stanowiącego rezerwy terenowe pod mieszkalnictwo, w tym zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, ustala się:
   a) usytuowanie zabudowy, jej parametry, forma oraz sposób zagospodarowania otoczenia powinny nawiązywać do istniejących uwarunkowań przyrodniczych, w tym występujących zadrzewień, kompleksów leśnych, oczek wodnych z otaczającą roślinnością, a przede wszystkim do rzeźby terenu – zwłaszcza do przebiegu krawędzi skarpy, wypłaszczeń dolinnych i rozcięć erozyjnych – przyjęcie zasady tworzenia miasta w zieleni, a nie zieleni w mieście;
   b) stosowanie zasady zmniejszania intensywności i wysokości zabudowy w miarę zbliżania się do krawędzi skarpy, lasu;
   c) wykształcenie ekstensywnych form zabudowy na obrzeżach obszaru;
   d) kształtowanie, w ramach struktury obszaru, różnych zespołów zabudowy pozwalających na ich identyfikację, na łatwiejsze odnalezienie w skali całego obszaru oraz na uzyskanie różnorodnych wnętrz urbanistycznych poprzez układ zabudowy i terenów zieleni oraz przebieg komunikacji;
   e) podkreślanie otwarć widokowych obszaru (ukierunkowanie struktury osiedla) na dolinę Wisły, skarpę, panoramę miasta oraz kompleksy leśne;
   f) wytworzenie klimatu osiedla poprzez wprowadzenie klasycznych elementów kompozycji urbanistycznych, takich jak: place, ciągi spacerowe, osie kompozycji, dominanty.
6. Utrzymanie, udostępnienie i wyeksponowanie osi i otwarć widokowych ze Skarpy Północnej i Południowej miasta.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| MN1, MN2 | **ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE** |
|---|---|

1. Kształtowanie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej systemu przyrodniczo-rekreacyjnego poprzez:
   a) utrzymanie i ochronę wartościowych terenów zieleni;
   b) zagospodarowanie zielenią nowych przestrzeni, w tym urządzenie zieleńców, placów zabaw, ciągów pieszo-rowerowych;
   c) kształtowanie osiedlowych ciągów przyrodniczych w oparciu o tereny zieleni parkowej, osiedlowej oraz tereny zieleni nieurządzonej, w powiązaniu z systemem przyrodniczo-rekreacyjnym miasta;
   d) wprowadzenie drzew i krzewów w ciągach ulicznych;
   e) zagospodarowanie terenów z możliwie wysokim udziałem powierzchni zieleni;
   f) zagospodarowanie terenów nadbrzeżnych Strugi Flis oraz Młynówki w sposób umożliwiający migracje zwierząt oraz kształtowanie roślinności wzdłuż cieku, zgodnie z naturalnym siedliskiem.
2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
3. Odtworzenie i wprowadzenie niewielkich cieków wodnych spływających ze skarp na tereny zieleni i zabudowy mieszkaniowej, dla podniesienia potencjału krajobrazowego oraz wzmocnienia systemów przyrodniczych trudnych do utrzymania ze względu na słabe siedliska i antropopresję.
4. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem „Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".
5. Ograniczanie ewentualnych uciążliwości związanych z funkcjonowaniem transportu drogowego m.in. poprzez: strefowanie funkcji, urządzanie zieleni ochronnej na styku terenów dróg i terenów zabudowy mieszkaniowej.
6. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 34

## MN1, MN2 INNE

1. Zakaz realizacji w granicach działek zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zespołów garażowych niesłużących obsłudze zabudowy zlokalizowanej w granicach tych działek.
2. Zakaz lokalizacji funkcji produkcyjnych, usługowo-technicznych, magazynowo-składowych oraz związanych ze zbieraniem, składowaniem, magazynowaniem i przetwarzaniem odpadów.
3. Zakaz lokalizacji uciążliwych usług związanych z obsługą pojazdów typu lakiernie, blacharnie oraz z demontażem pojazdów.
4. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

## MN1, MN2 WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

| Parametr | Zabudowa wolnostojąca | | Zabudowa bliźniacza | | Zabudowa szeregowa | Usługi towarzyszące o funkcjach publicznych |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | MN1 | MN2 | MN1 | MN2 | MN2 | |
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 800 $m^2$ | 500 $m^2$ | 350 $m^2$ | 300 $m^2$ | 200 $m^2$ | - |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 30% | 40% | 35% | 40% | 40% | - |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 50% | 40% | 40% | 30% | 30% | 30% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" | | | | | |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą nr 3 Środowisko kulturowe wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi | | | | | |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową, podrozdział 20.3 „Polityka parkingowa" | | | | | |

## MN/MW – TERENY MIESZKALNICTWA JEDNORODZINNEGO I WIELORODZINNEGO

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARÓW ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ JEDNORODZINNEJ I WIELORODZINNEJ WRAZ Z NIEZBĘDNYMI USŁUGAMI I TERENAMI REKREACJI |
|---|---|

### MN/MW STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności.
3. Lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na terenach Osowa Góra-Kruszyńska, Prądy-Lisia w bezpiecznej odległości od zakładu stwarzającego zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.
4. Przekształcanie zabudowy substandardowej lub o funkcjach i parametrach nieadekwatnych do założonego kierunku działań, w tym ograniczanie i eliminacja uciążliwych funkcji usługowo-produkcyjnych konfliktowych z funkcją mieszkaniową.
5. Realizacja zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej w odrębnych zespołach mieszkaniowych poprzez uzupełnienia wykształconego zespołu zabudowy jednorodzinnej lub wielorodzinnej oraz poprzez kształtowanie takiego zespołu w nawiązaniu do istniejącej zabudowy jednorodzinnej czy wielorodzinnej.
6. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój usług towarzyszących zabudowie mieszkaniowej związanych funkcjonalnie z zabudową mieszkaniową, w tym usług użyteczności publicznej.
7. Lokalizacja usług w szczególności wzdłuż głównych ulic oraz w obszarach koncentracji usług, przy czym usługi użyteczności publicznej takie jak oświata, ochrona zdrowia, opieka społeczna i socjalna oraz usługi związane z rekreacją i wypoczynkiem należy lokalizować w powiązaniu z terenami zieleni urządzonej i terenami rekreacji.
8. Możliwość lokalizacji zabudowy zamieszkania zbiorowego.
9. Możliwość utrzymania lub przekształcenia ogrodów działkowych w tereny zabudowy: mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej niskiej intensywności, tereny rekreacji oraz tereny usług ogólnospołecznych.
10. Lokalizacja miejsc do parkowania głównie w garażach wielopoziomowych, w budynkach mieszkalnych i usługowych oraz pod powierzchnią terenu; lokalizacja platformowych systemów parkingowych możliwa jedynie w budynkach.
11. Przebudowa jednokondygnacyjnych zespołów garażowych na garaże wielopoziomowe.
12. Zagospodarowanie miejsc do parkowania, urządzonych na powierzchni terenu, zróżnicowanymi formami zieleni.
13. Urządzenie terenów rekreacji dla obsługi zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej zgodnie ze wskaźnikami określonymi w podrozdziale 17.7 „System przyrodniczo-rekreacyjny”.

### MN/MW INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia na linie kablowe podziemne.
6. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

| MN/MW | ŚRODOWISKO KULTUROWE |
|---|---|

1. Kształtowanie tożsamości – identyfikacji wizualnej – zespołów zabudowy poprzez spójną formę architektoniczną, stylistykę, kolorystykę, stosowane materiały wykończeniowe itp., stosownie do kontekstu miejsca.
2. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy.
3. Kształtowanie pozytywnego wizerunku obiektu, zespołu obiektów i terenu, w szczególności od strony przestrzeni ogólnodostępnych, tj. głównych ciągów komunikacyjnych i przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowych, od strony rzek i Kanału Bydgoskiego.
4. Kształtowanie strefy ochrony ekspozycji Kanału Bydgoskiego o szerokości ok. 100 m wzdłuż kanału jako obszaru lokalizacji zabudowy o wysokich walorach estetycznych, z dużym udziałem zieleni, funkcji rekreacyjno-turystycznych oraz innych funkcji użyteczności publicznej.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| MN/MW | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Kształtowanie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej systemu przyrodniczo-rekreacyjnego poprzez:
   a) utrzymanie i ochronę terenów zieleni;
   b) zagospodarowanie zielenią nowych przestrzeni, w tym urządzenie zieleńców, placów zabaw, ciągów pieszo-rowerowych;
   c) kształtowanie osiedlowych ciągów przyrodniczych w oparciu o tereny zieleni parkowej, osiedlowej oraz tereny zieleni nieurządzonej, w powiązaniu z systemem przyrodniczo-rekreacyjnym miasta;
   d) wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów w ciągach ulicznych;
   e) zagospodarowanie terenów z możliwie wysokim udziałem powierzchni zieleni;
   f) zwiększanie udziału powierzchni biologicznie czynnej poprzez racjonalne zagospodarowanie niezabudowanych powierzchni terenu i wprowadzanie zieleni w różnej formie, dostosowanej do istniejących uwarunkowań, np. w postaci zielonych ścian i dachów, w pojemnikach itp.
2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
3. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1 , punktem „Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".
4. Ograniczanie ewentualnych uciążliwości związanych z funkcjonowaniem transportu drogowego m.in. poprzez: strefowanie funkcji, urządzanie zieleni ochronnej na styku terenów dróg i terenów zabudowy mieszkaniowej.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| MN/MW | INNE |
|---|---|

1. Zakaz sytuowania zespołów parkingowych, garażowych na obszarach eksponowanych w krajobrazie osiedla (otwarcia widokowe, ciągi przyrodnicze) oraz w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów przyrodniczych takich jak tereny skarp, strefy brzegowe rzek, kompleksy leśne.
2. Zakaz realizacji w granicach działek zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zespołów garażowych niesłużących obsłudze zabudowy zlokalizowanej w granicach tych działek.
3. Zakaz lokalizacji funkcji produkcyjnych, usługowo-technicznych, magazynowo-składowych oraz związanych ze zbieraniem, składowaniem, magazynowaniem i przetwarzaniem odpadów.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 37

4. Zakaz lokalizacji uciążliwych usług związanych z obsługą pojazdów typu lakiernie, blacharnie oraz z demontażem pojazdów.
5. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

| MN/MW | **WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Parametr | Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna | Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna | | |
| | do 4 kondygnacji nadziemnych | wolnostojąca | bliźniacza | szeregowa |
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 1700 $m^2$ | 500 $m^2$ | 350 $m^2$ | 200 $m^2$ |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 30% | 40% | 40% | 40% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 50% | 40% | 30% | 20% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" | | | |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi | | | |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową, podrozdział 20.3 „Polityka parkingowa" | | | |

## MN/U – TERENY MIESZKALNICTWA JEDNORODZINNEGO I USŁUG

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARÓW WIELOFUNKCYJNEJ ZABUDOWY MIESZKANIOWO-USŁUGOWEJ, NISKIEJ INTENSYWNOŚCI |
|---|---|

### MN/U STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy usługowej oraz zabudowy mieszkaniowo-usługowej.
2. Przekształcanie zabudowy substandardowej lub o funkcjach i parametrach nieadekwatnych do założonego kierunku działań, w tym ograniczanie i eliminacja uciążliwych funkcji usługowo-produkcyjnych konfliktowych z funkcją mieszkaniową.
3. Lokalizacja usług w szczególności wzdłuż głównych ulic oraz w obszarach koncentracji usług, przy czym usługi użyteczności publicznej takie jak oświata, ochrona zdrowia, opieka społeczna i socjalna oraz usługi związane z rekreacją i wypoczynkiem należy lokalizować w powiązaniu z terenami zieleni urządzonej i terenami rekreacji.
4. Możliwość utrzymania i uzupełnienia istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z wymogiem nawiązania nowo projektowanej zabudowy do gabarytów i wskaźników zabudowy jednorodzinnej.
5. Możliwość lokalizacji zabudowy zamieszkania zbiorowego.

### MN/U INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia na linie kablowe podziemne.
6. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### MN/U ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie tożsamości – identyfikacji wizualnej – zespołów zabudowy poprzez spójną formę architektoniczną, stylistykę, kolorystykę, stosowane materiały wykończeniowe itp., stosownie do kontekstu miejsca.
2. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy.
3. Kształtowanie pozytywnego wizerunku obiektu, zespołu obiektów i terenu, w szczególności od strony przestrzeni ogólnodostępnych, tj. głównych ciągów komunikacyjnych i przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowych, od strony rzek i Kanału Bydgoskiego.
4. Wykluczenie możliwości lokalizacji zabudowy bliźniaczej i szeregowej na przedpolach widokowych, a zwłaszcza na terenach znajdujących się po południowo-wschodniej stronie ul. Witebskiej i ul. Wyszogrodzkiej.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 39

## MN/U ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Kształtowanie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej systemu przyrodniczo-rekreacyjnego poprzez:
   a) utrzymanie i ochronę terenów zieleni;
   b) zagospodarowanie zielenią nowych przestrzeni, w tym urządzenie zieleńców, placów zabaw, ciągów pieszo-rowerowych;
   c) kształtowanie osiedlowych ciągów przyrodniczych w oparciu o tereny zieleni parkowej, osiedlowej oraz tereny zieleni nieurządzonej, w powiązaniu z systemem przyrodniczo-rekreacyjnym miasta;
   d) wprowadzenie drzew i krzewów w ciągach ulicznych;
   e) zagospodarowanie terenów z możliwie wysokim udziałem powierzchni zieleni;
   f) zagospodarowanie terenów nadbrzeżnych Młynówki i Strugi Młyńskiej w sposób umożliwiający migracje zwierząt oraz kształtowanie roślinności wzdłuż cieku, zgodnie z naturalnym siedliskiem.
2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
3. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem „Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".
4. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

## MN/U INNE

1. Zakaz realizacji w granicach działek zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zespołów garażowych niesłużących obsłudze zabudowy zlokalizowanej w granicach tej działki.
2. Zakaz lokalizacji funkcji produkcyjnych, usługowo-technicznych, magazynowo-składowych oraz związanych ze zbieraniem, składowaniem, magazynowaniem i przetwarzaniem odpadów.
3. Zakaz lokalizacji uciążliwych usług związanych z obsługą pojazdów typu lakiernie, blacharnie oraz z demontażem pojazdów.
4. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

## MN/U WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

| Parametr | Zabudowa mieszkaniowa wolnostojąca | Zabudowa mieszkaniowa bliźniacza | Zabudowa mieszkaniowa szeregowa | Zabudowa mieszkaniowo-usługowa i usługowa |
|---|---|---|---|---|
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 800 $m^2$ | 400 $m^2$ | 200 $m^2$ | 1200 $m^2$ |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 30% | 30% | 40% | 50% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 40% | 30% | 30% | 35% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" | | | |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi | | | |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową, podrozdział 20.3 „Polityka parkingowa" | | | |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## MW (MW1, MW2) – TERENY MIESZKALNICTWA WIELORODZINNEGO

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARÓW ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ WIELORODZINNEJ WRAZ Z NIEZBĘDNYM ZAPLECZEM USŁUGOWYM I REKREACYJNYM |
|---|---|

### MW1, MW2 STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
2. Przekształcanie zabudowy substandardowej lub o funkcjach i parametrach nieadekwatnych do założonego kierunku działań.
3. Przekształcanie wnętrz kwartałów i podwórek w sposób umożliwiający prawidłowe funkcjonowanie nieruchomości m.in. poprzez zapewnienie miejsc rekreacji i zieleni.
4. Realizacja nowej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – sytuowanej w sąsiedztwie zespołów zieleni urządzonej (parków, skwerów, ciągów przyrodniczych), kompleksów parkowo-leśnych lub leśnych, skarp i zbiorników wodnych – poprzez gradację wysokości i intensywności zabudowy, tj. od najniższej – zbliżonej do obszaru przyrodniczego, do najwyższej – oddalonej od niego; usytuowanie budynków należy wkomponować i orientować w nawiązaniu do warunków i elementów przyrodniczych.
5. Na terenach położonych w strefach zagrożenia, o których mowa w rozdziale 8.3, gdzie niniejsze Studium dopuszcza zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, lokalizacja zabudowy mieszkaniowej możliwa jest wyłącznie w przypadku całkowitego wyeliminowania zagrożenia ze strony zakładów posiadających toksyczne środki przemysłowe i substancje niebezpieczne.
6. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój usług towarzyszących związanych funkcjonalnie z zabudową mieszkaniową, w tym usług użyteczności publicznej.
7. Lokalizacja usług w szczególności wzdłuż głównych ulic oraz w obszarach koncentracji usług, przy czym usługi użyteczności publicznej takie jak oświata, ochrona zdrowia, opieka społeczna i socjalna oraz usługi związane z rekreacją i wypoczynkiem należy lokalizować w powiązaniu z terenami zieleni urządzonej i terenami rekreacji.
8. Lokalizacja usług związanych z obsługą pojazdów w sposób niestwarzający uciążliwości dla funkcji mieszkaniowej.
9. Ograniczanie i eliminacja uciążliwych funkcji usługowo-produkcyjnych.
10. Lokalizacja miejsc do parkowania głównie w garażach wielopoziomowych, w budynkach mieszkalnych i usługowych oraz pod powierzchnią terenu; lokalizacja platformowych systemów parkingowych możliwa jest jedynie w budynkach.
11. Przebudowa jednokondygnacyjnych zespołów garażowych na garaże wielopoziomowe.
12. Uwzględnienie zieleni towarzyszącej o zróżnicowanej formie w zagospodarowaniu terenu parkingów powierzchniowych.
13. Możliwość utrzymania i uzupełnienia istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, w szczególności w strefie przejściowej pomiędzy zabudową mieszkaniową wielorodzinną o wysokiej intensywności a terenami zieleni oraz obszarami przyrodniczymi takimi jak tereny skarp, strefy brzegowe rzek, kompleksy leśne z zastosowaniem wskaźników jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, określonych w karcie terenu MN.
14. Możliwość lokalizacji zabudowy zamieszkania zbiorowego.
15. Możliwość utrzymania lub przekształcenia ogrodów działkowych na tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny rekreacji i usług społecznych.
16. Urządzenie terenów rekreacji dla obsługi zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej według ustaleń zawartych w podrozdziale 17.7 „System przyrodniczo-rekreacyjny”.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 41

17. W rejonie Fordon-Górny Taras, w granicach terenu MW1 położonego w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania dróg G i Z i jednostki Jastrzębie-Las, możliwość czasowej lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii, wykorzystujących energię słoneczną, o mocy przekraczającej 500 kW, zgodnie z kierunkami zawartymi w podrozdziale 21.9 „Odnawialne źródła energii". Lokalizacja urządzeń do czasu realizacji przeznaczenia zgodnie z kierunkiem działań wskazanym dla terenów MW.

**MW1, MW2 INFRASTRUKTURA**

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia na linie kablowe podziemne.
6. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

**MW1, MW2 ŚRODOWISKO KULTUROWE**

1. Kształtowanie tożsamości – identyfikacji wizualnej – zespołów zabudowy poprzez spójną formę architektoniczną, stylistykę, kolorystykę, stosowane materiały wykończeniowe itp., stosownie do kontekstu miejsca.
2. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy.
3. Kształtowanie pozytywnego wizerunku obiektu, zespołu obiektów i terenu, w szczególności od strony przestrzeni ogólnodostępnych, tj. głównych ciągów komunikacyjnych i przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowych, od strony rzek i Kanału Bydgoskiego.
4. Wymagane utrzymanie kompozycji urbanistycznej Osiedla Leśnego (obszar ograniczony ulicami: Modrzewiowa, gen. Józefa Dwernickiego, Gdańska, Józefa Sułkowskiego), Błonia (obszar ograniczony ulicami: Szubińska, ks. J. Schulza, Stawowa, 16 Pułku Ułanów Wielkopolskich) oraz Kapuścisk (obszar ograniczony ulicami: Al. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego – d. Planu 6-letniego, Krzysztofa Kamila Baczyńskiego i Wojska Polskiego) jako obszarów współtworzących zasób dóbr kultury współczesnej miasta z uwagi na spójność układu urbanistycznego (w zakresie rozplanowania budynków w połączeniu z zielenią towarzyszącą zabudowie i układowi drogowemu) oraz jednolitą architekturę (gabaryty, forma i kolorystyka budynków, detal).
5. Dla terenów MW2:
   a) na obszarze Wilczaka realizacja nowej zabudowy w nawiązaniu do gabarytów istniejącej wartościowej zabudowy wielorodzinnej, przy założeniu uzupełnienia lub kontynuacji historycznego układu przestrzennego zabudowy kwartałowej;
   b) strefa ochrony ekspozycji Kanału Bydgoskiego – tj. strefa o szerokości ok. 100 m wzdłuż Kanału powinna pozostać wolna od zabudowy przemysłowo-rzemieślniczej i gospodarczej; dopuszczalna jest zabudowa o wysokich walorach estetycznych, funkcjonalnie związana z Kanałem (np. rekreacyjno-turystyczna) przy jednoczesnej rewaloryzacji zieleni.
6. Dla Fordonu-Górny Taras, stanowiącego rezerwy terenowe pod mieszkalnictwo, w tym zabudowę mieszkaniową wielorodzinną – ustala się:
   a) usytuowanie zabudowy, jej parametry, forma oraz sposób zagospodarowania otoczenia powinny nawiązywać do istniejących uwarunkowań przyrodniczych, w tym występujących zadrzewień, kompleksów leśnych, oczek wodnych z otaczającą roślinnością, a przede wszystkim do rzeźby terenu – zwłaszcza do przebiegu krawędzi skarpy, wypłaszczeń dolinnych i rozcięć erozyjnych – przyjęcie zasady tworzenia miasta w zieleni, a nie zieleni w mieście;



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

b) stosowanie zasady zmniejszania intensywności i wysokości zabudowy w miarę zbliżania się do krawędzi skarpy, lasu i zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej;

c) wykształcenie ekstensywnych form zabudowy na obrzeżach obszaru;

d) kształtowanie w ramach struktury obszaru różnych zespołów zabudowy pozwalających na ich identyfikację, na łatwiejsze odnalezienie w skali całego obszaru oraz na uzyskanie różnorodnych wnętrz urbanistycznych poprzez układ zabudowy i terenów zieleni oraz przebieg komunikacji;

e) podkreślenie otwarć widokowych obszaru (ukierunkowanie struktury osiedla) na dolinę Wisły, skarpę, panoramę miasta oraz kompleksy leśne;

f) wytworzenie klimatu osiedla poprzez wprowadzenie klasycznych elementów kompozycji urbanistycznych, takich jak: place, ciągi spacerowe, osie kompozycji, dominanty.

7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

MW1, MW2 **ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE**

1. Kształtowanie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej systemu przyrodniczo-rekreacyjnego poprzez:

a) utrzymanie i ochronę terenów zieleni;

b) zagospodarowanie zielenią nowych przestrzeni, w tym urządzenie zieleńców, placów zabaw, ciągów pieszo-rowerowych;

c) kształtowanie osiedlowych ciągów przyrodniczych w oparciu o tereny zieleni parkowej, osiedlowej oraz tereny zieleni nieurządzonej, w powiązaniu z systemem przyrodniczo-rekreacyjnym miasta;

d) wprowadzenie drzew i krzewów w ciągach ulicznych;

e) zagospodarowanie terenów z możliwie wysokim udziałem powierzchni zieleni;

f) zwiększanie udziału powierzchni biologicznie czynnej wewnątrz kwartałów zabudowy poprzez racjonalne zagospodarowanie niezabudowanych powierzchni terenu i wprowadzanie zieleni w różnej formie, dostosowanej do istniejących uwarunkowań np. w postaci zielonych ścian i dachów, w pojemnikach.

2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.

3. Odtworzenie i wprowadzenie niewielkich cieków wodnych spływających ze skarp na tereny zieleni i zabudowy mieszkaniowej, dla podniesienia potencjału krajobrazowego oraz wzmocnienia systemów przyrodniczych trudnych do utrzymania ze względu na słabe siedliska i antropopresję.

4. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem "Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".

5. Ograniczanie ewentualnych uciążliwości związanych z funkcjonowaniem transportu drogowego i lotniczego dla zabudowy mieszkaniowej m.in. poprzez strefowanie funkcji, urządzanie zieleni ochronnej na styku terenów generujących uciążliwości (drogi, lotnisko) z terenami zabudowy mieszkaniowej oraz zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych w obiektach.

6. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

MW1, MW2 **INNE**

1. Zakaz lokalizacji zespołów parkingowych, garażowych na obszarach eksponowanych w krajobrazie osiedla (otwarcia widokowe, ciągi przyrodnicze) oraz w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów przyrodniczych takich jak tereny skarp, doliny rzek, kompleksy leśne.

2. Zakaz realizacji w granicach działek zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zespołów garażowych niesłużących obsłudze zabudowy zlokalizowanej w granicach tych działek.

3. Zakaz lokalizacji funkcji produkcyjnych, usługowo-technicznych, magazynowo-składowych oraz związanych ze zbieraniem, składowaniem, magazynowaniem i przetwarzaniem odpadów.

4. Zakaz lokalizacji uciążliwych usług związanych z obsługą pojazdów typu lakiernie, blacharnie oraz z demontażem pojazdów.
5. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

| MW1 | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE | | | |
|---|---|---|---|---|
| Parametr | Zabudowa do 4 kondygnacji nadziemnych | Zabudowa od 5 do 9 kondygnacji nadziemnych | Zabudowa od 10 do 18 kondygnacji nadziemnych | Usługi towarzyszące o funkcjach publicznych |
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 1700 $m^2$, z dopuszczeniem 1200 $m^2$ dla „małych domów mieszkalnych" do 9 lokali | 2500 $m^2$ | 3000 $m^2$ | - |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 30% | 30% | 25% | - |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 40% | 40% | 50% | 30% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" | | | |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi | | | |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową, rozdział 20.3 „Polityka parkingowa" | | | |

| MW2 | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE | | | |
|---|---|---|---|---|
| Parametr | Zabudowa do 4 kondygnacji nadziemnych | Zabudowa od 5 do 9 kondygnacji nadziemnych | Zabudowa od 10 do 18 kondygnacji nadziemnych | Usługi towarzyszące o funkcjach publicznych |
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 1000 $m^2$ | 1500 $m^2$ | 2500 $m^2$ | - |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 40% | 40% | 40% | - |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 30% | 30% | 30% | 30% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" | | | |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi | | | |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową, rozdział 20.3 „Polityka parkingowa" | | | |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## MW/U – TERENY MIESZKALNICTWA WIELORODZINNEGO I USŁUG

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARÓW WIELOFUNKCYJNEJ ZABUDOWY MIESZKANIOWO-USŁUGOWEJ, WYSOKIEJ INTENSYWNOŚCI, LOKALIZOWANYCH W REJONACH GŁÓWNYCH CIĄGÓW KOMUNIKACYJNYCH |
|---|---|

### MW/U STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zabudowy usługowej oraz zabudowy mieszkaniowo-usługowej.
2. Kształtowanie w obszarze zlokalizowanym pomiędzy ulicami: Fordońską, Łęczycką i Kamienną terenów mieszkaniowo-usługowych o wysokiej intensywności zabudowy.
3. Na terenach położonych w strefach zagrożenia, o których mowa w rozdziale 8.3, gdzie niniejsze Studium dopuszcza zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, lokalizacja zabudowy mieszkaniowej możliwa jest wyłącznie w przypadku całkowitego wyeliminowania zagrożenia ze strony zakładów posiadających toksyczne środki przemysłowe i substancje niebezpieczne.
4. Przekształcanie zabudowy substandardowej oraz zabudowy o funkcjach i parametrach nieadekwatnych do założonego kierunku działań.
5. Lokalizacja usług w szczególności wzdłuż głównych ulic oraz w obszarach koncentracji usług, przy czym usługi użyteczności publicznej takie jak oświata, ochrona zdrowia, opieka społeczna i socjalna oraz usługi związane z rekreacją i wypoczynkiem należy lokalizować w powiązaniu z terenami zieleni urządzonej i terenami rekreacji.
6. Możliwość lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ wyłącznie na obszarach oznaczonych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" symbolem „2000".
7. Ograniczanie i eliminacja uciążliwych funkcji usługowo-produkcyjnych.
8. Lokalizacja miejsc do parkowania głównie w garażach wielopoziomowych, w budynkach mieszkalnych i usługowych oraz pod powierzchnią terenu; lokalizacja platformowych systemów parkingowych możliwa jedynie w budynkach.
9. Przebudowa jednokondygnacyjnych zespołów garażowych na garaże wielopoziomowe.
10. Możliwość utrzymania istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i uzupełnienia wyłącznie w ramach istniejących zespołów zabudowy jednorodzinnej, z zastosowaniem wskaźników jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, określonych w karcie terenu MN.
11. Możliwość lokalizacji zabudowy zamieszkania zbiorowego.
12. Urządzenie terenów rekreacji dla obsługi zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej według ustaleń zawartych w podrozdziale 17.7 „System przyrodniczo-rekreacyjny".

### MW/U INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia na linie kablowe podziemne.
6. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| MW/U | ŚRODOWISKO KULTUROWE |
|---|---|

1. Kształtowanie tożsamości – identyfikacji wizualnej – zespołów zabudowy poprzez spójną formę architektoniczną, stylistykę, kolorystykę, stosowane materiały wykończeniowe itp., stosownie do kontekstu miejsca.
2. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy, w szczególności niezbędna jest poprawa jakości zagospodarowania terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie rzeki Brdy realizowana m.in. poprzez:
   a) zapewnienie dostępu do terenów nadrzecznych, w tym realizację ciągów pieszych i rowerowych;
   b) waloryzację zabudowy.
3. Kształtowanie pozytywnego wizerunku obiektu, zespołu obiektów i terenu, w szczególności od strony przestrzeni ogólnodostępnych, tj. głównych ciągów komunikacyjnych wprowadzających ruch samochodowy do miasta ulicami: Fordońską, Grunwaldzką, Szubińską oraz od strony rzeki.
4. Kształtowanie terenów zlokalizowanych pomiędzy ulicami: Fordońską, Łęczycką i Kamienną jako rejonów koncentracji zabudowy wysokiej i wysokościowej o wysokich standardach architektonicznych i estetycznych.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| MW/U | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Kształtowanie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej systemu przyrodniczo-rekreacyjnego poprzez:
   a) utrzymanie i ochronę terenów zieleni;
   b) zagospodarowanie zielenią nowych przestrzeni, w tym urządzenie zieleńców, placów zabaw, ciągów pieszo-rowerowych;
   c) kształtowanie osiedlowych ciągów przyrodniczych w oparciu o tereny zieleni parkowej, osiedlowej oraz tereny zieleni nieurządzonej, w powiązaniu z systemem przyrodniczo-rekreacyjnym miasta;
   d) wprowadzenie drzew i krzewów w ciągach ulicznych, na parkingach;
   e) zagospodarowanie terenów z możliwie wysokim udziałem powierzchni zieleni;
   f) wzmacnianie obszarów biologicznie czynnych oraz korytarza nawietrzającego w strefie nadbrzeżnej rzeki poprzez zagospodarowywanie zielenią terenów sąsiadujących z bulwarami nadrzecznymi;
   g) stosowanie zieleni zintegrowanej z budynkami np. w formie zielonych ścian, zielonych dachów, zwłaszcza na obszarach usług o niskim wskaźniku zieleni i dużym udziale powierzchni uszczelnionych.
2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
3. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem „Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".
4. Ograniczanie ewentualnych uciążliwości związanych z funkcjonowaniem transportu drogowego i lotniczego dla zabudowy mieszkaniowej m.in. poprzez: strefowanie funkcji, urządzanie zieleni ochronnej na styku terenów generujących uciążliwości (drogi, lotnisko) z terenami zabudowy mieszkaniowej oraz zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych w obiektach.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| MW/U | INNE |
|---|---|

1. Lokalizacja nowej zabudowy na północ od ul. Inwalidów, w rejonie dawnego żwirowiska, wyłącznie w przypadku zapewnienia dostępu do infrastruktury drogowej i technicznej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

2. Zakaz sytuowania zespołów parkingowych, garażowych na obszarach eksponowanych w krajobrazie osiedla (otwarcia widokowe, ciągi przyrodnicze) oraz w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów przyrodniczych takich jak tereny skarp, strefy brzegowe rzek, kompleksy leśne.
3. Zakaz lokalizacji funkcji produkcyjnych, usługowo-technicznych, magazynowo-składowych oraz związanych ze zbieraniem, składowaniem, magazynowaniem i przetwarzaniem odpadów.
4. Zakaz lokalizacji uciążliwych usług związanych z obsługą pojazdów typu lakiernie, blacharnie oraz z demontażem pojazdów.
5. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

## MW/U WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

| Parametr | Zabudowa mieszkaniowa i mieszkaniowo-usługowa | | | Zabudowa usługowa |
|---|---|---|---|---|
| | zabudowa do 4 kondygnacji nadziemnych | zabudowa od 5 do 9 kondygnacji nadziemnych | zabudowa powyżej 9 kondygnacji nadziemnych | - |
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 1000 $m^2$ | 1500 $m^2$ | 2500 $m^2$ | - |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 40% | 40% | 40% | 50% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 30% | 30% | 35% | 30% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" | | | |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi | | | |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową, podrozdział 20.3 „Polityka parkingowa" | | | |

## MC – TERENY ŚRÓDMIEJSKIE MIESZKANIOWO-USŁUGOWE

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE STREFY ZABUDOWY W REJONIE ŚRÓDMIEŚCIA JAKO OBSZARU ZABUDOWY MIESZKANIOWO-USŁUGOWEJ Z UDZIAŁEM USŁUG PONADLOKALNYCH, Z ZABUDOWĄ NAWIĄZUJĄCĄ DO HISTORYCZNYCH WARTOŚCI TERENU |
|---|---|

### MC STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnienie i rozwój zabudowy o charakterze śródmiejskim o funkcji mieszkaniowej i usługowej, o znaczeniu lokalnym:
   a) rewaloryzacja istniejącej zabudowy o wartości historycznej zmierzająca do podniesienia standardu estetycznego i technicznego budynków, zgodnie ze współczesnymi potrzebami i wymaganiami jakościowymi oraz funkcjonalnymi;
   b) lokalizacja zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej z założeniem harmonijnego wkomponowania w istniejący układ urbanistyczny historycznie ukształtowanych kwartałów zabudowy;
   c) możliwość lokalizacji zabudowy zamieszkania zbiorowego;
   d) podniesienie jakości zagospodarowania wnętrz urbanistycznych:
      - eliminacja zabudowy substandardowej, o parametrach nieprzystających do skali i formy zabudowy w rejonie Śródmieścia, o funkcjach gospodarczych, garażowych, magazynowo-składowych, produkcyjno-usługowych i mieszkaniowych;
      - zagospodarowanie wnętrz kwartałów i podwórek w sposób umożliwiający prawidłowe funkcjonowanie nieruchomości i poprawę warunków zamieszkania poprzez zapewnienie miejsc do parkowania, terenów rekreacyjnych dla mieszkańców, zieleni itp.
2. Utrzymanie, uzupełnienie i rozwój zabudowy usługowej o znaczeniu ponadlokalnym:
   a) z zakresu finansów, obsługi bankowej, administracji, nauki i szkolnictwa wyższego, turystyki, obsługi pasażerów itp. w rejonie Dworca Głównego PKP, ulic: Unii Lubelskiej i Sobieskiego, z założeniem powiązania zagospodarowania otoczenia budynków użyteczności publicznej z terenami zieleni nadrzecznej i bulwarami;
   b) z zakresu administracji i sądownictwa w rejonie Nowego Rynku i ul. Wały Jagiellońskie, z założeniem wkomponowania zabudowy i zagospodarowania w ukształtowanie terenu Skarpy Południowej, z zachowaniem powiązań pieszych i uwzględnieniem otwarć widokowych w kierunku Starego Miasta;
   c) z zakresu nauki i szkolnictwa wyższego w rejonie ulic: Ogińskiego, Powstańców Wielkopolskich, Chodkiewicza, placu Weyssenhoffa i Szymanowskiego, z założeniem wkomponowania nowej zabudowy w istniejący układ przestrzenny i harmonijnego powiązania zabudowy zabytkowej i współczesnej oraz zagospodarowania terenu z dużym udziałem zieleni.
3. Tworzenie spójnego systemu przestrzeni publicznych, które stanowią historycznie ukształtowane tereny miejskich placów i ulic powiązanych ciągami pieszymi z parkami, skwerami i bulwarami nadrzecznymi, zagospodarowanych w sposób nawiązujący do charakteru danego miejsca w oparciu o istniejące wartości i utrwalone tradycje, sprzyjający integracji społeczności miejskiej.
4. Możliwość utrzymania istniejących zespołów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (m.in. w rejonie ulic: Jackowskiego, Bocianowo, Chodkiewicza) z wymogiem ich rewaloryzacji, przy założeniu:
   - podniesienia standardów estetycznych i technicznych budynków oraz przekształcania zabudowy o formie i parametrach nieadekwatnych do założonych wskaźników;
   - poprawy stanu zagospodarowania poprzez racjonalne wykorzystanie niezabudowanych powierzchni terenu, zapewniające prawidłowe funkcjonowanie zespołu, przy założeniu zabezpieczenia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, miejsc rekreacji, nasadzeń zieleni wysokiej i niskiej, bezkolizyjnego kształtowania powiązań pieszych i dojazdów itp.;
   - dopuszczenia lokalizacji uzupełniających funkcji usługowych o nieuciążliwym charakterze.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

5. Możliwość lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ pod warunkiem dostosowania kubatury, formy architektonicznej i sposobu usytuowania obiektów do specyfiki terenu i charakteru wartościowej zabudowy w rejonie Śródmieścia oraz zabezpieczenia niezbędnej liczby miejsc do parkowania w ramach realizacji inwestycji, np. jako parkingu podziemnego; możliwość lokalizacji powyższych obiektów handlowych nie dotyczy Starego Fordonu.
6. Rewaloryzacja i rewitalizacja wartościowych układów urbanistycznych, której efektem będzie podniesienie standardu architektoniczno-estetycznego istniejącego zainwestowania, zachowanie walorów historycznych i kulturowych oraz ożywienie i rozwój społeczno-gospodarczy wyodrębnionych obszarów:
   - placu przed Dworcem Głównym PKP,
   - zespołu zabudowy „Londynka",
   - Rynku w Starym Fordonie.

**MC INFRASTRUKTURA**

1. Utrzymanie i rozwój podstawowego układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Tworzenie systemu ogólnodostępnych parkingów typu park&go usytuowanych na obrzeżach Śródmieścia według mapy 5 „System transportu zrównoważonego"; realizacja miejsc do parkowania w formie garaży wielostanowiskowych stanowiących część innego obiektu, w tym jako parkingów podziemnych lub samodzielnych obiektów budowlanych.
4. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
5. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
6. Skablowanie istniejących linii średniego i wysokiego napięcia.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

**MC ŚRODOWISKO KULTUROWE**

1. Ochrona historycznego układu urbanistycznego, tj. rozplanowania ulic, placów, historycznych linii zabudowy, wyznaczających usytuowanie kwartałów zabudowy.
2. Kreowanie nowej jakości zagospodarowania w oparciu o istniejące wartości historyczno-kulturowe, w tym tradycje budowlane, z poszanowaniem kontekstu miejsca, jego historii i charakteru.
3. Realizacja nowej zabudowy w nawiązaniu do gabarytów zabudowy śródmiejskiej, przy założeniu uzupełnienia lub kontynuacji historycznego układu przestrzennego kwartałowej zabudowy śródmiejskiej i staromiejskiej.
4. Zachowanie proporcji wysokościowych oraz gabarytów zabudowy, charakterystycznych dla danego obszaru (Śródmieścia, Bocianowa, Chwytowa, Okola, Babiej Wsi i Starego Fordonu), w tym ochrona historycznych dominant, osi kompozycyjnych, punktów widokowych, panoram.
5. Kształtowanie wysokiej jakości zagospodarowania terenów ze szczególnym uwzględnieniem przestrzeni publicznych i otoczenia budynków użyteczności publicznej, charakteryzujących się wysokim standardem w zakresie układu kompozycyjnego, rozwiązań funkcjonalnych oraz wysoką jakością wykonania poszczególnych elementów zagospodarowania.
6. Dostosowanie formy szyldów, tablic i urządzeń reklamowych, elementów informacji miejskiej oraz małej architektury do historycznego charakteru miejsca.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 49

| MC | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Ochrona i rewaloryzacja założeń zieleni parkowej, zieleńców, zadrzewień przyulicznych, terenów zagospodarowanych zielenią urządzoną, stanowiących dopełnienie struktury zurbanizowanej i tło dla wyróżniających się obiektów architektonicznych.
2. Zapewnienie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej obszarów zagospodarowanych zielenią i terenów rekreacyjnych oraz ich wzajemne powiązanie w spójny system terenów biologicznie czynnych, w tym zagospodarowanie zielenią nowych przestrzeni i uzupełnienie nasadzeń drzew i krzewów w ciągach ulicznych.
3. Zwiększanie udziału powierzchni biologicznie czynnej wewnątrz kwartałów zabudowy poprzez racjonalne zagospodarowanie niezabudowanych powierzchni terenu i wprowadzanie nasadzeń zieleni w różnej formie, dostosowanej do istniejących uwarunkowań, w tym również w postaci zielonych ścian i dachów, w pojemnikach itp. W ramach realizacji nowej zabudowy, w szczególności zróżnicowanej wysokościowo i eksponowanej w panoramie Śródmieścia, należy przewidzieć kształtowanie tzw. piątej elewacji, zagospodarowanie części powierzchni dachów np. w formie tarasów, ogródków na dachach, zieleni.
4. Wykorzystanie istniejących cieków, oczek wodnych, stawów, odtworzenie oraz budowa nowych zbiorników gromadzenia wody, przede wszystkim w granicach terenów zagospodarowanych zielenią (prywatnych i ogólnodostępnych), dla podniesienia walorów krajobrazowych i rekreacyjnych oraz wzmocnienia systemów przyrodniczych, w tym podniesienia uwilgotnienia danego siedliska.
5. Wzbogacanie przestrzeni publicznych, w tym placów, terenów zieleni urządzonej, w obiekty i urządzenia związane z wodą takie jak fontanny, wodotryski, poidełka.
6. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
7. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem „Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".
8. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| MC | INNE |
|---|---|

1. Zakaz lokalizacji obiektów o funkcjach przemysłowych, handlu hurtowego, składów i magazynów, obsługi pojazdów, w tym funkcji związanych ze składowaniem, gromadzeniem i przetwarzaniem odpadów oraz demontażem pojazdów.
2. Zakaz lokalizacji jednokondygnacyjnych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400 $m^2$.
3. Uwzględnianie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

| MC | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE | | |
|---|---|---|---|
| Parametr | Zabudowa do 4 kondygnacji nadziemnych | Zabudowa od 5 do 7 kondygnacji nadziemnych | Zabudowa powyżej 7 kondygnacji nadziemnych |
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 600 $m^2$ | 800 $m^2$ | 2500 $m^2$ |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 80% | 80% | 70% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 20% | 20% | 25% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" | | |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi | | |
| Miejsca parkingowe | dla funkcji usługowych należy zapewnić miejsca do parkowania zgodnie z polityką parkingową określoną w podrozdziale 20.3 „Polityka parkingowa" | | |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## UC – TERENY WIELOFUNKCYJNE W CENTRUM MIASTA

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE CENTRUM MIASTA JAKO WIELOFUNKCYJNEJ, REPREZENTACYJNEJ PRZESTRZENI MIEJSKIEJ, O ZNACZĄCYCH WARTOŚCIACH DZIEDZICTWA KULTUROWEGO, W KTÓREJ KONCENTRUJE SIĘ AKTYWNE ŻYCIE MIEJSKIE |
|---|---|

### UC STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Tworzenie aktywnej strefy usługowej o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb mieszkańców w obszarze centrum miasta:
   a) utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy usługowej o znaczeniu ponadlokalnym i lokalnym, o charakterze centrotwórczym, z preferencją dla usług publicznych z zakresu administracji lokalnej i rządowej, nauki i szkolnictwa wyższego, kultury i sztuki, zdrowia, finansów, sportu i turystyki oraz usług komercyjnych z zakresu m.in.: gastronomii, handlu detalicznego, zamieszkania zbiorowego, obsługi firm itp.;
   b) koncentracja funkcji usługowych o zróżnicowanym, atrakcyjnym programie użytkowym wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych i w obszarach nadrzecznych przyległych do bulwarów;
   c) kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej w sposób sprzyjający rozwojowi ruchu pieszego i nawiązywaniu kontaktów społecznych.
2. Zachowanie, uzupełnienie i rozwój zabudowy śródmiejskiej o funkcji mieszkaniowo-usługowej:
   a) rewaloryzacja istniejącej zabudowy o wartości historycznej zmierzająca do podniesienia standardu estetycznego i technicznego budynków, zgodnie ze współczesnymi potrzebami i wymaganiami jakościowymi oraz funkcjonalnymi;
   b) lokalizacja zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej z założeniem harmonijnego wkomponowania w istniejący układ urbanistyczny historycznie ukształtowanych kwartałów zabudowy;
   c) podniesienie jakości zagospodarowania wnętrz urbanistycznych:
      - eliminacja zabudowy substandardowej, o parametrach nieprzystających do skali i formy zabudowy śródmiejskiej, o funkcjach gospodarczych, garażowych, magazynowo-składowych, produkcyjno-usługowych i mieszkaniowych;
      - zagospodarowanie wnętrz kwartałów i podwórek w sposób umożliwiający prawidłowe funkcjonowanie nieruchomości i poprawę warunków zamieszkania poprzez zapewnienie miejsc do parkowania, terenów rekreacyjnych dla mieszkańców, zieleni itp.;
      - wprowadzenie do wnętrz kwartałów nieuciążliwych funkcji usługowych, w tym kulturotwórczych, takich jak: galerie sztuki, pracownie rękodzieła, miejsca spotkań i wymiany myśli, a także kawiarnie, restauracje.
3. Tworzenie spójnego systemu przestrzeni publicznych realizowanych w formie placów, ciągów pieszych, bulwarów, parków i zieleńców z zachowaniem ich ciągłości i harmonijnego powiązania z obszarami zabudowy, zagospodarowanych w sposób odpowiedni do rangi i charakteru danego miejsca, w oparciu o istniejące wartości, usytuowanie, utrwalone tradycje.
4. Dopuszczenie lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ pod warunkiem uwzględnienia kontekstu urbanistyczno-architektonicznego oraz dostosowania kubatury, formy architektonicznej i sposobu usytuowania obiektów do specyfiki terenu i charakteru wartościowej zabudowy śródmiejskiej, z wymogiem zabezpieczenia niezbędnej liczby miejsc do parkowania w ramach realizacji inwestycji, np. jako parkingu podziemnego.
5. Rewaloryzacja i rewitalizacja wartościowych układów urbanistycznych, której efektem będzie podniesienie standardu architektoniczno-estetycznego istniejącego zainwestowania, zachowanie walorów historycznych i kulturowych oraz ożywienie i rozwój społeczno-gospodarczy wyodrębnionych obszarów:
   - Starego Rynku,
   - placu Teatralnego,



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 51

- placu Piastowskiego,
- placu Wolności.

6. Remont i adaptacja dla atrakcyjnych funkcji miejskich budynków zabytkowych o szczególnym znaczeniu dla kreowania tożsamości miasta:
   - Młynów Rothera na Wyspie Młyńskiej,
   - poprzemysłowej zabudowy dawnego „Pralchemu" przy ul. Św. Trójcy,
   - Hali Targowej przy ul. Podwale,
   - dawnej siedziby Dyrekcji Pruskiej Kolei Wschodniej przy ul. Dworcowej.
7. W obszarach sąsiadujących z rzeką Brdą zachowanie, modernizacja oraz lokalizacja obiektów hydrotechnicznych i urządzeń związanych z rekreacją wodną

**UC INFRASTRUKTURA**

1. Utrzymanie i rozwój podstawowego układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Ustalenia priorytetu dla transportu publicznego i ruchu pieszego poprzez rozwój sieci komunikacji zbiorowej i ograniczenie ruchu samochodowego w wyznaczonej strefie limitowanego dostępu.
4. Tworzenie systemu ogólnodostępnych parkingów typu park&go usytuowanych na obrzeżach centrum miasta; lokalizacja miejsc do parkowania w formie garaży wielostanowiskowych, w tym stanowiących część innego obiektu, np. jako parkingu podziemnego lub samodzielnego obiektu budowlanego będącego garażem zamkniętym.
5. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój przewodów i urządzeń infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
6. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
7. Skablowanie istniejących linii średniego i wysokiego napięcia.
8. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

**UC ŚRODOWISKO KULTUROWE**

1. Ochrona historycznego układu urbanistycznego, tj. rozplanowania ulic, placów, historycznych linii zabudowy, wyznaczających usytuowanie kwartałów zabudowy.
2. Kreowanie nowej jakości zagospodarowania w oparciu o istniejące wartości historyczno-kulturowe, w tym tradycje budowlane, z poszanowaniem kontekstu miejsca, jego historii i charakteru.
3. Realizacja nowej zabudowy w nawiązaniu do gabarytów zabudowy śródmiejskiej, przy założeniu uzupełnienia lub kontynuacji historycznego układu przestrzennego kwartałowej zabudowy śródmiejskiej i staromiejskiej.
4. Zachowanie proporcji wysokościowych oraz gabarytów zabudowy, charakterystycznych dla obszaru Starego Miasta, Śródmieścia, Chwytowa, w tym ochrona historycznych dominant, osi kompozycyjnych, punktów widokowych, panoram.
5. Kształtowanie wysokiej jakości zagospodarowania terenów ze szczególnym uwzględnieniem przestrzeni publicznych i otoczenia budynków użyteczności publicznej, charakteryzujących się wysokim standardem w zakresie układu kompozycyjnego, rozwiązań funkcjonalnych oraz wysoką jakością wykonania poszczególnych elementów zagospodarowania.
6. Dostosowanie formy szyldów, tablic i urządzeń reklamowych, elementów informacji miejskiej oraz małej architektury do historycznego charakteru miejsca.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi, w tym uwzględnienie ochrony konserwatorskiej w ramach:



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 52

a) wpisania budynków zabytkowych i obszarów do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego;

b) ustalonej w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego strefy „A" pełnej ochrony konserwatorskiej oraz strefy „B" ochrony konserwatorskiej;

c) wpisania budynków zabytkowych do gminnej ewidencji zabytków.

**UC ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE**

1. Ochrona i rewaloryzacja założeń zieleni parkowej, zieleńców, zadrzewień przyulicznych, terenów zagospodarowanych zielenią urządzoną, stanowiących dopełnienie struktury zurbanizowanej i tło dla wyróżniających się obiektów architektonicznych.
2. Zapewnienie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej obszarów zagospodarowanych zielenią i terenów rekreacyjnych oraz ich wzajemne powiązanie w spójny system terenów biologicznie czynnych, w tym zagospodarowanie zielenią nowych przestrzeni i uzupełnienie nasadzeń drzew i krzewów w ciągach ulicznych.
3. Zwiększanie udziału powierzchni biologicznie czynnej wewnątrz kwartałów zabudowy poprzez racjonalne zagospodarowanie niezabudowanych powierzchni terenu i wprowadzanie nasadzeń zieleni w różnej formie, dostosowanej do istniejących uwarunkowań, w tym również w postaci zielonych ścian i dachów, w pojemnikach itp.
4. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
5. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem „Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".
6. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

**UC INNE**

1. Zakaz lokalizacji obiektów o funkcjach przemysłowych, handlu hurtowego, składów i magazynów, obsługi pojazdów, w tym funkcji związanych ze składowaniem, gromadzeniem i przetwarzaniem odpadów oraz demontażem pojazdów.
2. Zakaz lokalizacji jednokondygnacyjnych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400 $m^2$.
3. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

**UC WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE**

| Parametr | Zabudowa do 4 kondygnacji nadziemnych | Zabudowa od 5 kondygnacji nadziemnych |
|---|---|---|
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 600 $m^2$ | 800 $m^2$ |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 80% | 80% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 15% | 15% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" | |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi | |
| Miejsca parkingowe | dla funkcji usługowych należy zapewnić miejsca do parkowania zgodnie z polityką parkingową określoną w podrozdziale 20.3 „Polityka parkingowa" | |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 53

## UP – TERENY USŁUG O ZNACZENIU PONADLOKALNYM

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARÓW ZABUDOWY USŁUGOWEJ O CHARAKTERZE PUBLICZNYM ORAZ O ZNACZENIU OGÓLNOMIEJSKIM I REGIONALNYM |
|---|---|

### UP STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy usługowej o znaczeniu ponadlokalnym z preferencją dla usług publicznych z zakresu administracji lokalnej i rządowej, sądownictwa, nauki i szkolnictwa wyższego, kultury i sztuki, wystawiennictwa, zdrowia i opieki społecznej, sportu i rekreacji, turystyki, bezpieczeństwa publicznego i obronności państwa itp. wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, z obiektami o funkcjach uzupełniających i towarzyszących, związanych z profilem prowadzonej działalności:
   a) lokalizacja zabudowy o reprezentacyjnym charakterze, o wysokich walorach architektonicznych i wysokim standardzie technicznym;
   b) lokalizacja miejsc do parkowania głownie w garażach wielopoziomowych, w budynkach mieszkalnych i usługowych oraz pod powierzchnią terenu;
   c) zagospodarowanie otoczenia obiektów publicznych jako przestrzeni ogólnodostępnych o charakterze reprezentacyjnym i użytkowym poprzez:
      - zapewnienie wysokiego standardu w zakresie rozwiązań funkcjonalnych i estetycznych przy użyciu środków architektonicznych podkreślających rangę i charakter danej przestrzeni;
      - uwzględnienie nasadzeń zieleni wysokiej i niskiej w powiązaniu z istniejącymi terenami zieleni urządzonej i naturalnymi kompleksami leśnymi jako harmonijnego dopełnienia struktury zurbanizowanej stanowiącego tło dla wyróżniających się obiektów architektonicznych.
2. Możliwość lokalizacji zabudowy usługowej o znaczeniu lokalnym oraz zamieszkania zbiorowego.
3. Utrzymanie instalacji do termicznego przekształcania odpadów należącej do Zakładu Utylizacji Odpadów Medycznych przy Centrum Onkologii im. prof. F. Łukaszczyka w Bydgoszczy.
4. Utrzymanie istniejących zespołów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w rejonie ulic: al. Powstańców Wielkopolskich, dr. A. Jurasza, dr. J. K. Chodkiewicza, Sportowej, Chopina, Gdańskiej, Wysokiej, w tym:
   a) rewaloryzacja prowadząca do podniesienia standardów estetycznych i technicznych budynków i poprawy stanu zagospodarowania terenu;
   b) przekształcanie zabudowy o formie i parametrach nieadekwatnych do skali zabudowy mieszkaniowej o wysokiej intensywności;
   c) racjonalne wykorzystanie niezabudowanych powierzchni terenu umożliwiające prawidłowe funkcjonowanie zespołu, w tym zabezpieczenie odpowiedniej liczby miejsc do parkowania, terenów rekreacyjnych dla mieszkańców, nasadzeń zieleni wysokiej i niskiej, bezkolizyjnego kształtowania powiązań pieszych i dojazdów itp.;
   d) lokalizacja uzupełniających funkcji usługowych o nieuciążliwym charakterze.
5. Utrzymanie i ochrona oraz zagospodarowanie na cele kulturalno-turystyczne zabytkowych obszarów poprzemysłowych (tj. Exploseum – Centrum techniki wojennej DAG Fabrik Bromberg).

### UP INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 54

6. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
7. Skablowanie istniejących linii średniego i wysokiego napięcia.

| UP | ŚRODOWISKO KULTUROWE |
|---|---|

1. Kreowanie nowej jakości zagospodarowania charakteryzującego się szczególną dbałością o układ kompozycyjny, rozwiązania funkcjonalne oraz wysoką jakość wykonania poszczególnych elementów zagospodarowania.
2. Kształtowanie zespołów zabudowy z zachowaniem spójności funkcjonalno-wizualnej poszczególnych obiektów przy jednoczesnym zachowaniu indywidualnego wizerunku miejsca podkreślającego szczególną funkcję obiektów publicznych w skali miasta i regionu.
3. W przypadku zespołów zabudowy zabytkowej zagospodarowanie terenu w oparciu o istniejące wartości historyczno-kulturowe z poszanowaniem kontekstu miejsca i charakteru zabudowy, w tym tradycji budowlanej:
   - zabudowa kampusu Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego położonego w rejonie ul. Chodkiewicza i placu Weyssenhoffa,
   - zabudowa Dowództwa Pomorskiego Okręgu Wojskowego i Garnizonu Bydgoszcz przy ul. Gdańskiej,
   - zabudowa Kujawsko-Pomorskiego Centrum Pulmonologii w Bydgoszczy przy ul. Seminaryjnej i Meysnera,
   - zabudowa Politechniki Bydgoskiej przy ul. Seminaryjnej.
4. Ochrona zabudowy przemysłowej DAG Fabrik Bromberg.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| UP | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Ochrona i rewaloryzacja założeń zieleni parkowej, zieleńców, nasadzeń drzew i krzewów w ciągach ulicznych, terenów zagospodarowanych zielenią stanowiących dopełnienie struktury zurbanizowanej i tło dla wyróżniających się obiektów architektonicznych.
2. Zapewnienie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej obszarów zagospodarowanych zielenią i terenów rekreacyjno-sportowych oraz ich wzajemne powiązanie w spójny system terenów biologicznie czynnych.
3. Wykorzystanie istniejących oczek wodnych, stawów oraz odtworzenie lub budowa nowych zbiorników gromadzących wody w celu podniesienia walorów krajobrazowych i rekreacyjnych oraz wzmocnienia systemów przyrodniczych, w tym poprawy uwilgotnienia danego siedliska.
4. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| UP | INNE |
|---|---|

1. Zakaz lokalizacji towarzyszących obiektów usługowych o funkcjach przemysłowych, handlu hurtowego, składów i magazynów oraz związanych ze składowaniem, gromadzeniem i przetwarzaniem odpadów i demontażem pojazdów.
2. Zakaz lokalizacji jednokondygnacyjnych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400 $m^2$.
3. Uwzględnianie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

| UP | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | nie określa się |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 60% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 30% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta” |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi |
| Miejsca parkingowe | dla funkcji usługowych należy zapewnić miejsca do parkowania zgodnie z polityką parkingową określoną w podrozdziale 20.3 „Polityka parkingowa” |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## U1 – TERENY USŁUG

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE TERENÓW USŁUG PONADPODSTAWOWYCH W REJONACH ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ LUB OBSZARACH CENNYCH PRZYRODNICZO |
|---|---|

### U1 STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy usługowej, niekolidującej z funkcjami mieszkaniowymi.
2. Kształtowanie wielofunkcyjnych ośrodków usługowych służących obsłudze terenów mieszkaniowych obejmujących usługi z zakresu handlu, gastronomii, usług bytowych, rozrywki, kultury, usług sportu i rekreacji – realizowanych w formie kubaturowej, a także usług informacji, komunikacji, administracji, pocztowych, finansowych i ubezpieczeniowych oraz innych nieuciążliwych.
3. Możliwość lokalizacji usług turystyki, oświaty, ochrony zdrowia, opieki społecznej i socjalnej.
4. Możliwość realizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$, wyłącznie na obszarach oznaczonych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" symbolem „2000".
5. Możliwość utrzymania istniejącej zabudowy mieszkaniowej.
6. Możliwość lokalizacji nowej zabudowy mieszkaniowej w jednostce Osowa Góra-Kolbego, po wschodniej stronie ul. Maksymiliana Marii Kolbego, z zastosowaniem wskaźników jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej określonych w karcie MW dla terenów MW1.

### U1 INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia na linie kablowe podziemne.
6. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### U1 ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie tożsamości – identyfikacji wizualnej – zespołów zabudowy poprzez spójną formę architektoniczną, stylistykę, kolorystykę, stosowane materiały wykończeniowe itp. stosownie do kontekstu miejsca.
2. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy.
3. Kształtowanie pozytywnego wizerunku obiektu / zespołu obiektów i terenu, w szczególności od strony przestrzeni ogólnodostępnych, tj. głównych ciągów komunikacyjnych i przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowych.
4. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### U1 ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Wzmacnianie potencjału przyrodniczego terenu poprzez:
   a) wprowadzenie drzew i krzewów w ciągach ulicznych;
   b) zagospodarowanie terenów z możliwie wysokim udziałem powierzchni zieleni;
   c) stosowanie zieleni zintegrowanej z budynkami np. w formie zielonych ścian, zielonych dachów, zwłaszcza na obszarach o niskim wskaźniku zieleni i dużym udziale powierzchni uszczelnionych.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 57

2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska”; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
3. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.
4. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem „Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej”.

| U1 | **INNE** |
|---|---|

1. Zakaz lokalizacji funkcji produkcyjnych, usługowo-technicznych, magazynowo-składowych oraz związanych ze zbieraniem, składowaniem, magazynowaniem i przetwarzaniem odpadów.
2. Zakaz lokalizacji uciążliwych usług związanych z obsługą pojazdów typu lakiernie, blacharnie oraz z demontażem pojazdów.
3. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej” oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

| U1 | **WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE** |
|---|---|
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | nie określa się |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 60% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 20% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta” |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową określoną w podrozdziale 20.3 „Polityka parkingowa” |

## U2 – TERENY USŁUG

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARÓW AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ O CHARAKTERZE USŁUGOWYM |
|---|---|

### U2 STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy usługowej, w tym zabudowy usług produkcyjnych i magazynowych.
2. Utrzymanie istniejącej zabudowy produkcyjnej z możliwością jej rozbudowy i nadbudowy.
3. Możliwość lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ wyłącznie na obszarach oznaczonych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" symbolem „2000".
4. Możliwość utrzymania istniejącej zabudowy mieszkaniowej.
5. Dla terenów zlokalizowanych pomiędzy ul. Inowrocławską/Horodelską a lotniskiem, obowiązuje ograniczanie funkcji wrażliwych na hałas lotniczy związanych ze stałym pobytem mieszkańców i użytkowników takich jak szpitale, domy opieki społecznej, zabudowa mieszkaniowa.
6. Możliwość lokalizacji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w jednostce strukturalnej Zamczysko, w rejonie ul. Armii Krajowej, z zastosowaniem wskaźników jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, określonych w karcie terenu MN dla terenów MN1
7. Możliwość lokalizacji funkcji składowych w rejonie Łęgnowo, Zimne Wody, Sierniczek, Brdyujście z wyłączeniem możliwości realizacji obiektów składowisk odpadów w rozumieniu przepisów z zakresu gospodarki odpadami.
8. Dyslokacja obiektów kompostowni i sortowni odpadów, zlokalizowanych w jednostce Bydgoszcz Wschód-Inwalidów, na tereny P/U lub teren I w jednostce Żółwin-Wypaleniska.
9. W obszarach sąsiadujących z rzeką Brdą i Wisłą oraz Kanałem Bydgoskim zachowanie, modernizacja oraz lokalizacja obiektów hydrotechnicznych i urządzeń związanych z rekreacją wodną.
10. Możliwość utrzymania lub przekształcenia ogrodów działkowych w tereny zabudowy zgodnie z punktem 1.

### U2 INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. W jednostkach Zimne Wody-Hutnicza i Łęgnowo-Toruńska zaopatrzenie w wodę wyłącznie z miejskiej sieci wodociągowej.
5. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
6. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia 110 kV na linie kablowe podziemne.
7. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
8. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### U2 ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie tożsamości – identyfikacji wizualnej – zespołów zabudowy poprzez spójną formę architektoniczną, stylistykę, kolorystykę, stosowane materiały wykończeniowe itp., stosownie do kontekstu miejsca.
2. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 59

3. Kształtowanie pozytywnego wizerunku obiektu, zespołu obiektów i terenu, w szczególności od strony przestrzeni ogólnodostępnych, tj. głównych ciągów komunikacyjnych i przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowych, od strony rzek i Kanału Bydgoskiego.
4. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

**U2 ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE**

1. Wzmacnianie potencjału przyrodniczego terenu poprzez:
   a) utrzymanie i wprowadzanie zieleni stosownie do lokalnych uwarunkowań i potrzeb, w tym zieleni pełniącej funkcje izolacyjne, ochronne i środowiskowe;
   b) utrzymanie i ochrona terenów zieleni zlokalizowanych na naturalnych skarpach i nabrzeżach zbiorników wodnych;
   c) wprowadzenie drzew i krzewów w ciągach ulicznych oraz na parkingach;
   d) zagospodarowanie terenów z możliwie wysokim udziałem powierzchni zieleni;
   e) zagospodarowanie terenów nadbrzeżnych Strugi Flis w sposób umożliwiający migracje zwierząt oraz kształtowanie roślinności wzdłuż cieku, zgodnie z naturalnym siedliskiem;
   f) stosowanie zieleni zintegrowanej z budynkami np. w formie zielonych ścian, zielonych dachów, zwłaszcza na obszarach o niskim wskaźniku zieleni i dużym udziale powierzchni uszczelnionych.
2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska".
3. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem "Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".
4. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi, w tym lokalizacja urządzeń i obiektów służących monitoringowi środowiska, remediacji i naprawie szkód w środowisku w jednostkach Zimne Wody-Hutnicza i Łęgnowo-Toruńska.

**U2 INNE**

1. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

**U2 WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE**

| | |
|---|---|
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | nie określa się |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 60% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 20% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową określoną w podrozdziale 20.3 „Polityka parkingowa" |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 60

## P/U – TERENY PRODUKCYJNO-USŁUGOWE

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARÓW AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ O CHARAKTERZE PRODUKCYJNYM I USŁUGOWYM |
|---|---|

### P/U STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój funkcji produkcyjnych, usługowych, w tym związanych z logistyką oraz składowo-magazynowych.
2. Zakaz lokalizacji nowych zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.
3. Możliwość lokalizacji obiektów związanych z przetwarzaniem lub odzyskiem odpadów w rejonach: Park Przemysłowo-Technologiczny, Osowa Góra-Stalowa, Rynkowo.
4. Możliwość utrzymania i lokalizacja instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych.
5. Możliwość lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ wyłącznie na obszarach oznaczonych na rysunku 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" symbolem „2000"; w rejonie Osowa Góra-Stalowa, możliwość lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ w bezpiecznej odległości od zakładu stwarzającego zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, tj. w sytuacji ograniczenia zasięgu potencjalnego oddziaływania zakładu w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.
6. Możliwość utrzymania istniejącej zabudowy mieszkaniowej w rejonie ul. Świetlicowej.
7. Możliwość lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii, wykorzystujących energię słoneczną, o mocy przekraczającej 500 kW, w szczególności lokalizowanych na obiektach np. produkcyjnych, usługowych, składowo-magazynowych, zgodnie z kierunkami zawartymi w podrozdziale 21.9 „Odnawialne źródła energii".

### P/U INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu transportu kolejowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
4. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
5. W jednostkach: Park Przemysłowy-Techniczna, Park Przemysłowy-Ernesta Petersona, Żółwin-Wypaleniska, Czersko Polskie-Osiedle, Czersko Polskie-Chemiczna i Zimne Wody-Hutnicza zaopatrzenie w wodę wyłącznie z miejskiej sieci wodociągowej.
6. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
7. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
8. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### P/U ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni poprzez estetyczną i spójną formę architektoniczną zespołów zabudowy.
2. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy.
3. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 61

| P/U | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Ograniczanie ryzyka występowania poważnych awarii przemysłowych.
2. Ograniczanie uciążliwości dla środowiska np. poprzez stosowanie odpowiednich technologii.
3. Wzmacnianie potencjału przyrodniczego terenu poprzez:
   a) utrzymanie i wprowadzanie zieleni stosownie do lokalnych uwarunkowań i potrzeb, w tym zieleni pełniącej funkcje izolacyjne, ochronne i środowiskowe;
   b) utrzymanie i ochrona terenów zieleni zlokalizowanych na naturalnych skarpach i nabrzeżach zbiorników wodnych;
   c) wprowadzenie drzew i krzewów w ciągach ulicznych oraz na parkingach;
   d) zagospodarowanie terenów z możliwie wysokim udziałem powierzchni zieleni;
   e) stosowanie zieleni zintegrowanej z budynkami np. w formie zielonych ścian, zielonych dachów, zwłaszcza na obszarach o niskim wskaźniku zieleni i dużym udziale powierzchni uszczelnionych.
4. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska".
5. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem "Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".
6. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi, w tym lokalizacja urządzeń i obiektów służących monitoringowi środowiska, remediacji i naprawie szkód w środowisku w jednostkach: Park Przemysłowy-Techniczna, Park Przemysłowy-Ernesta Petersona, Żółwin-Wypaleniska, Czersko Polskie-Osiedle, Czersko Polskie-Chemiczna, Zimne Wody-Hutnicza.

| P/U | INNE |
|---|---|

1. Dla terenów w rejonie jednostki Rynkowo, znajdujących się w strefie ochronnej terenów zamkniętych, obowiązują ograniczenia zawarte w podrozdziale 17.9 „Tereny zamknięte".

| P/U | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 70%,<br>dla terenów zlokalizowanych w strefie nawietrzania miasta, tj. Kanału Bydgoskiego, Zimnych Wód i Siernieczka, wartość wskaźnika wynosi 50% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 20%,<br>dla terenów zlokalizowanych w obszarze stanowiącym system wymiany i regeneracji powietrza wartość wskaźnika wynosi 30% |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową, podrozdział 20.3 „Polityka parkingowa" |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## ZM – TERENY ZIELENI KRAJOBRAZOWEJ Z DOPUSZCZENIEM ZABUDOWY EKSTENSYWNEJ

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARÓW O WYSOKICH WALORACH KRAJOBRAZOWYCH I PRZYRODNICZYCH Z MOŻLIWOŚCIĄ LOKALIZACJI ZABUDOWY EKSTENSYWNEJ HARMONIJNIE WPISANEJ W KRAJOBRAZ |
|---|---|

### ZM STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie naturalnego charakteru skarp, w szczególności poprzez zachowanie pierwotnej rzeźby terenu (doliny, jary, krawędzie skarp), charakterystycznych zbiorowisk roślinnych, stosunków wodnych.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej, rekreacji indywidualnej poprzez wkomponowanie zabudowy w układ skarpy oraz zachowanie harmonii formy, kolorystyki, gabarytów z otaczającym krajobrazem.
3. Możliwość lokalizacji zabudowy usługowej z zakresu oświaty, ochrony zdrowia, rekreacji, gastronomii, kultury, nauki, opieki społecznej, wkomponowanej w istniejący układ zieleni i ukształtowanie terenu.
4. Przekształcanie zabudowy substandardowej lub o parametrach i funkcjach nieadekwatnych do założonego kierunku działań.

### ZM INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój przewodów i urządzeń infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia na linie kablowe podziemne.
6. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
7. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### ZM ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie ekstensywnego charakteru zabudowy poprzez sytuowanie zabudowy na dużych działkach budowlanych ze znacznym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
2. Nawiązywanie usytuowania zabudowy, jej wielkości, formy oraz sposobu zagospodarowania otoczenia do istniejących uwarunkowań przyrodniczych, w tym występujących zadrzewień, kompleksów leśnych, oczek wodnych z otaczającą roślinnością, a przede wszystkim do rzeźby terenu – zwłaszcza do przebiegu krawędzi skarpy, wypłaszczeń dolinnych i rozcięć erozyjnych; przyjęcie zasady sytuowania zabudowy w zieleni, a nie zieleni w sąsiedztwie zabudowy.
3. Kształtowanie strefy czystego krajobrazu – eliminacja reklam.
4. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### ZM ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Kształtowanie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej systemu przyrodniczo-rekreacyjnego poprzez:
   a) nasadzenia zieleni w nawiązaniu do rodzimych zbiorowisk roślinnych oraz ukształtowania terenu;
   b) urządzenie ciągów pieszo-rowerowych, punktów widokowych, ścieżek edukacyjnych, miejsc wypoczynku i rekreacji, realizację obiektów małej architektury;
   c) utrzymanie istniejących zbiorników, cieków wodnych, terenów podmokłych (źródliska);
   d) wykorzystanie zasobów wodnych do zasilania istniejących zbiorników wodnych i terenów zieleni na obszarach podskarpowych;



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 63

2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska”; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
3. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

ZM **INNE**

1. Zakaz realizacji w granicach działek zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy zagrodowej zespołów garażowych niesłużących obsłudze zabudowy zlokalizowanej w granicach tej działki.
2. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej” oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

ZM **WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE**

| Parametr | Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna | Zabudowa usługowa |
|---|---|---|
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 2000 $m^2$ – na terenie charakteryzującym się spadkami, na skarpie<br>1500 $m^2$ – u podnóża skarpy, na wypłaszczeniach | 2000 $m^2$ |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 20% | 30% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 60% | 50% |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi | |
| | | dopuszcza się możliwość stosowania dominant i akcentów architektonicznych przewyższających założoną wysokość zabudowy |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową, podrozdział 20.3 „Polityka parkingowa” | |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## ZK – TERENY ZIELENI KRAJOBRAZOWEJ I OCHRONNEJ

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | OCHRONA OBSZARÓW O WYSOKICH WALORACH KRAJOBRAZOWYCH I PRZYRODNICZYCH |
|---|---|

### ZK STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie oraz ochrona naturalnego charakteru terenów, w szczególności poprzez zachowanie zadrzewień, zakrzewień, zbiorników wodnych, kompleksów leśnych, łąk, upraw rolnych.
2. Utrzymanie oraz ochrona naturalnego charakteru skarp, w szczególności poprzez zachowanie pierwotnej rzeźby terenu (doliny, jary, krawędzie skarp), charakterystycznych zbiorowisk roślinnych, stosunków wodnych, mozaikowatego układu użytków.
3. Zagospodarowanie terenów zgodnie z zasadami określonymi w przepisach odrębnych, dotyczących Parku Krajobrazowego i Obszarów Chronionego Krajobrazu oraz obszarów Natura 2000.
4. Lokalizacja ciągów pieszo-rowerowych, punktów widokowych, ścieżek edukacyjnych, małej architektury, terenowych urządzeń sportu i rekreacji w miejscach atrakcyjnych pod względem rekreacyjnym.
5. Zagospodarowanie zielenią o charakterze izolacyjno-ochronnym terenów położonych w sąsiedztwie terenów P/U i U2.
6. Utrzymanie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej, rekreacji indywidualnej.
7. Możliwość lokalizacji ogrodów działkowych.
8. Możliwość lokalizacji kompleksów rekreacji terenowej w jednostkach strukturalnych Niecponie i Łoskoń.
9. Utrzymanie istniejących urządzeń i obiektów związanych z ochroną przeciwpowodziową z możliwością przekształceń, rozbudowy oraz lokalizacją nowych obiektów.
10. Możliwość lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii, wykorzystujących energię słoneczną, o mocy przekraczającej 500 kW, w jednostkach Fordon-Niecponie i Fordon-Łoskoń, zgodnie z kierunkami zawartymi w podrozdziale 21.9 „Odnawialne źródła energii".

### ZK INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia 110 kV na linie kablowe podziemne.
6. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### ZK ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie ekstensywnego charakteru zabudowy poprzez sytuowanie zabudowy na dużych działkach budowlanych ze znacznym udziałem powierzchni biologicznie czynnej, z wymogiem wkomponowania zabudowy w ukształtowanie terenu oraz z zachowaniem harmonii formy, kolorystyki, gabarytów z otaczającym krajobrazem.
2. Nawiązywanie usytuowania zabudowy, jej wielkości, formy oraz sposobu zagospodarowania otoczenia powinny nawiązywać do istniejących uwarunkowań przyrodniczych, w tym występujących zadrzewień, kompleksów leśnych, oczek wodnych z otaczającą roślinnością, a przede wszystkim do rzeźby terenu – zwłaszcza do przebiegu krawędzi skarpy, wypłaszczeń dolinnych i rozcięć erozyjnych; przyjęcie zasady sytuowania zabudowy w zieleni, a nie zieleni w sąsiedztwie zabudowy.
3. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 65

4. Utrzymanie, udostępnienie i wyeksponowanie osi i otwarć widokowych ze skarpy.
5. Kształtowanie strefy czystego krajobrazu – eliminacja reklam.
6. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| ZK | **ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE** |
|---|---|

1. Kształtowanie zieleni w nawiązaniu do rodzimych zbiorowisk roślinnych.
2. Utrzymanie istniejących zbiorników, cieków wodnych, terenów podmokłych (źródliska), ochrona istniejących zbiorowisk łęgowych i szuwarowych.
3. Wykorzystanie zasobów wodnych do zasilania istniejących zbiorników wodnych i terenów zieleni na obszarach podskarpowych, budowanie nowych terenów zieleni urządzonej oraz kształtowanie obszarów małej retencji w mieście.
4. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów zieleni.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi, w tym lokalizacja urządzeń i obiektów służących monitoringowi środowiska, remediacji i naprawie szkód w środowisku na terenie jednostek Łęgnowo-Toruńska i Zimne Wody-Hutnicza.

| ZK | **INNE** |
|---|---|

1. Zakaz realizacji w granicach działek zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy zagrodowej zespołów garażowych niesłużących obsłudze zabudowy zlokalizowanej w granicach tych działek.
2. Uwzględnienie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

| ZK | **WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE** |
|---|---|
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | 2000 $m^2$ |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 15% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 75% |
| Wysokość zabudowy | do 9 m |
| Miejsca parkingowe | wskaźnik kształtowany indywidualnie według potrzeb |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## ZP – TERENY ZIELENI URZĄDZONEJ

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI REKREACYJNO-WYPOCZYNKOWEJ Z DOMINUJĄCYM UDZIAŁEM ZIELENI URZĄDZONEJ |
|---|---|

### ZP STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Zagospodarowanie na cele rekreacji i wypoczynku, w formie parków, zieleńców, skwerów, parków leśnych, parków tematycznych, ogrodów botanicznych, osiedlowych terenów sportu i rekreacji.
2. Wykorzystanie miejscowych zasobów przyrodniczych, typu: istniejące cieki i zbiorniki wodne, cenne przyrodniczo i krajobrazowo okazy i zbiorowiska roślinne, interesująca rzeźba terenu, do kształtowania terenów zieleni.
3. Lokalizacja obiektów małej architektury, altan, oranżerii i innych podnoszących funkcjonalność i estetykę miejsca oraz placów zabaw, urządzeń do ćwiczeń terenowych, boisk i innych służących do rekreacji i wypoczynku.
4. W obszarach sąsiadujących z rzeką Brdą i Wisłą oraz Kanałem Bydgoskim zachowanie, modernizacja oraz lokalizacja obiektów hydrotechnicznych i urządzeń związanych z rekreacją wodną.
5. Kształtowanie ciągów pieszych i rowerowych w nawiązaniu do systemu miejskiego, w tym kształtowanie ogólnodostępnych ciągów pieszych i rowerowych wzdłuż terenów nadrzecznych.
6. Możliwość lokalizacji zabudowy zintegrowanej funkcjonalnie i przestrzennie z funkcją rekreacyjno-wypoczynkową terenu zieleni urządzonej; mogą to być obiekty związane z gastronomią, rekreacją, sportem, kulturą, turystyką oraz budynki gospodarcze związane z funkcjonowaniem terenu.

### ZP INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego, infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, sieci infrastruktury technicznej, ze szczególnym uwzględnieniem naturalnych walorów przyrodniczych i krajobrazowych, a także powiązań funkcjonalnych i przestrzennych terenów zieleni.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
3. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
4. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia na linie kablowe podziemne.
5. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
6. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### ZP ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Eksponowanie naturalnych walorów przyrodniczo-krajobrazowych terenu, w tym zagospodarowanie z wykorzystaniem miejscowych zasobów przyrodniczych typu istniejące cieki i zbiorniki wodne, cenne przyrodniczo i krajobrazowo okazy i zbiorowiska roślin, interesująca rzeźba terenu.
2. Kształtowanie tożsamości miejsca poprzez podkreślenie indywidualnych cech terenu w wymiarze przestrzennym (mała architektura, architektura obiektów kubaturowych, rodzaj nasadzeń i ich kompozycja, podkreślanie stref wejściowych, kształtowanie osi widokowych i kompozycyjnych) oraz użytkowym (zróżnicowany charakter obiektów umożliwiający uprawianie różnych aktywności).
3. Kształtowanie strefy czystego krajobrazu – eliminacja reklam.
4. Kształtowanie zabudowy o cechach indywidualnych, dostosowanej do specyfiki i charakteru miejsca.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 67

| ZP | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Zagospodarowanie sprzyjające zachowaniu i zwiększeniu bioróżnorodności środowiska miejskiego, w tym zagospodarowanie służące kształtowaniu siedlisk do bytowania drobnych zwierząt np. ptaków, owadów, płazów, gadów, drobnych ssaków – tworzenie enklaw dzikiej przyrody, tzw. rezerwatów miejskich, gdzie potrzeby roślin i zwierząt będą traktowane priorytetowo, w tym ochrona istniejących zbiorowisk łęgowych i szuwarowych.
2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska", w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów biologicznie czynnych, np. zasilanie istniejących zbiorników wodami opadowymi czystymi, kształtowanie nowych zbiorników i obniżeń terenowych gromadzących wodę, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do gruntu.
3. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1 , punktem „Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".
4. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| ZP | INNE |
|---|---|

1. Uwzględnianie kierunków obrony cywilnej zgodnie z ustaleniami rozdziału 22 „Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej" oraz obowiązującymi przepisami z zakresu obrony cywilnej.

| ZP | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | nie określa się |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej / terenu inwestycji | 10% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej / terenu inwestycji | 70% |
| Wysokość zabudowy | niska, dopuszcza się zabudowę średniowysoką, o ile wynika to z potrzeb hodowli i ekspozycji roślin lub zwierząt; możliwość stosowania dominant i akcentów architektonicznych przewyższających wyżej określoną wysokość zabudowy |
| Miejsca parkingowe | wskaźnik kształtowany indywidualnie według potrzeb |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## ZR – TERENY REKREACJI I SPORTU

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE WIELOFUNKCYJNEJ PRZESTRZENI REKREACYJNO-WYPOCZYNKOWEJ Z ZIELENIĄ O ZNACZĄCYCH WALORACH PRZYRODNICZYCH, Z UDZIAŁEM URZĄDZEŃ I OBIEKTÓW USŁUGOWYCH ZWIĄZANYCH Z FUNKCJĄ REKREACYJNO-WYPOCZYNKOWĄ |
|---|---|

### ZR STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnienie i rozwój funkcji rekreacji, wypoczynku i sportu, możliwość lokalizacji ogrodów specjalistycznych takich jak ogrody botaniczne, zoologiczne, etnograficzne, usług turystyki, rozrywki, gastronomii, odnowy biologicznej, rehabilitacji, zdrowia i opieki społecznej.
2. Utrzymanie istniejących obiektów infrastruktury z zakresu sportu i rekreacji z możliwością przekształceń, wymiany, lokalizacji nowych obiektów w celu osiągnięcia optymalnego, dostosowanego do aktualnych potrzeb, standardu zabudowy i zagospodarowania terenu.
3. Lokalizacja obiektów małej architektury, altan, oranżerii i innych podnoszących funkcjonalność i estetykę miejsca oraz placów zabaw, urządzeń do ćwiczeń terenowych, boisk i innych służących do rekreacji i wypoczynku.
4. Realizacja nowego zagospodarowania w rejonie ul. Inwalidów możliwa po uwzględnieniu przepisów szczególnych dotyczących składowisk odpadów.
5. W obszarach sąsiadujących z rzeką Brdą i Wisłą oraz Kanałem Bydgoskim zachowanie, modernizacja oraz lokalizacja obiektów hydrotechnicznych i urządzeń związanych z rekreacją wodną.
6. W rejonie Toru Regatowego stworzenie Centrum Sportów Wodnych – rozbudowa toru regatowego i funkcji towarzyszących (wypożyczalnie sprzętu pływającego, kluby sportowe, wakepark itp.), wprowadzenie nowych obiektów i urządzeń związanych z wodą o funkcjach rekreacyjnych i usługowych (hotele, gastronomia, miejsca rekreacji, pola namiotowe, kempingi, plaża i kąpielisko, houseboaty), dopuszczenie możliwości lokalizowania bazy noclegowo-hotelowej w postaci „domów na wodzie".
7. Na obszarze Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku – kształtowanie wielofunkcyjnego ośrodka rekreacji i wypoczynku o znaczeniu ogólnomiejskim i regionalnym, wymagane sporządzenie koncepcji programowo-przestrzennej budowanej w oparciu o walory przyrodniczo-krajobrazowe terenu, niezbędne zapewnienie spójnej formy przestrzennej i estetycznej obszaru, zróżnicowanego programu funkcjonalnego, wysokiej jakości zagospodarowania przestrzeni, ze szczególnym uwzględnieniem stref wejściowych i głównych ciągów komunikacyjnych.
8. W obszarze położonym na Okolu, w rejonie ul. Nadrzecznej:
   a) kształtowanie przestrzeni wypoczynkowej związanej z rekreacją nadwodną przy wykorzystaniu naturalnych walorów przyrodniczo-krajobrazowych terenu, wynikających z położenia nad rzeką Brdą i Kanałem Bydgoskim oraz występowania naturalnych cieków i zbiornika wodnego; możliwość budowy parku rekreacji i sportów wodnych z przystanią jachtową i niezbędną infrastrukturą usługową, w tym sportowo-rekreacyjną (wypożyczalnie sprzętu pływającego), gastronomiczną i hotelową; lokalizacja ciągów pieszo-rowerowych, punktów widokowych, małej architektury, terenowych urządzeń sportu i rekreacji itp.;
   b) rewaloryzacja i adaptacja dla celów usługowych i dydaktyczno-muzealnych istniejącej zabytkowej infrastruktury hydrotechnicznej śluzy Okole wraz z zabudowaniami maszynowni, sterowni oraz budynkiem śluzowego i budynkiem młynarza; możliwość stworzenia ścieżki dydaktycznej, muzeum poświęconego tradycjom wodniackim, hydrotechnice itp.;
   c) rozbudowa i rozwój zaplecza sportowego do uprawiania sportów wodnych, np. kajakarstwa, wioślarstwa itp.;
   d) utrzymanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o niskiej intensywności z możliwością uzupełnienia w ramach istniejącego zespołu zabudowy w rejonie ulicy Młyńskiej jako przestrzeni zharmonizowanej z terenami zieleni parkowo-krajobrazowej;
   e) utrzymanie i rozwój funkcji usługowych w strefie położonej pomiędzy ul. Nadrzeczną a terenami kolejowymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 69

9. W rejonie Zalewu Smukalskiego, wraz ze stanicą wodną w Janowie: kształtowanie obszaru rekreacji i wypoczynku z wiodącym kierunkiem rekreacji związanej z wodą, w tym zagospodarowanie nabrzeży infrastrukturą służącą rekreacji wodnej, wprowadzenie funkcji z zakresu sportu, turystyki, usług związanych z gastronomią, bazą noclegową (np. internat, pensjonat, pole kempingowe), ochroną zdrowia i opieką społeczną (np. centrum odnowy biologicznej i rehabilitacji) oraz utrzymanie i uzupełnienie istniejącej zabudowy mieszkaniowej i usługowej w rejonie ulic: Rajska oraz Opławiec od nr 154 do 160 (na odcinku od Elektrowni Wodnej „Smukała" do parku osiedlowego przy ul. Biwakowej).
10. W rejonie jednostek Fordon-Łoskoń, Fordon-Pałcz możliwe utrzymanie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej.
11. Możliwość utrzymania i lokalizacji ogrodów działkowych.
12. Możliwość przekształcenia ogrodów działkowych w ogólnodostępne tereny rekreacji i wypoczynku.
13. Kształtowanie ciągów pieszych i rowerowych w nawiązaniu do systemu miejskiego, w tym kształtowanie ogólnodostępnych ciągów pieszych i rowerowych wzdłuż terenów nadrzecznych.
14. Możliwość lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii, wykorzystujących energię słoneczną, o mocy przekraczającej 500 kW, w jednostce Bydgoszcz Wschód-Inwalidów, zgodnie z kierunkami zawartymi w podrozdziale 21.9 „Odnawialne źródła energii".

| ZR | **INFRASTRUKTURA** |
|---|---|

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego, infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, sieci infrastruktury technicznej, ze szczególnym uwzględnieniem naturalnych walorów przyrodniczych i krajobrazowych, a także powiązań funkcjonalnych i przestrzennych terenów zieleni.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
3. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
4. Przebudowa istniejących linii średniego i wysokiego napięcia na linie kablowe podziemne.
5. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.
6. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| ZR | **ŚRODOWISKO KULTUROWE** |
|---|---|

1. Eksponowanie naturalnych walorów przyrodniczo-krajobrazowych terenu, w tym zagospodarowanie z wykorzystaniem miejscowych zasobów przyrodniczych typu istniejące cieki i zbiorniki wodne, cenne przyrodniczo i krajobrazowo okazy i zbiorowiska roślin, interesująca rzeźba terenu.
2. Kształtowanie tożsamości miejsca poprzez podkreślenie indywidualnych cech terenu w wymiarze przestrzennym (mała architektura, architektura obiektów kubaturowych, rodzaj nasadzeń i ich kompozycja, podkreślanie strefy wejściowej, kształtowanie osi widokowych i kompozycyjnych) oraz użytkowym (zróżnicowany charakter obiektów umożliwiający uprawianie różnych aktywności).
3. Poprawa jakości zagospodarowania terenów poprzez podnoszenie standardów technicznych oraz walorów architektonicznych i estetycznych istniejącej zabudowy.
4. Kształtowanie pozytywnego wizerunku obiektu / zespołu obiektów i terenu, w szczególności od strony przestrzeni ogólnodostępnych, tj. głównych ciągów komunikacyjnych i przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowych oraz od strony rzeki i Kanału Bydgoskiego.
5. Obiekty lokalizowane w ramach poszczególnych terenów rekreacji i sportu powinny tworzyć zintegrowany funkcjonalnie i przestrzennie zespół obiektów o atrakcyjnej formie architektonicznej, nadającej terenom indywidualny wyraz.
6. Kształtowanie strefy czystego krajobrazu – eliminacja reklam.
7. Zabudowa indywidualna dostosowana do specyfiki i charakteru miejsca.
8. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

| ZR | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|
| 1. Zagospodarowanie sprzyjające zachowaniu i zwiększeniu bioróżnorodności środowiska miejskiego, w tym zagospodarowanie służące kształtowaniu siedlisk do bytowania drobnych zwierząt np. ptaków, owadów, płazów, gadów, drobnych ssaków – tworzenie enklaw dzikiej przyrody, tzw. rezerwatów miejskich, gdzie potrzeby roślin i zwierząt będą traktowane priorytetowo, w tym ochrona istniejących zbiorowisk łęgowych i szuwarowych.<br>2. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska"; w szczególności pod kątem wzbogacenia środowiska przyrodniczego i poprawy funkcjonowania terenów biologicznie czynnych np. zasilanie istniejących zbiorników wodami opadowymi czystymi, kształtowanie nowych zbiorników i obniżeń terenowych gromadzących wodę, odprowadzenie wód do gruntu.<br>3. Stwarzanie warunków do rozwoju bioróżnorodności fauny miejskiej, zgodnie z podrozdziałem 18.1, punktem „Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej".<br>4. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi. | |
| ZR | **INNE** |
| Nie ustala się. | |

| ZR | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|
| Minimalna powierzchnia nowo wydzielonej działki budowlanej | nie określa się |
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej / terenu inwestycji | 30%,<br>dla ogrodów specjalistycznych – 40%,<br>dla terenu położonego na północ od ul. Witebskiej – 50%,,<br>dla terenów położonych w rejonie Zalewu Smukalskiego, w rejonie ulic Rajska oraz Opławiec od nr 154 do 160 – 40% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej / terenu inwestycji | 60%<br>dla ogrodów specjalistycznych – 50%,<br>dla terenu położonego na północ od ul. Witebskiej – 25%,<br>dla terenów położonych w rejonie Zalewu Smukalskiego w rejonie ulic Rajska oraz Opławiec od nr 154 do 160 – 20% |
| Wysokość zabudowy | zabudowa do 9 m, dopuszcza sie zabudowę niską i średniowysoką, o ile wynika to z potrzeb hodowli i ekspozycji roślin lub zwierząt lub wymogów technicznych obiektów sportowych; możliwość stosowania dominant i akcentów architektonicznych przewyższających założoną wysokość zabudowy<br>dla wybranych terenów ustala się wysokość zabudowy odpowiednio:<br>– dla terenu położonego na południe od ul. Witebskiej – do 15 m, z dopuszczeniem wyższej zabudowy na podstawie zapisów planu miejscowego,<br>– dla terenu położonego na północ od ul. Witebskiej – do 24 m<br>– dla terenu położonego przy ul. Przemysłowej – do 18 m<br>– dla terenów położonych w rejonie Zalewu Smukalskiego ww rejonie ulic Rajska oraz Opławiec od nr 154 do 160 – do 16 m<br>– dla terenu położonego w jednostce Okole-Nadrzeczna – do 18 m |
| Miejsca parkingowe | wskaźnik kształtowany indywidualnie według potrzeb |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 71

## ZC – TERENY CMENTARZY

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE TERENÓW POCHÓWKU Z ZIELENIĄ TOWARZYSZĄCĄ |
|---|---|

### ZC STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie istniejących cmentarzy wraz z niezbędną infrastrukturą.
2. Rozbudowa cmentarzy w rejonie ul. Wiślanej i Rynkowskiej.

### ZC INFRASTRUKTURA

1. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.

### ZC ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie tożsamości miejsca poprzez spójną formę architektoniczną obiektów takich jak bramy, ogrodzenia, dom pogrzebowy, kaplica, obiekty gospodarcze oraz kształtowanie elementów kompozycji przestrzennej w sposób podkreślający charakter i odrębność miejsca.
2. Kształtowanie strefy czystego krajobrazu – eliminacja reklam.
3. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### ZC ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Kształtowanie ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej systemu przyrodniczo-rekreacyjnego poprzez:
   a) utrzymanie i ochronę wartościowych grup zieleni;
   b) zagospodarowanie terenów z możliwie wysokim udziałem powierzchni zieleni.
2. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### ZC INNE

1. Zagospodarowanie nowych terenów wymaga spełnienia wymagań zamieszczonych w przepisach dotyczących cmentarzy i chowania zmarłych.

### ZC WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

| | |
|---|---|
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni terenu | 30% |
| Miejsca parkingowe | wskaźnik kształtowany indywidualnie według potrzeb |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## ZL – TERENY LASÓW

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | ZACHOWANIE TERENÓW LEŚNYCH JAKO OBSZARÓW O ISTOTNYM ZNACZENIU PRZYRODNICZYM I WYPOCZYNKOWYM |
|---|---|

### ZL STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Prowadzenie gospodarki leśnej zgodnie z przepisami odrębnymi.
2. Utrzymanie oraz ochrona naturalnego charakteru lasów, w szczególności poprzez zachowanie charakterystycznych zbiorowisk roślinnych, pierwotnej rzeźby terenu (doliny, jary, krawędzie skarp), stosunków wodnych oraz naturalnych bagien i torfowisk.
3. Działania o charakterze glebochronnym i wodochronnym.
4. Zabezpieczenie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta poprzez stosowne ich zagospodarowanie.
5. Dopuszczenie zachowania istniejącej zabudowy.
6. Dopuszczenie uzupełnień zabudowy usytuowanej w strefie obrzeżnej kompleksów leśnych.

### ZL INFRASTRUKTURA

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
3. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój przewodów i urządzeń infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
4. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
5. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z map 4-11 dotyczących infrastruktury technicznej i transportowej wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### ZL ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie strefy czystego krajobrazu – eliminacja reklam.

### ZL ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Utrzymanie istniejących zbiorników, cieków wodnych, terenów podmokłych (źródliska).
2. Wykorzystanie zasobów wodnych do zasilania istniejących zbiorników wodnych i terenów zieleni na obszarach przyległych (np. podskarpowych).
3. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

### ZL INNE

1. Dla terenów w rejonie jednostek Rynkowo-las oraz Piaski-las, znajdujących się w strefie ochronnej terenów zamkniętych, obowiązują ograniczenia zawarte w podrozdziale 17.9 „Tereny zamknięte”.

### ZL WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

Nie ustala się.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 73

## R – TERENY ROLNE

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI PRODUKCJI ROLNEJ |
|---|---|

| R | STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU |
|---|---|

1. Zagospodarowanie na cele upraw rolnych i ogrodniczych.
2. Możliwość lokalizacji ogrodów działkowych oraz obszarów rekreacji terenowej w jednostkach strukturalnych Osowa Góra-łąki i Prądy-łąki.

| R | INFRASTRUKTURA |
|---|---|

1. Uwzględnienie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.
2. Możliwa lokalizacja obiektów infrastruktury technicznej niesłużącej obsłudze terenu z zachowaniem zasady minimalnego ograniczania wartości użytkowej funkcji podstawowej.

| R | ŚRODOWISKO KULTUROWE |
|---|---|

1. Kształtowanie strefy czystego krajobrazu – eliminacja reklam.

| R | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Ochrona zadrzewień i zakrzaczeń śródpolnych, zbiorników i cieków wodnych.
2. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

| R | INNE |
|---|---|

1. Zakaz stosowania ogrodzeń pełnych.
2. Zakaz lokalizacji szklarni na obszarach Natura 2000.

| R | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|

Nie ustala się.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## KL – TERENY OBSŁUGI TRANSPORTU - LOTNISKO

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARU TRANSPORTU LOTNICZEGO O ZASIĘGU MIĘDZYNARODOWYM I KRAJOWYM |
|---|---|

### KL STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój cywilnego portu lotniczego wraz z niezbędną infrastrukturą.
2. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój lotniska wojskowego wraz z niezbędną infrastrukturą.
3. Utrzymanie uzupełnianie i rozwój lotniska aeroklubu wraz z niezbędną infrastrukturą.
4. Zapewnienie integracji z transportem publicznym (autobusowym, kolejowym w zależności od potoków pasażerskich).
5. Zapewnienie możliwości parkowania zarówno krótko-, jak i długoterminowego adekwatnie do prognozowanych potrzeb. Preferowana forma – parking kubaturowy.
6. Możliwość lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii wykorzystujących energię słoneczną, o mocy przekraczającej 500 kW, na terenach niekolidujących z podstawowym przeznaczeniem terenu, zgodnie z kierunkami zawartymi w podrozdziale 21.9 „Odnawialne źródła energii".

### KL INFRASTRUKTURA

1. Lokalizacja, utrzymanie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
2. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni utwardzonych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód po podczyszczeniu do kanalizacji deszczowej.

### KL ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie cywilnych obiektów kubaturowych na wysokim poziomie architektonicznym i estetycznym.

### KL ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Działania dotyczące utrzymania potencjału przyrodniczego, w tym fauny i flory, podporządkowane bezpieczeństwu ruchu lotniczego.
2. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez:
   - stosowanie rozwiązań przyjaznych dla środowiska;
   - stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, charakteryzujących się niskim oddziaływaniem na środowisko.

### KL INNE

1. Z uwagi na położenie portu lotniczego na obszarze dwóch gmin wymagana współpraca z gminą sąsiednią w zakresie zagospodarowania terenu.

### KL WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

| | |
|---|---|
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni terenu | 50% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni terenu | 20% |
| | 50% – w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową określoną w podrozdziale 20.3 „Polityka parkingowa" |

## KW – TERENY OBSŁUGI TRANSPORTU - PLATFORMA MULTIMODALNA

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE OBSZARU AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ O WIODĄCEJ FUNKCJI TRANSPORTU I PRZEŁADUNKU TOWARÓW |
|---|---|

### KW STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Lokalizacja i rozwój funkcji platformy multimodalnej z portem rzecznym wraz z niezbędną infrastrukturą transportową kolejową i drogową.
2. Budowa i rozwój funkcji logistycznych i magazynowych, w tym: budowa składów, powierzchni przeładunkowych, magazynów, baz logistycznych.
3. Przekształcenie terenów rolnych na potrzeby funkcji wiodących.
4. Utrzymanie istniejących urządzeń i obiektów związanych z ochroną przeciwpowodziową z możliwością przekształceń, rozbudowy oraz lokalizacji nowych obiektów.
5. Możliwość lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii, o mocy przekraczającej 500 kW, w szczególności lokalizowanych na obiektach np. usługowych, składowo-magazynowych.

### KW INFRASTRUKTURA

1. Budowa, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój układu drogowego i kolejowego.
2. Budowa, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
3. Zaopatrzenie w wodę wyłącznie z miejskiej sieci wodociągowej.
4. Zabezpieczenie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej.

### KW ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi zawartymi w rozdziale 19 „Kierunki ochrony i kształtowania środowiska kulturowego”.

### KW ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Ograniczanie negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze poprzez stosowanie rozwiązań przyjaznych dla środowiska.
2. Wzmacnianie potencjału przyrodniczego terenu poprzez:
   a) zagospodarowanie terenów zielenią pełniącą funkcje ochronne, izolacyjne, środowiskowe;
   b) wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów w ciągach ulicznych.
3. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi zawartymi w rozdziale 18 „Kierunki ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego”, w tym lokalizacja urządzeń i obiektów służących monitoringowi środowiska, remediacji i naprawie szkód w środowisku.

### KW INNE

1. Przekształcanie terenów rolniczych zgodnie z przyjętymi kierunkami możliwe po ustaleniu lokalizacji platformy multimodalnej z portem rzecznym.

### KW WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

| | |
|---|---|
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej / terenu | 50% |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej / terenu | 20% |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową określoną w podrozdziale 20.3 „Polityka parkingowa” |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## KK – TERENY KOLEJOWE

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE UKŁADU TRANSPORTOWEGO |
|---|---|

### KK STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Lokalizacja, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój infrastruktury kolejowej.
2. Przebieg linii kolejowych znaczenia państwowego i pozostałych wraz z punktami eksploatacyjnymi (stacje, przystanki, ładownie, posterunki odgałęźne).
3. Modernizacja linii 131 i 201 w korytarzu AGTC do wymagań podwyższonej prędkości eksploatacyjnej. Docelowo układ czterotorowy linii 131 na odcinku Trzciniec – Bydgoszcz Główna.
4. Modernizacja linii nr 18. Docelowo układ czterotorowy na odcinku Toruń Główny – Bydgoszcz Wschód.
5. Utrzymanie linii nr 209.
6. Reaktywacja linii 356 z przeznaczeniem dla ruchu pasażerskiego, regionalnego.
7. Modernizacja dworców i przystanków osobowych.
8. Budowa odgałęzienia do platformy multimodalnej z portem rzecznym w porozumieniu z gminą Solec Kujawski.
9. Budowa odgałęzienia do Portu Lotniczego dla potrzeb ruchu pasażerskiego i cargo lotniczego w porozumieniu z gminą Białe Błota i Portem Lotniczym.
10. Budowa terminala przeładunkowego kolejowo-drogowego „Bydgoszcz-Emilianowo".
11. Adaptacja sieci do potrzeb ruchu regionalnego i aglomeracyjnego (tzw. BiT-City) wraz z budową nowych przystanków: Jary, Węzeł Zachodni, Osowa Góra, Brdyujście zintegrowanych z transportem miejskim.
12. Otoczenie: teren niezabudowany, zabudowany o funkcjach mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych.
13. Pas terenu o szerokości 60-80 m.

### KK INFRASTRUKTURA

1. Lokalizacja, utrzymanie i rozwój sieci infrastruktury technicznej.
2. Odwodnienie z uwzględnieniem retencji do rowów chłonnych, zbiorników infiltracyjnych i skrzynek rozsączających, zbiorników szczelnych oraz kanalizacji deszczowej.

### KK ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie obiektów stacyjnych i przystanków oraz budowli inżynierskich na wysokim poziomie architektonicznym i estetycznym oraz wykonawczym.
2. Dbałość o detal architektoniczny i kompozycyjny poprzez odpowiedni dobór kolorystyki, małej architektury, elementów wyposażenia technicznego stacji i przystanków.

### KK ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Działania w obszarze ochrony potencjału przyrodniczego w zakresie fauny i flory podporządkowane wymaganiom ruchu kolejowego.
2. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, charakteryzujących się niskimi uciążliwościami dla środowiska.

### KK INNE

1. Kształtowanie zagospodarowania pasa kolejowego wymaga współpracy z podmiotami PKP. W szczególności w zakresie uzgodnienia parametrów obiektów inżynierskich służących ruchowi kolejowemu i drogowemu oraz pieszym i rowerzystom.
2. Istniejące przejazdy i przejścia powinny być modernizowane w celu poprawy bezpieczeństwa, a liczba przejazdów w poziomie szyn powinna być ograniczana.

### KK WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

Nie ustala się.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 77

## Ki – TERENY OBSŁUGI TRANSPORTU – INNE

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE TERENÓW OBSŁUGI TRANSPORTU |
|---|---|

### Ki STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Lokalizowanie, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój funkcji związanych z obsługą transportu takich jak węzły drogowe, wybrane węzły transportu publicznego, zajezdnie, zaplecza techniczne transportu, wybrane zespoły parkingowe, w tym parkingi wielopoziomowe wraz z niezbędną infrastrukturą.
2. Węzły drogowe adekwatne do klas krzyżujących się dróg oraz natężenia i struktury ruchu, preferowane węzły zwarte, mało terenochłonne, typu miejskiego („karo").
3. Węzły transportu publicznego zapewniające pełną integrację różnych form transportu, w tym transportu rowerowego, z możliwie krótkimi odcinkami przejścia pieszego pomiędzy różnymi środkami transportowymi.
4. Parkingi wielopoziomowe standardowych systemów adekwatnie do lokalnych potrzeb, o formie architektonicznej zintegrowanej z otoczeniem i zabudową.
5. Możliwość lokalizacji usług związanych z obsługą pasażerów i ruchu.

### Ki INFRASTRUKTURA

1. Lokalizowanie, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój sieci infrastruktury technicznej związanej z potrzebami obiektów.
2. Zabezpieczenie przebiegu korytarzy infrastruktury przesyłowej oraz technicznej obsługi miasta.

### Ki ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi zawartymi w rozdziale 19 „Kierunki ochrony i kształtowania środowiska kulturowego".

### Ki ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Wzmacnianie potencjału przyrodniczego terenu poprzez zagospodarowanie zielenią pełniącą funkcje kompozycyjne, ochronne, izolacyjne, środowiskowe.
2. Ograniczanie negatywnego oddziaływania na środowisko między innymi poprzez strefowanie funkcji, urządzanie zieleni ochronnej i stosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych.
3. Zagospodarowanie terenów w sposób sprzyjający małej retencji miejskiej zgodnie z podrozdziałem 18.2.5 „Mała retencja miejska".
4. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z występowania obszarów i obiektów chronionych przyrodniczo zgodnie z mapą 2 „Środowisko przyrodnicze „wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi zawartymi w rozdziale 18 „Kierunki ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego".

### Ki INNE

Nie ustala się.

### Ki WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

| | |
|---|---|
| Maksymalna wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni terenu | nie ustala się |
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni terenu | 20% |
| Wysokość zabudowy | zgodnie z mapą 3 „Środowisko kulturowe" wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową określoną w podrozdziale 20.3 „Polityka parkingowa" |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# I – TERENY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE SYSTEMU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ O WYSOKICH STANDARDACH PRZYJAZNYCH ŚRODOWISKU, ZAPEWNIAJĄCEGO WYSOKĄ JAKOŚĆ OBSŁUGI MIESZKAŃCÓW MIASTA |
|---|---|

## I STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Utrzymanie, uzupełnianie i rozwój obiektów i urządzeń technicznej obsługi miasta z możliwością modernizacji, wymiany w celu doprowadzenia do właściwych parametrów technicznych, w tym lokalizacje nowych obiektów technicznej obsługi miasta:
   a) obiektów i urządzeń związanych z ujęciem wód podziemnych i stacją wodociągową SW-1 „Las Gdański”,
   b) obiektów i urządzeń związanych z ujęciem wód powierzchniowych i stacją wodociągową SW-4 „Czyżkówko”,
   c) obiektów i urządzeń oczyszczalni ścieków „Fordon” wraz z suszarnią i spalarnią odpadów oraz towarzyszącą infrastrukturą techniczną,
   d) obiektów i urządzeń oczyszczalni ścieków „Kapuściska” wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną,
   e) obiektów i urządzeń hydrotechnicznych,
   f) stacji redukcyjno-pomiarowej gazu I° wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną,
   g) obiektów i urządzeń związanych z wytwarzaniem energii cieplnej i elektrycznej wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną,
   h) obiektów i urządzeń Kompleksu Utylizacji Odpadów Żółwin-Wypaleniska,
   i) obiektów i urządzeń związanych z termicznym przekształcaniem odpadów komunalnych (ZTPOK),
   j) obiektów, urządzeń oraz linii przesyłowych związanych z infrastrukturą elektroenergetyczną,
   k) możliwość lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii wykorzystujących energię słoneczną o mocy przekraczającej 500 kW.

## I INFRASTRUKTURA

1. Lokalizacja, utrzymanie i rozwój sieci infrastruktury technicznej z uwzględnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu.
2. Maksymalne zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru wód deszczowych do kanalizacji deszczowej.

## I ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez stosowanie rozwiązań przyjaznych dla środowiska, w tym stosowanie nowoczesnych technologii charakteryzujących się niskim oddziaływaniem na środowisko.
2. Wzmacnianie potencjału przyrodniczego terenu poprzez zagospodarowanie zielenią pełniącą funkcje ochronne, izolacyjne, środowiskowe.
3. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu uwarunkowań i kierunków wynikających z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze” wraz z odpowiednimi ustaleniami tekstowymi.

## I INNE

Nie ustala się.

## I WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

| | |
|---|---|
| Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w stosunku do powierzchni działki budowlanej | 20% |
| Miejsca parkingowe | zgodnie z polityką parkingową określoną w rozdziale 20.3 |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 79

## S – DROGA EKSPRESOWA

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE UKŁADU TRANSPORTOWEGO |
|---|---|

### S STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Lokalizacja, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój dróg układu podstawowego.
2. Przebieg drogi ekspresowej tworzącej wraz z autostradami podstawowy układ transportowy kraju.
3. Na terenie miasta fragmenty układu obwodnicowego:
   - w ciągu dróg S5 i S10 pomiędzy węzłami Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Zachód,
   - odcinek drogi S10 w południowej części miasta z węzłem Emilianowo.
4. Otoczenie w obszarze miasta – teren niezabudowany.
5. Pas drogowy o szerokości 40-50 m.
6. Znaczny udział ruchu ciężkiego (ruch tranzytowy).
7. Warunki otoczenia i geometryczne zapewniają maksymalną dopuszczalną prędkość na dwujezdniowych drogach ekspresowych.
8. Infrastruktury dla transportu zbiorowego (autobus) nie przewiduje się; transport publiczny dopuszczony na drogach serwisowych.
9. Brak bezpośredniej obsługi terenów przyległych, jeżeli konieczne – wyłącznie z dróg serwisowych.
10. Przekrój standardowy dwujezdniowy z pasem dzielącym 2×2, docelowo 2×3 – w zależności od prognozowanego natężenia ruchu.
11. W miejscach przecięcia z drogami poprzecznymi klasy Z, G i GP wyłącznie przejazdy dwupoziomowe, bez powiązań węzły typu WA i WB mapa 4 „Transport – układ drogowy i kolej".
12. Ciągi piesze i rowerowe lub pieszo-rowerowe na odcinkach dróg serwisowych, na których występuje zapotrzebowanie; dobór przekroju zależny od natężenia ruchu.
13. Ruch pieszy i rowerowy poprzeczny, niewielki, zasadniczo w obrębie węzłów na terenach zabudowanych, w przypadku zidentyfikowania ruchu poprzecznego poza węzłami konieczne zastosowanie przejść bezkolizyjnych w drugim poziomie.
14. Oświetlenie drogowe w węzłach i przy MOP oraz dróg serwisowych i lokalnych.
15. Parkowanie dopuszczone wyłącznie przy drogach serwisowych.

### S INFRASTRUKTURA

1. Lokalizacja, utrzymanie i rozwój sieci infrastruktury technicznej wzdłuż drogi wyłącznie związanej z podstawową funkcją drogi; dopuszcza się kanał technologiczny telekomunikacyjny oraz poprzeczne przejścia infrastruktury technicznej w miejscach kolizji z drogą.
2. Odwodnienie z uwzględnieniem retencji do rowów chłonnych, zbiorników infiltracyjnych oraz cieków otwartych.

### S ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie obiektów i budowli inżynierskich na wysokim poziomie architektonicznym i estetycznym oraz wykonawczym.
2. Dbałość o detal architektoniczny i kompozycyjny poprzez odpowiedni dobór kolorystyki, małej architektury, elementów wyposażenia technicznego i uzupełnienie kompozycji zielenią niską i średnią w grupach, pnączami itp.
3. W obszarach zabudowanych preferowane rozwiązania zwarte, oszczędne terenowo.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

| S | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Działania w obszarze ochrony potencjału przyrodniczego w zakresie fauny i flory podporządkowane wymaganiom technicznym i bezpieczeństwu ruchu drogowego.
2. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, charakteryzujących się niskimi uciążliwościami dla środowiska (ciche nawierzchnie, ekrany akustyczne, zieleń izolacyjna).

| S | INNE |
|---|---|

1. Fragmenty dróg ekspresowych na terenie miasta będą pozostawać w zarządzie GDDKiA.
2. Odcinek drogi pomiędzy węzłami Bydgoszcz Południe i Bydgoszcz Lotnisko posiada parametry drogi ekspresowej. Pożądane jest, by odcinek otrzymał status drogi ekspresowej jako główny dojazd do miasta z kierunku południowego i powiązanie międzynarodowego lotniska z siecią dróg ekspresowych.

| S | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|

Nie ustala się.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## GP – ULICA GŁÓWNA RUCHU PRZYSPIESZONEGO

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE UKŁADU TRANSPORTOWEGO |
|---|---|

| GP | STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU |
|---|---|

1. Lokalizacja, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój dróg układu podstawowego.
2. Przebieg drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego w ciągu drogi krajowej lub regionalnej (wojewódzkiej) tworzącej podstawowy układ transportowy miasta dla relacji tranzytowych północ – południe i wschód – zachód, łączący sieć uliczną miasta z układem dróg ekspresowych.
3. Oś północ – południe (Jana Pawła II – Wyszyńskiego – Armii Krajowej) zapewnia powiązanie z S5 w kierunku północnym i z S10 oraz DK 25 w kierunku południowym.
4. Oś wschód – zachód (trasa WZ) – trasa o znaczeniu regionalnym i podstawowa trasa dla tranzytu wewnątrzmiejskiego.
5. Ulice Toruńska i Nowotoruńska uzupełniają powiązania miasta z S10 i pośrednio z A1 w relacjach południowo-wschodnich (Warszawa, Aglomeracja Śląska).
6. Otoczenie: teren niezabudowany, zabudowany o funkcjach mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych.
7. Pas drogowy o szerokości 40-50 m.
8. Szczytowe natężenie ruchu od 2100 poj./h.
9. Znaczny udział ruchu ciężkiego (ruch tranzytowy i docelowy).
10. Warunki otoczenia i geometryczne umożliwiają podwyższenie prędkości (do 70 km/h). W przypadku podwyższenia prędkości zastosowanie barier ochronnych prawdopodobnie konieczne.
11. Z reguły konieczna infrastruktura dla transportu zbiorowego (autobus).
12. Brak bezpośredniej obsługi terenów przyległych, jeżeli konieczna – wyłącznie z dróg serwisowych.
13. Przekrój standardowy dwujezdniowy z pasem dzielącym 2×2 lub 2×3 w zależności od prognozowanego natężenia ruchu, zalecane wydzielone pasy autobusowe (buspasy) na odcinkach śródmiejskich zagrożonych kongestią.
14. Skrzyżowania zwarte, skanalizowane lub z wyspą centralną. Powyżej sumarycznych natężeń większych od 4500 poj./h szczytu zalecane węzły drogowe, powyżej 5500 poj./h szczytu – niezbędne węzły typu WA („koniczyna"), WB („karo", „półkoniczyna") – mapa 4 „Transport – układ drogowy i kolej".
15. Standardowe ciągi piesze i rowerowe lub pieszo-rowerowe na odcinkach z występującym ruchem pieszym i rowerowym. Dobór przekroju zależny od natężenia ruchu, obustronne, odseparowane od jezdni.
16. Ruch pieszy i rowerowy poprzeczny, niewielki, zasadniczo w obrębie skrzyżowań i węzłów, w przypadku zidentyfikowania ruchu poprzecznego poza skrzyżowaniami konieczne zastosowanie chronionych przejść i przejazdów (skrzyżowania bezkolizyjne, sygnalizacja świetlna, ograniczenie prędkości).
17. Dopuszcza się lokalizację torowisk tramwajowych (ul. Toruńska) w pasach dzielących – środkowym lub bocznych.
18. Oświetlenie drogowe na terenie zabudowanym.
19. Parkowanie w pasie drogowym niepożądane.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

| GP | INFRASTRUKTURA |
|---|---|

1. Lokalizacja, utrzymanie i rozwój sieci infrastruktury technicznej podporządkowane funkcji podstawowej, lokalizacja poza jezdnią niekolidująca z projektowaną zielenią. Stosowanie kanałów technologicznych w przypadkach, gdy wymaga tego optymalizacja przekroju ulicy.
2. Dopuszcza się poszerzenie standardowego pasa drogowego o pas przeznaczony dla infrastruktury technicznej.
3. Odwodnienie z uwzględnieniem retencji do rowów chłonnych, zbiorników infiltracyjnych, skrzynek rozsączających, zbiorników szczelnych oraz kanalizacji deszczowej.

| GP | ŚRODOWISKO KULTUROWE |
|---|---|

1. Kształtowanie obiektów i budowli inżynierskich na wysokim poziomie architektonicznym i estetycznym oraz wykonawczym.
2. Dbałość o detal architektoniczny i kompozycyjny poprzez odpowiedni dobór kolorystyki, oświetlenia, małej architektury, elementów wyposażenia technicznego (słupy trakcyjne i oświetleniowe) w nawiązaniu do otaczającej architektury oraz uzupełnienie kompozycji zielenią niską i średnią w grupach, pnączami itp.
3. Wprowadzenie zieleni w pasie drogowym w postaci zadrzewień szpalerowych w szczególności na odcinkach wskazanych na mapie 4 „Transport – układ drogowy i kolej".
4. Preferowane rozwiązania zwarte, oszczędne terenowo.

| GP | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Działania w obszarze ochrony potencjału przyrodniczego w zakresie fauny i flory podporządkowane bezpieczeństwu ruchu drogowego.
2. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, charakteryzujących się niskim oddziaływaniem na środowisko (ciche nawierzchnie, ekrany akustyczne, zieleń izolacyjna).

| GP | INNE |
|---|---|

1. Kształtowanie spójnego układu podstawowego dróg klasy GP wymaga współpracy z GDDKiA, samorządami gmin ościennych i samorządem województwa; w szczególności w zakresie uzgodnienia parametrów północnego odcinka osi północ – południe na terenie gminy Osielsko (pożądana dwujezdniowa droga klasy GP).
2. Istniejące odcinki dróg zakwalifikowanych do klasy GP wymagają konsekwentnego podnoszenia standardu do założonego poziomu, w szczególności w zakresie przekroju i ograniczenia dostępności.

| GP | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|

Nie ustala się.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## G – ULICA GŁÓWNA

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE UKŁADU TRANSPORTOWEGO |
|---|---|

| G | STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU |
|---|---|

1. Lokalizacja, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój dróg układu podstawowego.
2. Przebieg drogi klasy głównej w ciągu drogi regionalnej (wojewódzkiej) lub wewnątrzmiejskiej podstawowego znaczenia (powiatowej). Drogi klasy G to główne wloty do miasta, łączące miasto z zewnętrzną obwodnicą oraz główne osie o charakterze wewnątrzmiejskim.
3. Tzw. Obwodnica Wschodnia – projektowana uzupełniająca drogowa oś północ – południe we wschodniej części miasta dedykowana dla ruchu ciężarowego i obsługi terenów przemysłowych.
4. Ul. Szubińska – wlot do miasta z kierunku Poznania, powiązanie miasta z węzłem Bydgoszcz Południe.
5. Ul. Nad Torem – Grunwaldzka – wlot do miasta z kierunku Koszalina, powiązanie z węzłem Bydgoszcz Opławiec.
6. Tzw. Trasa Uniwersytecka – wschodni fragment ramy Śródmieścia.
7. Ul. Piękna – Solskiego – Wojska Polskiego – główna oś osiedli tzw. Południowego Tarasu (Szwederowo, Wzgórze Wolności, Wyżyny, Kapuściska) oraz Parku Przemysłowego.
8. Ul. Fordońska – Lewińskiego – Akademicka – główne powiązanie Śródmieścia z Fordonem.
9. Ul. Rejewskiego – Matki Teresy – Barciszewskiego - Ametystowa – obwodnica Fordonu, powiązanie osiedli na Dolnym i Górnym Tarasie Fordonu.
10. Ul. Andersa – główna oś osiedli Dolnego Tarasu w Fordonie.
11. Otoczenie: w większości teren zabudowany o funkcjach mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych.
12. Pas drogowy o szerokości 35-45 m.
13. Szczytowe natężenie ruchu od 1500 do 2100 poj./h.
14. Znaczący udział ruchu ciężkiego (ruch docelowy).
15. Warunki otoczenia i geometryczne umożliwiają podwyższenie prędkości (do 70 km/h); w przypadku podwyższenia prędkości zastosowanie barier ochronnych może okazać się konieczne.
16. Infrastruktura dla transportu zbiorowego, autobusowego w standardzie, infrastruktura tramwajowa na wyznaczonych ciągach (Szubińska, Solskiego, Wojska Polskiego, Akademicka, Andersa), torowisko wydzielone w pasie dzielącym środkowym, preferencje dla transportu szynowego na skrzyżowaniach i przejazdach.
17. Zasadniczo bezpośredniej obsługi terenów przyległych nie zakłada się, jeżeli konieczne, obsługa z dróg serwisowych, wyjątkowo zjazdy bezpośrednie.
18. Przekrój standardowy dwujezdniowy, z pasem dzielącym 2×2 lub wyjątkowo 2×3 w zależności od prognozowanego natężenia ruchu, zalecane wydzielone pasy autobusowe (buspasy) na odcinkach śródmiejskich zagrożonych kongestią.
19. Skrzyżowania zwarte lub z wyspą centralną. Węzły drogowe wyjątkowo typu WB („karo”, „półkoniczyna”) jako konsekwencja uwarunkowań terenowych – mapa 4 „Transport – układ drogowy i kolej”.
20. Standardowe ciągi piesze i rowerowe lub pieszo-rowerowe na odcinkach z występującym ruchem pieszym i rowerowym. Dobór przekroju zależny od natężenia ruchu, obustronne, odseparowane od jezdni.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

21. Ruch pieszy i rowerowy poprzeczny, na odcinkach miejskich znaczący, zasadniczo ograniczony do skrzyżowań i wyznaczonych miejsc pomiędzy skrzyżowaniami odpowiednio chronionych (skrzyżowania bezkolizyjne, sygnalizacja świetlna, ograniczenie prędkości). Oświetlenie drogowe na terenie zabudowanym.
22. Parkowanie w pasie drogowym niepożądane.

| G | INFRASTRUKTURA |
|---|---|

1. Lokalizacja, utrzymanie i rozwój sieci infrastruktury technicznej podporządkowane funkcji podstawowej, lokalizacja poza jezdnią niekolidująca z projektowaną zielenią. Stosowanie kanałów technologicznych w przypadkach, gdy wymaga tego optymalizacja przekroju ulicy.
2. Dopuszcza się poszerzenie standardowego pasa drogowego o pas przeznaczony dla infrastruktury technicznej.
3. Odwodnienie z uwzględnieniem retencji do rowów chłonnych z przelewem, zbiorników infiltracyjnych, skrzynek rozsączających, zbiorników szczelnych oraz kanalizacji deszczowej.

| G | ŚRODOWISKO KULTUROWE |
|---|---|

1. Kształtowanie obiektów i budowli inżynierskich na wysokim poziomie architektonicznym i estetycznym oraz wykonawczym.
2. Dbałość o detal architektoniczny i kompozycyjny poprzez odpowiedni dobór kolorystyki, oświetlenia, małej architektury, elementów wyposażenia technicznego (słupy trakcyjne i oświetleniowe) w nawiązaniu do otaczającej architektury oraz uzupełnienie kompozycji zielenią niską i średnią w grupach, pnączami itp.
3. Wprowadzenie zieleni w pasie drogowym w postaci zadrzewień szpalerowych, w szczególności na odcinkach wskazanych na mapie 4 „Transport – układ drogowy i kolej".
4. Preferowane rozwiązania zwarte, oszczędne terenowo.

| G | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Działania w obszarze ochrony potencjału przyrodniczego w zakresie fauny i flory podporządkowane bezpieczeństwu ruchu drogowego.
2. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, charakteryzujących się niskim oddziaływaniem na środowisko (ciche nawierzchnie, zieleń izolacyjna, wyjątkowo – ekrany akustyczne).

| G | INNE |
|---|---|

1. Kształtowanie spójnego układu podstawowego dróg w klasie G wymaga współpracy i koordynacji zamierzeń z samorządami gmin ościennych i samorządem województwa. W szczególności w zakresie uzgodnienia parametrów połączenia ul. Szubińskiej z węzłem Bydgoszcz Błonie na terenie gminy Białe Błota (pożądana dwujezdniowa droga klasy G) oraz budowy odcinka Obwodnicy Wschodniej na terenie gminy Osielsko i włączenia ww. obwodnicy do węzła Lotnisko (gmina Białe Błota). Dopuszcza się wariantowanie przebiegu dróg na styku z gminami sąsiednimi.
2. Istniejące odcinki dróg zakwalifikowanych do klasy G wymagają konsekwentnego podnoszenia standardu do założonego poziomu, w szczególności w zakresie przekroju i dostępności.

| G | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|

Nie ustala się.

## Z – ULICA ZBIORCZA

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE UKŁADU TRANSPORTOWEGO |
|---|---|

### Z STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Lokalizacja, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój dróg układu podstawowego.
2. Przebieg drogi klasy zbiorczej – przeważnie ciąg drogi powiatowej, wewnątrzmiejskiej i powiązanie z sąsiednimi gminami. Drogi klasy Z to lokalne wloty do miasta oraz zasadnicza siatka układu podstawowego na terenie miasta.
3. Trasy wylotowe: Nakielska – Łochowska, Toruńska, Andersa, Sudecka, Jeździecka, Kolbego.
4. Główne ciagi wewnętrzne:
   - Obwodnica Zachodnia (od Szubińskiej do Saperów),
   - Żwirki i Wigury – Inowrocławska – Nowa Brzozowa,
   - Glinki – Bydgoskich Przemysłowców – Petersona,
   - Łęczycka – Kazimierza Wielkiego (do Chemicznej),
   - Toruńska,
   - Przemysłowa – Witebska,
   - Andersa (od Barciszewskiego),
   - Gdańska,
   - Smukalska (od Biwakowej do trasy WZ),
   - Kolbego – Skośna – Podmiejska (do Nakielskiej),
   - Jagiellońska, Kujawska, Piękna.
5. Otoczenie: teren zabudowany o funkcjach mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych.
6. Pas drogowy o szerokości 20-30 m.
7. Szczytowe natężenie ruchu od 600 do 1700 poj./h.
8. Ruch samochodów osobowych i dostawczych (ruch wewnątrzmiejski).
9. Warunki otoczenia i geometryczne wymagają ograniczenia prędkości do 50 km/h. Zastosowanie elementów uspokojenia ruchu może być konieczne.
10. Infrastruktura dla transportu zbiorowego, autobusowego w standardzie, infrastruktura tramwajowa na wyznaczonych ciągach, torowisko wydzielone w pasie dzielącym środkowym, w pasie bocznym i możliwe wbudowane w jezdnię, tam, gdzie niezbędne – pasy tramwajowo-autobusowe i autobusowe, preferencje dla transportu szynowego na skrzyżowaniach, przejazdach i w ruchu ogólnym (separacja rodzajów ruchu).
11. Obsługa terenów przyległych bezpośrednio z drogi. Tam, gdzie zasadne, obsługa z dróg lokalnych i dojazdowych. Dopuszczone parkowanie w zatokach w ciągu ulic handlowych i na terenach przemysłowych.
12. Przekrój standardowy jednojezdniowy lub dwujezdniowy z pasem dzielącym 2×1, 2×2 lub wyjątkowo 2×3 w zależności od prognozowanego natężenia ruchu i założeń kompozycyjnych. Zalecane wydzielone pasy autobusowe (buspasy) lub wspólne pasy tramwajowo-autobusowe na odcinkach śródmiejskich zagrożonych kongestią. Zatoki postojowe w pasie drogowym w zależności od zapotrzebowania. Elementy uspokojenia ruchu w postaci azylów, wysp, odgięć torów ruchu – zalecane.
13. Skrzyżowania zwarte lub małe ronda. Węzły drogowe tylko jako włączenia do dróg wyższej klasy typu WB („karo”, „półkoniczyna”) – mapa 4 „Transport – układ drogowy i kolej”.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

14. Standardowe ciągi piesze i rowerowe lub pasy rowerowe, wyjątkowo pieszo-rowerowe na odcinkach z występującym ruchem pieszym i rowerowym. Dobór przekroju zależny od natężenia ruchu. Drogi rowerowe obustronne, bezpośrednio przy jezdni z zachowanymi warunkami bezpieczeństwa. Zaleca się dzielący pas z przeznaczeniem na zieleń, perony przystanków i pasy postojowe.
15. Ruch pieszy i rowerowy poprzeczny, na odcinkach miejskich znaczny, na skrzyżowaniach i na odcinkach między skrzyżowaniami konieczne preferencje dla pieszych z zapewnieniem odpowiednich warunków bezpieczeństwa. Oświetlenie drogowe na terenie zabudowanym.
16. Parkowanie w pasie drogowym dopuszczone.

| Z | INFRASTRUKTURA |
|---|---|

1. Lokalizacja, utrzymanie i rozwój sieci infrastruktury technicznej podporządkowane funkcji podstawowej, lokalizacja poza jezdnią niekolidująca z projektowaną zielenią. Stosowanie kanałów technologicznych w przypadkach, gdy wymaga tego optymalizacja przekroju ulicy.
2. Odwodnienie z uwzględnieniem retencji do rowów chłonnych z przelewem, zbiorników infiltracyjnych, skrzynek rozsączających, zbiorników szczelnych oraz kanalizacji deszczowej (wyłącznie nadwyżki).

| Z | ŚRODOWISKO KULTUROWE |
|---|---|

1. Kształtowanie przestrzeni ulicy na wysokim poziomie architektonicznym i estetycznym oraz wykonawczym.
2. Dbałość o detal architektoniczny i kompozycyjny poprzez odpowiedni dobór kolorystyki, małej architektury i elementów wyposażenia technicznego (słupy trakcyjne i oświetleniowe) w nawiązaniu do otaczającej architektury. W obszarze śródmieścia wystrój ulicy i posadzka wzorowane na standardach historycznych.
3. Wprowadzenie zieleni w pasie drogowym w postaci zadrzewień szpalerowych – założeń alejowych w szczególności na odcinkach wskazanych na mapie 4 „Transport – układ drogowy i kolej".
4. Uzupełniająco zakrzewienia, trawniki w ograniczonym zakresie.
5. Preferowane rozwiązania zwarte, oszczędne terenowo.

| Z | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Działania w obszarze ochrony potencjału przyrodniczego w zakresie fauny i flory podporządkowane bezpieczeństwu ruchu drogowego.
2. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, charakteryzujących się niskim oddziaływaniem na środowisko (ograniczenie prędkości, retencja wód opadowych i roztopowych, zieleń).

| Z | INNE |
|---|---|

1. Kształtowanie spójnego układu podstawowego dróg w klasie Z wymaga perspektywicznego planowania, kompleksowego wdrażania preferowanych rozwiązań przy pełnej współpracy służb samorządowych na poziomie lokalnym. Oprócz uwarunkowań ruchowych na dobór przekroju równorzędny wpływ powinny mieć zasady kompozycji i funkcjonalność.
2. Istniejące odcinki dróg zakwalifikowanych do klasy Z wymagają konsekwentnego podnoszenia standardu do założonego poziomu, w szczególności w zakresie poprawy warunków bezpieczeństwa, funkcjonalności, kompozycji i estetyki.
3. Forma przekroju i rodzaj nawierzchni wymagają standaryzacji w nawiązaniu do historycznych wzorców i otaczającej architektury.

| Z | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|

Nie ustala się.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 87

## L – ULICA LOKALNA

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE UKŁADU TRANSPORTOWEGO |
|---|---|

### L STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Lokalizacja, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój dróg układu obsługującego, wspomagającego układ podstawowy.
2. Przebieg drogi klasy lokalnej – droga gminna. Główne ciągi poszczególnych osiedli mieszkaniowych pełniące funkcje drogi zbierającej ruch, niekiedy tranzytowej niższej rangi. Układ dróg uzupełniających siatkę dróg klasy Z na odcinkach, gdzie stosowanie parametrów klasy Z nie jest zasadne. Łącznie z pozostałymi drogami układu podstawowego dzielą obszar miasta na kwartały zabudowy.
3. Otoczenie: teren zabudowany o funkcjach mieszkaniowych.
4. Pas drogowy o szerokości 12 m lub szerszy w zależności od potrzeb.
5. Szczytowe natężenie ruchu ≤1000 poj./h.
6. Głównie ruch samochodów osobowych.
7. Warunki otoczenia i geometryczne wymagają ograniczenia prędkości do 30 km/h (strefa „30") lub 40 km/h. Standardowo stosowanie elementów uspokojenia ruchu.
8. Infrastruktura dla transportu zbiorowego, autobusowego w standardzie, dopuszcza się przystanki autobusowe bez zatok, infrastruktura tramwajowa wyjątkowo – „ulica tramwajowa", torowisko wbudowane w jezdnię.
9. Obsługa terenów przyległych bezpośrednio z drogi. Standardowo parkowanie w zatokach i przykrawężnikowe na pasach postojowych.
10. Przekrój standardowy jednojezdniowy lub wyjątkowo dwujezdniowy, założenia alejowe (2×1 lub 2×2) w zależności od dostępnego pasa terenu i założeń kompozycyjnych.
11. Skrzyżowania zwarte lub małe ronda.
12. Standardowe chodniki, drogi rowerowe w zależności od potrzeb.
13. Ruch pieszy i rowerowy poprzeczny, intensywny, na skrzyżowaniach i na odcinkach między skrzyżowaniami konieczne preferencje dla pieszych z zapewnieniem odpowiednich warunków bezpieczeństwa.
14. Oświetlenie drogowe standardowo.
15. Parkowanie w pasie drogowym standardowo na osiedlach mieszkaniowych i przy usługach jako dodatkowe miejsca dla użytku publicznego.

### L INFRASTRUKTURA

1. Lokalizacja, utrzymanie i rozwój sieci infrastruktury technicznej podporządkowane funkcji podstawowej. Stosowanie kanałów technologicznych w przypadkach, gdy wymaga tego optymalizacja przekroju ulicy.
2. Odwodnienie z uwzględnieniem retencji do rowów chłonnych z przelewem, zbiorników infiltracyjnych, skrzynek rozsączających, zbiorników szczelnych oraz kanalizacji deszczowej (wyłącznie nadwyżki).

### L ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie przestrzeni ulicy standardowe, z uwzględnieniem zasad estetyki i kompozycji.
2. Dbałość o detal architektoniczny i kompozycyjny poprzez odpowiedni dobór kolorystyki, małej architektury, elementów wyposażenia technicznego (słupy trakcyjne i oświetleniowe) w nawiązaniu do otaczającej architektury. W obszarze śródmieścia wystrój ulicy i posadzka wzorowane na standardach historycznych.
3. Wprowadzenie zieleni w pasie drogowym w postaci zadrzewień szpalerowych w szczególności na odcinkach wskazanych na mapie 4 „Transport – układ drogowy i kolej".



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

4. Uzupełniająco zakrzewienia, trawniki w ograniczonym zakresie.
5. Preferowane rozwiązania zwarte, oszczędne terenowo.

| L | ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE |
|---|---|

1. Działania w obszarze ochrony potencjału przyrodniczego w zakresie fauny i flory podporządkowane bezpieczeństwu ruchu drogowego.
2. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, charakteryzujących się niskim oddziaływaniem na środowisko (ograniczenie prędkości, retencja wód opadowych i roztopowych, zieleń).

| L | INNE |
|---|---|

1. Kształtowanie spójnego układu wspomagającego układ podstawowy dróg w klasie L wymaga perspektywicznego planowania, kompleksowego wdrażania preferowanych rozwiązań przy pełnej współpracy służb samorządowych na poziomie lokalnym.
2. Na granicy miasta wymagana koordynacja działań inwestycyjnych z gminami sąsiednimi.
3. Istniejące odcinki dróg zakwalifikowanych do wybranych dróg klasy L (zgodnie z rysunkiem Studium) wymagają konsekwentnego podnoszenia standardu do założonego poziomu, w szczególności w zakresie poprawy warunków bezpieczeństwa, funkcjonalności, kompozycji i estetyki.
4. Forma przekroju i rodzaj nawierzchni wymagają standaryzacji w nawiązaniu do historycznych wzorców i otaczającej architektury.

| L | WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE |
|---|---|

Nie ustala się.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## W – RZEKI I KANAŁY ŻEGLOWNE

| KIERUNKI DZIAŁAŃ | KSZTAŁTOWANIE UKŁADU TRANSPORTOWEGO |
|---|---|

### W STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA – ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. Lokalizacja, utrzymanie, uzupełnianie i rozwój dróg wodnych.
2. Przebieg fragmentów dróg wodnych E40 i E70 oraz lokalizacja infrastruktury żeglugowej na tych drogach.
3. Adaptacja dróg wodnych (rzeki Brda i Wisła oraz Kanał Bydgoski) do wymagań zakładanych klas, utrzymanie funkcji transportowej i turystycznej.
4. Podniesienie parametrów technicznych do wymagań międzynarodowych dróg wodnych, zgodnie z konwencją AGN, w oparciu o programy rządowe.
5. Modernizacja śluz i innych urządzeń hydrotechnicznych.
6. Utrzymanie i rekonstrukcja obiektów hydrotechnicznych na odcinku Starego Kanału Bydgoskiego, wyłączonego z żeglugi.
7. Ochrona naturalnych walorów rzeki Brdy na odcinku nieznajdującym się w ciągu dróg wodnych.
8. Budowa nowego zbiornika retencyjnego na rzece Brdzie w rejonie Czyżkówka.
9. Budowa platformy multimodalnej z portem rzecznym w rejonie Łęgnowa.
10. Budowa infrastruktury do obsługi ruchu turystycznego.
11. Otoczenie: teren niezabudowany, zabudowany o funkcjach mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych.
12. Pas terenu – zróżnicowane szerokości w zależności od lokalizacji.

### W INFRASTRUKTURA

1. Lokalizacja, utrzymanie i rozwój sieci infrastruktury technicznej związanej z funkcją podstawową.
2. Skrzyżowania z infrastrukturą poprzeczną, w tym obiekty inżynierskie (mosty), dostosowane do wymagań założonej klasy drogi wodnej.

### W ŚRODOWISKO KULTUROWE

1. Kształtowanie obiektów oraz budowli inżynierskich na właściwym poziomie architektonicznym i estetycznym oraz wykonawczym, w szczególności na terenach objętych ochroną konserwatorską.
2. Dbałość o detal architektoniczny i kompozycyjny poprzez odpowiedni dobór małej architektury i elementów wyposażenia technicznego.

### W ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

1. Działania w obszarze ochrony potencjału przyrodniczego w zakresie fauny i flory podporządkowane wymaganiom funkcji podstawowej na odcinkach żeglownych.
2. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, charakteryzujących się niskimi uciążliwościami dla środowiska.
3. Ochrona walorów przyrodniczych rzeki Brdy na odcinkach poza przebiegiem dróg wodnych E40 i E70.
4. Ochrona walorów przyrodniczych w granicach obszarów Natura 2000.

### W INNE

1. Kształtowanie zagospodarowania terenów dróg wodnych i pozostałych odcinków rzek wymaga współpracy z właściwą administracją rządową.

### W WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

Nie ustala się.

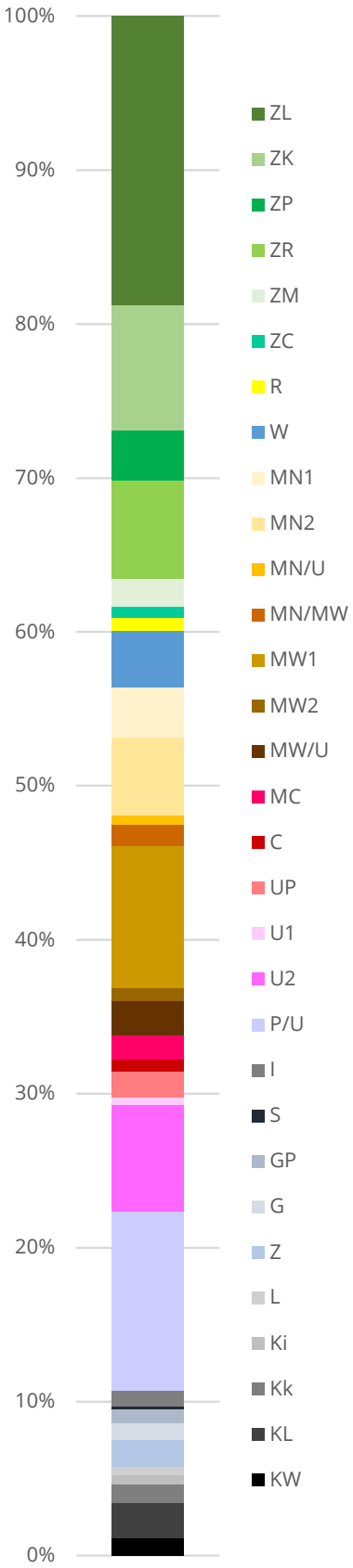


Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 17.12. Bilans terenów

**Tabela 54.** Bilans terenów według przeznaczenia

| *Grupa* | *Symbol* | *Przeznaczenie terenu* | *Powierzchnia [w ha]* | *%* | *%* |
|---|---|---|---|---|---|
| tereny funkcjonalne system przyrodniczo-rekreacyjny | ZL | Tereny lasów | 3 302,77 | 18,8 | 43,6 |
| | ZK | Tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej | 1 430,05 | 8,1 | |
| | ZP | Tereny zieleni urządzonej | 570,90 | 3,2 | |
| | ZR | Tereny rekreacji i sportu | 1 124,12 | 6,4 | |
| | ZM | Tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej | 324,86 | 1,8 | |
| | ZC | Tereny cmentarzy | 128,26 | 0,7 | |
| | R | Tereny rolne | 144,40 | 0,8 | |
| | W | Rzeki i kanały żeglowne | 641,59 | 3,6 | |
| tereny funkcjonalne tereny zabudowy | MN1 | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego | 578,75 | 3,3 | 45,7 |
| | MN2 | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego | 886,64 | 5,0 | |
| | MN/U | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i usług | 108,80 | 0,6 | |
| | MN/MW | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i wielorodzinnego | 247,59 | 1,4 | |
| | MW1 | Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego | 1 620,65 | 9,2 | |
| | MW2 | Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego | 146,21 | 0,8 | |
| | MW/U | Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług | 391,94 | 2,2 | |
| | MC | Tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe | 270,48 | 1,5 | |
| | UC | Tereny wielofunkcyjne w centrum miasta | 142,54 | 0,8 | |
| | UP | Tereny usług o znaczeniu ponadlokalnym | 295,00 | 1,7 | |
| | U1 | Tereny usług | 83,82 | 0,5 | |
| | U2 | Tereny usług | 1 223,92 | 7,0 | |
| | P/U | Tereny produkcyjno-usługowe | 2 050,32 | 11,7 | |
| tereny funkcjonalne - system transportowy i infrastruktury technicznej | I | Tereny infrastruktury technicznej | 172,96 | 1,0 | 10,7 |
| | S | Droga ekspresowa | 37,27 | 0,2 | |
| | GP | Ulica główna ruchu przyspieszonego | 155,92 | 0,9 | |
| | G | Ulica główna | 189,73 | 1,1 | |
| | Z | Ulica zbiorcza | 307,39 | 1,7 | |
| | L | Ulica lokalna | 102,03 | 0,6 | |
| | Ki | Tereny obsługi transportu – inne | 98,56 | 0,6 | |
| | KK | Tereny kolejowe | 217,01 | 1,2 | |
| | KL | Tereny obsługi transportu – lotnisko | 392,06 | 2,2 | |
| | KW | Tereny obsługi transportu – platforma multimodalna | 207,12 | 1,2 | |
| **Suma końcowa** | | | **17 593,66** | **100** | **100** |



## 17.13. Zasady stosowania ustaleń Studium

1. Kierunki zagospodarowania terenów określają mapy 1-12 oraz tekst Studium.
2. Parametry i wskaźniki zagospodarowania terenów określają karty dla terenów funkcjonalnych (podrozdział 17.11 „Kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów"), wskaźniki kształtowania sieci usług (zawarte w podrozdziale 17.6 „Usługi") oraz wskaźniki dotyczące terenów rekreacyjno-wypoczynkowych (zawartych w podrozdziale 17.7 „System przyrodniczo-rekreacyjny"), ponadto wysokości zabudowy określone w podrozdziale 19.3 „Krajobraz miasta".
3. Parametry i wskaźniki określone w Studium są parametrami kierunkowymi, stanowią wytyczne do zagospodarowywania przestrzeni miejskiej, pomocne do osiągania założonych celów rozwoju przestrzennego i poprawy jakości życia, a ich ewentualne uściślenie będzie następowało na etapie sporządzania planów miejscowych w oparciu o szczegółowe rozpoznanie uwarunkowań.
4. W przypadku braku możliwości osiągnięcia założonych parametrów i wskaźników z uwagi na istniejące trwałe zagospodarowanie należy dążyć do poprawy istniejącego zagospodarowania poprzez przyjmowanie wskaźników o wartościach możliwie zbliżonych do wartości określonych w Studium.
5. Granice terenów funkcjonalnych widoczne na rysunku Studium są liniami orientacyjnymi, których dokładny przebieg należy ustalać na etapie sporządzania planów miejscowych w oparciu o szczegółowe rozpoznanie uwarunkowań.
6. W granicach terenów, gdzie istniejące zagospodarowanie jest niezgodne z kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Studium, dopuszcza się jego przekształcanie na inne funkcje, które będą spójne lub co najmniej niesprzeczne z kierunkami określonymi dla danego terenu. W przypadku wprowadzenia ww. funkcji dopuszcza się ustalenie indywidualnych wskaźników zagospodarowania, dążąc do uzyskania wartości określonych w kartach dla tożsamej funkcji, np. dla funkcji mieszkaniowych należy posługiwać się odpowiednio wskaźnikami określonymi w kartach MN, MW, dla funkcji usługowych należy stosować odpowiednio wskaźniki określone w kartach U1 lub U2 itp. W przypadku niezgodności istniejącego zagospodarowania z kierunkami określonymi w kartach dla terenów ZP, ZK, parametr wysokości przekształcanej zabudowy nie może przekroczyć 9 m. Należy stosować zasadę poprawy jakości zagospodarowania terenu i warunków przyrodniczych.
7. Powierzchnię zabudowy należy rozumieć jako powierzchnię zabudowy zlokalizowanej na działce budowlanej / terenie.
8. Powierzchnię biologicznie czynną należy rozumieć jako teren biologicznie czynny zdefiniowany w obowiązujących przepisach.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 18.

# Kierunki ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego

## 18.1. Ochrona przyrody

W granicach miasta znajdują się obszary objęte następującymi formami ochrony przyrody:

- Nadwiślański Park Krajobrazowy,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej – część zachodnia,
- Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003,
- Solecka Dolina Wisły PLH040003,
- Dolina Noteci PLH300004,
- Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001,
- Użytek ekologiczny „Zielona Ostoja",
- Użytek ekologiczny „Stawy Akademickie".

Ponadto cały czas podejmowane są działania zmierzające do utworzenia nowych użytków ekologicznych oraz powołania kolejnych pomników przyrody. Obszary, które posiadają szczególne walory przyrodnicze, ale nie zostały jeszcze objęte ochroną, to projektowane użytki ekologiczne: „Mokradła na Osowej Górze", „Wyszogród", „Łęgi w ujściu Brdy", „Łęgi nad Brdą", „Mokradła przy ulicy Spadzistej", „Mokradła na Górnym Tarasie", „Mokradła Łęgnowo", „Źródliska w Fordonie".

Dokumenty planistyczne obejmujące obszary chronione (z wyjątkiem użytków ekologicznych) wymagają uzgodnienia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska w zakresie ich oddziaływania na przedmiot ochrony.

W granicach obszarów chronionego krajobrazu, użytków ekologicznych i w parku krajobrazowym obowiązują zasady zagospodarowania wynikające z przepisów szczególnych, w tym zakazy zawarte w aktach ustanawiających wyżej wymienione obszary chronione.

Oprócz obszarów objętych ochroną prawną w obszarze miasta występuje szereg cennych elementów przyrodniczych, skupionych w dolinach rzek i na zboczach dolin, wymagających zachowania, a niekiedy także czynnej ochrony. Tworzą one system zielonych korytarzy zapewniających: przewietrzanie miasta, przyjazny mikroklimat, zachowanie różnorodności biologicznej oraz elementarną komunikację ekologiczną.

Wyróżnia się cztery podstawowe korytarze tworzące system przyrodniczy oraz obszary wymiany powietrza w mieście:

1. Odcinek dna Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej – od zachodniej granicy miasta do Brdyujścia.
2. Dolina Wisły.
3. Dolina Brdy – od północnej granicy miasta do śródmieścia (okolice mostu Solidarności).
4. Skarpa Północna (Zbocze Fordońskie) – od linii kolejowej na zachodzie aż do Łoskonia.

W obszarze wszystkich korytarzy jako generalną zasadę przyjmuje się **ograniczanie zabudowy, zwłaszcza zabudowy zwartej, oraz zapewnienie możliwie dużego udziału powierzchni biologicznie**



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 93

**czynnej**. Strefy nadbrzeżne wód i obszary krawędziowe skarp są dedykowane funkcjom rekreacyjno-wypoczynkowym oraz obiektom łączącym wysokie walory architektoniczne z funkcjami użytkowymi szczególnie istotnymi dla ogółu mieszkańców.

Do prawidłowego funkcjonowania systemu konieczne jest również:

- ograniczanie lokalizacji przedsięwzięć uciążliwych dla środowiska (zaliczanych do przedsięwzięć znacząco oddziałujących na środowisko w rozumieniu ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko) ze szczególnym uwzględnieniem emitorów zanieczyszczeń,
- zachowanie naturalnych zbiorowisk roślinnych,
- zaniechanie działań zagrażających stateczności skarp i naturalnej rzeźbie terenu,
- zachowanie / przywrócenie ciągłości ekologicznej,
- zapewnienie ciągłości wszystkich cieków i rowów,
- zapewnienie ciągłości ciągów pieszych i rowerowych.

W obszarze poszczególnych korytarzy wyznacza się dodatkowo następujące zasady zagospodarowania:

1. Odcinek dna Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej:
   - zachowanie ciągłości zbiorowisk łęgowych,
   - wprowadzanie miejsc rekreacji mieszkańców,
   - zachowanie rolniczego użytkowania gruntów w obszarze Natura 2000.
2. Dolina Wisły:
   - zachowanie ciągłości łęgów, szuwarów i zarośli (nie dotyczy obszaru międzywala),
   - zakaz prowadzenia działalności oddziałującej w znaczącym stopniu negatywnie na środowisko, z wyłączeniem inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej i transportowej,
   - objęcie ochroną w formie użytku ekologicznego lasu łęgowego w Brdyujściu,
   - zachowanie rolniczego użytkowania gruntów w obszarze Natura 2000.
3. Dolina Brdy:
   - utrzymanie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej jako funkcji wiodącej w tej części miasta,
   - zakaz prowadzenia działalności oddziałującej w znaczącym stopniu negatywnie na środowisko, z wyłączeniem inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej i transportowej,
   - wprowadzanie zagospodarowania turystyczno-rekreacyjnego,
   - zabezpieczenie przed erozją stromych brzegów Brdy,
   - zachowanie biologicznej obudowy brzegów rzeki.

Stosowanie powyższych zasad będzie znacznie ograniczone na terenie planowanego portu multimodalnego, gdzie priorytetem jest umożliwienie gospodarczego wykorzystania terenu.

4. Skarpa Północna (Zbocze Fordońskie):
   - dopuszczenie rolniczego użytkowania gruntów na wysoczyźnie,
   - utrzymanie mozaikowatego charakteru roślinności: drzewostanów, łąk i muraw urozmaiconych nielicznymi kępami krzewów i drzew na wysoczyźnie oraz w górnych partiach zbocza,
   - zagospodarowanie dolnych partii zbocza na cele turystyczno-rekreacyjne, wprowadzanie miejsc rekreacji mieszkańców,
   - zachowanie dotychczasowego użytkowania gruntów leśnych,
   - zakaz realizacji działalności uciążliwej dla środowiska,
   - zachowanie walorów krajobrazowych obszaru,
   - wprowadzanie zagospodarowania turystyczno-rekreacyjnego.



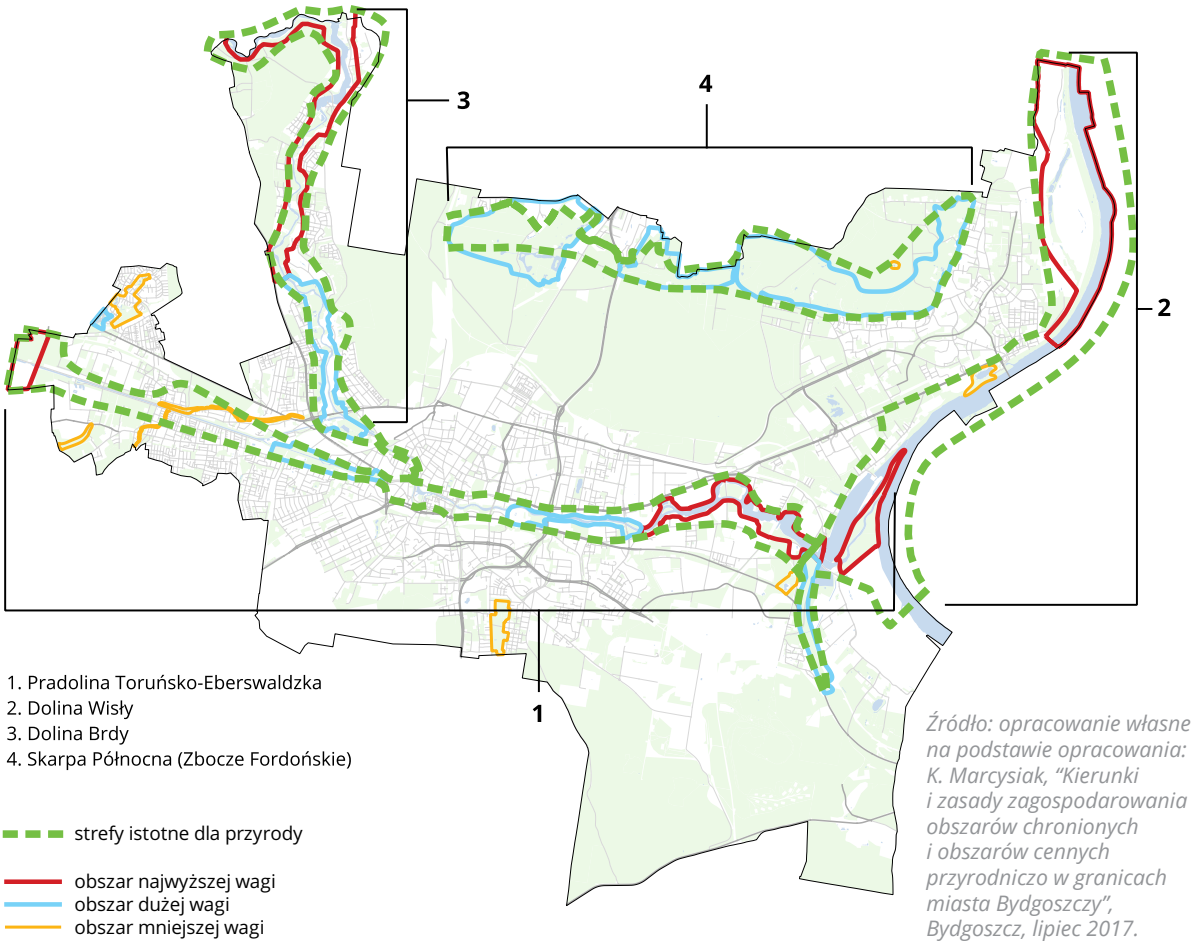
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

### Kształtowanie bioróżnorodności fauny miejskiej

Na terenach zainwestowanych należy rozwijać bioróżnorodność fauny miejskiej poprzez:

1. realizację przepustów dla drobnych zwierząt w ogrodzeniach i pod nawierzchnią ciągów komunikacyjnych (prostopadle do ich osi);
2. rozmieszczanie budek lęgowych dla nietoperzy i ptaków różnych gatunków, w tym również na budynkach;
3. lokalizowanie miejsc wodopoju drobnych zwierząt, zarówno sztucznych (poidełka, fontanny), jak i naturalnych i półnaturalnych (zbiorniki wodne, niecki, elementy małej retencji miejskiej);
4. tworzenie warunków dla bytowania owadów zapylających (np. lokalizacja pasiek, stosowanie nasadzeń roślin miododajnych na obszarach zieleni publicznej), realizację zielonych dachów i zieleni wertykalnej;
5. zachowanie i pielęgnację drzew dziuplastych;
6. wprowadzanie nasadzeń gatunków roślin dających schronienie oraz pokarm dla zwierząt;
7. realizację „enklaw dzikiej przyrody", gdzie:
   - urządza się schronienia dla płazów i gadów w postaci niewielkich konstrukcji z kamieni naturalnych (otoczaków),
   - ogranicza się częstotliwość koszenia trawników do dwóch pokosów w jednym sezonie wegetacyjnym,
   - wysiewa się łąki kwietne,
   - zachowuje się martwe drewno,
   - rezygnuje się z trasowania ciągów komunikacyjnych, w tym ciągów pieszych oraz innych elementów sprzyjających penetracji,
   - ogranicza się sztuczne oświetlenie lub rezygnuje z niego.

**Rysunek 84.** Podstawowe korytarze systemu przyrodniczego miasta




*Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowania: K. Marcysiak, "Kierunki i zasady zagospodarowania obszarów chronionych i obszarów cennych przyrodniczo w granicach miasta Bydgoszczy", Bydgoszcz, lipiec 2017.*

## 18.2. Ochrona środowiska i jego zasobów

### 18.2.1. Ochrona powietrza i kształtowanie lokalnego klimatu

Niska jakość powietrza stanowi wyzwanie w skali Polski. Kraj przoduje w rankingach europejskich dotyczących stopnia zanieczyszczenia powietrza, a w miastach polskich notuje się znaczące przekroczenia norm. Bydgoszcz znajduje się w grupie miast, których ten problem dotyczy. Śledzenie pomiarów zamieszczonych na stronie Inspekcji Ochrony Środowiska pozwala zauważyć, że miasto, szczególnie w sezonie zimowym, często zmaga się ze złym stanem jakości powietrza. W mieście od lat notowane są przekroczenia standardów jakości powietrza w zakresie zanieczyszczenia pyłem zawieszonym PM10, benzo(a)pirenem, a ostatnio także pyłem PM2,5. Stan czystości atmosfery w zakresie stężeń innych substancji w powietrzu przedstawia się nieco lepiej. Najwyższe wartości stężeń występują w okresie niskich temperatur powietrza i są bezpośrednio związane z sezonem grzewczym. Średnia wartość analizowanych stężeń zanieczyszczeń w okresie grzewczym jest o 10-35% wyższa od stężeń notowanych w okresie letnim, co pokazuje, jak poważnym potencjalnym zagrożeniem dla środowiska są instalacje ciepłownicze

Wyniki oceny jakości powietrza dokonywanej przez właściwe organy ochrony środowiska potwierdzają ponadnormatywne stężenia zanieczyszczeń, a tym samym obligują do opracowania programu ochrony powietrza (POP) i jego aktualizacji.

W mieście wysoki poziom zanieczyszczeń wynika z koncentracji wielu źródeł emisji, takich jak: punktowe emitory przemysłowe, paleniska domowe, lokalne kotłownie, środki transportu, ale jest również efektem specyficznego ukształtowania Bydgoszczy. Położenie znacznego obszaru miasta w dolinach rzecznych sprzyja stagnacji zanieczyszczeń i ich gromadzeniu się na niżej położonych terenach. Kolejnym istotnym czynnikiem wpływającym na jakość powietrza w mieście są predyspozycje terenów do wymiany mas powietrza. Warunki przewietrzania uzależnione są nie tylko od ukształtowania powierzchni, ale także od tzw. szorstkości terenu. Pojęcie to określa zróżnicowanie wysokości i kształtu elementów pokrycia terenu na danej powierzchni – im większe zróżnicowanie na niewielkiej powierzchni, tym większa szorstkość. Aby utrzymać dobre warunki przewietrzania miasta, należy dążyć do utrzymania i kształtowania obszarów o niskiej szorstkości, umożliwiających swobodne przemieszczanie się mas powietrza. Znajdujące się na terenie miasta rzeki tworzą naturalne korytarze przewietrzające miasto, a odpowiednie zagospodarowanie terenów przyległych do rzeki jest istotnym czynnikiem zwiększającym wydolność tego układu.

Struktura terenów zieleni, w tym lasów, także bierze udział w funkcjonowaniu systemu nawietrzania i regeneracji powietrza. Tereny zieleni stanowią naturalny kontrast termiczny dla obszarów silnie zurbanizowanych, przyczyniając się do wzmożenia ruchów pionowych i poziomych, co z kolei ułatwia napływ mas czystego powietrza do miasta. Powietrze, przepływając przez obszary zieleni, oczyszcza się i ulega wzbogaceniu w tlen. Ekstensywne zagospodarowanie zielenią wysoką dolin rzecznych i rozcięć erozyjnych poszerza koryta swobodnego spływu powietrza, pozytywnie wpływając na kształtowanie warunków biourbanistycznych miasta i poprawę standardów życia jego mieszkańców.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz analizę warunków aerodynamicznych Bydgoszczy, istniejącego oraz planowanego zagospodarowania w ramach Studium wyznaczono system wymiany i regeneracji powietrza obejmujący trzy strefy różniące się preferowanymi formami zagospodarowania gwarantującymi zachowanie ich funkcji w zakresie poprawy jakości powietrza. Na system ten składają się trzy podstawowe elementy:

1. Główne kanały nawietrzające – obszary o korzystnych uwarunkowaniach w zakresie ukształtowania i pokrycia terenu do przemieszczania mas powietrza z uwzględnieniem dominujących kierunków wiatrów.
2. Kanały aerosanitarne miasta – obszary o korzystnych uwarunkowaniach do przemieszczania mas powietrza z uwzględnieniem dominujących kierunków wiatrów oraz tereny wielopiętrowej zieleni naturalnej lub ozdobnej, poprawiające jakość powietrza i sprzyjające jego regeneracji.
3. Wspomagające kanały nawietrzające – oparte w głównej mierze na ciągach ulicznych; stanowią dopełnienie kanałów nawietrzających i stref regeneracji powietrza. W miejscach, gdzie przepływ powietrza jest ograniczony przez istniejącą zabudowę, istotne jest kształtowanie szerokich ciągów komunikacyjnych z zielenią towarzyszącą w postaci szpalerów drzew. W obszarach zainwestowanych, o wykształconej tkance miejskiej, poszerzanie ulic wydaje się najlepszą i najprostszą metodą przeciwdziałania zastoiskom i wymuszania cyrkulacji powietrza.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 85.** System wymiany i regeneracji powietrza

*Źródło: opracowanie własne.*

### 18.2.2. Ograniczenie zjawiska miejskiej wyspy ciepła oraz kształtowanie systemu wymiany i regeneracji powietrza

W obszarze kanałów aerosanitarnych kierunki zagospodarowania to:

1. Kształtowanie szerokich ciągów komunikacyjnych z nasadzeniami zieleni przydrożnej, przyulicznej.
2. Rozmieszczenie budynków w sposób sprzyjający wymianie powietrza, tj. punktowo.
3. Utrzymanie otwartych przestrzeni i placów miejskich.
4. Likwidacja i ograniczenie źródeł zanieczyszczeń powietrza np. poprzez stosowanie w programach strategicznych preferencji dla właścicieli zabudowy zamierzających dokonać termomodernizacji lub wymiany nieefektywnych instalacji grzewczych na instalacje niskoemisyjne.
5. Zagospodarowanie powierzchni biologicznie czynnych zielenią ze znaczącym udziałem zieleni wysokiej.

Na obszarze głównych kanałów nawietrzających kierunki zagospodarowania to :

1. Ograniczenie zabudowy z preferencją lokalizacji uzasadnionych funkcjonalnie inwestycji technicznych oraz obiektów, których funkcjonowanie jest bezpośrednio związane z rzeką oraz obiektów użyteczności publicznej o szczególnym znaczeniu dla miasta lub powiązanych funkcjonalnie z rzeką.
2. Utrzymanie oraz kształtowanie otwartych przestrzeni i placów miejskich.
3. Zagospodarowanie zielenią ze znaczącym udziałem zieleni niskiej.
4. Zagospodarowanie terenu na cele rekreacji i wypoczynku, w tym możliwość lokalizacji elementów małej architektury i niewielkich obiektów budowlanych służących rekreacji, takich jak np. wypożyczalnie sprzętu sportowego, małe punkty gastronomiczne.

W strefach regeneracji powietrza kierunki zagospodarowania to:

1. Ograniczanie zabudowy zgodnie z zapisami na kartach terenów.
2. Zagospodarowanie terenu zielenią ze znaczącym udziałem zieleni wysokiej.

W obszarach wspomagających kanały nawietrzające kierunki zagospodarowania to:

1. Kształtowanie szerokich ciągów komunikacyjnych z nasadzeniami zieleni.

Niezależnie od kształtowania systemu regeneracji i wymiany powietrza na obszarze całego miasta w ramach działań planistycznych należy:

1. dążyć do zachowania drożności głównych korytarzy przewietrzania miasta;
2. dążyć od rozbudowy systemu regeneracji i wymiany powietrza w skali lokalnej;
3. lokalizować budynki osią długą równolegle do dominującego kierunku wiatrów;
4. wprowadzać wielopiętrową zieleń izolacyjną w miejscach występowania intensywnego unosu wtórnego pyłów;
5. wprowadzać do treści planów miejscowych zapis obligujący do zaopatrzenia w energię cieplną z wykorzystaniem paliw niskoemisyjnych i urządzeń o wysokiej sprawności;
6. uwzględniać w dokumentach planistycznych wytyczne zawarte w programie ochrony powietrza.

Ponadto podstawowym zagadnieniem dla poprawy jakości powietrza są działania pozaplanistyczne, prowadzone zgodnie z zasadą likwidacji zanieczyszczeń u źródła. Jest to podstawa dla osiągnięcia bardzo dobrych rezultatów. Należą do nich:

1. Podłączenia do sieci ciepłowniczej możliwie dużej liczby podmiotów ogrzewanych indywidualnie.
2. Wymiana wysokoemisyjnych źródeł ciepła na piece ogrzewane paliwami niskoemisyjnymi (np. gazem lub olejem).
3. Wymiana pieców węglowych o niskiej sprawności na urządzenia charakteryzujące się parametrami przyjaznymi dla środowiska. W nowo powstałych budynkach należy stosować hierarchię instalacji źródeł ogrzewania:
   - podłączenie do sieci ciepłowniczej lub sieci gazowej,
   - OZE (pompy ciepła),

- urządzenia opalane olejem,
- ogrzewanie elektryczne.

w przypadku braku infrastruktury systemu ciepłowniczego lub gazowego możliwość zastosowania nowych kotłów węglowych lub na biomasę.

4. Termomodernizacja budynków.
5. Czyszczenie ulic na mokro w okresie wiosna-jesień w miarę potrzeby (szczególnie w okresach bezdeszczowych).
6. Stopniowa wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej na pojazdy wyposażone w instalacje spełniające wymogi najlepszej dostępnej technologii w zakresie ochrony środowiska.
7. Upowszechnianie wśród mieszkańców komunikacji zbiorowej jako środka transportu.
8. Rozwój infrastruktury rowerowej wraz z propagowaniem roweru jako środka transportu.
9. Upłynnienie ruchu poprzez inteligentny system zarządzania ruchem (tworzenie tzw. zielonych fal).
10. Promowanie korzystania z pojazdów napędzanych energią elektryczną.
11. Wprowadzenie stref z ograniczeniem ruchu pojazdów niespełniających normy E5.

W obszarze występowania zjawiska miejskiej wyspy ciepła wskazane jest:

1. Zachowanie możliwie największej powierzchni biologicznie czynnej przy realizacji nowych inwestycji, w tym ochrona wartościowej zieleni istniejącej.
2. Rozszczelnianie dużych nawierzchni betonowych i asfaltowych poprzez wprowadzanie niewielkich terenów zieleni z nasadzeniami drzew i krzewów, wyposażonych w system nawadniania.
3. Nasadzenia pnączy prowadzonych na elewacjach budynków.
4. Realizacja zielonych dachów.
5. Wprowadzanie elementów wodnych, jak fontanny, sadzawki, cieki naturalne i sztuczne.

### 18.2.3. Ochrona przed hałasem

Ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu lub ograniczenie propagacji hałasu bądź emisji dźwięku co najmniej do poziomu dopuszczalnego. Podstawowe źródło uciążliwości w miastach, pomimo ogromnego postępu, jaki dokonał się w ostatnich latach zwłaszcza w redukcji uciążliwości akustycznej pojazdów, stanowi niezmiennie hałas komunikacyjny (kołowy, szynowy, lotniczy).

Dominującą formą hałasu, stanowiącą najpoważniejszą uciążliwość dla mieszkańców, jest hałas drogowy. Ograniczenie natężenia ruchu na drodze planowania przestrzennego jest możliwe tylko w bardzo ograniczonym zakresie. Umiejętny dobór i rozmieszczenie poszczególnych funkcji pozwala natomiast na ograniczenie liczby osób narażonych na uciążliwości akustyczne.

Ochronę przed hałasem na drodze planowania przestrzennego należy realizować poprzez:

1. Zoptymalizowanie parametrów dróg tak, aby umożliwiały w miarę płynny ruch pojazdów.
2. Odsunięcie linii zabudowy na obszarach funkcji wrażliwych na bezpieczną odległość w stosunku do ciągów komunikacyjnych.
3. Planowanie funkcji niewymagających ochrony przed hałasem w miejscach o szczególnie wysokim poziomie dźwięku i przy braku możliwości jego ograniczenia.
4. Sytuowanie zakładów przemysłowych i innych obiektów emitujących hałas poza obszarem osiedli mieszkaniowych.
5. Unikanie konfliktów przestrzennych.

Inne działania ograniczające uciążliwości akustyczne to:

1. Realizacja ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ulic, przy których znajduje się zabudowa mieszkaniowa i występują przekroczenia dopuszczalnych norm.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 99

2. Wyciszanie torowisk tramwajowych.
3. Stosowanie dźwiękochłonnych nawierzchni jezdni i elewacji budynków.
4. Utrzymanie dobrego stanu nawierzchni dróg.
5. Kształtowanie rzeźby terenu w sposób ograniczający propagację hałasu na elewacje budynków mieszkalnych.
6. Wprowadzanie nasadzeń zwartej zieleni izolacyjnej.
7. Poprawa organizacji ruchu, np. właściwa synchronizacja sygnalizacji świetlnej, zapewniająca dobrą płynność ruchu.
8. Stosowanie w zabudowie materiałów budowlanych o podwyższonej izolacyjności akustycznej oraz sytuowanie pomieszczeń na stały pobyt ludzi, uwzględniające ochronę przed hałasem.
9. Stopniowe przekształcanie i wycofywanie funkcji uciążliwych, modernizacja obiektów fabrycznych i technologii produkcji zmierzająca do poprawy warunków ochrony środowiska, ograniczenia zanieczyszczeń i uciążliwości hałasu.

### 18.2.4. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Jakość i zasoby wód, przede wszystkim tych przeznaczonych do zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia, mają istotny wpływ zarówno na zdrowie społeczeństwa, jak i na prawidłowe funkcjonowanie ekosystemów.

Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód oraz racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi wymagają podjęcia i wdrożenia szeregu działań w zakresie kształtowania stosunków wodnych i ochrony środowiska wodnego przed zanieczyszczeniem, eutrofizacją i degradacją. Działania te należy prowadzić równolegle w odniesieniu do wód powierzchniowych i podziemnych. Wody te nie stanowią bowiem dwóch odrębnych zasobów, ale jeden zasób zdeponowany w dwóch pulach, pomiędzy którymi zachodzi ciągła wymiana.

Ochrona zasobów zarówno wód powierzchniowych, jak i podziemnych na drodze planowania przestrzennego powinna odbywać się poprzez:

1. Kształtowanie udziału powierzchni biologicznie czynnej w zagospodarowaniu terenów w możliwie wysokich wartościach, nie niższych niż wartości wskaźników określone dla poszczególnych terenów w podrozdziale 17.11 „Kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów".
2. Retencjonowanie wód opadowych i roztopowych.
3. Ograniczanie zabudowy w odległości do 50 m od cieków i zbiorników wodnych.
4. Realizację placów składowych i dróg o szczelnej nawierzchni, wyposażonych w systemy podczyszczania wód opadowych i roztopowych.
5. Wydobycie na powierzchnię i renaturalizację cieków wodnych, które przed laty skanalizowano – problem dotyczy głównie obszarów przyskarpowych w północnej części miasta.
6. Stosowanie szczególnych zasad zagospodarowania terenu w obszarach stref ochronnych ujęć wód pitnych:

- przekształcanie obszarów użytkowanych rolniczo w tereny zieleni, zabudowy mieszkaniowej, usługowej lub inne niegenerujące spływu wód zanieczyszczonych związkami azotu;
- zakaz lokalizacji składowisk odpadów i mogilników;
- wykluczenie w planach miejscowych możliwości realizacji:
  - baz transportowych, warsztatów naprawy lub recyklingu pojazdów;
  - obiektów magazynowo-składowych;
  - przydomowych oczyszczalni ścieków z drenażem rozsączającym i zbiorników bezodpływowych nieczystości;
  - cmentarzy i grzebowisk zwłok zwierzęcych.
- w strefie ochronnej ujęcia wody „Czyżkówko" przewiduje się:
  - wygaszanie działalności związanej z hodowlą ryb;



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

  - zachowanie roślinności wynurzonej i przybrzeżnej w postaci zieleni krajobrazowej;
  - wykluczenie w planach miejscowych możliwości realizacji parkingów w odległości mniejszej niż 20 m od brzegów rzeki;
  - wykluczenie w planach miejscowych funkcji związanych z użytkowaniem statków i innych obiektów pływających o napędzie spalinowym.
- w strefie ochronnej ujęcia wody „Las Gdański", w obszarze pradolinnym obowiązuje zakaz:
  - lokalizowania zakładów przemysłowych oraz ferm chowu lub hodowli zwierząt;
  - budowy stacji paliw;
  - budowy nowych autostrad i dróg publicznych o znaczeniu ponadlokalnym;
  - urządzania obozowisk i nowych parkingów, poza Leśnym Parkiem Kultury i Wypoczynku;
  - lokalizowania nowych ujęć wody podziemnej (nie dotyczy rozbudowy ujęcia „Las Gdański") i budowy studni kopanych.
- w strefie ochronnej ujęcia wód podziemnych „S" (dawniej „Zachem") obowiązuje zakaz:
  - składowania oraz wykorzystywania ścieków i osadów ściekowych oraz gnojowicy;
  - lokalizowania nowej zabudowy oraz adaptacji obiektów istniejących na potrzeby inne niż infrastruktura wodociągowa lub gospodarka leśna;
  - lokalizowania i budowy magazynów i rurociągów do transportu produktów ropopochodnych oraz stacji paliw;
  - urządzania i rozbudowy parkingów;
  - lokalizowania nowych ujęć wody podziemnej;
  - budowy instalacji wykorzystujących ciepło ziemi;
  - budowy dróg publicznych o znaczeniu ponadlokalnym.

### 18.2.5. Mała retencja miejska

Jednym z największych wyzwań, jakie stawia obecnie przed nami środowisko przyrodnicze, jest zmieniający się klimat: wzrost średniej temperatury powietrza, wzrost liczby dni upalnych, częstsze ekstremalne zjawiska pogodowe – deszcze nawalne, dłuższe okresy suszy i gwałtowne wiatry. Odporność miast na wyżej wymienione zjawiska pogodowe i ich następstwa jest relatywnie niewielka z powodu dużej gęstości zabudowy, ograniczenia powierzchni terenu biologicznie czynnego oraz znacznego uszczelnienia gruntów niezabudowanych. W Bydgoszczy odczuwalne są zwłaszcza susze i nawalne deszcze.

W całym regionie od dziesięcioleci obserwowane jest zjawisko „stepowienia klimatu", objawiające się ujemnym bilansem wodnym i długimi okresami posusznymi. Powodują one degradację naturalnych zbiorowisk roślinnych oraz pogarszają kondycję terenów zieleni publicznej. Jednocześnie coraz częściej zdarzają się gwałtowne ulewy o bardzo dużym natężeniu opadu, a nieefektywne systemy odprowadzenia i zagospodarowania wód opadowych nie chronią w pełni zasobów miejskich przed podtopieniami i zalaniem. Zjawiska te są wyzwaniem dla kształtowania zrównoważonego środowiska miejskiego. Rozwiązaniem wspomagającym utrzymanie równowagi w miejskim bilansie wodnym jest tworzenie tzw. „zielono-niebieskiej" infrastruktury, zwiększającej retencję wody w zlewni, wspomagającej infiltrację, a także ograniczającej objętość i prędkość spływu wód opadowych i roztopowych. Dzięki niej możliwe będzie gromadzenie wody w ogrodach deszczowych, rowach i zbiornikach infiltracyjnych, drobnych zbiornikach powierzchniowych opóźniających odpływ wód oraz powtórne użycie, na przykład do nawadniania terenów zieleni publicznej.

Aby działania te przyniosły wymierne efekty, muszą mieć charakter powszechny, masowy. Należy stworzyć system małej retencji miejskiej obejmujący cały obszar Bydgoszczy. Mała retencja miejska stanowić będzie I poziom – indywidualny – gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi w mieście. Opierać się będzie na działaniach indywidualnych poszczególnych użytkowników i właścicieli terenów. Pierwszoplanowym celem małej retencji w kontekście ogólnomiejskim jest istotna poprawa lokalnych warunków środowiskowych, natomiast w kontekście użytkownika indywidualnego – ograniczenie obciążeń wynikających z ewentualnych opłat związanych z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do systemu miejskiego. Mała retencja miejska z uwagi na wiodący aspekt środowiskowy omówiona jest w niniejszym podrozdziale. Poziom II gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi opierający



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 101

się na miejskiej infrastrukturze kanalizacji deszczowej z uwagi na techniczny charakter został opisany w podrozdziale 21.3 „Gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi".

Przyjmuje się, że wody deszczowe należy zagospodarowywać kolejno według zasad:

1. Retencjonowanie i wykorzystywanie do kształtowania oraz pielęgnacji terenów zieleni lub dla potrzeb własnych w granicach własnej działki.
2. Odprowadzanie na przyległe tereny zieleni (z zastrzeżeniem, że nie należy odprowadzać wód na tereny osuwisk i tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi) oraz do pobliskich zbiorników i cieków po uzyskaniu odpowiednich pozwoleń.
3. Odprowadzanie do gruntu.
4. Czasowe przetrzymywanie w celu opóźnienia ich odpływu do kanalizacji, z możliwością wykorzystania do pielęgnacji terenów zieleni lub innych celów gospodarczych.
5. Odprowadzanie do kanalizacji deszczowej.

Podstawowe kierunki zagospodarowania w zakresie małej retencji miejskiej to:

- utrzymanie możliwie dużego udziału terenów biologicznie czynnych w granicach nieruchomości;
- redukcja lub rozszczelnienie istniejących nawierzchni;
- kształtowanie terenu w sposób umożliwiający czasowe zatrzymanie wody (zagłębienia terenowe);
- retencjonowanie wód na terenie własnym np. w tzw. ogrodach deszczowych, pojemnikach, zbiornikach naturalnych lub sztucznych, na zielonych dachach;
- odprowadzanie na publiczne tereny zieleni publicznej oraz tereny leśne, po uzyskaniu stosownych pozwoleń;
- odprowadzenie wód do gruntu.

W wyniku analizy uwarunkowania środowiska gruntowo-wodnego oraz sposobu zagospodarowania przestrzeni pod względem możliwości zagospodarowania i retencjonowania opadów w obszarze miasta wydzielono cztery kategorie terenów:

1. Obszary retencji naturalnej takie jak lasy, tereny zieleni publicznej i krajobrazowej, które należy chronić przed zabudową i uszczelnieniem.
2. Obszary ograniczonej retencji – takie jak tereny zabudowane, położone w obszarach występowania iłów w podłożu, gdzie wskazane jest retencjonowanie i przetrzymywanie deszczówki w szczelnych zbiornikach, z możliwością jej wykorzystania do podlewania terenów zieleni oraz do innych celów; gdzie niewskazane jest niekontrolowane odprowadzenie wód deszczowych bezpośrednio do gruntu z uwagi na obecność w podłożu iłów znacznie zmieniających objętość w zależności od uwilgotnienia, co może prowadzić do szkód budowlanych.
3. Obszary retencji zorganizowanej, takie jak tereny zabudowy wielorodzinnej, na których zagospodarowanie wód deszczowych może odbywać się indywidualnie dla każdego budynku lub zespołu budynków wielorodzinnych, na terenie własnym lub z możliwością odprowadzenia na przyległe tereny zieleni osiedlowej lub ogólnomiejskiej.
4. Obszary retencji indywidualnej (zabudowy jednorodzinnej, usług, przemysłu), gdzie zagospodarowanie wód opadowych opiera się na rozwiązaniach indywidualnych dla każdej nieruchomości osobno; rozwiązania służące małej retencji winny być lokalizowane na terenach własnych.

Rozwiązania pomocne projektantom i inwestorom przy budowaniu małej retencji miejskiej są zawarte w opracowaniu „Katalog zielono-niebieskiej infrastruktury. Część II. Wytyczne i rozwiązania" przygotowanym przez Miejskie Wodociągi i Kanalizację w Bydgoszczy i Ove ARUP & Partners International Limited Sp. z o.o. w Krakowie.

Wdrożenie systemu pozwoli na zwiększenie pojemności zlewni i ograniczenie odpływu wód deszczowych do kanalizacji oraz racjonalną gospodarkę opadami w czasie opadów i w okresie suszy.

Na potrzeby stworzenia systemu Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy zleciły opracowanie „Inwentaryzacja istniejących zbiorników wodnych na terenie miasta Bydgoszczy wraz z koncepcją projektową adaptacji tych zbiorników do retencjonowania wód deszczowych i opadowych". Wymienione w nim zbiorniki znajdują się w granicach różnego rodzaju terenów zieleni i zostały przewidziane do zachowania.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

### 18.2.6. Ochrona złóż kopalin

Dotychczasowe badania geologiczne wskazują na niską zasobność terenu Bydgoszczy pod względem występowania złóż surowców mineralnych. Obecnie w centralnej bazie danych geologicznych prowadzonej przez PIG znajduje się tylko jedno złoże piasku budowlanego: Czarnówko/4489. Dokumentacja geologiczna złoża w kat. C2+C1 z rozpoznaniem jakości surowca w kat. B została opracowana w 1978 roku. Obecnie nadzór górniczy sprawuje Okręgowy Urząd Górniczy Gdańsk.

Powierzchnia terenu porośnięta jest lasem lub kilkunastoletnim podrostem sosny. Znacząca część (ok. 50%) powierzchni złoża objęta jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Las Gdański-Bystrzycka" uchwalonym Uchwałą Nr LXVIII/1059/10 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 czerwca 2010 r. Plan miejscowy nie przewiduje eksploatacji kruszywa. Pozostała część złoża również w najbliższych latach nie będzie podlegać eksploatacji.

### 18.2.7. Obszary wymagające rekultywacji i remediacji

**Obszary rekultywacji**

W granicach miasta nie występują obszary wymagające rekultywacji w rozumieniu przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

**Obszary wymagające remediacji**

Zgodnie z obowiązującymi przepisami Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska prowadzi rejestr bezpośrednich zagrożeń szkodą w środowisku i szkód w środowisku oraz rejestr historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi. Rejestry te podlegają ciągłej aktualizacji.

W rejestrze bezpośrednich zagrożeń szkodą w środowisku i szkód w środowisku (art. 26a ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie – Dz.U. 2014 poz. 1789 z późn. zm., znajduje się osiem (stan na dzień 25 marca 2020 r.) pozycji dotyczących terenów zlokalizowanych w granicach miasta Bydgoszczy. Zostały one zamieszczone w rejestrze z uwagi na zanieczyszczenie wód lub powierzchni ziemi. W wypadku pięciu obszarów zakończono już proces naprawy szkód.

W rejestrze historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi (art. 101c ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska Dz.U. 2017 poz. 519) znajduje się siedem pozycji dotyczących terenów w granicach Bydgoszczy, przy czym w jednym przypadku odstąpiono od remediacji i zastosowano samooczyszczanie powierzchni ziemi.

Zanieczyszczenia ulegają migracji zarówno pionowej, jak i poziomej. Należy zaznaczyć, że na terenie byłych Zakładów Chemicznych „Zachem" oraz na obszarze ich oddziaływania prowadzone są obecnie badania stanu gleb i wód gruntowych i ciągle ujawniane są nowe ogniska zanieczyszczeń.

Ujawnione w rejestrach GDOŚ grunty wymagające remediacji, na których stwierdzono skażenie, należy zagospodarować zgodnie z przeznaczeniem określonym w decyzjach uzgadniających warunki przeprowadzenia działań naprawczych. Do czasu zakończenia działań naprawczych działania inwestycyjne powinny zostać wstrzymane.

Na obszarach potencjalnego występowania zanieczyszczeń mogących wymagać remediacji, w tym np. na terenach narażonych na zanieczyszczenie przemieszczającymi się skażonymi wodami podziemnymi, konieczne jest bardzo rozważne gospodarowanie przestrzenią. Tereny te, po dokładnym zdiagnozowaniu, wymagają kompleksowych działań zmierzających do powstrzymania dalszego rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń oraz działań związanych z ewentualną remediacją.

Rozpoczęcie nowych inwestycji winno być poprzedzone badaniami gruntów wykluczającymi ich skażenie, a w wypadku stwierdzenia zanieczyszczeń konieczne jest wszczęcie postępowania zgodnie z przepisami odrębnymi. W planach miejscowych wskazane jest przeznaczenie ich pod funkcje zaliczane do IV grupy zgodnie z § 3, ust. 4 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz.U. 2016 poz. 1395). Ponadto w zagospodarowaniu terenów należy przewidzieć możliwość lokalizacji urządzeń i obiektów służących monitoringowi środowiska, remediacji i naprawie szkód w środowisku.

Na rysunku Studium (mapa 2 „Środowisko przyrodnicze") wskazano obszary, na których stwierdzono skażenie wód lub powierzchni ziemi, zamieszczone w rejestrach GDOŚ, oraz obszary potencjalnego występowania zanieczyszczeń, zgodnie ze stanem na marzec 2020 r.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 103

## 18.3. Obszary zagrożeń

### 18.3.1. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią

W celu ochrony miasta przed niebezpieczeństwem powodzi konieczne będzie prowadzenie następujących działań i inwestycji:

1. Stała konserwacja istniejących obwałowań Niziny Łęgnowsko-Otorowskiej i Niziny Fordońskiej wraz towarzyszącymi obiektami hydrotechnicznymi.
2. Przebudowa wału przeciwpowodziowego Niziny Fordońskiej – usunięcie wad konstrukcyjnych i materiałowych.
3. Przebudowa jazu walcowego w Czersku Polskim wraz z przyległym terenem, która ograniczy możliwość przelania się wody stuletniej rzeki Wisły do rzeki Brdy.
4. Stała konserwacja obiektów hydrotechnicznych na rzece Brdzie zlokalizowanych poza granicami miasta, ze szczególnym uwzględnieniem zapory zbiornika wodnego w Pieczyskach.
5. Realizacja cyklicznych zadań melioracyjnych na rzece Brdzie i Kanale Bydgoskim w celu zapewnienia właściwego poziomu przepływu wód przez teren miasta.
6. Odbudowa i remonty urządzeń i obiektów służących regulacji koryta rzeki Wisły.
7. Stała konserwacja i remonty śluz zlokalizowanych na Kanale Bydgoskim.
8. Ograniczenie występowania podtopień na skutek występowania długotrwałych i/lub nawałowych opadów poprzez budowę miejskiego systemu retencji wody oraz tworzenie obszarów tzw. małej retencji – utrzymanie możliwie wysokiego wskaźnika terenów biologicznie czynnych na terenach zainwestowanych.
9. Rezygnacja z realizacji nowej zabudowy na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Występujące na terenie miasta obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie – wynosi 10% , średnie – wynosi 1% oraz obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2%, a także obszary narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia wału przeciwpowodziowego wskazano na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" oraz mapie 2 „Środowisko przyrodnicze".

### 18.3.2. Obszary osuwania się mas ziemnych

Obserwację terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi oraz rejestr zawierający informacje o tych terenach prowadzi Prezydent Miasta Bydgoszczy. Na terenie miasta znajduje się 55 osuwisk, dla których opracowano Karty Rejestracyjne Osuwiska (KRO), oraz 10 obszarów oznaczonych jako Tereny Zagrożone Ruchami Masowymi (TZRM) (stan na 2019). Miasto w ramach swoich kompetencji prowadzi ich obserwację, a także rejestr zawierający informacje wykorzystywane do opiniowania oraz dokumentowania geologicznego.

Obszary takie należą do obszarów o niekorzystnych warunkach gruntowych, na których właściwe są:

1. Ograniczanie zabudowy do inwestycji niezbędnych.
2. Zagospodarowywanie zielenią trwałą.
3. Dbałość o sprawne odprowadzanie wód opadowych i roztopowych poza granice osuwisk oraz prowadzenie prac modernizacyjnych i ziemnych ze szczególnym uwzględnieniem stopnia skomplikowania warunków gruntowych.
4. W przypadku konieczności zabudowy wykonanie specjalistycznej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, zgodnie z przepisami szczegółowymi.

Jako informację uzupełniającą powyższe rejestry, przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania terenu oraz przy zagospodarowaniu terenów, należy wykorzystywać szczegółową „Mapę zagrożeń ruchami masowymi miasta Bydgoszczy", opracowaną w 2006 roku.

W opracowaniu tym, w zależności od budowy geologicznej i mechaniki gruntu, skarpy podzielono na



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

trzy grupy różniące się stopniem zagrożenia wystąpienia ruchów masowych ziemi. Są to:

1. Obszary o wysokim stopniu zagrożenia ruchami masowymi z zasady wyłączone z zabudowy, gdzie realizacja obiektów budowlanych jest dopuszczalna jedynie w szczególnych przypadkach, gdy ważne względy (np. społeczne) przemawiają za realizacją inwestycji w konkretnej lokalizacji.
2. Obszary o średnim stopniu zagrożenia ruchami masowymi niewskazane do zabudowy, gdzie powszechne są powierzchniowe ruchy masowe: spływy, obsypy, spłukiwanie materiału. Na terenach tych możliwa jest bardzo ograniczona zabudowa, wyłącznie w bezpiecznej odległości od czoła i podnóża skarpy, określonej geotechniczną analizą stateczności skarpy.
3. Obszary o niskim stopniu zagrożenia ruchami masowymi, gdzie ryzyko powstania osuwiska jest bardzo mało prawdopodobne. Na tych obszarach dopuszcza się zabudowę o niewielkiej intensywności.

Obszary osuwania mas ziemnych są wskazane na mapie 2 „Środowisko przyrodnicze".

### 18.3.3. Zagrożenia poważnymi awariami

Na poziomie gospodarki przestrzennej, wdrażanej na terenie miasta, zapobieganie zagrożeniom związanym z poważnymi awariami polega na:

1. Dążeniu do ograniczania zasięgu stref zagrożenia od istniejących zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii (ZSZWPA).
2. Dyslokacji zakładów ZSZWPA – jeżeli nie ma możliwości ograniczania zasięgu strefy zagrożenia, a w sąsiedztwie zakładu znajduje się zabudowa mieszkaniowa, obiekty użyteczności publicznej, budynki zamieszkania zbiorowego oraz drogi krajowe i linie kolejowe o znaczeniu państwowym.
3. Zakazie lokalizacji nowych zakładów ZSZWPA w obrębie zwartej zabudowy.
4. Dopuszczeniu rozbudowy istniejących zakładów ZSZWPA pod warunkiem jednoczesnego ograniczenia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym ograniczenia prawdopodobieństwa wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.
5. Realizacji w pobliżu zakładów ZSZWPA infrastruktury komunikacyjnej o parametrach umożliwiających prowadzenie sprawnych akcji ratunkowych w wypadku wystąpienia poważnej awarii.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 105

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 19.

# Kierunki ochrony i kształtowania środowiska kulturowego

## 19.1. Dziedzictwo kulturowe

Pojęcie dziedzictwa kulturowego w odniesieniu do miasta ma niezwykle szeroki zasięg, obejmuje bowiem zarówno wszystkie elementy kształtujące historyczny krajobraz miasta, do których należy zaliczyć zabytkową strukturę miasta wraz z wartościowymi układami urbanistycznymi i założeniami zieleni, zabytkową zabudową reprezentującą różne style architektoniczne oraz zabytki archeologiczne, jak i wartości niematerialne, utożsamiane m.in. z historią, kulturą, sztuką i tradycjami miasta, wpływające na postrzeganie jego charakteru i klimatu. We współczesnym postrzeganiu dziedzictwa kulturowego w historycznie ukształtowaną strukturę miasta wpisują się tradycje miejskie, legendy, symbolika miejsc i budynków, pamięć historycznych wydarzeń, znamienitych mieszkańców, historyczne nazewnictwo, które wraz z elementami struktury materialnej budują unikatową atmosferę miasta, w tym *genius loci* („duch miejsca") poszczególnych jego części.

Ochrona elementów dziedzictwa kulturowego miasta powinna być nadrzędnym celem wszelkich działań inwestycyjnych związanych z rozwojem miasta. Do najważniejszych kierunków polityki przestrzennej w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków należą:

1. Zachowanie i ochrona wartości środowiska kulturowego oraz przeciwdziałanie jego niszczeniu i zmianom, które mogą stanowić zagrożenie dla jego unikatowych walorów składających się na tożsamość miasta.
2. Racjonalne, zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju, wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego do zaspokajania współczesnych potrzeb społecznych, zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej i promocji turystycznej miasta.
3. Zagospodarowanie i rewaloryzacja obszarów o wartości historycznej, kreowanie indywidualnego charakteru i klimatu miejsc przy wykorzystaniu niematerialnych walorów kulturowych, w tym lokalnych tradycji i zwyczajów, symboli, nazewnictwa itp.

Zgodnie z art. 19. 3 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w celu ochrony elementów dziedzictwa kulturowego ustala się w Studium strefy ochrony konserwatorskiej określone na mapie 3 „Środowisko kulturowe", do których należą:

- strefa „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej,
- strefa „B" ochrony konserwatorskiej,
- strefa „AW" ścisłej ochrony archeologicznej,
- strefa „W" ochrony archeologicznej.

### Strefa „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej

Strefa „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej obejmuje tereny Starego Miasta, część Chwytowa i Śródmieścia, ograniczone ulicami: Focha, Jagiellońską, Uroczą, Babią Wsią, Wałami Jagiellońskimi, Grudziądzką i Kruszwicką, teren Starego Kanału Bydgoskiego i Kanału Bydgoskiego wraz z terenami przyległymi, teren założenia urbanistycznego Sielanka ograniczony ulicami: Markwarta, Staszica, Paderewskiego, Mickiewicza, plac Weyssenhoffa, Al. Ossolińskich; teren Starego Miasta w Starym Fordonie ograniczony ulicami: Pielęgniarską, Kapeluszników (obejmuje budynki po obu stronach tej ulicy), rzeką Wisłą, ulicami: Filomatów, Góralską (do numeru 14 włącznie), Patrolową (bez numerów 1 i 3), Krygera, Wyzwolenia do Pielęgniarskiej oraz tereny zespołów zabudowy zabytkowej wpisanej do rejestru zabytków.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 107

Są to obszary szczególnie wartościowe, o największym stopniu zachowania elementów zabytkowej struktury miasta wraz z historycznym układem przestrzennym, zabytkową zabudową oraz związanym z nimi integralnie zagospodarowaniem terenu i krajobrazem. Z uwagi na wysoką wartość historyczną część obszarów objętych strefą „A" pełnej ochrony konserwatorskiej została wpisana do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego lub ujęta w ewidencji zabytków.

Działalność w strefie „A" powinna zmierzać do możliwie najpełniejszej ochrony i rewaloryzacji historycznego układu urbanistycznego i zachowania zlokalizowanej na tym terenie zabytkowej zabudowy wpisanej do rejestru zabytków lub ujętej w ewidencji zabytków. Wszelkie uzupełnienia zabudowy, przekształcenia zabudowy niezabytkowej oraz terenów powinny być podporządkowane celom ochrony wartości kulturowych obszaru.

W granicach strefy „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej ochronie podlegają:

- zabytkowa struktura miejska,
- zabytkowa zabudowa,
- zabytkowe założenia zieleni,
- niematerialne wartości dziedzictwa kulturowego,

dla których kierunki ochrony określono w dalszej części tekstu.

### Strefa „B" ochrony konserwatorskiej

Strefa „B" ochrony konserwatorskiej obejmuje tereny osiedli: Śródmieście, Bocianowo, Bielawy, Skrzetusko, Babia Wieś, Okole, Wilczak, historyczną część Szwederowa i Jachcic, część Brdyujścia, okolice Starego Kanału Bydgoskiego i Kanału Bydgoskiego położone na Flisach, Osowej Górze, Jarach, Miedzyniu i Prądach oraz zespół budynków sanatorium w Smukale.

Są to obszary ze znacznym udziałem elementów zabytkowej struktury przestrzennej o wartościach kulturowych, do których zaliczyć można tereny zwartej zabudowy śródmiejskiej, pochodzącej głównie z XIX i XX w. oraz obszary zwartych zespołów jednolitej stylistycznie zabudowy historycznych przedmieść. W granicach tej strefy znalazły się liczne wartościowe układy urbanistyczne wpisane do rejestru zabytków ,obejmujące m.in. zespoły zabudowy koszarowej, sakralnej, historyczne założenia zieleni oraz cmentarze. Wiele obszarów położonych w strefie B charakteryzuje znaczne rozproszenie elementów dziedzictwa kulturowego, a także liczne przekształcenia i nawarstwienia współczesnej struktury miejskiej. Obszary objęte strefą „B" stanowią strefę pośrednią, buforową pomiędzy terenami strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej „A", podlegającym rygorom w zakresie utrzymania historycznego układu przestrzennego i elementów istniejącej substancji o wartościach kulturowych, a obszarami zabudowy współczesnej.

Działalność w strefie „B" powinna zmierzać do zachowania istniejących zasobów dziedzictwa kulturowego przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości rozwoju i przekształceń funkcjonalno-przestrzennych warunkujących zrównoważony rozwój poszczególnych terenów i poprawę jakości ich zagospodarowania. Może to oznaczać w uzasadnionych przypadkach dopuszczenie przekształceń zabytkowej struktury budowlanej oraz ingerencji w jej otoczenie, wiążących się z ich dostosowaniem do wymagań funkcjonalnych, technologicznych oraz obowiązujących przepisów prawa.

W granicach strefy „B" ochrony konserwatorskiej ochronie podlegają:

- zabytkowa struktura miejska,
- wartościowe założenia urbanistyczne,
- zabytkowa zabudowa,
- zabytkowe założenia zieleni,
- niematerialne wartości dziedzictwa kulturowego,

dla których kierunki ochrony określono w dalszej części tekstu.

### Strefa „AW" ścisłej ochrony archeologicznej

Strefa „AW" obejmuje tereny grodziska w Zamczysku, grodziska Wyszogród w Fordonie, dwóch odcinków tzw. Wałów Kujawskich. Są to tereny o rozpoznanej zawartości reliktów archeologicznych posiadające własną formę terenową (np. grodziska), Celem działalności konserwatorskiej w strefie „AW" jest konserwacja zachowanych obiektów zabytkowych, ich ekspozycja w terenie, względnie zaznaczenie ich



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 108

śladów. Kierunki ochrony określono w dalszej części tekstu.

### Strefa „W" ochrony archeologicznej

Strefa „W" ochrony archeologicznej obejmuje stanowiska archeologiczne o rozpoznanej w trakcie badań wykopaliskowych i powierzchniowych zawartości ważnych reliktów archeologicznych. W tej strefie celem działalności konserwatorskiej jest udokumentowanie istniejących zasobów kulturowych.

Działalność budowlana, a szczególnie związana z pracami ziemnymi, nie może prowadzić do zniszczenia, zniekształcenia, naruszenia reliktów archeologicznych oraz wymaga spełnienia wymagań określonych przepisami z zakresu ochrony zabytków i opieki nad zabytkami

### Park kulturowy

Uzupełnieniem działań w zakresie ochrony wartości kulturowych jest utworzenie parku kulturowego w obszarze o szczególnych wartościach historycznych.

Zgodnie z przepisami art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami park kulturowy stanowi jedną z ustawowych form ochrony zabytków w Polsce. W myśl art. 16 ust. 1 wyżej wymienionej ustawy rada gminy, na podstawie uchwały, może utworzyć park kulturowy w celu ochrony krajobrazu kulturowego oraz zachowania wyróżniających się krajobrazowo terenów z zabytkami nieruchomymi charakterystycznymi dla miejscowej tradycji budowlanej i osadniczej. Krajobraz kulturowy, o którym mowa w tym przepisie, to postrzegana przez ludzi przestrzeń zawierająca elementy przyrodnicze i wytwory cywilizacji, historycznie ukształtowana w wyniku działania czynników naturalnych i działalności człowieka (art. 3 pkt 14 wyżej wymienionej ustawy).

Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr XLIV/926/21 z dnia 29 września 2021 r. w sprawie utworzenia Parku Kulturowego Stare Miasto w Bydgoszczy (publikacja: Dziennik Urzędowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 października 2021 r., poz. 4983. Park obejmuje obszar Starego Miasta oraz części Chwytowa, wpisany do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego pod nr A/324, oraz obszar części Śródmieścia z ul. Gdańską i placem Wolności, które podlegają ochronie w ramach strefy „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej, określonej w obowiązujących planach miejscowych.

Celem utworzenia parku kulturowego na obszarze Starego Miasta i jego okolic jest ochrona krajobrazu kulturowego oraz zachowanie wyróżniającego się średniowiecznego założenia miejskiego z czytelnym układem urbanistycznym miasta lokacyjnego, fragmentami obwarowań, czytelną siatką ulic i z bogatym zasobem budynków o wartości historycznej wpisanych do rejestru lub do ewidencji zabytków. Dodatkowym walorem obszaru jest sąsiedztwo zrewitalizowanej Wyspy Młyńskiej, nadrzecznych terenów Chwytowa z licznymi przykładami zabytkowej architektury przemysłowej. Także rejon ul. Gdańskiej i przyległego placu Wolności z parkiem im. Kazimierza Wielkiego jest założeniem urbanistycznym wyróżniającym się w krajobrazie Śródmieścia. Stanowi on reprezentacyjny rejon bydgoskiego Śródmieścia, którego walory podkreśla znaczący udział zabytkowych – rejestrowych lub ewidencyjnych kamienic, sąsiedztwo parku im. Kazimierza Wielkiego stanowiącego zabytkowe założenie parkowe wpisane do ewidencji zabytków, pomnika Wolności oraz dominująca sylwetka kościoła Świętych Apostołów Piotra i Pawła w Bydgoszczy.

Przedmiotem polityki przestrzennej w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków są:

I. Zabytkowa struktura miejska.
II. Wartościowe założenia urbanistyczne.
III. Zabudowa zabytkowa.
IV. Zabytkowe założenia zieleni.
V. Stanowiska archeologiczne.
VI. Niematerialne wartości dziedzictwa kulturowego.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 109

## I. ZABYTKOWA STRUKTURA MIEJSKA

*Jako historycznie ukształtowany, wyróżniający się w krajobrazie miasta zwarty obszar zabudowy o cechach fizjonomicznych i funkcjonalnych, decydujących o charakterze i tożsamości Bydgoszczy, który stanowią:*

1. Obszar Starego Miasta jako układ średniowiecznego miasta lokacyjnego wraz z Wyspą Młyńską i Wenecją Bydgoską.
2. Obszar zabudowy o charakterze śródmiejskim, pochodzącej z końca XVIII w., XIX w. i z początku XX w., obejmujący tereny Śródmieścia, Bocianowa, Chwytowa, części Okola, Babiej Wsi i Wilczaka.
3. Obszar Starego Fordonu.

### Kierunki w zakresie ustalenia zasad ochrony zabytkowej struktury miejskiej

**Formy ochrony zabytkowej struktury miejskiej**

W zależności od stopnia zachowania historycznej struktury i kompozycji urbanistycznej, a także zabytkowej substancji budowlanej:

- objęcie obszarów wpisem do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego;
- utworzenie parku kulturowego w celu ochrony i zabezpieczenia przed niekorzystnymi zmianami terenów wyróżniających się znaczącym udziałem obiektów zabytkowych o cechach charakterystycznych dla miejscowej tradycji budowlanej i osadniczej;
- objęcie strefą „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej lub strefą „B" ochrony konserwatorskiej w ramach sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym określenie zasad ochrony konserwatorskiej stosownie do wartości poszczególnych obszarów.

Zasięg obszarów rejestrowych oraz stref ochrony konserwatorskiej przedstawia mapa 3 „Środowisko kulturowe".

**Zasady ochrony zabytkowej struktury miejskiej**

1. Zachowanie proporcji wysokościowych zabudowy kształtującej sylwetę obszarów Starego Miasta i Starego Fordonu oraz obszaru zabudowy śródmiejskiej, w tym poszczególnych jego terenów (np. w obrębie ulic, placów, zespołów zabudowy, osiedli).
2. Zachowanie historycznego układu przestrzennego z wszystkimi elementami kompozycji urbanistycznej, w tym rozplanowania ulic i placów, z zachowaniem ich parametrów i przekroju, historycznych linii zabudowy oraz usytuowania i charakteru dominant, a także rozmieszczenia historycznych założeń zieleni.
3. Na obszarze występowania zabudowy śródmiejskiej czy obszarze Starego Fordonu, o niższym stopniu zachowania wartości kulturowych, dopuszcza się przekształcenia i modyfikacje struktury urbanistycznej w celu rewaloryzacji i rewitalizacji obszarów, poprawy warunków ich funkcjonowania lub kreowania nowych zespołów zabudowy o funkcjach mieszkaniowo-usługowych.
4. Odtworzenie elementów historycznego układu przestrzennego lub uzupełnienie jego struktury poprzez umiejętne sytuowanie nowych elementów kompozycyjnych z poszanowaniem historycznego kontekstu.
5. W zakresie stylistyki architektonicznej wskazane jest dostosowanie nowej zabudowy do istniejącej zabudowy o walorach zabytkowych z założeniem harmonijnego współistnienia elementów historycznych i współczesnych. Celem jest także dostosowanie współczesnych funkcji do wartości zabytkowych budynków przez nawiązanie do historycznego programu użytkowego mieszkaniowo-usługowego i eliminacja funkcji uciążliwych.
6. Ochrona walorów krajobrazowych obszarów poprzez zachowanie właściwej ekspozycji obszaru (m.in. osi widokowych, panoram i ich przedpól), elementów kompozycyjnych decydujących o charakterze i cechach fizjonomicznych obszaru (np. dominant, układu przestrzennego), powiązań z terenami otaczającej zabudowy oraz terenami zagospodarowanymi zielenią.

Powyższe zasady wymagają weryfikacji i uszczegółowienia na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w których po rozpoznaniu uwarunkowań określone zostanie przeznaczenie terenów i zasady ich zagospodarowania, z uwzględnieniem ustaleń z zakresu ochrony zabytków.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 110

## II. WARTOŚCIOWE ZAŁOŻENIA URBANISTYCZNE

*Zespoły zabudowy wyróżniające się w krajobrazie miasta pod względem urbanistyczno-architektonicznym, do których należą:*

1. Założenie urbanistyczne osiedla „Sielanka".
2. Założenie urbanistyczne „Dzielnicy Muzycznej".
3. Zabudowa dawnych koszarów „Londynek".
4. Założenie urbanistyczne ronda Weyssenhoffa, Al. Mickiewicza, Powstańców Wielkopolskich i Al. Ossolińskich wraz z otaczającą zabudową śródmiejską i zespołem budynków UKW.
5. Założenie urbanistyczne w rejonie bazyliki pw. św. Wincentego a Paulo wraz ze skwerem, rondem Ossolińskich, ulicami: Piotrowskiego, Berwińskiego, Szymanowskiego i Al. Ossolińskich.
6. Ulica Gdańska wraz z otaczającą zabudową śródmiejską, placem Wolności oraz kompleksem budynków dawnej Szkoły Podchorążych.
7. Plac Piastowski wraz z przyległymi ulicami: Śniadeckich, Wileńską, Chrobrego.
8. Ulica Cieszkowskiego wraz z otaczającą zabudową śródmiejską.
9. Ulica Dworcowa wraz z otaczającą zabudową śródmiejską.
10. Plac Teatralny z ul. Focha.
11. Zabudowa dawnego Osiedla Urzędniczego na Bielawach, w rejonie ul. Płockiej.
12. Zabudowa osiedla willowego przy ul. Jodłowej.

### Kierunki w zakresie ustalenia zasad ochrony wartościowych założeń urbanistycznych

**Formy ochrony wartościowych założeń urbanistycznych**

W zależności od stopnia zachowania elementów historycznego układu urbanistycznego i zabytkowej substancji budowlanej o wyróżniających się walorach architektonicznych:

- objęcie założenia wpisem do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego;
- objęcie strefą „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej lub strefą „B" ochrony konserwatorskiej w ramach sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym określenie zasad ochrony konserwatorskiej stosownie do wartości poszczególnych obszarów;
- ujęcie obszarów w ewidencji zabytków.

Zasięg obszarów rejestrowych oraz stref ochrony konserwatorskiej przedstawia mapa 3 „Środowisko kulturowe".

W celu ochrony wartościowych założeń urbanistycznych i ich zabezpieczenia przed niekorzystnymi zmianami nie wyklucza się możliwości utworzenia parków kulturowych obejmujących tereny wyróżniające się pod względem kompozycji urbanistycznej lub tereny ze znacznym udziałem obiektów zabytkowych o cechach charakterystycznych dla miejscowej tradycji budowlanej. W przypadku utworzenia parku kulturowego w jego granicach mogą mieć zastosowanie zakazy i ograniczenia, których zakres określają przepisy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

**Zasady ochrony wartościowych założeń urbanistycznych**

1. Zachowanie historycznego założenia urbanistycznego z wszystkimi elementami kompozycji urbanistycznej, w tym rozplanowania ulic i placów, z zachowaniem ich parametrów i przekroju, historycznych linii zabudowy oraz usytuowania i charakteru dominant oraz rozmieszczenia historycznych założeń zieleni.
2. Odtworzenie elementów historycznego układu przestrzennego lub uzupełnienie jego struktury poprzez umiejętne sytuowanie nowych elementów kompozycyjnych z poszanowaniem historycznego kontekstu i zachowaniem proporcji wysokościowych zespołu.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 111

3. Zachowanie, ochrona i właściwa ekspozycja elementów zagospodarowania, decydujących o charakterze, klimacie i tożsamości danej przestrzeni (placu, ulicy, parku itp.) stanowiącej ważny element kompozycyjny danego założenia urbanistycznego, takich jak: obiekty małej architektury, w tym m.in. pomniki, posągi, kapliczki, obeliski i fontanny, a także tablice pamiątkowe i inne formy upamiętnienia wydarzeń i osób związanych z historią Bydgoszczy.
4. W zakresie stylistyki architektonicznej wskazane dostosowanie nowej zabudowy do istniejącej zabudowy o walorach zabytkowych z założeniem harmonijnego współistnienia elementów historycznych i współczesnych, a także dostosowania współczesnych funkcji budynków do wartości zabytkowych przez nawiązanie do historycznego programu użytkowego i eliminację funkcji uciążliwych.
5. Ochrona walorów krajobrazowych zespołu w zakresie zapewnienia właściwej ekspozycji (np. osi widokowych), zachowania elementów kompozycyjnych decydujących o charakterze i cechach fizjonomicznych założenia urbanistycznego oraz powiązań architektury z terenami zagospodarowanymi zielenią.

Powyższe zasady wymagają weryfikacji i uszczegółowienia na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w których po rozpoznaniu uwarunkowań określone zostanie przeznaczenie terenów i zasady ich zagospodarowania z uwzględnieniem ustaleń z zakresu ochrony zabytków.

## ZABUDOWA ZABYTKOWA

III. *Zabudowa reprezentującą różne wykształcone historycznie style architektoniczne, występująca jako element zabytkowej struktury miejskiej lub mniejszych założeń urbanistycznych, a także jako obiekty zabytkowe zlokalizowane pośród współczesnego zainwestowania, takie jak:*

1. Obiekty wpisane do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego wraz z ich otoczeniem.
2. Obiekty ujęte w ewidencji zabytków.

### Kierunki w zakresie ustalenia zasad ochrony zabudowy zabytkowej

**Formy ochrony zabudowy zabytkowej**

W zależności od stopnia zachowania zabytkowej substancji budowlanej o wyróżniających się walorach architektonicznych:

- objęcie budynku wpisem do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego;
- ujęcie budynku w ewidencji zabytków;
- określenie zasad ochrony konserwatorskiej w odniesieniu do budynków zabytkowych położonych na obszarach objętych strefą „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej lub strefą „B" ochrony konserwatorskiej na podstawie ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- w przypadku utworzenia parku kulturowego w odniesieniu do zabudowy zabytkowej położonej w jego granicach mogą mieć zastosowanie zakazy i ograniczenia, których zakres określają przepisy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Zasięg obszarów rejestrowych oraz stref ochrony konserwatorskiej przedstawia mapa 3 „Środowisko kulturowe".

**Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków**

1. Zabudowa zabytkowa w zależności od stopnia zachowania wartości historycznych i jej walorów architektonicznych wymaga ochrony, konserwacji i rewaloryzacji, a w uzasadnionych przypadkach rekonstrukcji ważnych fragmentów architektonicznych, służących podniesieniu standardów funkcjonalnych i technicznych budynków, w celu dostosowania do współczesnych potrzeb.
2. Wymagane dostosowanie funkcji do wartości zabytkowych obiektów.
3. Zabudowa zabytkowa wpisana do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego podlega ochronie na podstawie przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Wszelkie zmiany wprowadzane w zakresie przebudowy obiektu, remontów konserwatorskich, zmian wystroju architektonicznego, wystroju wnętrz, funkcji i układu przestrzennego, a także zagospodarowania otoczenia zabytku wymagają pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

4. W odniesieniu do budynków zabytkowych ujętych w gminnej ewidencji zabytków przeznaczonych do zachowania obowiązują ustalenia ochrony określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub decyzjach o warunkach zabudowy czy decyzjach o lokalizacji celu publicznego itp.

Powyższe zasady wymagają weryfikacji i uszczegółowienia na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w których po rozpoznaniu uwarunkowań określone zostanie przeznaczenie terenów i zasady ich zagospodarowania z uwzględnieniem ustaleń z zakresu ochrony zabytków.

## IV. ZABYTKOWE ZAŁOŻENIA ZIELENI:

1. Parki miejskie: park Kazimierza Wielkiego, park im. Jana Kochanowskiego, Ogród Botaniczny przy ul. Niemcewicza, park na Wzgórzu gen. Henryka Dąbrowskiego wraz ze ścieżką górską, park na placu Chełmińskim.
2. Skwery i zieleńce: skwer Leszka Białego, skwer Krzysztofa Komeda, ogród im. Władysława Jagiełły, skwer im. Mariana Turwida, skwer pomiędzy ul. ks. Skorupki i ul. Orlą.
3. Bulwary nadrzeczne.
4. Założenie parkowe i bulwary nad Starym Kanałem Bydgoskim i Kanałem Bydgoskim.
5. Cmentarze: Starofarny, Nowofarny.

### Kierunki w zakresie ustalenia zasad ochrony zabytkowych założeń zieleni

**Formy ochrony zabytkowych założeń zieleni**

W zależności od stopnia zachowania zabytkowych założeń zieleni i ich położenia w strukturze urbanistycznej miasta:

- objęcie założenia zieleni wpisem do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego;
- objęcie strefą „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej lub strefą „B" ochrony konserwatorskiej w ramach sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym określenie zasad ochrony konserwatorskiej stosownie do wartości poszczególnych obszarów;
- ujęcie w ewidencji zabytków.

Zasięg obszarów rejestrowych oraz stref ochrony konserwatorskiej przedstawia mapa 3 „Środowisko kulturowe".

**Zasady ochrony zabytkowych założeń zieleni**

1. Wymagane zachowanie, konserwacja i rewaloryzacja zabytkowych założeń zieleni z możliwością odtworzenia lub odbudowy zniszczonych lub przekształconych elementów kompozycji przestrzennej lub elementów zagospodarowania, a także sytuowanie nowych elementów kompozycyjnych z poszanowaniem historycznego kontekstu.
2. Prowadzenie nasadzeń zieleni służących odnowieniu szaty roślinnej i odtworzeniu historycznych założeń kompozycyjnych, a także zapewnieniu różnorodności przyrodniczej.
3. Zachowanie, ochrona i właściwa ekspozycja elementów zagospodarowania stanowiących ważny element kompozycyjny danego zabytkowego założenia zieleni, określających ich charakter i klimat, w szczególności obiektów architektury ogrodowej, takich jak: pomniki, posągi, kapliczki, altany, fontanny, a także zabytkowe ogrodzenia, mury, tablice pamiątkowe i inne formy upamiętnienia wydarzeń i osób.
4. Zachowanie powiązań z otaczającymi terenami jako ważnych elementów kompozycji urbanistycznej.

Powyższe zasady wymagają weryfikacji i uszczegółowienia na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w których po rozpoznaniu uwarunkowań określone zostanie przeznaczenie terenów i zasady ich zagospodarowania z uwzględnieniem ustaleń z zakresu ochrony zabytków.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 113

## V. STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE

*Obszary o rozpoznanej zawartości reliktów archeologicznych, posiadające własną formę terenową.Są to:*

1. Relikty grodziska Wyszogród.
2. Relikty grodziska na Zamczysku.
3. Dwa odcinki tzw. Wałów Kujawskich.

### Kierunki w zakresie ustalenia zasad ochrony stanowisk archeologicznych

**Formy ochrony stanowisk archeologicznych**

- wpis do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego;
- objęcie terenów o rozpoznanej zawartości reliktów archeologicznych strefą „AW" ścisłej ochrony archeologicznej oraz strefą „W" ochrony archeologicznej.

Docelowy zasięg stref ochrony archeologicznej przedstawia mapa 3 „Środowisko kulturowe". Zasięg obszarów rejestrowych oraz stref ochrony konserwatorskiej przedstawia mapa 3 „Środowisko kulturowe".

**Zasady ochrony stanowisk archeologicznych**

1. Wymóg zachowania i konserwacji obiektów archeologicznych oraz ich ewentualna ekspozycja lub wyznaczenie śladów ich rozmieszczenia.
2. Działalność budowlana, a szczególnie związana z pracami ziemnymi, nie może prowadzić do zniszczenia, zniekształcenia, naruszenia reliktów archeologicznych oraz wymaga spełnienia wymogów określonych przepisami z zakresu ochrony zabytków i opieki nad zabytkami.

## VI. NIEMATERIALNE WARTOŚCI DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

*Elementy związane z rozpowszechnianiem historii miasta, jego tradycji i legend, nawiązywanie do symboliki miejsc, kultywowanie historycznego nazewnictwa i pamięci o zasłużonych mieszkańcach Bydgoszczy itp.*

### Kierunki w zakresie ustalenia zasad ochrony niematerialnych wartości dziedzictwa kulturowego

**Zasady ochrony niematerialnych wartości dziedzictwa kulturowego**

1. Ustalenie ochrony historycznych / tradycyjnych nazw własnych obiektów zabytkowych i obszarów – osiedli, ulic, placów, kompleksów przyrodniczych itp.
2. Przywracanie historycznych nazw ulic, obiektów, przestrzeni publicznych, osiedli itp., a także ich wykorzystanie przy nadawaniu nazw nowym zespołom zabudowy, obiektom usługowym itp. elementów osadzonych w tradycji miasta Bydgoszczy.
3. Zagospodarowanie przestrzeni publicznych z wykorzystaniem elementów zagospodarowania nawiązujących do lokalnych tradycji, przekazów, zwyczajów, symboli itp. w sposób sprzyjający budowaniu tożsamości miejsca, upowszechnianiu wiedzy o historii miasta, znanych postaciach związanych z Bydgoszczą.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 19.2. Dobra kultury współczesnej

Dobra kultury współczesnej stanowią wyróżniające się w mieście tereny, obiekty architektury i zespoły zabudowy, które w rozumieniu ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2014 poz. 1446 z późn. zm.) nie są zabytkami.

Samo pojęcie „dobra kultury współczesnej" zostało sformułowane w art. 2 pkt 10 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jako „niebędące zabytkami dobra kultury, takie jak pomniki, miejsca pamięci, budynki, ich wnętrza i detale, zespoły budynków, założenia urbanistyczne i krajobrazowe, będące uznanym dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń, jeżeli cechuje je wysoka wartość artystyczna lub historyczna".

Ochrona dóbr kultury współczesnej jako elementu krajobrazu kulturowego miasta polega na ustaleniu w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zasad ochrony budynków, zespołów zabudowy, terenów wartościowych krajobrazowo itp. Zgodnie z powyższym w zestawieniu na następnych stronach oraz na mapie 3 „Środowisko kulturowe" wskazuje się tereny i obiekty, które powinny być uwzględnione w planach miejscowych opracowywanych w zgodności z niniejszym Studium. Przedmiotem ustaleń ochrony powinny być głównie zagadnienia dotyczące:

- sposobu zagospodarowania terenów, m.in.: rozplanowania nowej zabudowy w nawiązaniu do istniejących, wartościowych układów urbanistycznych (kompozycyjnych) i w poszanowaniu wartości kulturowych;
- zasad i standardów kształtowania zabudowy z uwzględnieniem gabarytów zabudowy sąsiedniej – obiektów uznanych za wartościowe z punktu widzenia architektury, w nawiązaniu do otaczającego krajobrazu, charakteru i stylistyki architektonicznej obiektów.

Zasób dóbr kultury współczesnej współtworzą obiekty budowlane i obszary zurbanizowane, na które w zależności od skali i rangi w przestrzeni miasta składają się:

- obiekty architektury i techniki,
- założenia urbanistyczne i zespoły zabudowy,
- założenia krajobrazowe, parkowo-ogrodowe,
- miejsca i obiekty pamięci narodowej,
- pomniki, znaki, rzeźby.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 115

## A OBIEKTY ARCHITEKTURY I TECHNIKI

*Budynki uznane za wyróżniające się w skali miasta ze względu na formę architektoniczną, walory estetyczne oraz pełnioną funkcję o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb mieszkańców i osób przyjezdnych.*

**A1**

### Opera Nova

ul. Marszałka Focha 5

*Projekt autorstwa prof. dr. arch. Józefa Chmiela, dr. inż. arch. Andrzeja Prusiewicza. Projektowana od 1962 r., pozwolenie budowalne w 1973 r., oficjalne oddanie gmachu w 2006 r.*

Obiekt publiczny o funkcji centrotwórczej, charakterystyczny w nadrzecznym wizerunku Bydgoszczy. Dominanta architektoniczno-urbanistyczna, usytuowana w obszarze Starego Miasta wzdłuż bulwarów, podnosi rangę przestrzeni publicznych w centrum. Bryła budynku ukształtowana w formie kręgów wpisuje się w zakole rzeki Brdy.



**A2**

### Budynek usługowo-administracyjny mBank (dawniej BRE Bank)

ul. Grodzka 19

*Projekt autorstwa biura architektonicznego Bulanda Mucha Architekci sp. z o.o., wykonany w latach 1995-1998 na podstawie konkursu architektonicznego.*

Budynek o funkcji biurowej i indywidualnej formie architektonicznej współtworzy nadrzeczny krajobraz Starego Miasta w Bydgoszczy. Wpisuje się w skalę i charakter historycznej zabudowy centrum miasta, stanowiąc dobry przykład wkomponowania współczesnej architektury w historyczną tkankę miasta. Nietypowa bryła budynku, z kolebkowym zwieńczeniem, wyróżnia obiekt pośród zabudowy staromiejskiej, nawiązując jednocześnie sposobem rozplanowania, skalą i podziałem elewacji do zabytkowych spichrzy.



**A3**

### Przystań Bydgoszcz

ul. Tamka 2

*Projekt autorstwa biura architektonicznego APA Rokiccy, wybrany na podstawie konkursu architektonicznego przeprowadzonego w 2008 r., oddany do użytku w 2012 r.*

Budynek przystani sportowej, obiekt turystyczny-hotel, wpisany jest w malowniczy krajobraz Wyspy Młyńskiej i nadrzecznej zabudowy Bydgoszczy. Usytuowany tuż obok XIX-wiecznych Młynów Rothera nawiązuje skalą i charakterem do zabytkowych spichrzy. Walory architektoniczne obiektu, rozplanowanie i kontekst urbanistyczny oraz funkcja i powiązania z otoczeniem sprawiają, że stał się jednym z symboli miasta i jego atrakcją turystyczną.



### Zasady ochrony A1, A2, A3

1. Zachowanie stylistyki i formy architektonicznej budynków, w tym ich proporcji i skali jako elementów kształtujących sylwetę zabudowy nadrzecznej.
2. Utrzymanie publicznych funkcji obiektów.
3. Ochrona ekspozycji obiektów w krajobrazie nadrzecznym poprzez:



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

- utrwalenie wkomponowania bryły budynków w ukształtowanie linii brzegowej rzeki i powiązanie funkcji budynków z zagospodarowaniem terenów nadwodnych;
- nieumieszczanie w sąsiedztwie oraz w dalszych planach obiektów zakłócających widoki, konkurujących formą architektoniczną, przysłaniających wysokością.

4. Utrzymanie rangi i roli gmachu Opery Nova jako dominanty przestrzennej i funkcjonalnej o znaczeniu kulturotwórczym z możliwością rozbudowy przy założeniu prowadzenia prac budowlanych bez zniekształcania formy architektonicznej i znacznej ingerencji w bryłę budynku, z dbałością o zachowanie oryginalnych rozwiązań architektonicznych i konstrukcyjnych oraz detali.
5. Uzupełnianie zagospodarowania terenu o elementy podkreślające walory urbanistyczno-architektoniczne obiektów i zagospodarowanie niekonkurujące z budynkami.

**A4**

### Galeria Miejska bwa

ul. Gdańska 20

*Budynek Galerii powstał w 1970 r. na podstawie projektu autorstwa Zdzisława Kostrzewy i Tadeusza Czerniawskiego.*

Budynek wyróżnia się w skali miasta wartością kulturową, mieści galerię sztuki współczesnej prezentującą autorów środowiska bydgoskiego, artystów z kraju i ze świata. Obiekt o cechach architektury modernistycznej.



### Zasady ochrony A4

1. Zachowanie bryły i stylistyki architektonicznej budynku oraz charakteru wnętrza.
2. Utrzymanie wyglądu elewacji i materiałów wykończeniowych, akcentowanie podziałów elewacji.
3. Przywrócenie pierwotnej, przeszklonej parterowej części budynku i powiązanie jej z parkiem im. Kazimierza Wielkiego.
4. Utrzymanie obecnej funkcji budynku oraz poszerzenie zakresu działalności o usługi dodatkowe związane z prowadzoną działalnością galerii (np. kawiarnię, czytelnię).
5. Prowadzenie prac budowlanych bez zniekształcenia formy architektonicznej i znacznej ingerencji w bryłę budynku, z dbałością o zachowanie oryginalnych rozwiązań architektonicznych i konstrukcyjnych oraz detali.
6. Podkreślanie walorów budynku, eksponowanie detali elewacji.
7. Otwarcie na plac Wolności i zintegrowanie przestrzeni parku z wejściem do Galerii.

**A5**

### Most Fordoński im. Rudolfa Modrzejewskiego

Most na rzece Wiśle, osiedle Stary Fordon, obiekt w zarządzie GDDKiA

*Projekt powstały na początku lat 50., obiekt oddany do użytku w 1956 r.*

Most kolejowy i drogowy o konstrukcji kratowej na rzece Wiśle. Obiekt o wyróżniającej się formie w otoczeniu, identyfikujący wjazd do miasta.



### Zasady ochrony A5

1. Podkreślenie funkcji i formy mostu w otaczającej przestrzeni.
2. Poprawa estetyki mostu – modernizacje i remonty.
3. Realizowanie prac budowlanych z dbałością o zachowanie pola ekspozycji mostu oraz oryginalnych rozwiązań architektonicznych, konstrukcyjnych i detali.
4. Eksponowanie formy i detali, np. przy użyciu oświetlenia.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 117

## U ZAŁOŻENIA URBANISTYCZNE I ZESPOŁY ZABUDOWY

*Obszary zabudowane, zespoły zabudowy, które charakteryzują się i wyróżniają spośród innych miejsc w mieście spójnym układem urbanistycznym oraz jednolitym charakterem architektonicznym budynków.*

### Dzielnica Muzyczna

Obszar koncentracji współczesnych obiektów o funkcjach kulturotwórczych wraz z elementami zagospodarowania związanymi z edukacją i kulturą muzyczną, harmonijnie wpisujący się w strukturę zabudowy o wysokich walorach historycznych i nadających obszarowi nowe wartości ideowe i funkcjonalne.



**U1** Obszar o szczególnych walorach funkcjonalno-przestrzennych w mieście, usytuowany we wschodniej części Śródmieścia, wyróżniający się koncentracją obiektów kultury, nauki i oświaty o profilu muzycznym. Indywidualny, muzyczny charakter terenu podkreślają akcenty w zagospodarowaniu, m.in. rzeźby kompozytorów, place zabaw z instrumentami, elementy nawierzchni przypominające klawiaturę fortepianu w parku im. Jana Kochanowskiego, fontanna multimedialna na skwerze przed budynkiem szkół muzycznych.

### Zasady ochrony U1

1. Zachowanie funkcji kulturotwórczych budynków, w tym związanych z edukacją i kulturą muzyczną, działalnością teatralną itp.
2. Powiązanie zagospodarowania terenu z funkcją budynków, utrzymanie zagospodarowania z elementami wskazującymi na muzyczny charakter obszaru, umieszczanie na budynkach i w nawierzchniach terenu detali nawiązujących charakterem do profilu obiektów kulturowych.
3. Pozostawienie terenu jako publicznie dostępnego.
4. Rewitalizacja i rewaloryzacja poszczególnych części obszaru, prowadząca do podniesienia walorów kulturowych i estetycznych przestrzeni.
5. Uzupełnianie zabudowy i zagospodarowania o funkcje towarzyszące wzbogacające dotychczasową wartość terenu – np. scenę letnią, małą gastronomię – kawiarnie, kluby muzyczne, rzemiosło artystyczne – pracownie instrumentalne.
6. Wkomponowanie nowych elementów zabudowy i zagospodarowania terenu w historyczny układ urbanistyczny i zabytkową zabudowę Śródmieścia.
7. Utrwalenie i rozwój funkcji kulturotwórczych i edukacyjnych Dzielnicy Muzycznej oraz wzmocnienie jej tożsamości jako miejsca upowszechniania i popularyzacji kultury muzycznej poprzez budowę gmachu Akademii Muzycznej i zagospodarowanie terenu położonego pomiędzy ulicami Chodkiewicza i Kamienną w formie publicznego parku miejskiego, wykorzystującego naturalne walory terenu, w tym istniejący zbiornik wodny, a także poprzez rozbudowę budynku Filharmonii Pomorskiej oraz powiązanie obszaru z historyczną i nowo projektowaną zabudową kwartałów śródmiejskich.
8. Ukształtowanie nowej osi w układzie urbanistycznym Dzielnicy Muzycznej w ciągu i na projektowanym przedłużeniu ul. Paderewskiego, stanowiącej komunikacyjne i widokowe powiązanie dwóch ważnych obiektów o znaczeniu kulturalno-edukacyjnym, tj. projektowanego gmachu Akademii Muzycznej z otaczającym parkiem oraz istniejącego obiektu Filharmonii Pomorskiej wraz z jego rozbudowywaną częścią i przyległym parkiem im. Jana Kochanowskiego.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany




**U2**

### Zespół zabudowy i układ przestrzenny Osiedla Leśnego z parkiem im. Bydgoskiego Harcerstwa

Teren ograniczony ulicami: Modrzewiową, aleją Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Czerkaską, Grabową, Kasztanową, Sułkowskiego, Dwernickiego oraz Gdańską



Wyróżniający się, spójny pod względem urbanistycznym i zarazem jednolity architektonicznie zespół zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, pochodzący z przełomu lat 50. i 60. XX w. Osiedle o czytelnej kompozycji urbanistycznej, skali zabudowy przyjaznej dla zamieszkania, z dużym udziałem zieleni urządzonej i dogodnym rozplanowaniem funkcji towarzyszących, zaspokajających bieżące potrzeby mieszkańców.

**U3**

### Zespół zabudowy i układ przestrzenny części osiedla Kapuściska

Teren ograniczony ulicami: Aleje Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, Wojska Polskiego oraz Baczyńskiego



Spójny pod względem urbanistycznym i zarazem jednolity architektonicznie zespół zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, pochodzący z przełomu lat 50. i 60. XX w., będący częścią większego osiedla z późniejszą zabudową z lat 70. XX w. Obszar wyróżniający się czytelną kompozycją przestrzenną, skalą zabudowy przyjazną dla zamieszkania, zagospodarowaniem zielenią i rozmieszczeniem funkcji towarzyszących, zaspokajających bieżące potrzeby mieszkańców.

**U4**

### Zespół zabudowy i układ przestrzenny osiedla Błonie z parkiem 2 Korpusu Obrony Powietrznej



Teren ograniczony ulicami: Szubińską, ks. Schulza, Stawową, 16 Pułku Ułanów Wielkopolskich.

Spójny pod względem urbanistycznym i zarazem jednolity architektonicznie zespół zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, pochodzący z przełomu lat 60. i 70. XX w. Obszar wyróżniający się typową dla czasu powstania kompozycją przestrzenną, sposobem rozplanowania i powiązaniem zabudowy o różnej wysokości, zagospodarowaniem zielenią i rozmieszczeniem funkcji towarzyszących, zaspokajających bieżące potrzeby mieszkańców.

### Zasady ochrony U2, U3, U4

1. Utrzymanie kompozycji urbanistycznej osiedli – rozplanowania ulic, zagospodarowania terenów zieleni, skali i intensywności zabudowy.
2. Podkreślanie osi widokowych głównych ciągów komunikacyjnych, utrzymanie ich alejowej formy, m.in. Al. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, ul. Kapuściska, ul. Noakowskiego, ul. Baczyńskiego na osiedlu Kapuściska, ul. Sułkowskiego i 11 Listopada na Osiedlu Leśnym.
3. Utrzymanie zabudowy w formie kwartałów budynków wielorodzinnych, usytuowanych w sposób równoległy i prostopadły do ciągów komunikacyjnych z ogólnodostępnymi wnętrzami służącymi obsłudze funkcji mieszkaniowej.
4. Poprawa warunków zamieszkania: remonty i modernizacje ulic i chodników oraz elewacji i wnętrz budynków, lokalizacja miejsc do parkowania, uzupełnienie terenów zieleni o miejsca rekreacji codziennej.
5. Zachowanie powiązań pomiędzy terenami publicznymi i przestrzeniami międzyblokowymi, zakaz grodzenia terenów będących własnością wspólnot mieszkaniowych, blokowania przejść pomiędzy poszczególnymi częściami osiedla.
6. Utrzymanie skwerów i parków jako terenów publicznych, wzbogacanie ich funkcjonalności i estetyki poprzez lokalizację urządzeń rekreacyjno-wypoczynkowych i małej architektury.
7. Powiązanie międzyblokowych terenów zieleni z wewnątrzosiedlowymi skwerami i z parkami leśnymi.
8. Zachowanie rozplanowania funkcji osiedla – utrzymanie centrum usługowego i zagospodarowanie parterów budynków mieszkalnych dla handlu i gastronomii, wzdłuż głównych ciągów pieszych.
9. Zakaz rozbudowy i nadbudowy budynków, prowadzących do zniekształcenia pierwotnej formy architektonicznej.
10. Eliminowanie małych pawilonów handlowych oraz nieumieszczanie reklam poza szyldami i oznaczeniami informującymi o funkcji usługowej w budynku, w miejscach wyznaczonych.
11. Wkomponowanie elementów zagospodarowania przestrzeni w istniejący klimat osiedla: charakter i skalę zabudowy.
12. Utrzymanie skali osiedli w poszczególnych strefach: enklawy zabudowy willowej w rejonie ul. Jodłowej na Osiedlu Leśnym, zabudowy wysokiej wzdłuż ul. Szubińskiej i w rejonie targowiska na osiedlu Błonie.
13. Utrwalenie jednolitego stylu architektonicznego osiedla poprzez przeprowadzanie remontów elewacji w oparciu o spójną koncepcję (wytyczne) opracowaną dla całego zespołu urbanistycznego.
14. Realizowanie prac budowlanych z dbałością o zachowanie oryginalnych rozwiązań architektonicznych, w tym detali i jednolitej kolorystyki.
15. Niestosowanie indywidualnych rozwiązań kolorystycznych i agresywnych (jaskrawych) barw.
16. Utrzymanie oryginalnych podziałów stolarki okiennej, akcentowanie podziałów poziomych elewacji i detali.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## Z ZAŁOŻENIA KRAJOBRAZOWE, PARKOWO-OGRODOWE

*Tereny zagospodarowane zielenią, stanowiące element miejskiego systemu przyrodniczego, wartościowe pod względem przyrodniczym oraz krajobrazowym, kompozycyjnym i przestrzennym, o szczególnym znaczeniu dla mieszkańców miasta.*

**Z1**

### Leśny Park Kultury i Wypoczynku „Myślęcinek”

ul. Gdańska 173-175

Rozległy park o powierzchni 830 ha, największy miejski park w Polsce, charakteryzujący się przepięknym krajobrazem o zagospodarowaniu wpisanym w naturalne ukształtowanie i zieleń. Park pełni w mieście funkcję terenu wypoczynku i rekreacji, przyciąga mieszkańców Bydgoszczy, zapewniając im duże możliwości spędzania wolnego czasu na terenie otwartym.



**Z2**

### Park Centralny

teren Babiej Wsi, u zbiegu ul. Toruńskiej i mostu Pomorskiego

Rozległy park o unikatowym położeniu w samym centrum miasta, pomiędzy Skarpą Południową Bydgoszczy i rzeką Brdą, podzielony na dwie strefy funkcjonalne:

- obszar o przeważającej funkcji sportowo-rekreacyjnej, zabudowany obiektami o oddziaływaniu ponadlokalnym z halą sportowo-widowiskową Immobile Łuczniczka, halą sportową Arena Bydgoszcz, kortami tenisowymi i krytym lodowiskiem Torbyd;
- obszar rekreacyjno-wypoczynkowy stanowiący enklawę zieleni, zagospodarowany w formie naturalnej.



**Z3**

### Dolina Pięciu Stawów

Park miejski usytuowany na osiedlu Szwederowo, pomiędzy ulicami: Orlą, Piękną, Stromą, bezpośrednio przy markecie budowlanym „Castorama”.

Park o powierzchni ok. 6 ha, rozplanowany na zboczu, stanowiący enklawę zieleni pośród zabudowy osiedla. Głównym elementem zagospodarowania parku są kaskadowo połączone stawy.



**Z4**

### Aleja Górska

Trasa spacerowo-widokowa usytuowana na krawędzi Skarpy Południowej Bydgoszczy, skąd rozciągają się rozległe widoki na tereny Bydgoszczy, w szczególności na historyczną zabudowę Starego Miasta. Trasa łączy rozpostarte wzdłuż Skarpy osiedla mieszkaniowe, stanowi malowniczy teren rekreacji mieszkańców.





Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

### Zasady ochrony Z1, Z2, Z3, Z4

1. Zagospodarowanie w formie przestrzeni publicznej, ogólnodostępnej.
2. Utrzymanie funkcji rekreacyjnej i wypoczynkowej, zagospodarowanie zielenią.
3. Uzupełnianie istniejącego zagospodarowania o czasowe funkcje wystawiennicze, kulturowe, sportowo-rekreacyjne związane z funkcjonowaniem terenów.
4. Utrzymanie punktów gastronomicznych w Myślęcinku jako funkcji uzupełniających o formie architektonicznej i stylistyce zharmonizowanej z krajobrazem.
5. Utrwalenie naturalnego sposobu zagospodarowania i ukształtowania terenu, utrzymanie istniejących zbiorników i cieków wodnych.
6. Priorytetowe traktowanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych w zagospodarowaniu terenów, wykorzystanie naturalnych możliwości terenowych.
7. Ochrona cennych zbiorowisk roślinnych, utrzymanie elementów edukacji przyrodniczej.
8. Zachowanie i pielęgnacja stawów wodnych, pozostawienie naturalnie zagospodarowanych brzegów.
9. Lokalizacja nowych obiektów budowlanych oraz urządzeń terenowych z poszanowaniem walorów krajobrazowych.
10. Wkomponowanie nowych form zabudowy i zagospodarowania terenu na zasadzie zharmonizowania ich z zielenią i ukształtowaniem terenu.
11. Uzupełnienie zagospodarowania o obiekty małej architektury, ich forma i stylistyka nie powinny być typowe (ustandaryzowane), wskazane jest zastosowanie rozwiązań przeznaczonych dla obiektów kształtujących indywidualną tożsamość miejsca.
12. Kontynuacja ścieżek pieszych i rowerowych poza tereny parkowe – powiązanie z terenami sąsiednimi, w szczególności z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.

## PN MIEJSCA I OBIEKTY PAMIĘCI NARODOWEJ

*Obiekty lub miejsca o szczególnym znaczeniu dla mieszkańców Bydgoszczy, upamiętniające wydarzenia, które miały znaczący wpływ na historię miasta i regionu, miejsca kaźni i pochówku zmarłych.*

**PN1**

### Dolina Śmierci – Golgota XX w.

w rejonie ul. gen. M. Bołtucia, osiedle Fordon

Miejsce masowej egzekucji, jednocześnie grób mieszkańców Bydgoszczy i okolic, zamordowanych jesienią 1939 r. – symbolizuje martyrologię mieszkańców miasta.



**PN2**

### Miejsce pamięci ofiar publicznych egzekucji mieszkańców miasta z września 1939 r.

w zachodniej części Starego Rynku

Miejsce pamięci bydgoszczan straconych przez okupanta podczas publicznych egzekucji we wrześniu 1939 r. na Starym Rynku, przy zachodniej pierzei.





Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

**PN3**

### Cmentarz Bohaterów Bydgoszczy

na Wzgórzu Wolności, przy ul. gen. S. Grzmota-Skotnickiego

Miejsce pochówku i upamiętnienia bydgoszczan, którzy zginęli podczas II wojny światowej zamordowani przez Niemców w 1939 r. w Bydgoszczy oraz poległych na różnych frontach.




**PN4**

### Cmentarz ofiar obozu w Smukale Dolnej

zlokalizowany przy ul. Baranowskiego

Miejsce pochówku ofiar obozu przesiedleńczego i obozu pracy mieszczącego się podczas II wojny światowej na terenie fabryki karbidu.



**PN5**

### Cmentarz ofiar obozu w Smukale Dolnej

zlokalizowany przy ul. Opławiec

Miejsce pochówku ofiar obozu przesiedleńczego i obozu pracy mieszczącego się podczas II wojny światowej na terenie fabryki karbidu.



### Zasady ochrony PN1, PN2 , PN3, PN4, PN5

1. Upamiętnienie miejsca poprzez odpowiednie zagospodarowanie terenu, usytuowanie płyty pamiątkowej, aranżację plastyczną, np. wprowadzenie form multimedialnych, aranżację posadzki o wysokiej jakości, wykorzystanie obiektów małej architektury, dopełnienie kompozycjami roślinnymi.
2. Spójne zagospodarowanie terenu otaczającego.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 123

## P POMNIKI, RZEŹBY I ZNAKI

*Elementy krajobrazu miasta, szczególnie wyróżniające się pod względem formy i wyrazu artystycznego, podkreślające tożsamość i symbolikę miejsca.*

### Pomnik Kazimierza Wielkiego

skwer pomiędzy ulicami: Pod Blankami, Trybunalską, Wały Jagiellońskie

**P1** Tradycyjny pomnik konny przedstawiający króla założyciela miasta, który w 1346 r. wydał akt lokacyjny, ustanowił starostwo oraz wybudował zamek w Bydgoszczy. Pomnik autorstwa Mariusza Białeckiego, usytuowany na Starym Mieście w Bydgoszczy w 2006 r.



### Rekonstrukcja fontanny Potop

park im. Kazimierza Wielkiego przy placu Wolności

**P2** Jedna z najbardziej efektownych w Bydgoszczy, wielofigurowa kompozycja rzeźbiarska połączona z wodotryskami, wkomponowana w historyczny układ parku. Oryginalna rzeźba z 1904 r. autorstwa Ferdinanda Lepckego została zrekonstruowana i odsłonięta w 2014 r.



### Przechodzący przez rzekę

rzeźba zawieszona nad rzeką Brdą, przy ul. Mostowej

**P3** Oryginalna, zawieszona nad rzeką, balansująca rzeźba uzupełnia nadrzeczny krajobraz Starego Miasta, dopełnia widok na bulwary z zabytkowymi spichrzami rozciągający się z mostu Staromiejskiego. Rzeźba autorstwa Jerzego Kędziory została odsłonięta 1 maja 2004 r., w dniu wejścia Polski do Unii Europejskiej.



### Trzy Gracje

ul. Stary Port 98 – bulwary nad Brdą

**P4** Dzieło autorstwa Jerzego Buczkowskiego, odsłonięte w 1989 r., po wykonaniu modernizacji bulwarów nad Brdą. Posągi wykonane z brązu przedstawiają trzy kobiety – mityczne Gracje, które według mitologii greckiej były boginiami wdzięku i radości.





Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

**P5**

### Łuczniczka Nova

plac przed gmachem Opery Nova, ul. Focha 4

Rzeźba autorstwa Macieja Jagodzińskiego, usytuowana przed gmachem w 2013 r., nawiązuje do klasycznej figury Ferdinanda Lepckego, zlokalizowanej pierwotnie na placu Teatralnym. Rzeźba przedstawia kobietę, która w lekko wygiętej pozie zastygła na chwilę po strzale z łuku.



**P6**

### Rzeźba łabędzia

staw przy Centrum Edukacji Ekologicznej w Leśnym Parku Kultury i Wypoczynku „Myślęcinek”

Abstrakcyjna, betonowa rzeźba, interpretowana jako sylwetka łabędzia, wyeksponowana jest w Parku na powierzchni wody.



**P7**

### Znak szybowników

góra Szybowników w Fordonie

Oryginalny symbol plastyczny wykonany z betonowych elementów na stoku wzgórza przypomina wraz z pomnikiem Ikara o działającej w latach 1933-1963 Szkole Szybowcowej w Fordonie.



### Zasady ochrony P1-P7

1. Utrzymanie pierwotnej formy rzeźbiarskiej i stylistyki.
2. Eksponowanie obiektów w przestrzeni, nieprzesłanianie.
3. Harmonijne i spójne zagospodarowanie otoczenia.
4. Zastosowanie oświetlenia, iluminacji.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 125

Zaprezentowany zasób dóbr kultury współczesnej uzupełniają również obiekty związane z infrastrukturą rzeki, będące integralną częścią Bydgoskiego Węzła Wodnego (śluzy i jazy, nadbrzeża, budowle regulacyjne, przystanie wodne, porty i inne), które wymagają odnowy i ekspozycji w krajobrazie miasta.

Dobra kultury współczesnej, wpisane w tkankę miasta jako tereny i obiekty o szczególnej wartości estetycznej wpływają pozytywnie na odbiór przestrzeni miasta. Świadomość istnienia obszarów czy budynków o szczególnych walorach estetycznych, działa korzystnie na sposób gospodarowania terenami i decydowania o ich przeznaczeniu w planach miejscowych i innych opracowaniach urbanistyczno-architektonicznych. Wskazane w Studium dobra kulturowe, obligują do zachowania powściągliwości w radykalnych działaniach planistycznych na wyznaczonych terenach i przyczyniają się do zachowania i ochrony istniejących wartości.

## 19.3. Krajobraz miasta

### 19.3.1. Tożsamość miasta

Tożsamość Bydgoszczy, czyli jej indywidualny charakter, kształtują: historia, nawarstwienia kulturowe, warunki przyrodnicze, krajobraz miejski, który pod wpływem urbanizacji podlega zmianom.

Obecny kształt i forma Bydgoszczy powstały w wyniku wielowiekowej historii, której ślady są czytelne w przestrzeni miasta. Do najważniejszych okresów wpływających na kształtowanie tożsamości Bydgoszczy należą:

- **1346 r.-1466 r.** – lokacja miasta na prawie magdeburskim, rzeki Brda i Wisła stały się głównym elementem rozwoju, powstanie pierwotnej infrastruktury miejskiej z zamkiem królewskim i systemem fortyfikacji;
- **1772 r.-1806 r.** – połączenie miasta z zachodnią Europą za pośrednictwem Kanału Bydgoskiego i za sprawą ożywionego handlu; pod rządami pruskimi Bydgoszcz dwukrotnie powiększyła liczbę nieruchomości, powstały liczne spichlerze, manufaktury;
- **1815 r.-1920 r.** – największy rozwój w historii miasta; doprowadzenie pruskiej kolei z Berlina; wzrost znaczenia węzła wodnego ze śluzami; rozbudowa infrastruktury miejskiej i rozwój śródmieścia wraz z reprezentacyjnymi gmachami municypalnymi, oświatowymi, kulturalnymi, mostami, uczelniami wyższymi, z dużą dbałością o utrzymanie miasta, które słynęło w tym czasie z czystości i troski o zieleń; na początku XX w. Bydgoszcz zwana była „Małym Berlinem”;
- **1945 r.-1989 r.** – okres powojenny – budowa osiedli z wielkiej płyty i zakładów przemysłowych, wzrost znaczenia Bydgoszczy jako wielobranżowego ośrodka przemysłowego; przyłączenie Fordonu do Bydgoszczy – miasta zyskało położenie nad dwiema rzekami – Wisłą i Brdą; powstanie Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku – „Myślęcinek”; ważną rolę w życiu Bydgoszczy odgrywały muzyka i sport;
- **po 1989 r.** – rozwój samorządności, rozwój usług, kultury i wyższych uczelni – uniwersytety w mieście od 2006 r., oddanie do użytku gmachu Opery Nova; odnowa Starego Miasta, rewitalizacja Śródmieścia i terenów nadrzecznych; odzyskiwanie dawnego uroku miasta zwróconego ku wodzie; wzrost inwestycji miejskich wspomaganych z dotacji unijnych; wzrost świadomości społecznej związany z potrzebą ochrony środowiska - segregacją śmieci, czystością powietrza, retencją wód; dbałość o jakość i estetykę przestrzeni w mieście.

Powstała tkanka miejska jest bazą do dalszych działań w zakresie wzmacniania i budowania wizerunku Bydgoszczy. Kształtowanie i utrwalanie tożsamości miasta, będącej świadectwem jego niepowtarzalności i odrębności, polega na ochronie i eksponowaniu lokalnych wartości jako rozpoznawalnych i unikatowych znaków miejsca, a także na wzmacnianiu tego potencjału poprzez nowe, kreatywne inwestycje oraz działania w sferze niematerialnej.

W ramach Studium wyodrębniono pięć sfer kształtujących tożsamość miasta. Są to: krajobraz historyczny, krajobraz przyrodniczy, krajobraz kulturowy, kompozycja przestrzenna oraz działania w zakresie wizerunku i estetyki. Wskazują one elementy podlegające ochronie, jak również zasady budowania i utrwalania tożsamości. Sfery te przenikają się wzajemnie i często działanie w jednej sferze ma charakter wielowymiarowy, oddziałujący na inne sfery.

Krajobraz historyczny, inaczej dziedzictwo historyczne Bydgoszczy, stanowią tereny i obiekty objęte



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 




ochroną konserwatorską, tj. tereny w strefie konserwatorskiej „A", tereny w strefie konserwatorskiej „B", tereny w strefie ekspozycji zespołu zabytkowego „E", tereny w strefie ochrony krajobrazu „K", obiekty i obszary wpisane do rejestru zabytków, obiekty i obszary ujęte w gminnej ewidencji zabytków. W szczególności potencjał ten tworzą zabytki sakralne, architektura secesyjna, zabytki hydrotechniczne, dziedzictwo poprzemysłowe, historyczne założenia urbanistyczne. Kierunki i zasady ochrony i kształtowania dziedzictwa kulturowego zawarte są w podrozdziale 19.1 „Dziedzictwo kulturowe".

**Krajobraz kulturowy** to nawarstwienia kulturowe kształtujące specyfikę miasta, które budują:

- dobra kultury współczesnej – obiekty architektury i techniki, założenia urbanistyczne i zespoły zabudowy, założenia krajobrazowe i parkowo-ogrodowe, miejsca i obiekty pamięci narodowej, opisane w podrozdziale 19.2 „Dobra kultury współczesnej";
- potencjał artystyczny – w tym wyraźnie ukształtowana tradycja muzyczna – koncentracja instytucji kulturotwórczych o charakterze muzycznym, w szczególności w Dzielnicy Muzycznej, ale także istniejące na terenie miasta inne obiekty kulturalne: Opera Nova, Teatr Polski, Teatr Kameralny;
- potencjał naukowy – obiekty szkolnictwa wyższego;
- wartości religijne – w tym w szczególności Stary Fordon jako miasto trzech kultur łączące tradycje religijne katolików, protestantów i żydów;
- dziedzictwo przemysłowe – zabytkowe kompleksy zabudowy fabrycznej stanowiące pamiątki dynamicznego rozwoju przemysłu z przełomu wieków XIX i XX. Pozostałościami tego okresu są liczne budynki i zespoły zabudowy industrialnej reprezentujące różne gałęzie przemysłu, w tym zbożowego (m.in. Młyny Rothera na Wyspie Młyńskiej, dawne młyny Kentzera przy ul. Jagiellońskiej – obecnie hotel „Słoneczny Młyn"), maszynowego i metalowego (np. dawna Fabryka Obrabiarek do Drewna Carla Blumwe przy ul. Nakielskiej), elektronicznego (Bydgoska Fabryka Kabli), tekstylnego i farbiarskiego (dawna Farbiarnia Wilhelma Koppa w Bydgoszczy, przy ul. Świętej Trójcy – późniejszy „Pralchem"), spożywczego (dawna rafineria spirytusu Augusta Frankego przy ul. Czartoryskiego, Fabryka Cukrów, Czekolady i Kakao „Lukullus" Franza Lehmanna przy ul. Poznańskiej-Św. Trójcy – późniejsza „Jutrzenka", a następnie „Modus"), ale także cegielnie przy ul. Fordońskiej;
- dziedzictwo militarne – obiekty świadczące o wojskowych tradycjach miasta, w tym budynki i kompleksy zabudowań wojskowych o dużej wartości zabytkowej wraz z niezbędną infrastrukturą koszarową i magazynową, m.in. budynek Wojskowej Komendy Uzupełnień przy ul Szubińskiej, koszary przy ul. Warszawskiej i ul. Zygmunta Augusta (obecnie siedziba Żandarmerii Wojskowej i Komendy Garnizonu) oraz przy ul. Pomorskiej (tzw. Londynek), kompleks budynków dawnej Szkoły Podchorążych przy ul. Gdańskiej (obecnie Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych);
- nadwodne tradycje miasta – obiekty związane z transportem wodnym, sportami wodnymi oraz rekreacją i wypoczynkiem nad wodą;
- tradycje związane z transportem kolejowym.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 127

**Krajobraz przyrodniczy**, inaczej potencjał przyrodniczy miasta, stanowiący o indywidualnym charakterze Bydgoszczy, bazuje na takich cechach jak:

- ukształtowanie terenu, tj. czytelne w krajobrazie miasta skarpy:
  - Skarpa Południowa (Zbocze Bydgoskie) – przebiegająca w kierunku zachodnio-wschodnim na południe od rzeki Brdy, wyróżniająca się znaczną wysokością (o deniwelacjach 15-40 m);
  - Skarpa Północna (Zbocze Fordońskie) – obejmująca fragment północnej strefy krawędziowej Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej oraz zachodnie zbocze doliny Dolnej Wisły;
  - Zbocze Kruszyńskie – obejmujące strefę zboczową sandru Brdy i pradoliny Noteci-Warty w rejonie Osowej Góry w Bydgoszczy i na zachód od miasta (rejon Pawłówka);
- położenie miasta nad rzekami: Brdą i Wisłą oraz Kanałem Bydgoskim, w szczególności skala Brdy harmonijnie wpisująca się w krajobraz miasta, pozwalająca na turystyczne, sportowe, wypoczynkowe i gospodarcze wykorzystanie rzeki, a jednocześnie umożliwiająca interakcje zabudowy po obu stronach rzeki, nadaje miastu niepowtarzalny wyraz;
- rozległe tereny parkowo-leśne usytuowane na obrzeżach miasta – LPKiW „Myślęcinek";
- system parków i skwerów miejskich wymagających powiązania z bulwarami usytuowanymi wzdłuż rzeki Brdy;
- tereny cenne przyrodniczo i krajobrazowo objęte ochroną – obszary chronione oraz pomniki przyrody.

**Wizerunek i estetyka** oddziałują na odbiór przestrzeni. W szczególności znacząco na estetykę i pozytywny odbiór miasta wpływają:

- przestrzenie publiczne – miejsca o szczególnym znaczeniu dla pozytywnego wizerunku miasta i kształtowania jego indywidualnego charakteru, takie jak: place miejskie, główne ciągi piesze i handlowe, aleje miejskie, węzły komunikacyjne, obiekty użyteczności publicznej wraz z terenami przyległymi, tereny zieleni miejskiej, obiekty sportu i rekreacji;
- tereny zieleni i rekreacji – strefy przywodne, bulwary, mosty, kładki, tereny zieleni urządzonej i naturalnej;
- małe formy architektoniczne – obiekty małej architektury, w tym rzeźby, fontanny, pomniki itp., szyldy, nawierzchnie, elementy oświetlenia;
- forma i kolor budynków oraz iluminacja miasta.

**Kompozycja przestrzenna** to przejrzystość układu kształtująca spójność struktury miasta; czynniki kompozycyjne wpływające na pozytywny wizerunek miasta:

- czytelność i harmonia układu urbanistycznego miasta, ciągłość funkcjonalna i przestrzenna;
- jednorodność zespołów urbanistycznych – obszary zabudowy o szczególnym znaczeniu dla postrzegania miasta, o cechach indywidualnych, wymagające szczególnej ochrony: Stare Miasto, Śródmieście, Stary Fordon;
- ekspozycja rzeźby terenu stanowiącej wraz z zielenią główny szkielet systemu przyrodniczego miasta powiązanego z funkcją rekreacji i wypoczynku – nabrzeża rzek, skarpy;
- osie kompozycyjne – arterie miejskie, aleje, osie widokowe;
- obiekty charakterystyczne – o dużym potencjale identyfikacyjnym i/lub widokowym, będące obiektami o atrakcyjnej architekturze, podkreślające swoją formą i skalą pełnioną funkcję, stanowiące często obiekty o wartości historycznej lub wyróżniające się w przestrzeni budynki oraz budowle takie jak mosty, śluzy.

### Kierunki i zasady budowania i utrwalania tożsamości miasta

1. Kształtowanie przestrzeni miejskiej prowadzące do utrwalania wydarzeń i pamiątek historii miasta – eksponowanie charakterystycznych znaków w przestrzeni, związanych z tradycją Bydgoszczy.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

2. Rewitalizacja historycznej tkanki miejskiej, utrwalanie dziedzictwa urbanistycznego i architektonicznego, zagospodarowanie terenów służące eksponowaniu historycznych założeń w mieście i zabytkowych obiektów.
3. Zachowanie historycznego układu urbanistycznego tj. rozplanowania ulic, placów w ich dotychczasowych parametrach i przebiegu historycznych linii zabudowy, wyznaczających usytuowanie kwartałów zabudowy.
4. Ochrona wartości kulturowych zespołów zabytkowych – dbałość o integralność zabytkowych i ukształtowanych architektonicznie struktur urbanistycznych; kreowanie przestrzeni poprzez wskazanie i zachowanie jej cech indywidualnych.
5. Ochrona i rewaloryzacja zabudowy staromiejskiej, wpisanej do rejestru zabytków lub ujętej w ewidencji zabytków, oraz historycznych założeń zieleni, stanowiących dopełnienie struktury zurbanizowanej i tło dla wyróżniających się obiektów architektonicznych.
6. Adaptacja wnętrz kwartałów zabudowy śródmiejskiej dla potrzeb drobnego rzemiosła (pracowni artystycznych, funkcji gastronomicznych), wprowadzenie powiązań pieszych i zieleni.
7. Renowacja i remonty konserwatorskie budynków, zmierzające do podniesienia ich walorów estetycznych, odtworzenie historycznych detali i materiałów.
8. Harmonijne powiązanie nowej zabudowy i zagospodarowania terenu z historycznym układem urbanistycznym oraz zabytkową zabudową, utrzymanie skali i charakteru zabudowy.
9. Zachowanie proporcji wysokościowych zabudowy kształtujących sylwetę zespołu staromiejskiego, w tym istniejących dominant i obiektów, które z uwagi na walory architektoniczne wyróżniają się w krajobrazie Starego Miasta, Starego Fordonu i Śródmieścia.
10. Przeciwdziałanie dysharmonii przestrzennej i estetycznej; sytuowanie dominant i zespołów zabudowy wyższej w miejscach i w sposób wynikający z analizy ich oddziaływania na krajobraz miasta.
11. Podkreślanie w krajobrazie miasta obiektów i znaków charakterystycznych, identyfikowanych z Bydgoszczą.
12. Powiązanie wartości historycznych i tradycji miasta w system szlaków turystycznych i ścieżek edukacyjnych.
13. Zagospodarowanie terenów nadwodnych i poszerzenie oferty programowej dotyczącej rekreacji i wypoczynku.
14. Uczytelnienie pocztówkowych widoków i panoram poprzez ich ekspozycję, zastosowanie iluminacji, prowadzenie ścieżek widokowych, organizację punktów widokowych, kształtowanie osi widokowych.
15. Utrwalenie i budowanie nowych osi widokowych w przestrzeni miasta poprzez odpowiednie sytuowanie zabudowy oraz elementów zagospodarowania terenu.
16. Podkreślanie branży, marki miasta – rozwój prowadzony na bazie lokalnych tradycji i potencjału, w tym:
    - utrwalanie w przestrzeni miasta znaków działalności przemysłowej i industrialnego dziedzictwa – rewitalizacja i adaptacja obiektów industrialnych, udostępnienie dla funkcji użytkowych wartościowych obiektów poprzemysłowych, hydrotechnicznych i kolejowych, w szczególności na potrzeby turystyki, edukacji, sztuki i działalności inwestycyjnej;
    - rozwój przestrzeni współtworzących krajobraz kulturowy – wzmocnienie rangi obiektów użyteczności publicznej, rozbudowa istniejących budynków i budowa nowych obiektów użyteczności publicznej, w szczególności z dziedziny kultury i sztuki, kształtowanie najwyższej jakości przestrzeni urbanistyczno-architektonicznej wokół budynków;
    - utrwalanie i rozwijanie wartości kulturowych poprzez działania edukacyjne i promocyjne inicjowane w przestrzeni miejskiej;
    - utrwalanie znaków kultury religijnej w przestrzeni miejskiej – rewitalizacja obiektów kultury religijnej i zachowanie elementów wielokulturowej tradycji religijnej, w szczególności w Starym Fordonie;
    - utrzymanie i poszerzenie oferty programowej przestrzeni związanych ze sportami wodnymi oraz rekreacją nadwodną, modernizacja i rozwój istniejących kompleksów sportowo-rekreacyjnych:



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 129

KS Astorii, ośrodków sportów wodnych, w tym klubów.

17. Aranżacja przestrzeni publicznych prowadząca do podniesienia ich rangi i funkcji w mieście, zagospodarowanie sprzyjające spotkaniom mieszkańców i organizacji imprez plenerowych, eliminowanie elementów wprowadzających chaos w przestrzeni i niezwiązanych z jej funkcją użytkową – reklam, pawilonów tymczasowych itp.
18. Lokalizowanie nowych obiektów i znaków kreujących tożsamość miejsca, charakteryzujących przestrzeń (pomników, rzeźb, fontann itp.), akcentujących ważne miejsca i rangę przestrzeni, w szczególności na obszarach nowo zabudowywanych lub wymagających wzmocnienia potencjału identyfikacyjnego miejsca.
19. Zagospodarowanie przestrzeni międzyosiedlowych poprzez utrzymanie ciągłości przejść pieszych i aranżowanie stref przyblokowych jako miejsc wypoczynkowo-rekreacyjnych, enklaw zieleni z elementami małej architektury, bez stosowania wygrodzeń wykluczających zachowanie ciągłości funkcjonalnej.
20. Utrzymanie ciągłości funkcjonalnej terenów zieleni i przestrzeni publicznie dostępnych oraz ich zagospodarowanie poprzez indywidualne podejście projektowe w nawiązaniu do kontekstu miejsca przy użyciu materiałów wpisujących się w otaczający krajobraz.
21. Ochrona terenów cennych przyrodniczo:
    - regulacja dostępu, udostępnienie w ramach szlaków turystycznych i ścieżek edukacyjnych z punktami widokowymi;
    - maksymalne ograniczanie zabudowy do obiektów uzasadnionych względami funkcjonalnymi;
    - dominacja zieleni w zagospodarowaniu terenów.
22. Utrwalenie w krajobrazie miasta przyrodniczych cech charakterystycznych takich jak naturalna rzeźba terenu i woda ze strefami przywodnymi – ekspozycja terenów i ich zagospodarowanie z wykorzystaniem cech indywidualnych dla kształtowania przestrzeni rekreacji, wypoczynku, sportu itp.
23. Ochrona i zagospodarowanie terenów skarp w mieście:
    - rewitalizacja ciągów spacerowo-widokowych na Skarpie Południowej z lokalizacją punktów widokowych i zagospodarowaniem stref ekspozycji widokowej;
    - pozostawienie Skarpy Północnej jako skarpy w charakterze naturalnym, wzbogacenie funkcji o infrastrukturę sportowo-rekreacyjną na obszarach przylegających do skłonu Skarpy.
24. Ochrona walorów przyrodniczych oraz naturalnego krajobrazu doliny Brdy i Wisły – ekspozycja panoram i otwarć widokowych, ochrona terenów przed zabudową ingerującą w naturalnie kształtowany krajobraz.
25. Powiązanie terenów rekreacyjno-wypoczynkowych w spójny, czytelny w terenie system wyróżniający się zagospodarowaniem zielenią i małą architekturą dostosowaną do funkcji użytkowej terenów.
26. Podniesienie walorów estetycznych wjazdów i stref wjazdowych do miasta, akcentowanie miejsc węzłowych przy głównych trasach komunikacyjnych w rejonie symbolicznych bram miasta, w tym za pomocą zabudowy wyższej; kształtowanie wjazdów w formie otwarć widokowych ukazujących krajobraz miasta.
27. Podniesienie walorów estetycznych miejsc ważnych dla kształtowania pozytywnego wizerunku miasta w skali przestrzeni lokalnych, w tym poprzez formę rozmieszczenia zabudowy, wyznaczania placów i przestrzeni dla integracji społecznej.
28. Podniesienie estetyki terenów poprzez:
    - uzupełnienia zabudowy przy zachowaniu ciągłości funkcjonalnej i proporcji otaczającej zabudowy;
    - przekształcenia obiektów o skali i funkcji nieadekwatnej do rangi obszarów kształtujących wizerunek miasta;
    - uporządkowanie oraz stopniową eliminację reklam, w szczególności niezwiązanych z funkcją terenu, w tym eliminację reklam z obszarów przyrodniczo-rekreacyjnych, tj. terenów ZK, ZL, ZP, ZR;
    - zagospodarowanie terenów zielenią urządzoną kształtującą pozytywny wizerunek miasta;
    - wprowadzenie małych form architektonicznych.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

### 19.3.2. Kształtowanie wysokości zabudowy

Istotną cechą kształtującą fizjonomię miejsca jest wysokość zabudowy. Miasto prawidłowo skomponowane pod względem rozplanowania wysokości zabudowy spełnia elementarne wymogi estetyki i harmonii, daje poczucie ładu przestrzennego mieszkańcom. Wysokość zabudowy powinna korespondować z jej funkcją, a gabaryty obiektów powinny podkreślać rangę i ich znaczenie w przestrzeni miasta, akcentować ważne miejsca. Chaos w kompozycji przestrzennej miasta prowadzi do dysharmonii, skutkuje występowaniem konfliktów oraz obniżaniem jakości przestrzeni.

W oparciu o obowiązujące przepisy, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz.U.2015.1422 z późn. zm.), wskazujące podział budynków pod względem wysokości, oraz po analizie stanu istniejącego w zakresie wysokości zabudowy w mieście, w niniejszym Studium, określa się maksymalne wysokości zabudowy dla poszczególnych obszarów miasta.

Wyodrębniono siedem przedziałów o następujących wartościach: do 9 m, do 12 m, do 18 m, do 25 m, do 35 m, do 55 m i powyżej 55 m.

Na rysunku 86 przedstawiono poglądowy model wysokości zabudowy stanowiący ogólną koncepcję utrzymania skali i gabarytów zabudowy w mieście, określający rozkład wskazanych powyżej pułapów wysokości. Szczegółowe wytyczne zawiera mapa 3 „Środowisko Kulturowe".

Przy kształtowaniu modelu wysokości zabudowy na terenie Bydgoszczy uwzględniono następujące zasady:

1. Ochronę wartości kulturowych obszarów zabytkowych należy zapewnić poprzez lokalizację skupisk wysokościowców poza obszarem śródmiejskim.
2. Ochronę walorów krajobrazowych terenów cennych przyrodniczo i rozległych terenów zieleni, w tym rekreacyjno-wypoczynkowych, należy zapewnić poprzez wykluczenie z ich obszaru i w najbliższym sąsiedztwie sytuowania obiektów wysokościowych.
3. Przeprowadzono analizy przestrzenno-estetyczne w kontekście proporcji wysokościowych, skali i charakteru zabudowy całego miasta uzasadniające lokalizację zabudowy wysokiej i wysokościowej we wskazanych miejscach.
4. Zasady dotyczące kształtowania wysokości zabudowy ustalono stosownie do intensywności zagospodarowania i zabudowy oraz występującej funkcji terenu, tj. dla obszarów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zabudowa w przedziałach do 9 m i do 12m, dla obszarów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w przedziałach do 18 m i 35 m, dla pozostałych funkcji stosownie do uwarunkowań lokalnych i potrzeb funkcjonalnych.

Przy określaniu wysokości zabudowy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz wydawanych decyzjach administracyjnych dotyczących zabudowy, rozpatrując powyższy model, należy kierować się następującymi wytycznymi:

1. Model określa kierunkowe wartości wysokości zabudowy, które mogą podlegać uściśleniu, tj. lokalnemu podwyższeniu lub obniżeniu w wyniku analiz urbanistycznych poczynionych na etapie opracowania planów miejscowych oraz na podstawie wytycznych zawartych w specjalistycznych opracowaniach tematycznych przyjętych w Bydgoszczy do stosowania.
2. Wskazane w modelu wysokości zabudowy należy różnicować w zależności od funkcji budynku, usytuowania względem istniejącej zabudowy i uwzględnienia planowanych zmian otoczenia.
3. W obszarach ukształtowanych urbanistycznie, na terenach możliwych do zabudowy oraz wzdłuż ciągów ulicznych należy stosować zasadę dopełniania zabudową o podobnych parametrach, mając na celu uzyskanie czytelnej, uporządkowanej kompozycji urbanistycznej zespołu zabudowy (jednostki urbanistycznej, osiedla, kwartału).
4. Na obszarach występowania zabudowy o znacznych różnicach wysokości pomiędzy budynkami istniejącymi i projektowanymi należy stosować zasadę stopniowania wysokości.
5. Zabudowę w rejonie wymagających wyeksponowania dominant i obiektów charakterystycznych, znaków i elementów przestrzeni należy kształtować poprzez zachowanie ich ekspozycji i znaczącej wartości w krajobrazie miasta, dominującej roli w obszarze placów miejskich, stref wjazdowych do miasta, symbolicznych bram miasta, punktów i ciągów widokowych, ciągów pieszych i rowerowych. Obiekty



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 131

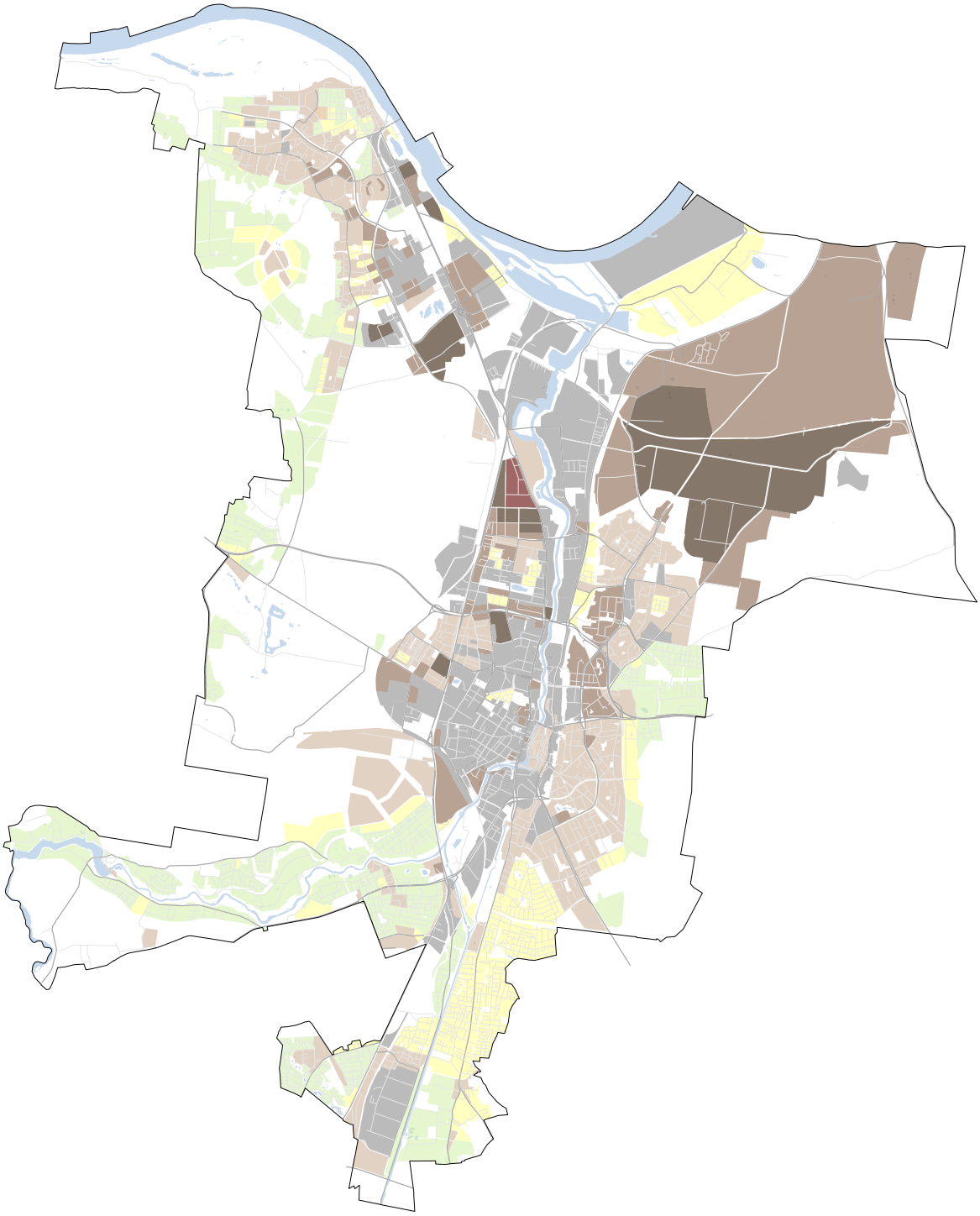
charakterystyczne stanowią: wieże kościołów, obiekty użyteczności publicznej szczególnie istotne w skali miasta oraz mniejszych obszarów urbanistycznych, obiekty o atrakcyjnej architekturze, jak również elementy rzeźby terenu: Skarpa Północna i Południowa miasta, obszary krawędziowe Skarpy w rejonie Piaski-Jachcice oraz rzeki Brda i Wisła, Kanał Bydgoski, zbiorniki i cieki wodne, w tym dominanty, obiekty charakterystyczne wskazane na mapie 3 „Środowisko kulturowe".

6. Wskazane w modelu ograniczenia wysokości zabudowy nie dotyczą obiektów sakralnych, obiektów sportowych, obiektów technologicznych, infrastruktury technicznej, infrastruktury komunikacyjnej, które należy kształtować indywidualnie.
7. Dopuszczalne jest przekroczenie wskazanych wartości wysokości zabudowy dla obiektów lokalizowanych w miejscach węzłowych, podnoszących rangę miejsca, wzmacniających potencjał identyfikacyjny miasta i kształtujących jego pozytywny wizerunek, przy zachowaniu proporcji projektowanych obiektów w odniesieniu do zabudowy istniejącej.
8. Dopuszcza się utrzymanie istniejących obiektów wykraczających gabarytami poza ustalone w modelu wysokości.
9. Przy kształtowaniu wysokości zabudowy należy uwzględnić ograniczenia wysokości określone przez linie wyznaczające powierzchnie ograniczające przeszkody dla lotniska Bydgoszcz.

Każda lokalizacja zabudowy wysokiej i wysokościowej powinna być poprzedzona analizą zasadności lokalizacji budynku o dominującej skali oraz jego wpływu na krajobraz miasta i najbliższe sąsiedztwo. Rzetelnie przeprowadzone analizy wpływają na harmonijnie rozwijającą się przestrzeń, prowadzą do lokalizacji budynków o właściwie określonej roli w przestrzeni. Budynki wysokie i wysokościowe identyfikują ważne miejsca, stają się rozpoznawalnym znakiem w krajobrazie. Znaczące ich oddziaływanie w skali całego miasta i w najbliższym otoczeniu prowadzi do radykalnych zmian, które powinny służyć rozwojowi miasta i zwiększaniu jego atrakcyjności. Umiejętnie określona wysokość zabudowy jest jednym z elementów projektowych, stanowiącym podstawę kształtowania jednorodnych struktur urbanistycznych, wyróżniających się zabudową o podobnej skali i proporcjach.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 




**Rysunek 86.** Model wysokości zabudowy

*Źródło: opracowanie własne.*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 20.

# Kierunki rozwoju systemów transportu

## 20.1. Transport kolejowy

Bydgoski węzeł kolejowy tworzą linie kolejowe znaczenia państwowego – określone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. 2013 poz. 569 z dnia 16.05.2013 r.). Studium uwzględnia planowaną modernizację istniejącego układu kolejowego, który został przedstawiony na rysunku 44 w części I „Uwarunkowania".

Podstawową sieć linii kolejowych w kraju tworzyć będą:

- transeuropejski system kolei dużych prędkości (nowe linie kolejowe dużych prędkości i konwencjonalne linie zmodernizowane);
- transeuropejski system kolei konwencjonalnej (TEN-T), w skład którego wchodzą przechodzące przez Bydgoszcz linie 131 i 201 (C-E 65) zaliczone do korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk.

Dla planowanych linii dużych prędkości konieczne będzie zabezpieczenie nowych rezerw terenowych. Niezbędne rezerwy zostaną określone na etapie prac studialnych nad przebiegiem tych linii.

Obecnie tradycyjny załadunek i rozładunek cargo kolejowego jest w mieście mocno ograniczony. Linia C-E 65 stanowi bazowy korytarz kolejowy dla przewozów towarowych (kombinowanych). W celu wykorzystania potencjału linii w południowo-wschodniej części miasta przewiduje się lokalizację platformy multimodalnej w oparciu o port rzeczny z komponentem kolejowym oraz niezależnie terminala drogowo-kolejowego Bydgoszcz-Emilianowo.

Dla podniesienia poziomu świadczonych usług w ramach przewozów pasażerskich zakłada się rewitalizację istniejących stacji i przystanków kolejowych. Rewitalizacja powinna obejmować rozbudowę i unowocześnienie infrastruktury torowej i infrastruktury dla pasażerów (przystanki zintegrowane z innymi środkami transportu, także siecią dróg rowerowych) oraz wdrożenie atrakcyjnej oferty połączeń i taryf. Postuluje się budowę nowych przystanków zintegrowanych (Bydgoszcz Miedzyń i Węzeł Zachodni) i dyslokację istniejących (Osowa Góra, Brdyujście) w celu lepszego dostosowania do potrzeb użytkowników (rysunek 87).

Konieczne jest zmaksymalizowanie wykorzystania potencjału istniejących linii kolejowych: Toruń – Bydgoszcz – Nakło nad Notecią, Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz – Pruszcz Pomorski, Bydgoszcz – Chełmża, Bydgoszcz – Szubin – Kcynia (ruch obecnie zawieszony, niezbędna rewitalizacja linii) w ramach rozbudowanego systemu kolei aglomeracyjnej (BiT City) poprzez stworzenie korzystnej oferty przewozowej. W tych korytarzach kolej może stać się konkurencyjna w stosunku do pozostałych środków transportu z uwagi na stan i jakość połączeń drogowych oraz uwarunkowania przestrzenne. Są to również kierunki, z których rejestruje się najwyższy udział podróży codziennych do Bydgoszczy. Oferta przewozowa w skali regionalnej do Tucholi, Laskowic, Inowrocławia, Włocławka również powinna być rozwijana.

Samorząd województwa zamierza podjąć prace studialne dotyczące nowego połączenia kolejowego relacji Solec Kujawski – Trzciniec oraz linii tzw. tramwaju metropolitalnego relacji Bydgoszcz – Toruń.

Liczba i standard połączeń dalekobieżnych z Warszawą i pozostałymi ośrodkami wojewódzkimi wymagają poprawy. Utrzymane i rozwijane powinny być bezpośrednie połączenia zagraniczne (Berlin).

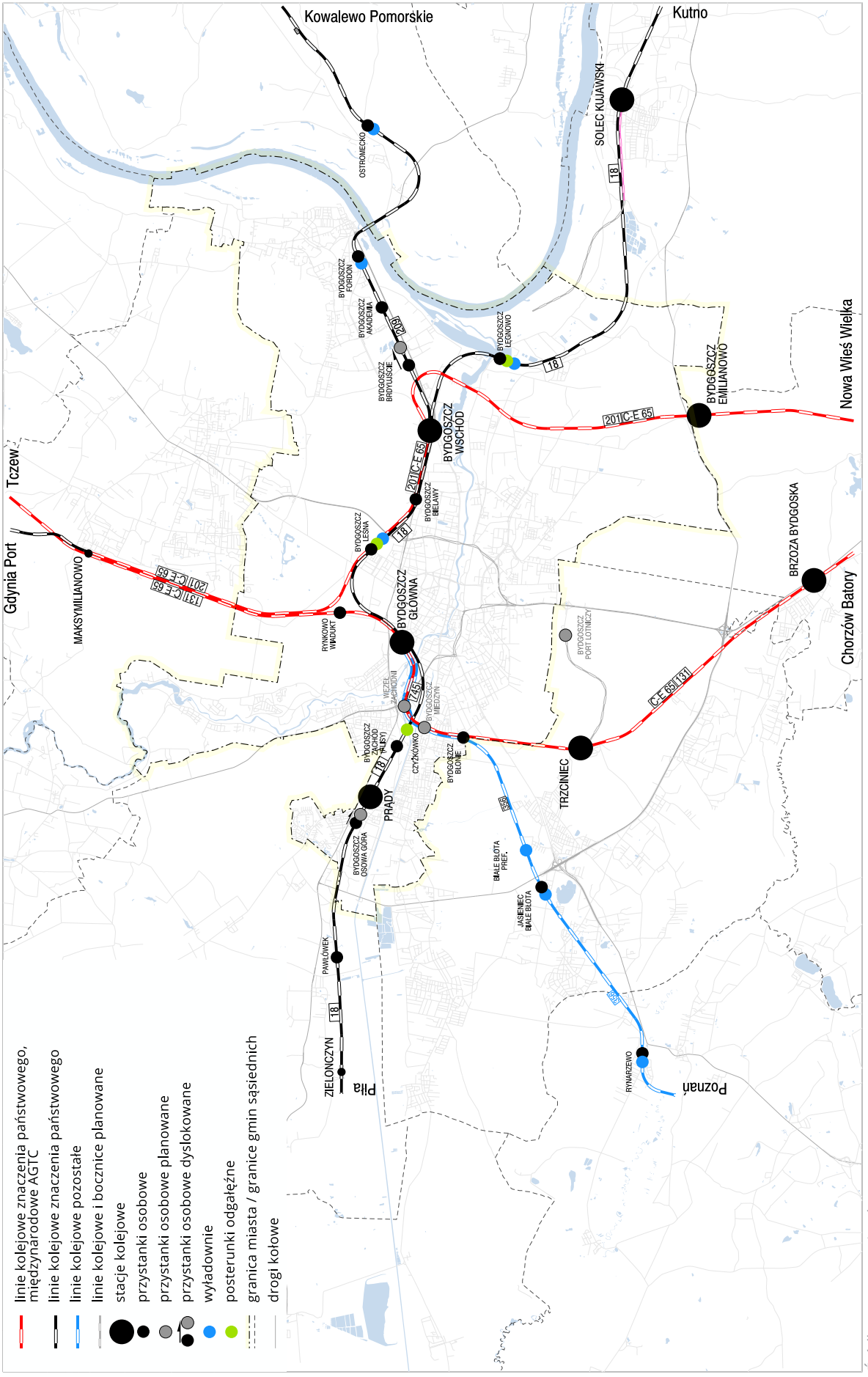
Zakłada się podniesienie rangi stacji Bydgoszcz Wschód w obsłudze ruchu pasażerskiego przez utworzenie węzła integracyjnego transportu publicznego zewnętrznego i wewnątrzmiejskiego porównywalnego ze stacją Bydgoszcz Główna.

Budowa trasy W-Z w układzie docelowym dwujezdniowym wymusi konieczność dyslokacji stacji techniczno-postojowej usytuowanej wzdłuż ul. Artyleryjskiej.



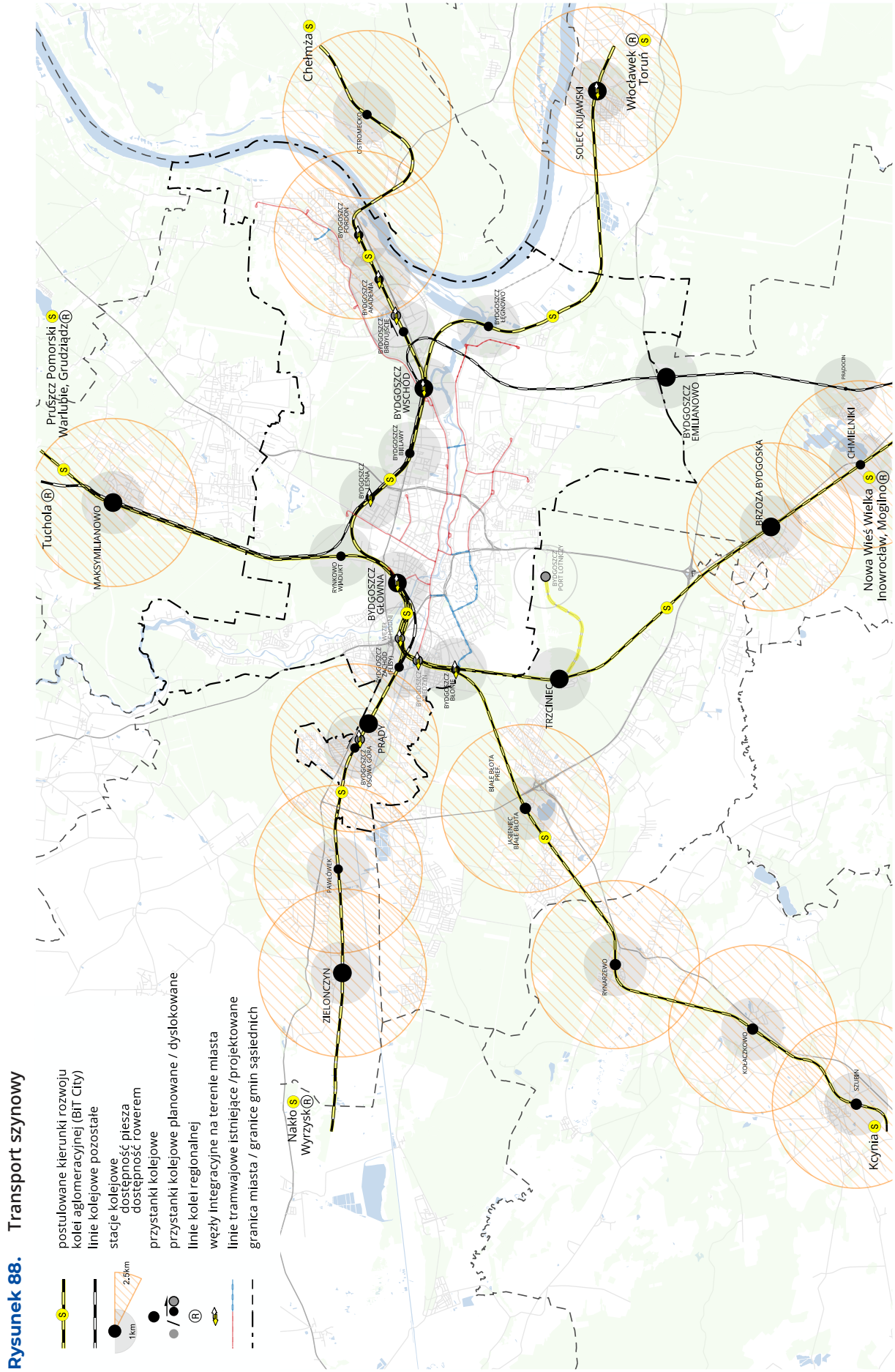
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 135

**Rysunek 87.** Bydgoski węzeł kolejowy




Źródło: opracowanie własne.

**Rysunek 88. Transport szynowy**




*Źródło: opracowanie własne.*

## 20.2. Transport drogowy

### 20.2.1. Układ zewnętrzny

O randze połączeń drogowych z układem zewnętrznym świadczy wielkość ruchu tranzytowego i docelowego do miasta, co stanowi około 30% ruchu w mieście ogółem. Obecne przebiegi dróg zewnętrznego układu podstawowego (drogi krajowe i wojewódzkie) przedstawiono na rysunku 42 w części I „Uwarunkowania".

Kluczowe znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju gospodarczego miasta ma właściwe powiązanie sieci miejskiej z krajowym systemem autostrad i dróg ekspresowych, stosownie do skali i potrzeb miasta. Zakłada się podniesienie standardów obecnych dróg krajowych nr 5 i 10 do parametrów tras ekspresowych. Droga ekspresowa S5 znajduje się w fazie realizacji. W związku z realizacją dróg ekspresowych nastąpią korekty przebiegu dróg układu krajowego.

Istniejące drogi krajowe: nr 5 (DK 5) Lubawka (granica państwa) – Poznań – Bydgoszcz – Świecie (Gdańsk) oraz nr 10 (DK 10) Lubieszyn (granica państwa) – Szczecin – Płońsk (Warszawa) zgodnie z zapisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. (z późn. zm.) w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych zostają zaliczone do sieci dróg ekspresowych jako drogi S5 (w relacji S7 Ostróda – A8 Wrocław) i S10 (w relacji A6 Szczecin – S8 Wołomin). Droga S5 jest obecnie realizowana w wybranym przebiegu północno-zachodnim, od węzła Bydgoszcz Błonie, poprzez węzeł Bydgoszcz Zachód, dalej poprzez tereny gmin Sicienko – Koronowo – Osielsko, do węzła Bydgoszcz Północ na granicy gmin Osielsko i Dobrcz. Po realizacji S5 istniejący przebieg drogi DK 5 przez miasto powinien zachować klasę GP (z zastrzeżeniem, że parametry techniczne umożliwiają podniesienie klasy tej drogi do S na odcinku węzeł Bydgoszcz Południe – węzeł Bydgoszcz Lotnisko, co powinno zostać wykorzystane) z węzłami w punktach o największym natężeniu ruchu.

Zrealizowanie drogi ekspresowej S5 poprawi znacząco dostępność terenów położonych w zachodniej części miasta. Należy planować odpowiednio powiązany układ dróg niższych klas, tak aby efektywnie wykorzystać potencjał drogi ekspresowej (w szczególności w rejonie Osowej Góry i Prądów).

Docelowo śladem drogi DK 10 wytrasowana zostanie droga ekspresowa S10 tworząca wraz z S5 obwodnicę Bydgoszczy. Należy dążyć do jak najszybszej realizacji odcinka drogi ekspresowej S10 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem jako zapewniającego właściwe powiązanie miasta z autostradą A1 w kierunku południowym i wschodnim, w szczególności ze Śląskiem i Warszawą. Ważnymi planowanymi węzłami drogowymi na przyszłej S10 będą węzeł Makowiska zapewniający sprawne połączenie miasta w kierunku A1 i węzeł Emilianowo zapewniający bezpośrednie powiązania Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego z siecią dróg ekspresowych.

Koniecznym uzupełnieniem zewnętrznego układu obwodnicowego, z uwagi na znaczny ruch tranzytowy na kierunku Inowrocław – Gdańsk i pożądaną aktywizację wschodnich terenów przemysłowych miasta, jest planowana droga od węzła Lotnisko, wzdłuż południowej granicy miasta, dalej ul. Chemiczną i równolegle do linii kolejowej (magistrali węglowej), do węzła z ul. Fordońską, stąd w kierunku północnym do gminy Osielsko, dalej w jej wschodniej części poprzez miejscowość Stare Niwy, do włączenia w obecną DK 5 w miejscowości Wilcze. Droga planowana jest w klasie G. Przebieg drogi uznany został za ważne połączenie także w systemie transportowym województwa – w planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego.

Z analiz spójności sieci drogowej układu zamiejskiego i wewnątrzmiejskiego wyłania się postulat utrzymania klasy ciągu ulic: Toruńskiej (od ronda Toruńskiego w kierunku wschodnim) i Nowotoruńskiej jako ciągu ulicy głównej ruchu przyspieszonego. Zapewnienie właściwego powiązania miasta z siecią dróg ekspresowych wymaga rozbudowy dróg łączących miasto z węzłami dróg ekspresowych: DW 223 (do węzła Bydgoszcz Błonie), dawnej DK 5 w Osielsku (do węzła Bydgoszcz Północ), docelowo ul. Nowotoruńskiej (do węzła Makowiska) i ul. Koronowskiej (do węzła Bydgoszcz Opławiec).

Z uwagi na rezygnację z planowanej południowej obwodnicy Miedzynia docelowy przekrój ulic Nakielskiej i Łochowskiej powinien być wielofunkcyjny i uwzględniać połączenie tego ciągu ulicznego z węzłem Bydgoszcz Miedzyń, obsługę przyległych osiedli oraz powiązania funkcjonalne z sąsiednią gminą Białe Błota.

Dla usprawnienia funkcjonowania sieci drogowej aglomeracji i sprawnego połączenia dwóch głównych miast – Bydgoszczy i Torunia droga DK 80 na całym przebiegu powinna posiadać układ dwujezdniowy. Istniejący most przez Wisłę w Fordonie nie pozwala spełnić tego warunku. Konieczna jest zatem budowa



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

nowej przeprawy mostowej.

Na sieci wylotowych dróg wojewódzkich zmianę przebiegu przewiduje się na fragmencie drogi DW 256 odpowiednio do klas dróg i struktury hierarchicznej układu. Zasadne jest przełożenie przebiegu DW 256 z ul. Wyzwolenia na ul. Andersa, która posiada odpowiednią klasę funkcjonalną (Z).

Sieć dróg wojewódzkich i powiatowych w mieście i na styku z układem zewnętrznym wymaga uporządkowania adekwatnie do rangi poszczególnych odcinków w sieci i notowanych natężeń ruchu głównie w celu poprawy spójności transportowej miasta z integrującymi się z miastem gminami sąsiednimi.

Zagrożenia spowodowane transportem tranzytowym ciężkim i materiałów niebezpiecznych przez Bydgoszcz zostaną w dużej części wyeliminowane po oddaniu do użytku drogi S5. Jednakże należy dążyć do maksymalnej redukcji tego typu ruchu z obszaru centrum i intensywnej zabudowy mieszkaniowej, głównie poprzez przebudowę i budowę nowych odcinków dróg wysokiej klasy o przebiegach obrzeżnych w stosunku do Śródmieścia oraz budowę nowej drogi klasy G w celu bezpośredniej obsługi terenów przemysłowych.

Ze względu na wielkość miasta i prowadzoną na jego terenie różnorodną działalność gospodarczą całkowita eliminacja ruchu towarowego nie jest możliwa ani pożądana. Konieczne jest zatem wdrażanie nowoczesnych rozwiązań logistycznych o charakterze multimodalnym umożliwiających dostawy i odbiór towarów z ograniczeniem negatywnego wpływu na ruch lokalny i otoczenie dróg.

### 20.2.2. Układ wewnętrzny

W 2018 roku zanotowano w Bydgoszczy wskaźnik motoryzacji na poziomie 628,9 samochodu osobowego na 1000 mieszkańców. Średnia krajowa wynosiła wówczas 610 pojazdów na 1000 mieszkańców.

Główne założenia polityki transportowej miasta określone zostały po raz pierwszy w Uchwale Rady Miasta Nr XXIX/411/96 z dnia 10 lipca 1996 r. Polityka ta, przyjmując zrównoważony rozwój miasta, opiera się na zasadzie strefowania dostępności transportowej, uzależnionej od funkcji obszaru, i na zróżnicowanym podziale zadań przewozowych między komunikację publiczną i indywidualną.

Zdefiniowano strefy:

- **Strefa A** – ruch samochodowy podlega ograniczeniom; priorytet mają środki transportu publicznego oraz ruch pieszy i rowerowy;
- **Strefa B** – obowiązuje równowaga w traktowaniu samochodów i transportu publicznego;
- **Strefa C** – ruch samochodowy odbywa się zasadniczo bez ograniczeń.

Sformułowane w uchwale cele można osiągnąć poprzez:

- działania prowadzące do zróżnicowania funkcji poszczególnych obszarów miasta – zmierzające do zmniejszenia popytu na transport;
- działania powodujące zahamowanie odpływu pasażerów z transportu publicznego poprzez podniesienie jego atrakcyjności, w szczególności poprawę komfortu taboru także z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, dogęszczenie sieci, zwiększenie częstotliwości, dobrą koordynację poszczególnych linii, wprowadzenie elastycznych taryf i wygodnych płatności oraz czytelną i przyjazną dla użytkownika informację;
- ograniczanie swobody dostępności do obszarów centralnych miasta samochodem, jak np. podnoszenie opłat za parkowanie, restrykcyjne egzekwowanie prawidłowego parkowania, stworzenie na obszarze śródmieścia strefy „tempo 30", wdrożenie systemu opłat za wjazd do centrum czy strefy czystego transportu;
- uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu ogólnym środkami takimi jak: ITS, buspasy i trambuspasy ze wspólnymi przystankami tramwajowo-autobusowymi, przystanki wiedeńskie;
- rozbudowę infrastruktury rowerowej;
- poprawę warunków poruszania się pieszo;
- rozwój inteligentnych środków sterowania ruchem i informacji drogowej;
- niezbędne inwestycje w zakresie przebudowy i rozbudowy sieci ulicznej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 139

Postęp technologiczny i zmiany klimatyczne to nowe uwarunkowania, które należy brać pod uwagę w wyznaczaniu kierunków rozwoju sieci transportowej. W szczególności wdrożenie do powszechnego użytku pojazdów autonomicznych i elektrycznych, upowszechnienie sharingu pojazdów, pojawienie się nowych typów tzw. urządzeń transportu osobistego oraz zmiany w sposobie dostaw towarów spowodować mogą znaczące i nie do końca przewidywalne zmiany w zachowaniach transportowych oraz w konsekwencji w zapotrzebowaniu na przestrzenie dla transportu.

Zmiany klimatyczne z kolei powodują konieczność ograniczenia emisji oraz zapewnienia retencji wód opadowych i zwiększenia udziału terenów zielonych w mieście, także w pasach drogowych obecnych i planowanych dróg.

Sieć drogowa wraz z systemem transportu publicznego stanowi szkielet tkanki miejskiej. Kształtowanie rezerw dla rozwoju sieci ulicznej i określenie docelowego jej kształtu wymagały odniesienia do założonego pułapu rozwojowego miasta w zakresie liczby ludności (360 000 mieszkańców w perspektywie 2050 roku) oraz rozmieszczenia miejsc zamieszkania i miejsc pracy w przestrzeni po dokonaniu szacunków chłonności terenów miasta. Docelowo określone w Studium zurbanizowane tereny miasta powinny zostać pokryte siecią drogową o takiej gęstości, aby z każdego punktu obszaru do drogi układu podstawowego odległość była nie większa niż 500 m.

Przy tak sformułowanych założeniach podjęto próbę zdefiniowania podstawowego układu drogowego miasta z uwzględnieniem zapotrzebowania na transport i wymaganych parametrów technicznych, takich jak klasa funkcjonalna oraz przekrój poprzeczny. Proponowane parametry przedstawiono na rysunku 89 oraz mapie 4 „Transport - układ drogowy i kolej". Przyjęte założenia powinny stanowić podstawę do dalszego projektowania docelowych ciągów ulicznych w taki sposób, aby uzyskać odpowiedni komfort i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników.

W pracach nad układem drogowym wykorzystano dostępne studia transportowe wykonane dla miasta Bydgoszczy oraz tzw. Obszaru Partnerstwa (powiaty bydgoski i toruński) z lat 2012-2016.

Ostatni generalny pomiar ruchu na sieci ulicznej miasta przeprowadzono w roku 2006. Konieczne jest systematyczne prowadzenie kompleksowych pomiarów ruchu (w cyklach pięcioletnich).

Ostatni raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego sporządzono w roku 2016. Zasadne jest prowadzenie systematycznych badań w tym zakresie (w cyklach dwuletnich).

**Podstawowy układ drogowy tworzyć będą:**

- drogi ekspresowe S5 i S10 (obwodnica miasta);
- trasy główne ruchu przyspieszonego (GP), pełniące funkcję najważniejszych tras tranzytowych i głównych wylotowych. Docelowo to trasy dwujezdniowe wyposażone w punktach krytycznych w węzły drogowe:
  - trasa W-Z (Grunwaldzka, Kamienna, Fordońska),
  - trasa NS (Wyszyńskiego, Armii Krajowej),
  - ciąg Toruńska – Nowotoruńska (na odcinku od alei Kardynała Wyszyńskiego do drogi krajowej nr 10);
- trasy główne (G) – pozostałe trasy tranzytowe, wylotowe i ważne międzyosiedlowe, zasadniczo dwujezdniowe:
  - ciąg Nad Torem – Grunwaldzka – Kruszwicka – Szubińska – Piękna – Solskiego – Wojska Polskiego (do Nowotoruńskiej),
  - Trasa Uniwersytecka (ciąg Ogińskiego – Sułkowskiego, od trasy W-Z do trasy NS),
  - Szubińska,
  - Obwodnica Wschodnia (od węzła Lotnisko do węzła Bydgoszcz Północ),
  - ciąg Fordońska (od trasy NS) – Lewińskiego – Akademicka (do Andersa),
  - Andersa (od Fordońskiej do Barciszewskiego),
  - Obwodnica Fordonu (Rejewskiego – Górny Taras – Barciszewskiego – Ametystowa);
- trasy zbiorcze (Z) – pozostałe wylotowe i międzyosiedlowe, w części dwujezdniowe w zależności od potrzeb ruchowych i funkcjonalnych. Do ważniejszych zalicza się:



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

  - Nakielska, Łochowska,
  - Obwodnica Zachodnia (od Szubińskiej do Saperów),
  - Żwirki i Wigury – Inowrocławska – Nowa Brzozowa,
  - Glinki – Bydgoskich Przemysłowców – Petersona,
  - Łęczycka – Kazimierza Wielkiego (do Chemicznej),
  - Toruńska,
  - Przemysłowa – Witebska,
  - Andersa (od Barciszewskiego),
  - Gdańska,
  - Smukalska (od Biwakowej do trasy W-Z),
  - Kolbego – Skośna – Podmiejska (do Nakielskiej),
  - Jagiellońska, Kujawska, Stroma;
- ciągi ulic lokalnych o podwyższonych parametrach (przewidziane do prowadzenia tras autobusowych), stanowiące uzupełnienie układu ulic zbiorczych.

W strukturze urbanistycznej miasta zarysowuje się układ sieci drogowej o charakterze wyraźnie pasmowo-koncentrycznym. W tak zdefiniowanym modelu sieci drogowej Bydgoszczy można wyróżnić dwa pasy równoleżnikowe: główny w dolinie Brdy i pas tzw. Górnego Tarasu. Układ obwodowy koncentruje się wokół śródmieścia historycznej Bydgoszczy i mniej zauważalnie wokół tzw. Nowego Fordonu.

Struktura hierarchiczna sieci jest nadal nieuporządkowana. Ulice układu podstawowego w dużej części nie posiadają właściwego standardu, ma to wpływ na funkcjonalność, bezpieczeństwo i w konsekwencji jakość życia mieszkańców. Działania na istniejącej sieci powinny koncentrować się na nadaniu właściwych standardów poszczególnym elementom sieci zgodnie z zasadą podziału na sieć dróg ruchu przyspieszonego (GP – 70 km/h), podstawową sieć ulic miejskich (G i Z – 50 km/h) i sieć lokalną (L i D – 30 km/h). Ulice poszczególnych klas powinny posiadać zestandaryzowane przekroje odpowiednie do roli pełnionej w sieci oraz rodzaju użytkowników i natężenia ruchu. Sieci powinny być wewnętrznie spójne na każdym z poziomów, co zostało przedstawione na rysunku 89.

Sieć drogowa integruje poszczególne rejony miasta, niemniej główne bariery przestrzenne istotne z punktu widzenia transportu stanowią nadal rzeki i Kanał Bydgoski, skarpa Pradoliny oraz linie kolejowe. Dalszy rozwój sieci powinien zmierzać do poprawy integracji pomiędzy osiedlami, także na poziomie lokalnym i zlikwidowania negatywnego wpływu wymienionych barier przestrzennych (np. poprzez budowę nowych mostów na Kanale Bydgoskim i Brdzie, wiaduktów na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi). Integracja osiedli pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie podstawowych usług publicznych oraz komercyjnych (szkoły, rekreacja, sklepy), przyczyni się do rozwoju społeczności lokalnych i poprawy warunków życia.

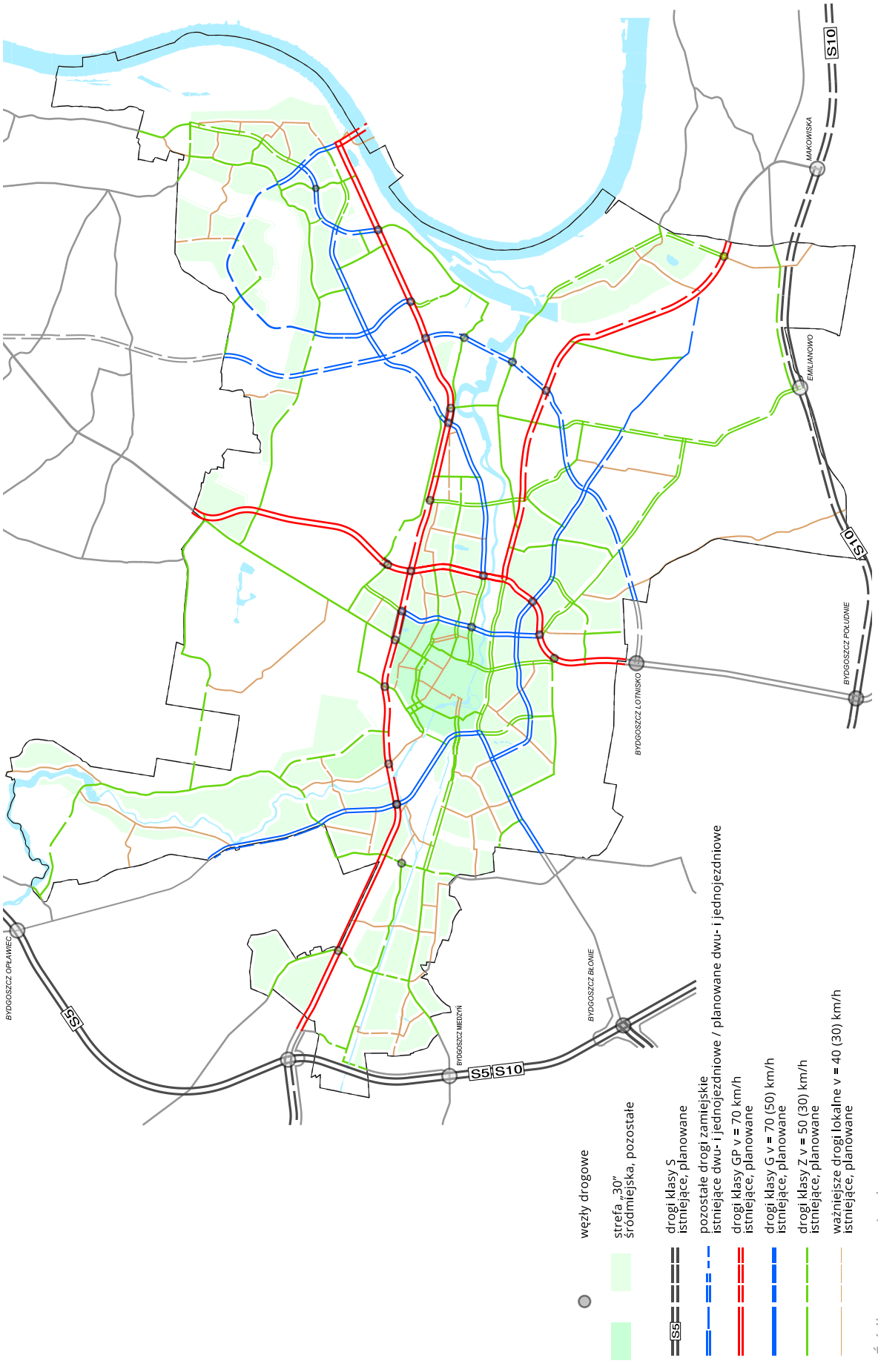
Elementy układu pasmowego wykształcone są w sposób zadowalający (trasa W-Z, ciąg Jagiellońska – Fordońska, ciąg Solskiego – Wojska Polskiego). Liczne odcinki wymagają jednak podniesienia standardu technicznego. Przepustowość niektórych kluczowych skrzyżowań powinna być podnoszona w rozsądnych granicach, zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju transportu i podziału miasta na trzy strefy. Pierwszorzędnym zadaniem pozostaje wzmocnienie powiązań historycznej Bydgoszczy z Fordonem. Obecnie osiedla w Fordonie powiązane są zasadniczo ze Śródmieściem i pozostałymi osiedlami jednym ciągiem komunikacyjnym. Priorytetem jest dokończenie budowy ciągu alternatywnego poprzez rozbudowę ul. Lewińskiego i budowę Węzła Wschodniego.

Układ tras obwodowych odciąża ulice śródmiejskie i zapewnia powiązania alternatywne w sieci w przypadkach nadzwyczajnych, a także w trakcie remontów czy okresowych przeciążeń sieci. Braki w pierścieniach układu obwodowego powodują przeciążenie ulic radialnych oraz niektórych skrzyżowań w obszarze śródmieścia. Analizy ruchu wykazują brak dobrze ukształtowanych ciągów obwodowych. Z konieczności ruch tranzytowy i docelowy do śródmieścia koncentruje się na śródmiejskich odcinkach sieci, skrzyżowaniach: Jagiellońskiej, Wałach Jagiellońskich, Bernardyńskiej, Ogińskiego, Grunwaldzkiej. Wyraźna dominacja ruchu tranzytowego w obszarze śródmieścia uniemożliwia przekształcenie ulic śródmiejskich w przestrzeń przyjazną dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 141

**Rysunek 89.** Klasy dróg i stopniowanie prędkości

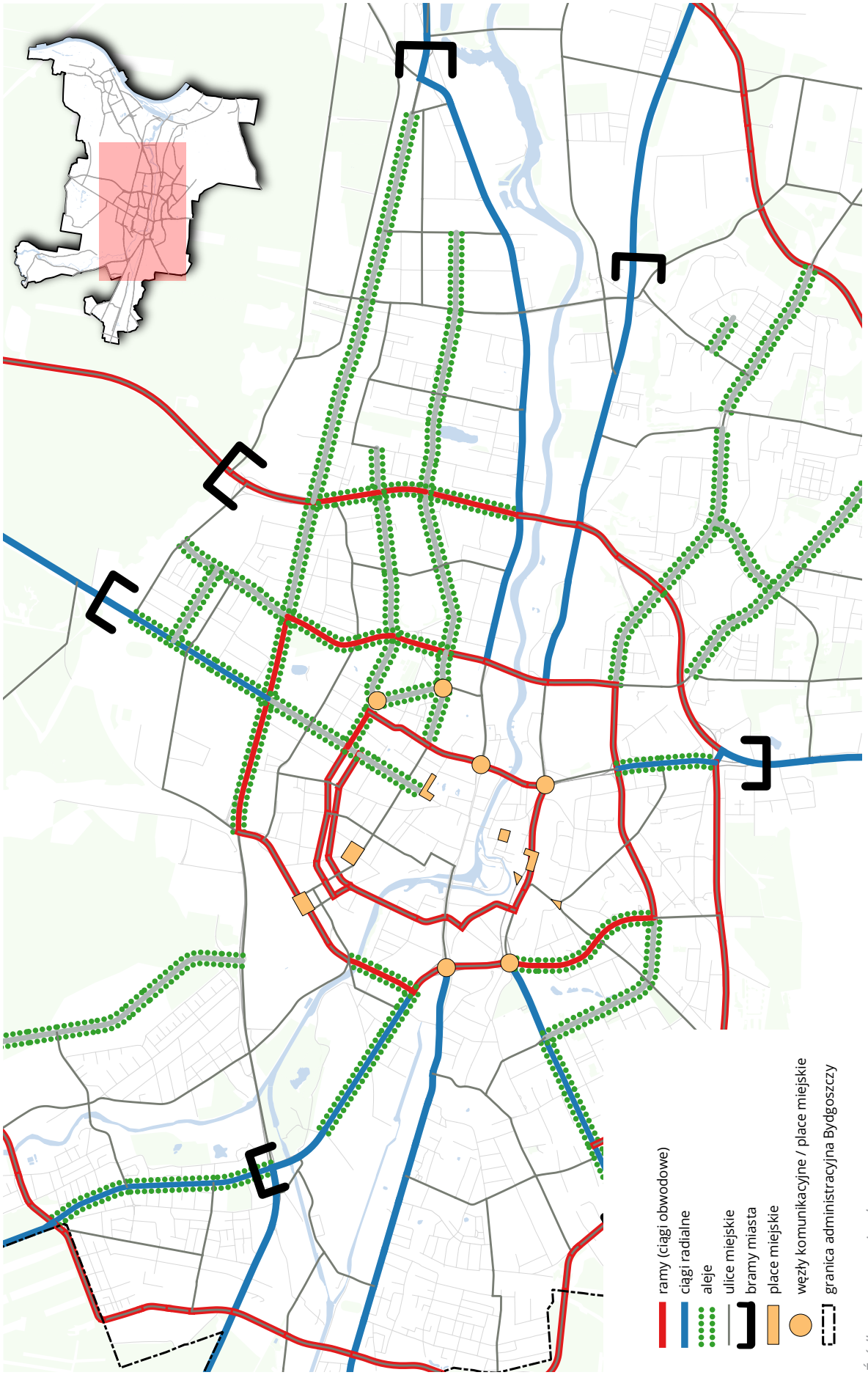



*Źródło: opracowanie własne*

**Rysunek 90.** Proponowana typologia układu drogowego




*Źródło: opracowanie własne.*




**Rysunek 91.** Proponowana typologia układu drogowego (obszar centrum)

*Źródło: opracowanie własne.*

Działania inwestycyjne powinny być ukierunkowane na realizację czytelnego układu obwodnic, w szczególności w zachodniej części miasta (Graniczna, Obwodnica Zachodnia), tak aby odciążyć w tej części miasta niewydolny układ ulic lokalnych i zredukować tranzyt przez obszar Śródmieścia. Docelowo wykształcić powinny się trzy czytelne ringi (ramy).

Mały Ring okalałby ścisłe centrum, w którym obowiązują ograniczenia w ruchu pojazdów indywidualnych (ciągi piesze, strefa „30"), i zostałby wyznaczony ulicami: wyznaczony ul. Grudziądzka – Wały Jagiellońskie – 3 Maja – Mickiewicza – Hetmańska – Królowej Jadwigi – Świętej Trójcy.

Wielki Ring okalałby Śródmieście i zostałby wyznaczony ulicami: Ogińskiego – Solskiego – Piękna – Szubińska - Kruszwicka – Graniczna – Zygmunta Augusta i trasą W-Z. Docelowo zamykałby obszar o ograniczonej dostępności (strefa „30", ewentualne opłaty dostępowe).

Rolę obwodnicy zewnętrznej pełnić będzie ciąg ulic: Armii Krajowej – Jana Pawła II – Inowrocławska, uzupełniony o planowaną Obwodnicę Zachodnią, ulice Filtrową – Deszczową i Chmurną, powiązane z ul. Jeździecką.

W stanie obecnym układ drogowy wymaga uzupełnień siatki poprawiających elastyczność i równomierność przepływu potoków oraz podwyższenia standardów technicznych infrastruktury. Pożądana jest także likwidacja zidentyfikowanych tzw. „wąskich gardeł" w sieci drogowej oraz doprowadzenie do stanu docelowego niefunkcjonalnych rozwiązań etapowych.

Gęstość układu podstawowego jest w pewnych obszarach niezadowalająca, ulice układu obsługującego o niskich parametrach technicznych penetrujące obszary zabudowy mieszkaniowej z konieczności przejmują ruch tranzytowy międzyosiedlowy. Konieczna jest zmiana jakościowa. Niezależnie od prognozowanych natężeń ruchu odcinki tego typu (np. ulice: Poznańska, Brzozowa, Cmentarna, Bronikowskiego, Widok) powinny zostać zastąpione ulicami o wyższych parametrach i w nowym przebiegu.

Tworząc układ ulic lokalnych, należy zwrócić uwagę na jego hierarchizację i spójność przestrzenną. W ramach działań inwestycyjnych czytelnego wyodrębnienia wymaga podstawowa sieć ulic lokalnych o tradycyjnym przekroju i podwyższonych parametrach technicznych zbierająca ruch z pozostałych ulic lokalnych oraz dojazdowych i umożliwiająca prowadzenie lokalnej komunikacji autobusowej. Siatka ulic lokalnych powinna być projektowana z uwzględnieniem zasad uspokojenia ruchu i tworzyć strefy „30" obejmujące całą mieszkaniową jednostkę strukturalną. Wdrażanie rozwiązań bezpiecznych dla niechronionych użytkowników dróg jest priorytetem.

Znaczny odsetek sieci drogowej w mieście (30%) stanowią drogi gruntowe obsługujące ok. 10% mieszkańców, głównie na terenach zabudowy jednorodzinnej. Należy zmierzać do likwidacji tego substandardu, w pierwszej kolejności na obszarach definiowanych jako obszary zwartej zabudowy.

Ulica miejska posiada wartość jako założenie urbanistyczne. W wielu rejonach miasta, a w szczególności w obszarze śródmiejskim, sposób kształtowania elementów układu transportowego jest istotny nie tylko ze względu na sprawny i bezpieczny przepływ ruchu. Projektowanie ulic w integralny sposób powinno uwzględniać szeroko pojęty ład przestrzenny oraz komfort niezmotoryzowanych uczestników ruchu. Generalną zasadą kształtowania przestrzeni ulicznych powinno stać się harmonizowanie rozwiązań czysto inżynierskich z charakterem otoczenia i kontekstem miejsca oraz podporządkowanie potrzebom pieszego użytkownika.

Należy utrzymać w historycznym kształcie i wdrażać tradycyjne założenia uliczne na wartościowych z punktu widzenia urbanistyki odcinkach sieci drogowej. W szczególności za warte ochrony określa się założenia alejowe z zadrzewieniami, przyjazne dla pieszych i rowerzystów, o czytelnej kompozycji, takie jak:

- Al. Mickiewicza, Al. Ossolińskich, Noakowskiego, 11 Listopada, Gdańska, Kardynała Wyszyńskiego, Wojska Polskiego, Magnuszewska

oraz tradycyjne place miejskie:

- plac Piastowski, plac Wolności, plac Weyssenhoffa, rondo Ossolińskich, Wełniany Rynek, Stary Rynek, Rynek w Fordonie.

Dzisiejsze, współczesne węzły komunikacyjne o potencjale urbanistycznym powinny w przyszłości stać się wielofunkcyjnymi placami miejskimi. Zaliczyć do nich można: plac Poznański, rondo Bernardyńskie, rondo Jagiellonów, rondo Grunwaldzkie, plac przed Dworcem Głównym PKP, rondo Kujawskie, skrzyżowanie trasa W-Z/Trasa Uniwersytecka, skrzyżowanie Jagiellońska/Trasa Uniwersytecka, rondo Fordońskie.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 145

Największe węzły układu drogowego można zdefiniować jako punkty charakterystyczne w przestrzeni miejskiej tzw. „Bramy Miasta": Poznańska, Inowrocławska, Warszawska, Fordońska, Osielska, Gdańska, Szczecińska w luźnym nawiązaniu do idei historycznych bram miejskich w pasie obwarowań.

Dbałość o jakość przestrzeni publicznych wymaga powrotu do tradycyjnych, historycznych zasad kompozycji ulicy. Wyznaczony cel zostanie osiągnięty między innymi poprzez stosowanie odpowiednich materiałów i sposobów ich wbudowania (rezygnacja z drobnowymiarowej kostki betonowej na rzecz płyt chodnikowych i materiałów kamiennych).

Kategorie dróg w rozumieniu ustawy o drogach publicznych powinny zostać dostosowane do docelowej funkcji poszczególnych dróg.

## 20.3. Polityka parkingowa

Problem deficytu miejsc postojowych dotyczy przede wszystkim obszarów Śródmieścia i osiedli mieszkaniowych o intensywnej zabudowie.

W obszarze Śródmieścia strefa płatnego parkowania powinna zostać utrzymana. Pożądane jest zwiększenie obszaru płatnego parkowania o ulice, na których notuje się deficyt miejsc postojowych, także w obrębie osiedli mieszkaniowych. Skuteczność płatnego parkowania jako elementu polityki parkingowej będzie zależeć od zwiększenia elastyczności przepisów regulacyjnych na poziomie krajowym. Elementem śródmiejskiej strefy płatnego parkowania powinna stać się sieć parkingów kubaturowych typu P&Go i P&R na obrzeżach ścisłego centrum. Zasadne wydaje się także rozważenie budowy nieingerujących w przestrzeń miasta parkingów podziemnych pod głównymi placami (np. placem Piastowskim) oraz propagowanie parkingów typu „smart" na posesjach prywatnych. Proponowane lokalizacje tego typu parkingów pokazano na mapie 5 „System transportu zrównoważonego". Uzupełnieniem oferty mogą stać się parkingi centrów handlowych udostępniane dobrowolnie na zasadach określonych przez operatorów.

Wdrażanie tzw. „nowej mobilności" i filozofii MAAS (Mobility as a Service), polegającej na promowaniu różnorodnych, alternatywnych sposobów podróżowania w mieście, wymaga działań związanych z organizowaniem węzłów integracyjnych typu P&R i B&R. Parkingi typu P&R proponuje się lokalizować przy głównych węzłach i pętlach transportu zbiorowego (mapa 5 „System transportu zrównoważonego"), parkingi B&R przy przystankach tramwajowych w Fordonie i w zespole jednostek strukturalnych Wyżyny, Kapuściska, Glinki oraz przy pętlach autobusowych w zachodniej części miasta.

Dla podróżujących koleją z miasta na dalsze odległości niezbędne będą parkingi P&R zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie dworców i przystanków kolejowych w szczególności dworców Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Wschód. Deficyt parkingów typu K&R, szczególnie przed placówkami oświatowymi, (tj. szkołami i przedszkolami), obiektami kultury, urzędami administracji państwowej i samorządowej, dworcami i przystankami kolejowymi oraz innymi często odwiedzanymi obiektami użyteczności publicznej, jest zauważalny i stanowi jedną z przyczyn niskiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Deficyt ten stopniowo powinien być niwelowany.

Na osiedlach mieszkaniowych, gdzie odnotowuje się deficyt miejsc postojowych ze względu na uwarunkowania przestrzenne, wskazana jest budowa parkingowych obiektów kubaturowych przez podmioty zarządzające zasobami mieszkaniowymi jako inicjatywy wspólnotowe lub na zasadach komercyjnych.

Deficyt miejsc postojowych sprzyja parkowaniu w miejscach niedozwolonych. Parkowanie w miejscach niedozwolonych wpływa negatywnie na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego i powoduje dewastację majątku publicznego. Konieczna jest zdecydowana reakcja odpowiednich służb i stosowanie rozwiązań technicznych uniemożliwiających nieprawidłowe parkowanie. Jednocześnie w standardzie powinna być realizacja w niezbędnym zakresie miejsc postojowych ogólnego użytku na ulicach niższych klas (do Z włącznie). Miejsca w pasach drogowych lokalizowane w rozsądnym zakresie powodują wzrost atrakcyjności terenów przyległych. Ułatwiają mobilność osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, zapewniają dostęp do zlokalizowanych w pobliżu usług klientom i dostawcom, umożliwiają dojazd odwiedzającym i kurierom. Miejsca tego typu pozwolą także na rozwój usług sharingowych, umożliwiając pozostawienie wynajętego pojazdu.

Parkowanie pojazdów ciężarowych lokalnych przedsiębiorców odbywa się z reguły w miejscach do tego niedostosowanych. Rozwiązaniem tego problemu winny być parkingi lokalizowane na obrzeżach miasta. Preferowane lokalizacje to rejon Osowej Góry – część przemysłowa, rejon Bydgoskiego Parku Przemysłowego oraz obszary o funkcjach usługowo-produkcyjnych.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 146

**Rysunek 92.** Strefy polityki parkingowej

*Źródło: opracowanie własne.*

Rosnący ruch turystyczny wynikający z coraz większego wykorzystania potencjału turystycznego miasta będzie wymagał w dalszej perspektywie organizowania w wybranych lokalizacjach parkingów przeznaczonych dla autokarów.

Studium wprowadza normatyw parkingowy regulujący zasady ustalania liczby miejsc postojowych dla projektowanych zamierzeń inwestycyjnych.

**Tabela 55.** **Wskaźniki parkingowe**

| Lp. | Kategoria, funkcja | Jednostka obliczeniowa | Wskaźnik parkingowy | | | | | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | samochody osobowe | | | | rowery | |
| | | | strefa A1 | strefa A2 | strefa B | strefa C | wszystkie strefy | |
| | | | centrum | śródmieście | zabudowa intensywna | zabudowa ekstensywna | | |
| | | | nie więcej niż: | nie więcej niż: | nie mniej niż: | nie mniej niż: | nie mniej niż: | |
| 1 | Budownictwo mieszkaniowe | 1 mieszkanie | 1 | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 0,3 | zaleca się zapewnić dodatkowo 1 ogólnodostępne miejsce postojowe dla samochodów ogólnodostępne, na 10 mieszkań. |
| 2 | Usługi hotelowe (hotele, domy wycieczkowe, schroniska młodzieżowe, pensjonaty, pokoje gościnne, obiekty świadczące usługi hotelarskie) | 10 łóżek | 3 | 5 | nie ustala się | nie ustala się | nie ustala się | oraz zgodnie z rozporządzeniem ministra gospodarki i pracy z dnia 19 sierpnia 2004 r. w sprawie obiektów hotelarskich i innych obiektów, w których są świadczone usługi hotelarskie (Dz.U. 06.22.169). |
| 3 | Obiekty zamieszkania zbiorowego (domy studenckie, hotele asysytenckie, hotele pracownicze) | 10 łóżek | 1 | 2 | 3 | 5 | 2 | |
| 4 | Internaty, domy rencisty i domy pomocy społecznej, domy dziennego pobytu, sierocińce | 10 łóżek | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | |
| 5 | Administracja publiczna, biura | 1000 $m^2$ pow. użytkowej | 10 | 20 | 20 | 30 | 5 | |
| 6 | Zakłady produkcyjne, magazyny, centra logistyczne | 100 zatrudnionych | 5 | 10 | 15 | 20 | 5 | |
| 7 | Obiekty handlowe, targowiska | 1000 $m^2$ powierzchni sprzedażowej | 10 | 15 | 20 | 30 | 5 | dla obiektów powyżej 2000 $m^2$ zaleca się wykonanie indywidualnych analiz w celu określenia liczby miejsc postojowych |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

| Lp. | Kategoria, funkcja | Jednostka obliczeniowa | Wskaźnik parkingowy | | | | | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | samochody osobowe | | | | rowery | |
| | | | strefa A1 | strefa A2 | strefa B | strefa C | wszystkie strefy | |
| | | | centrum | śródmieście | zabudowa intensywna | zabudowa ekstensywna | | |
| | | | nie więcej niż: | nie więcej niż: | nie mniej niż: | nie mniej niż: | nie mniej niż: | |
| 8 | Rozrywka, gastronomia, obiekty sportowe (kina, multipleksy, teatry, filharmonie, sale widowiskowe, sale zebrań, restauracje, bary, kawiarnie, kluby, salony gier, sale taneczne itp.) | 100 miejsc | 10 | 15 | 15 | 20 | 5 | do 10 miejsc wskaźnik = 0; dla multipleksów, teatrów, filharmonii, sal widowiskowych i obiektów sportowych dodatkowo należy zapewnić 2 miejsca dla autobusów na każde 1000 miejsc siedzących; w przypadku obiektów sportowych przewidzianych dla imprez międzynarodowych, należy uwzględnić wymagania właściwych organizacji – FIFA, UEFA itp; zaleca się wykonanie indywidualnych analiz w celu określenia liczby miejsc parkingowych; dla dużych obiektów zaleca się wykonanie indywidualnych analiz w celu określenia liczby miejsc parkingowych |
| 9 | Pozostałe usługi komercyjne (banki, usługi finansowe, poczta, pośrednictwo ubezpieczeniowe, biura podróży, agencje nieruchomości, kancelarie adwokackie, usługi motoryzacyjne, fitness, drobne usługi bytowe itp.) | 1000 $m^2$ pow. użytkowej | 10 | 15 | 20 | 20 | 5 | do 100 $m^2$ wskaźnik = 0 |
| 10 | Usługi kultury, kultu religijnego (muzea, wystawy, biblioteki o znaczeniu ponadlokalnym, domy kultury, domy parafialne, kościoły, kaplice, ośrodki rekolekcyjne) | 1000 $m^2$ pow. użytkowej | 5 | 10 | 10 | 15 | 5 | dla muzeów i wystaw dodatkowo należy zapewnić 2 miejsca dla autobusów na każde 1000 $m^2$ pow. wystawowej |



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 149

| Lp. | Kategoria, funkcja | Jednostka obliczeniowa | Wskaźnik parkingowy | | | | | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | samochody osobowe | | | | rowery | |
| | | | strefa A1 | strefa A2 | strefa B | strefa C | wszystkie strefy | |
| | | | centrum | śródmieście | zabudowa intensywna | zabudowa ekstensywna | | |
| | | | nie więcej niż: | nie więcej niż: | nie mniej niż: | nie mniej niż: | nie mniej niż: | |
| 11 | Szkoły pomaturalne i szkoły wyższe | 100 studentów | 10 | 15 | 15 | 20 | 10 | |
| 12 | Szkoły podstawowe, gimnazja i licea, szkoły zawodowe, szkoły specjalne, przedszkola i żłobki | 100 uczniów / dzieci | 1 | 2 | 2 | 4 | 10 | co najmniej 3 dodatkowe miejsca postojowe dla samochodów powinny być łatwo dostępne jako miejsca dla osób podwożących uczniów |
| 13 | Szpitale, kliniki, sanatoria | 100 łóżek | 20 | 25 | 25 | 30 | 5 | |
| 14 | Przychodnie publiczne i niepubliczne, gabinety lekarskie | 10 gabinetów | 3 | 5 | 5 | 10 | 2 | do 3 gabinetów wskaźnik = 0 |

1. Wskaźniki prognozowania dotyczą nowych inwestycji.
2. Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach przyjęcie wartości indywidualnych po dokonaniu analizy potrzeb parkingowych.
3. Normatyw dotyczy miejsc postojowych dla samochodów osobowych. Parkowania samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t na terenie działek zabudowy mieszkaniowej nie dopuszcza się.
4. Dla funkcji nieuwzględnionych w tabeli liczbę miejsc parkingowych ustala się indywidualnie po dokonaniu analizy potrzeb parkingowych.
5. Dopuszcza się realizację do 20% wymaganych miejsc postojowych w formie miejsc zależnych.

**Liczba miejsc do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową**

W ogólnej liczbie miejsc do parkowania należy wyznaczyć stanowiska postojowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową w ilości nie mniejszej niż:

- 1 stanowisko – na parkingach o liczbie miejsc do parkowania **od 6 do 100 miejsc**,
- 2 stanowiska na każde 100 miejsc do parkowania na parkingach **powyżej 100 miejsc**.

Na parkingach poniżej 6 miejsc do parkowania miejsc dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową nie wyznacza się.

Uściślenie wskaźników projektowania miejsc postojowych powinno nastąpić na etapie opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz wydawania decyzji o warunkach zabudowy, z uwzględnieniem projektowanych funkcji i standardów obsługi transportowej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 20.4. Transport publiczny

Doświadczenie krajów wysoko rozwiniętych wskazuje, że nie jest możliwe zapewnienie prawidłowej obsługi transportowej miasta w oparciu o samochody osobowe. Polityka transportowa zakładająca zrównoważony rozwój różnych podsystemów transportowych miasta, jest oficjalną polityką rekomendowaną krajom członkowskim przez Unię Europejską. Problemy narastającej kongestii (zatłoczenia ulicznego) powinny być rozwiązywane przede wszystkim poprzez przyjęcie i konsekwentne wdrażanie polityki transportowej, polegającej na promowaniu zbiorowego transportu publicznego przyjaznego dla środowiska, bezemisyjnego. Wdrażana przez miasto polityka powinna kształtować tzw. „nową mobilność" mieszkańców, polegającą na zmianie zachowań transportowych. Należy zachęcać do korzystania z alternatywnych środków transportu poprzez poprawę jakości taboru i infrastruktury, zapewnienie akceptowalnych odległości dojścia do przystanków wszystkim mieszkańcom, poprawę jakości świadczonych usług, wprowadzanie przyjaznych taryf. Konsekwentne uprzywilejowanie transportu publicznego w ruchu ogólnym jest konieczne. Służyć temu powinny odpowiednia optymalizacja ruchu z wykorzystaniem ITS i stosowanie buspasów i trambuspasów. Działania polegające na redukowaniu ruchu samochodów indywidualnych w Śródmieściu, regulacji i ograniczaniu do koniecznego minimum parkowania w przestrzeniach publicznych, a nawet wprowadzenie stref czystego transportu czy opłat za wjazd do centrum mogą korzystnie z punktu widzenia zrównoważonej mobilności wpłynąć na zmiany w zachowaniach transportowych mieszkańców.

Studium jest próbą określenia docelowego modelu zintegrowanego transportu publicznego. Znaczenie poszczególnych trakcji: autobusowej, tramwajowej, ewentualnie kolejowej powinno być ściśle zdefiniowane. Trakcja tramwajowa jest technologicznie dojrzała, odporna na kongestię i bezemisyjna. Zakłada się kontynuację strategii opartej na wiodącej (na głównych kierunkach) roli komunikacji tramwajowej. Tramwaj powinien obsługiwać wszystkie pasma intensywnie zurbanizowane, generujące znaczne potoki ruchu pasażerskiego.

Zakłada się, że podstawowe zadania przewozowe realizować będzie rozbudowany układ tramwaju tradycyjnego o wysokich parametrach technicznych i funkcjonalnych, z zapewnionymi preferencjami w ruchu ogólnym, o prześwicie toru 1000 mm.

Rewitalizacja transportu szynowego pozostaje jednym z podstawowych elementów polityki komunikacyjnej miasta. Rewitalizacja powinna polegać nie tylko na rozwoju sieci, co już ma miejsce, ale przede wszystkim na podniesieniu standardu utrzymania infrastruktury, co ma bezpośredni wpływ na jakość świadczonych usług. Niezbędna jest również odnowa przestarzałego taboru. Nowy tabor powinny cechować energooszczędność, komfort i funkcjonalność (pożądany tabor dwukierunkowy).

Trzy kluczowe planowane zadania w zakresie rozwoju sieci tramwajowej zostały zrealizowane. Odtworzono w zmienionym przebiegu linię tramwajową do dworca PKP Bydgoszcz Główna, zrealizowano podstawową linię tramwajową do Fordonu oraz linię tramwajową w ul. Kujawskiej.

Ostatnie z zadań polegające na połączeniu Wzgórza Wolności ze Zbożowym Rynkiem ulicą Kujawską wpłynęło na poprawę wykorzystania trasy wzdłuż Wojska Polskiego i powinno w perspektywie prowadzić do przejęcia przez tramwaj znacznych potoków pasażerskich z trakcji autobusowej. Połączenie to znacznie usprawniło obsługę transportem publicznym mieszkańców południowych rejonów miasta.

Na Szwederowie – jako główną oś transportu szynowego – przyjęto linię tramwajową w ciągu ulic: Solskiego – Piękna. Jest to kontynuacja linii tramwajowej z ul. Wojska Polskiego. Trasa posiadać będzie powiązanie w kierunku centrum przez ul. Kujawską, w części północno-zachodniej połączy się z linią tramwajową w ciągu ulic Szubińska – Kruszwicka. W rejonie ulicy ks. Schulza przewiduje się wyprowadzenie linii w kierunku przystanku PKP – Bydgoszcz Błonie. W północnej części miasta projektuje się linię obwodową Wyszyńskiego – Chodkiewicza – Chocimska – Świecka.

Linia tramwajowa w ul. Barciszewskiego zwiększy liczbę potencjalnych klientów trakcji tramwajowej na osiedlach w Fordonie.

Elementem rozbudowanej sieci tramwajowej staną się węzły integracyjne. Węzły powinny umożliwić sprawne przesiadki na tramwaj z autobusów, samochodów osobowych, rowerów i kolei. Do podstawowych węzłów integracyjnych zalicza się węzły:

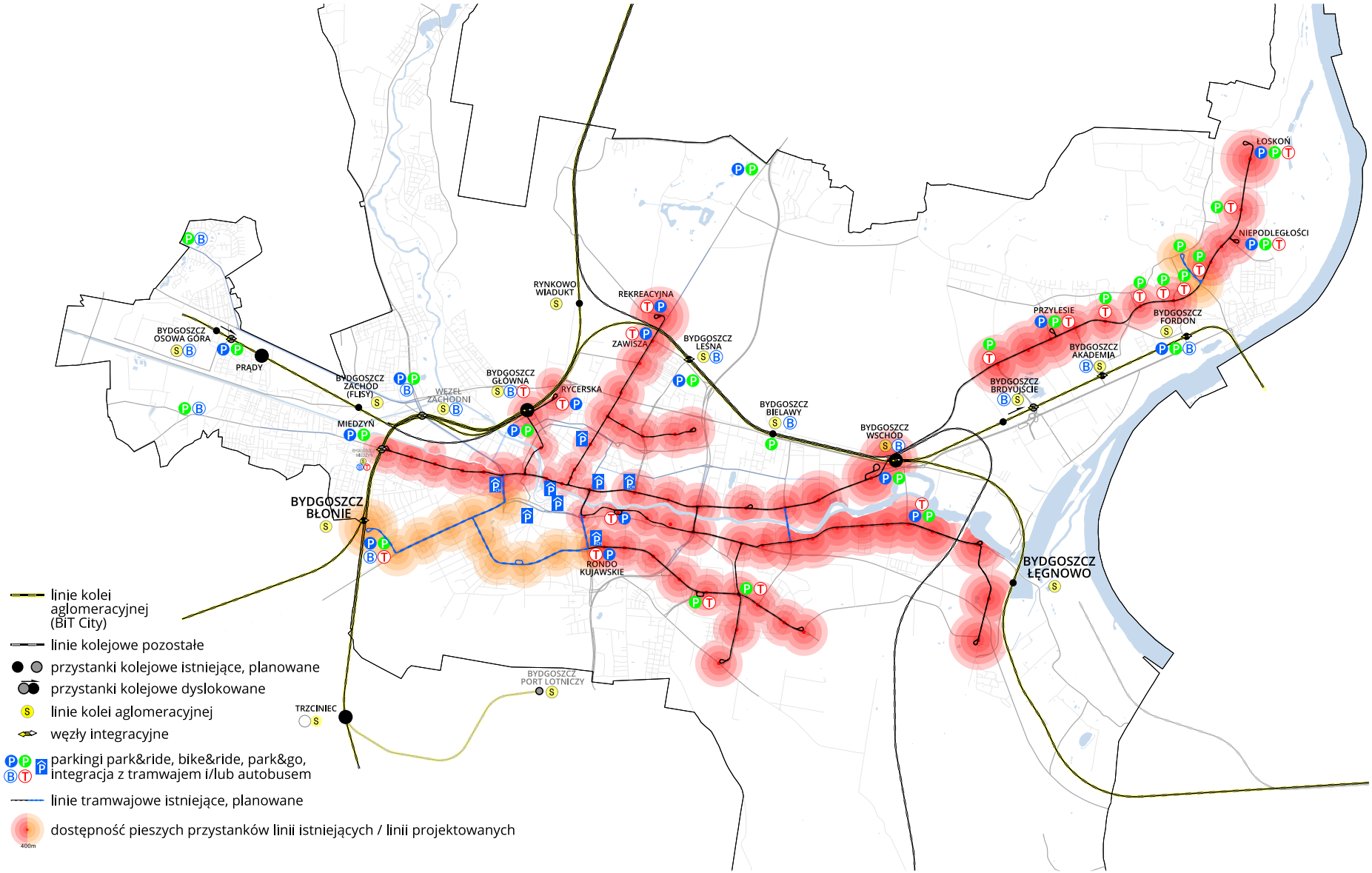
- Błonie, Miedzyń, Rycerska, Rekreacyjna, Bydgoszcz Wschód, Przylesie, Niepodległości, Łoskoń, Sporna, rondo Kujawskie.

Oprócz wymienionych zasadne jest tworzenie małych parkingów P&R i B&R przy wybranych



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 151

**Rysunek 93.** Linie tramwajowe i dostępność




*Źródło: opracowanie własne.*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

przystankach tramwajowych na peryferyjnych osiedlach (np. w Fordonie).

Dalsza rozbudowa uzupełniająca sieć i poprawiająca jej efektywność powinna zależeć od wyników szczegółowych analiz. Proponuje się rozważyć budowę następujących linii tramwajowych:

- Poznańska, Wały Jagiellońskie,
- kontynuacja linii obwodowej Śródmieścia przez Bartodzieje z alternatywnym podłączeniem do ul. Fordońskiej (Łęczycka, Bałtycka),
- na Osiedle Leśne (ul. Sułkowskiego),
- Dworcowa (deptak),
- Nakielska (w kierunku Prądów),
- alternatywne przebiegi w Fordonie (Fordońska, Akademicka do Wyzwolenia, Piłsudskiego),
- od Rekreacyjnej do Myślęcinka (po dekapitalizacji buspasa),
- Grunwaldzka do Węzła Zachodniego.

Zaplecze techniczne i zajezdnie zlokalizowane są w dwóch punktach: na ul. Toruńskiej i w Łoskoniu ,zapewniając optymalną obsługę sieci.

Autobus będzie stanowić uzupełnienie sieci tramwajowej. Należy dążyć do zapewnienia niskoemisyjnych standardów w transporcie autobusowym (autobusy elektryczne, na gaz itp.) Zakłada się budowę pasów autobusowych wzdłuż głównych ciągów ulicznych pozbawionych komunikacji tramwajowej. (Grunwaldzka, Skłodowskiej-Curie, Mały Ring, Nakielska). W projektowaniu sieci transportu publicznego należy zwracać uwagę na możliwie pełną integrację różnych rodzajów transportu (wspólne przystanki tramwajowo-autobusowe, węzły integracyjne itp.). Pożądany jest rozwój autobusowej komunikacji międzygminnej, która zapewnia integrację obszaru funkcjonalnego, zapobiega wykluczeniu komunikacyjnemu i przyczynia się do ograniczenia ruchu w śródmieściu. Na obszarach ekstensywnej zabudowy należy zapewnić akceptowalny dostęp do przystanków komunikacji publicznej. Pożądane jest organizowanie linii autobusowych dowozowych, penetrujących wnętrza jednostek strukturalnych obsługiwanych taborem mało- i średniopojemnym oraz wprowadzenie rozwiązań alternatywnych, np. autobusu na żądanie.

Komunikacja autobusowa międzygminna, regionalna i dalekobieżna powinna być zintegrowana z pozostałymi systemami transportu zbiorowego. Rekomenduje się lokalizację dworców autobusowych w ramach największych węzłów integracyjnych, w szczególności przy dworcach kolejowych Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Wschód.

Podstawowym zapleczem komunikacji autobusowej powinna pozostać zajezdnia autobusowa w rejonie ul. Inowrocławskiej. Zasadne jest rozwinięcie uzupełniającego zaplecza w rejonie Fordonu-Łoskonia, powiązanego funkcjonalnie i przestrzennie z zajezdnią tramwajową.

Jako uzupełnienie systemu proponuje się budowę kolejki linowo-terenowej w osi głównego ciągu pieszego Śródmieście – Stare Miasto – Szwederowo, z Nowego Rynku na ul. Nowodworską.

Reaktywowana kolej parkowa w Myślęcinku łącząca pętlę tramwajową z terenami pod skarpą mogłaby stanowić alternatywę dla transportu autobusowego i poprawić dostępność transportową Parku Leśnego.

## 20.5. Infrastruktura rowerowa

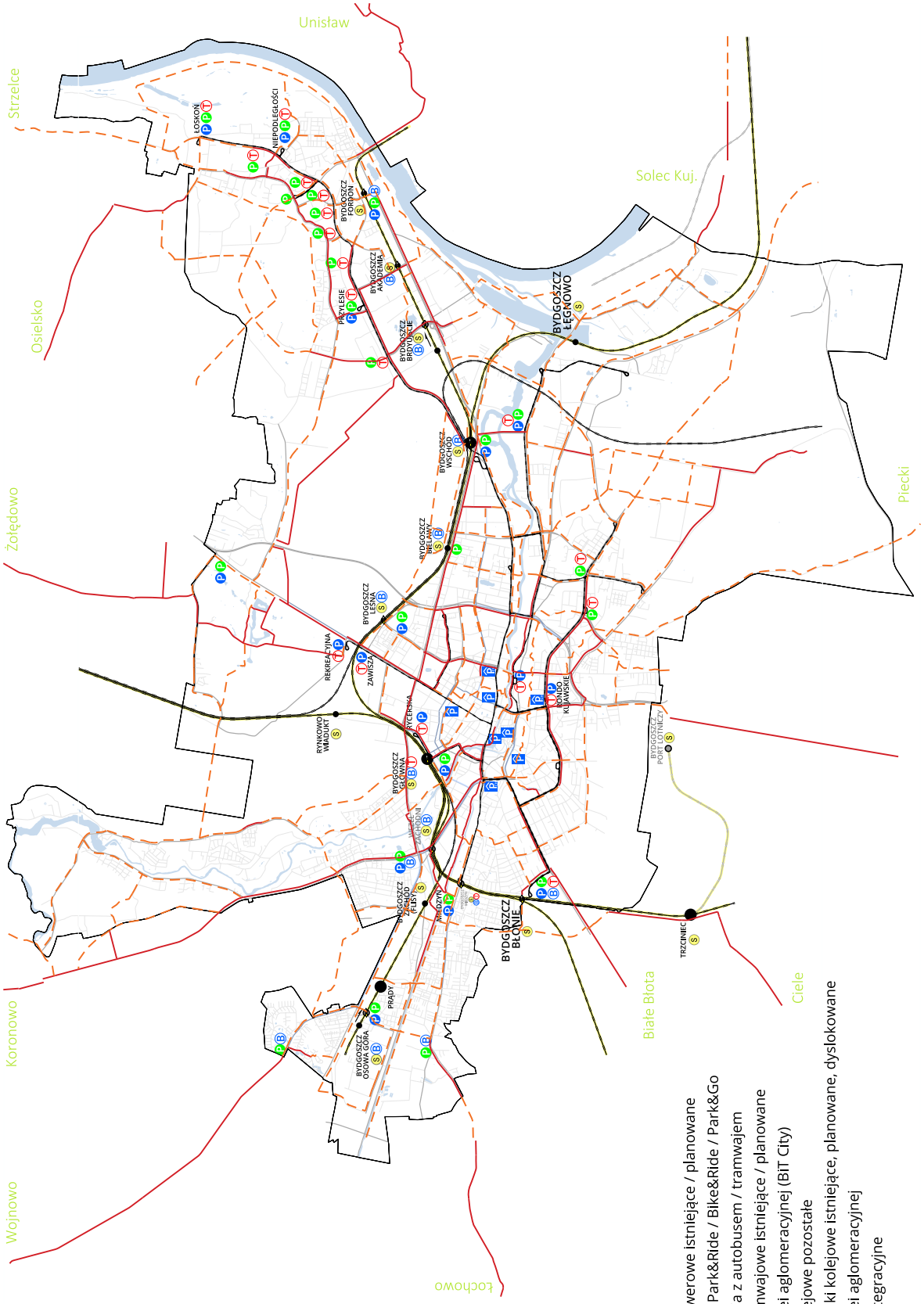
Docelowa główna sieć dróg rowerowych powinna składać się z wydzielonych ciągów rowerowych wzdłuż ulic układu podstawowego, uzupełnionych o niezależne ciągi rowerowe lokalizowane na terenach zieleni. W strefach „tempo 30" oraz strefach zamieszkania, zasadniczo nie wydziela się dróg rowerowych. Na rysunku 94 oraz mapie 5 „System transportu zrównoważonego" naniesiono podstawowy układ wydzielonych dróg rowerowych.

Podstawowym przekrojem będzie wydzielona droga rowerowa równoległa do chodników. Sieć uzupełniać będą pasy ruchu rowerowego i pasy wspólne przeznaczone dla transportu publicznego i rowerów.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 153

**Rysunek 94.** Drogi rowerowe




*Źródło: opracowanie własne.*

Ze względu na niedostateczną spójność sieci dróg rowerowych jednym z priorytetów powinno być wzajemne łączenie izolowanych odcinków i likwidacja przerw w istniejących ciągach.

Gęstość sieci w szczególności na terenach zabudowy mieszkaniowej wymaga dalszego zwiększenia. Należy dążyć do wyposażenia w drogi rowerowe osiedli pozbawionych tej sieci. Sieć należy powiązać z obiektami generującymi znaczący ruch rowerowy.

Ze względu na zaniżone (na starszych odcinkach sieci dróg rowerowych) standardy techniczne i bezpieczeństwa należy dążyć do poprawy jakości dróg rowerowych w oparciu o dobre praktyki wypracowane w Europie Zachodniej. Jednym z pomocnych narzędzi powinien być audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W powstawaniu sieci parkingów w większym stopniu powinny partycypować podmioty komercyjne. Studium wprowadza normatyw parkingowy dla rowerów na wzór normatywu parkingowego dla samochodów.

W ramach budowy lub przebudowy istniejących węzłów integracyjnych, dworców i pętli transportu publicznego funkcjonalny parking rowerowy powinien być uwzględniony w uzasadnionych przypadkach.

Do zwiększenia udziału podróży rowerowych przyczynić się mogą wszelkie formy wypożyczania rowerów, takie jak funkcjonujący system Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego (BRA).

## 20.6. Ruch pieszy

Znaczący udział w podróżach w mieście przypada na ruch pieszy. W ruchu pieszym dominują podróże krótkodystansowe, na odległość akceptowalną, tj. około 1 km (15 min). Są to przede wszystkim przemieszczenia do i z przystanków komunikacji publicznej oraz z miejsca zamieszkania do lokalnych usług publicznych i komercyjnych. Źródła i cele ruchu pieszego są rozproszone, a podróże odbywają się po możliwie najkrótszych trasach.

Infrastruktura dla pieszych (chodniki, schody, pochylnie, windy, skrzyżowania z jezdniami i drogami rowerowymi) powinna uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych, specyfikę ruchu pieszego i charakterystykę pieszego użytkownika. Projektując urządzenia dla ruchu pieszego, należy brać pod uwagę, że pieszy jest najmniej chronionym użytkownikiem drogi, a jednocześnie w coraz większym stopniu, z uwagi na starzenie się społeczeństwa, charakteryzować będą pieszego fizyczne ograniczenia i zmniejszona percepcja.

Zgodnie ze współczesną polityką zrównoważonej mobilności infrastruktura dla pieszych powinna odpowiadać randze ruchu pieszego i jego potrzebom. Problemy ruchu pieszego w przestrzeni publicznej należy rozwiązywać w powiązaniu z innymi podsystemami transportowymi. W skali makro pomocna będzie idea podziału miasta na trzy koncentryczne strefy A, B i C. W strefie A (śródmiejskiej) obowiązywać powinna zasada priorytetu dla ruchu pieszego w stosunku do ruchu pojazdów, realizowana poprzez wyłączanie ciągów ulicznych z ruchu kołowego i uspokajanie ruchu poprzez wprowadzenie stref zamieszkania (woonerf). Zasadnicze znaczenie dla zapewnienia właściwej rangi ruchowi pieszemu w strefie śródmiejskiej ma eliminacja tranzytu kołowego (indywidualnego) przez ten obszar. Sprzyjać temu powinno przecięcie ciągów tranzytowych strefami wyłączonymi z ruchu i uzupełnienie koncentrycznego układu obwodnicowego.

W pozostałych strefach (B i C) odpowiedni poziom komfortu i bezpieczeństwa ruchu pieszego zapewnić powinna czytelna hierarchizacja układu drogowego. Podstawowy układ ulic powinien stanowić ramę dla jednostek strukturalnych. Zasadniczo wnętrza jednostek strukturalnych o charakterze mieszkaniowym powinny być objęte strefą „tempo 30". Dostęp do podstawowych usług komercyjnych i publicznych (handel, szkoła itp.) należy zapewnić wewnątrz jednostki.

Przekroje uliczne powinny zostać zestandaryzowane i uwzględniać odpowiednio szerokie chodniki adekwatne do potrzeb pieszych, matek z dziećmi, także niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich. Należy dążyć do eliminacji parkowania poza wyznaczonymi miejscami postojowymi. Dla poprzecznego w stosunku do jezdni ruchu pieszego należy zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa środkami zależnymi od rangi ulicy w sieci, tj. metodami uspokojenia ruchu dla ulic klasy Z i niższych oraz sygnalizacją dla ulic klasy G i GP (w określonych przypadkach także Z).

W skali mikro zaleca się zastosowanie rozwiązań funkcjonalnych i technicznych eliminujących fizyczne bariery utrudniające poruszanie się osób niepełnosprawnych oraz skracające czas dojścia. W szczególności wskazane jest projektowanie skracających drogę ogólnodostępnych przejść pieszych w osiedlach



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 155

mieszkaniowych oraz rozwiązań takich jak zintegrowane węzły przesiadkowe, wspólne przystanki tramwajowo-autobusowe, przystanki wiedeńskie, pochylnie i windy. Istotne znaczenie ma też jakość nawierzchni ciągów pieszych (równość), funkcjonalność i ergonomia (szerokość, brak przeszkód w postaci znaków, słupów itp.) i jej estetyka. W śródmieściu i osiedlach historycznych pożądane jest stosowanie klasycznych wzorów nawierzchni i eliminacja drobnowymiarowej kostki betonowej.

## 20.7. Drogi wodne

Aby zyskać rangę międzynarodowych szlaków wodnych, obecny system śródlądowych dróg wodnych w Polsce (w tym E-40 i E-70 przechodzących przez Bydgoszcz) będzie wymagał dostosowania i modernizacji swoich parametrów technicznych do co najmniej klasy IV, według kryteriów klasyfikacji szlaków wodnych zawartych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych – (Dz.U. 2002 Nr 77 poz. 695) i zgodnie z ratyfikowaną umową AGN.

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego szlak żeglowny Brda skanalizowana – Kanał Bydgoski, będący głównym elementem Bydgoskiego Węzła Wodnego, powinien pozostać w II klasie drogi wodnej jako droga śródlądowa o znaczeniu regionalnym. Wszelkie urządzenia infrastruktury technicznej, krzyżujące się z drogą wodną, podlegające remontom bądź budowie, winny być dostosowane do parametrów II klasy. Dla drogi wodnej E-70 konieczne jest przeprowadzenie prac studialnych do wyboru optymalnego przebiegu drogi E-70 w klasie IV.

Dostosowanie szlaków wodnych do pełnienia znaczącej roli gospodarczej możliwe jest jedynie przy zaangażowaniu władz centralnych.

Z uwagi na przewidywane użeglownienie Dolnej Wisły jako śródlądowej drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym (E-40, E-70) przewiduje się rezerwę terenową dla przeładunkowej platformy multimodalnej z portem rzecznym na terenach Łęgnowa-Otorowa.

Potencjał dróg wodnych powinien być intensywniej wykorzystywany jako produkt turystyczny. Produkt ten jest stale rozwijany przy udziale miasta i władz regionu.

Istnieje możliwość odtworzenia zlikwidowanego odcinka Starego Kanału Bydgoskiego w granicach obecnego pasa drogowego ul. Focha po jej przebudowie (skonsolidowaniu przekroju).

## 20.8. Transport lotniczy

Podjęte działania inwestycyjne Międzynarodowego Bydgoskiego Portu Lotniczego im. I. J. Paderewskiego w Bydgoszczy przy współudziale finansowym władz miasta Bydgoszczy i samorządu województwa umożliwiają rozwój lotniska cywilnego.

Bydgoskie lotnisko posiada status lotniska międzynarodowego i znajduje się w sieci kompleksowej TEN-T. W strefie oddziaływania lotniska mieszka 3 mln potencjalnych klientów. Dostęp do lotniska zapewniony jest bezpośrednio z podstawowej sieci dróg krajowych (ekspresowych). Lotnisko wyposażone jest w nowoczesną infrastrukturę i posiada rezerwy przepustowości w ruchu pasażerskim.

Segment przewozów towarowych (cargo) obecny jest na lotnisku w znikomym stopniu.

Dążyć należy do wykorzystania i rozwoju potencjału lotniska w ruchu pasażerskim jako jedynego międzynarodowego portu lotniczego w regionie.

Pożądany jest rozwój przewozów towarowych (cargo). Segment przesyłek towarowych rozwijać należy kompleksowo w oparciu o ideę przyszłego węzła multimodalnego wiążącego transport lotniczy, kolejowy, samochodowy i wodny.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 21.

# Kierunki rozwoju systemów infrastruktury technicznej

## 21.1. Zaopatrzenie w wodę

Zaopatrzenie w wodę miasta Bydgoszczy oraz przyległych terenów gmin ościennych pozostaje w gestii Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy.

Zaopatrzenie w wodę dla terenów po byłych Zakładach Chemicznych „Zachem" oraz terenów w bezpośrednim sąsiedztwie pozostaje w gestii spółki CHEMWiK Bydgoszcz.

Zasilanie systemu wodociągowego pozostaje bez zmian. Bazować będzie na zasilaniu w wodę z dwóch podstawowych ujęć:

- ujęcia wód podziemnych i stacji wodociągowej „Las Gdański" – SW-1,
- ujęcia wód powierzchniowych rzeki Brdy i stacji wodociągowej „Czyżkówko" – SW-4.

Ujęcie wód głębinowych na terenie byłych zakładów „Zachem", po spełnieniu warunków fizyko-chemicznych, należy utrzymywać jako ujęcie awaryjne dla miasta.

### Cele w zakresie zaopatrzenia w wodę

1. Zrównoważona gospodarka zasobami wody.
2. Wysoki standard, rozbudowa i poprawa jakości technicznej i technologicznej systemu zaopatrzenia i dystrybucji wody.
3. Poprawa stanu technicznego sieci wodociągowej, minimalizacja jej awaryjności, zmniejszenie straty wody w sieci, niedopuszczanie do wtórnych zanieczyszczeń.
4. Realizacja i rozbudowa sieci wodociągowych dla terenów rozwojowych.
5. Ochrona ujęcia wody miasta Bydgoszczy poprzez budowę i rozbudowę infrastruktury kanalizacji sanitarnej, deszczowej oraz urządzeń hydrologicznych.
6. Maksymalne ograniczenie poboru wód podziemnych do celów przemysłowych poprzez eliminację zakładowych ujęć wody na rzecz poboru wody z miejskiej sieci wodociągowej.

### Główne inwestycje w zakresie zaopatrzenia w wodę i sieci wodociągowej

Realizacja inwestycji w zakresie sieci wodociągowej, stacji wodociągowych oraz ujęć wody dla miasta Bydgoszczy odbywa się na podstawie planu opracowanego przez MWiK Bydgoszcz – „Planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacji" w przedziale czasowym czteroletnim. Dokument przyjmowany jest uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy.

Ważniejsze inwestycje w sieciach i urządzeniach wodociągowych zakładają rozbudowę głównego układu sieci wodociągowej, w tym:

- budowę sieci wodociągowej wraz z pompownią strefową w rejonie ulic: Nowoopławiecka – Meysnera – Relaksowa,
- budowę wodociągu DN180mm w ul. Mińskiej,



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 157

- budowę sieci wodociągowej dla nowych terenów inwestycyjnych, m.in. w rejonie ulic: Pod Skarpą, Bystrzycka, Opławiec – Biwakowa, Sądecka, Inowrocławska – Biedaszkowo – Górzyskowo, Tatrzańska – Karkonowska, Nakielska, Lisia – Ociepki, Sicieńska, Strzelecka – Studencka.

W Studium, w rozdziale 15 „Potrzeby i możliwości rozwoju" wyznaczono potencjalną chłonność zabudowy istniejącej i rezerw terenowych w podziale na jednostki strukturalne (rysunek 72) oraz potencjalną chłonność zabudowy mieszkaniowej w jednostkach strukturalnych (tabela 53).

Na tej podstawie w niniejszym Studium wyznaczono:

- obszary, dla których wymagana jest rozbudowa i modernizacja sieci wodociągowej,
- obszary, dla których wymagana jest budowa nowej sieci wodociągowej.

Rozmieszczenie obszarów oraz ważniejsze inwestycje sieciowe pokazano na rysunku 95 sieci wodociągowej w powiązaniu z planowanym zagospodarowaniem terenu miasta Bydgoszczy.

### Zaopatrzenie w wodę gmin ościennych

Dostarczanie wody przez MWiK Bydgoszcz do gmin Sicienko, tj. do rejonu budownictwa z Osówca (ul. Dolna Waleniowa, Atolowa) i miejscowości Pawłówek oraz gminy Białe Błota do miejscowości Lisi Ogon, Łochowo, Łochowice należy kontynuować.

### Zaopatrzenie w wodę terenów po byłych Zakładach Chemicznych „Zachem"

Zaopatrzenie w wodę terenów przemysłowych po byłych Zakładach Chemicznych „Zachem" pozostaje w gestii spółki CHEMWiK Bydgoszcz. Odbywać się będzie z miejskiej sieci wodociągowej w ul. Wojska Polskiego, Glinki, Hutniczej i Pionierów. Zasilanie to będzie podstawowym zasilaniem w wodę terenów przemysłowych. Dotychczasowe ujęcie wody W1 na terenie byłych zakładów spełniać będzie funkcję zasilania awaryjnego po szczegółowych badaniach fizykochemicznych jakości wody.

### Zapotrzebowanie wody – obliczenia

Obliczenia zapotrzebowania wody na 2045 rok dla miasta Bydgoszczy:

- liczba mieszkańców Bydgoszczy w 2045 roku – M = 360 000,
- jednostkowe zapotrzebowanie wody – q = 110 $dm^3$/dxM,
- współczynnik Nd = 1,45,
- współczynnik Nh = 1,80.

**Zapotrzebowanie wody w 2045 roku:**

- miasto Bydgoszcz:

  $Q_{śrd}$ = 39 600 $m^3$/db,

  $Q_{maxd}$ = 57 420 $m^3$/db,

  $Q_{śrh}$ = 1650 $m^3$/h,

  $Q_{maxh}$ = 2970 $m^3$/h;

- tereny przemysłowe:

  $Q_{dmaxd}$ = 21 000 $m^3$/d;

- gminy ościenne:

  $Q_{maxd}$ = 15 000 $m^3$/d.

Obliczeniowe zapotrzebowanie wody w okresie perspektywy, tj. na 2045 rok dla Bydgoszczy i okolicznych gmin, wyniesie:

$Q_{dmaxd}$ = 93 420 $m^3$/d.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Całkowita wydajność ujęć komunalnych SW-1 oraz SW-4:

$Q_{maxd}$ = 162 000 $m^3$/d.

Zdolność produkcyjna komunalnych ujęć wody (maksymalna zdolność produkcyjna stacji) wynosi:

$Q_{maxd}$ = 113 000 $m^3$/d.

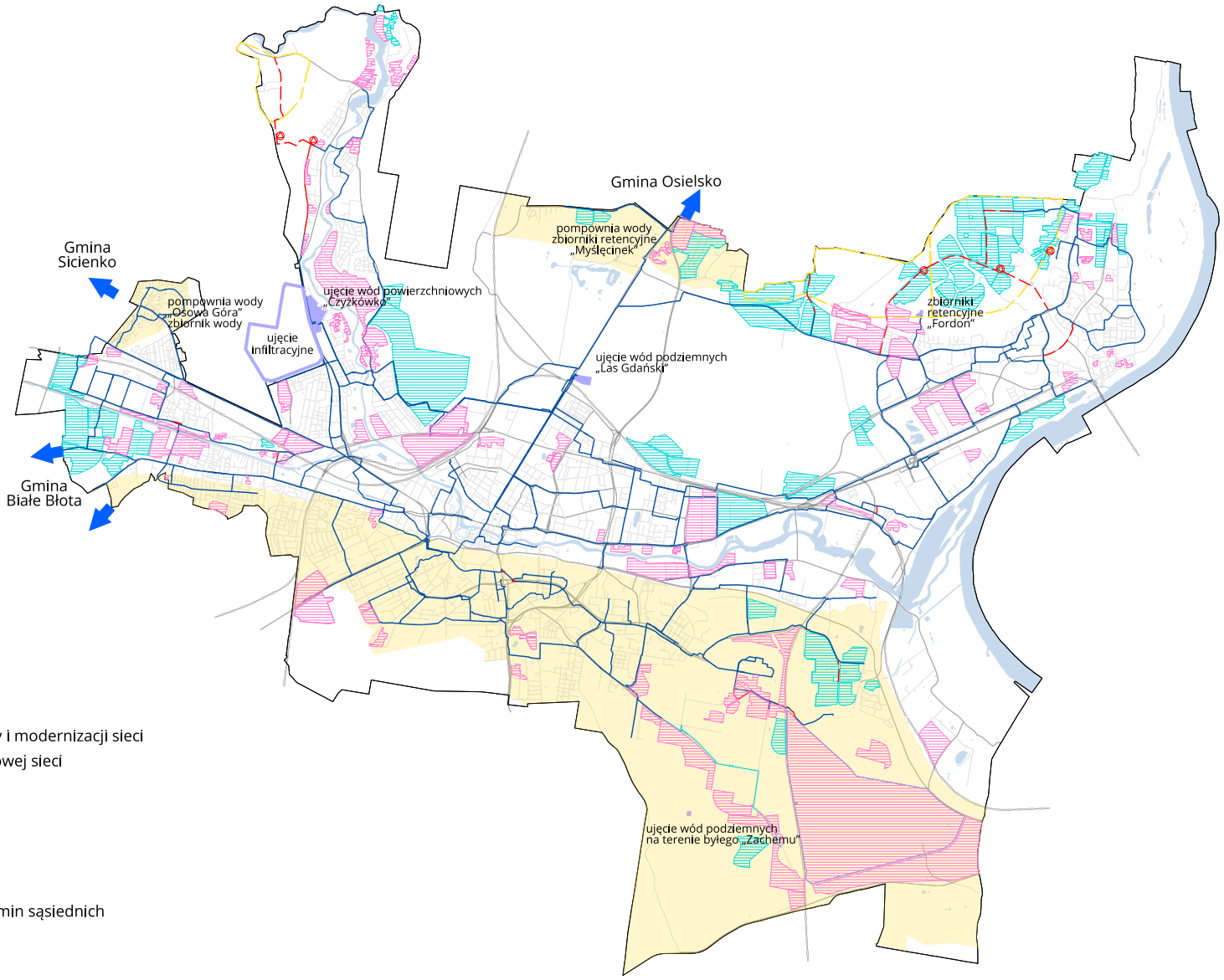
Zgodnie z informacją MWiK zużycie wody w przeliczeniu na jednego mieszkańca w 2018 roku wynosiło 96,3 l/dobę.

Bydgoszcz posiada wystraczające rezerwy w zasobach i produkcji wody. Powyższe wielkości pozwalają na zaopatrzenie w wodę mieszkańców w granicach administracyjnych Bydgoszczy, terenów usługowych i przemysłowych Bydgoszczy oraz terenów gmin ościennych dla okresu perspektywicznego do roku 2045.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 95.** System zaopatrzenia w wodę – kierunki rozwoju




*Źródło: opracowanie własne*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 21.2. Odprowadzenie ścieków komunalnych i ich oczyszczenie

Odbiór i oczyszczanie ścieków komunalnych z obszaru miasta Bydgoszczy oraz terenów gmin sąsiednich będzie się odbywać na dotychczasowych zasadach, opartych na systemie sieci kanalizacji rozdzielczej i dwóch oczyszczalniach ścieków:

- oczyszczalni ścieków „Fordon",
- oczyszczalni ścieków „Kapuściska".

Odbiór ścieków komunalnych z terenów przemysłowych po byłych Zakładach Chemicznych „Zachem" oraz z terenów w bezpośrednim sąsiedztwie będzie się odbywać na dotychczasowych zasadach, czyli poprzez sieci kanalizacji sanitarnej spółki CHEMWiK Bydgoszcz, z odpływem na oczyszczalnię „Kapuściska".

### Cele rozwoju systemu odprowadzenia i oczyszczania ścieków komunalnych

1. Niezawodna praca systemu, poprawa stanu technicznego kanałów, urządzeń kanalizacji sanitarnej.
2. Wysoki standard techniczny istniejących oczyszczalni oraz pompowni / tłoczni ścieków.
3. Uporządkowanie gospodarki ściekowej w mieście.
4. Odbiór ścieków z gmin sąsiednich.

### Główne inwestycje w zakresie rozwoju systemu kanalizacji komunalnej

Budowa, przebudowa i modernizacja sieci kanalizacji sanitarnej powinna być realizowana zgodnie z „Planem rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych" przyjmowanym przez Radę Miasta Bydgoszczy.

Ważniejsze inwestycje w systemie kanalizacji sanitarnej to:

1. Przebudowa, modernizacja, remonty kanalizacji sanitarnej w ramach inwestycji związanych z układami drogowymi.
2. Wymiana, przebudowa i renowacja wyeksploatowanej lub awaryjnej sieci kanalizacji sanitarnej, wskazanej na podstawie oceny stanu technicznego.
3. Budowa nowych przepompowni / tłoczni ścieków wraz z przewodami tłocznymi i kanałami doprowadzającymi ścieki, wymaganych ze względu na ukształtowanie terenu, charakter zabudowy lub funkcję terenu.
4. Modernizacja istniejących sieciowych pompowni ścieków w zakresie optymalizacji ich pracy.
5. Modernizacja i utrzymanie istniejących oczyszczalni ścieków, szczególnie dalsza modernizacja i rozbudowa oczyszczalni ścieków „Kapuściska".

W Studium, w rozdziale 15 „Potrzeby i możliwości rozwoju", wyznaczono potencjalną chłonność zabudowy istniejącej i rezerw terenowych w podziale na jednostki strukturalne (rysunek 72) oraz potencjalną chłonność zabudowy mieszkaniowej w jednostkach strukturalnych (tabela nr 53).

Na tej podstawie w niniejszym Studium wyznaczono:

- Obszary wymagające rozbudowy i modernizacji systemu kanalizacji sanitarnej:
  - tereny mieszkaniowe: Opławiec, Smukała – Baranowskiego, Piaski, Jachcice, Czyżkówko, Prądy, Zamczysko, Pod Skarpą, Zofin – Niepodległości, Park Akademicki, Eskulapa, Bydgoszcz Wschód, Sierniczek – Kapliczna, Biedaszkowo, Górzyskowo, Izerska – Roztoczańska;
  - tereny usługowe, produkcyno-usługowe: Park Przemysłowy, Osowa Góra – Stalowa, Flisy.
- Obszary wymagające budowy nowego systemu kanalizacji sanitarnej:
  - tereny mieszkaniowe: Prądy – Lisia, Smukała Palmowa, Jachcice – Poligon, Bydgoszcz Wschód – Za Torami, Fordon – Górny Taras, Jastrzębie – zabudowa, Mariampol, Skarpa Północna – Bieszczadzka, Zofin – Niepodległości, Pałcz, Wyszogród, Bystrzycka – Pod Skarpą;
  - tereny usługowe, produkcyjno-usługowe: Czersko Polskie, Czersko Polskie – Chemiczna, Park



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 161

Przemysłowy, Łęgnowo, Osowa Góra – Stalowa, Jasiniecka.

Szczegółowe rozmieszczenie obszarów rozbudowy i budowy infrastruktury kanalizacyjnej oraz ważniejsze inwestycje sieciowe w powiązaniu z planowanym zagospodarowaniem terenów miasta Bydgoszczy pokazano na rysunku 96.

### Odbiór ścieków z gmin ościennych

Odbiór ścieków komunalnych do bydgoskiego systemu kanalizacji sanitarnej z terenów gmin sąsiadujących z Bydgoszczą należy kontynuować. Obecnie do kanalizacji Bydgoszczy dopływają ścieki z gmin: Dąbrowa Chełmińska, Solec Kujawski, Sicienko, Osielsko, Dobrcz poprzez gminy Osielsko, Białe Błota.

Planowane jest dalsze przyjmowanie ścieków komunalnych z terenów:

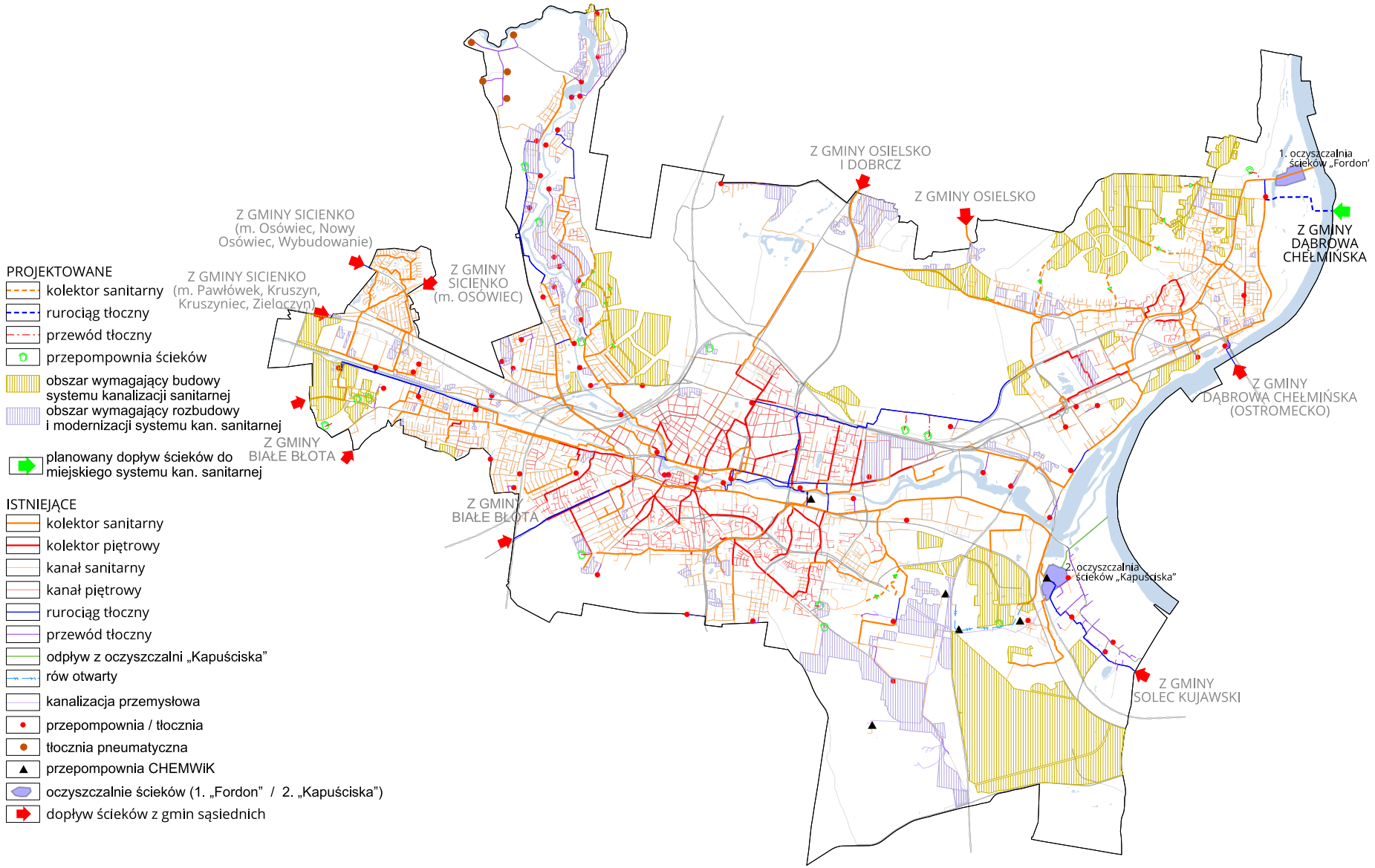
- gminy Osielsko do kanału w rejonie ul. Zamczysko – Pod Skarpą,
- gminy Dąbrowa Chełmińska, projektowanym układem tłocznym pod rzeką Wisłą do kolektora F1.

Bydgoski system kanalizacji sanitarnej posiada rezerwy umożliwiające przejęcie ścieków z gmin sąsiednich.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 96.** System kanalizacji sanitarnej – kierunki rozwoju




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 21.3. Gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi

W Studium przyjmuje się zasadę maksymalnego zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich występowania oraz stopniowe uwalnianie nadmiaru odpływu wód deszczowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej, jeżeli ich pełne zagospodarowanie w miejscu opadu nie jest możliwe.

Gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi odbywa się na dwóch podstawowych poziomach:

- na poziomie małej retencji opisanej w podrozdziale 18.2.5 „Mała retencja miejska",
- na poziomie ogólnomiejskim, tj. sprawnego systemu kanalizacji deszczowej.

Odbiornikami wód deszczowych systemu kanalizacji deszczowej są:

- rzeki: Brda i Wisła,
- kanały: Stary Kanał Bydgoski, Nowy Kanał Bydgoski,
- strugi: Flis, Potok Prądy, Młyńska, Młynówka (Brda Młyńska),
- otwarte zbiorniki wodne,
- odprowadzenie do gruntu poprzez zbiorniki infiltracyjne, skrzynki rozsączające itd.

Głównym celem modernizacji systemu deszczowego jest:

- usprawnienie systemu kanalizacji deszczowej,
- zatrzymanie wód opadowych na terenie zlewni,
- wykorzystanie naturalnej retencji,
- przeciwdziałanie wysychaniu zbiorników otwartych,
- przeciwdziałanie obniżeniu poziomu wód gruntowych,
- poprawa walorów estetycznych i przyrodniczych terenów zielonych,
- odbudowa i utrzymanie systemu melioracji miejskiej.

MWiK Bydgoszcz opracował założenia mające na celu modernizację systemu deszczowego na terenie Bydgoszczy. Założenia te przewidują realizację w dwóch etapach:

- etap I – modernizacja systemu deszczowego w wybranych 24 zlewniach w celu przywrócenia prawidłowego działania systemu deszczowego;
- etap II – przeanalizowanie całego system kanalizacji deszczowej Bydgoszczy z uwzględnieniem wykonanych zadań i podjęcie działań w zlewniach wymagających przebudowy i modernizacji (przewidywana realizacja po zakończeniu etapu I).

Realizacja I etapu ujęta jest w projekcie „Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej i dostosowanie sieci kanalizacji deszczowej do zmian klimatycznych na terenie miasta Bydgoszczy", dofinansowanym ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POiŚ 2014-2020), oś priorytetowa II Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu.

W projekcie przyjęto następujące priorytety modernizacji systemu deszczowego:

- opóźnienie odpływu wód opadowych do sieci kanalizacji deszczowej poprzez zatrzymywanie wód deszczowych w zbiornikach liniowych na sieci oraz w zbiornikach zlokalizowanych na terenach zieleni;
- odprowadzanie wód opadowych do zbiorników otwartych wraz z zagospodarowaniem terenu;
- wykorzystywanie wód opadowych do zagospodarowania terenów zieleni;
- zatrzymanie wód opadowych na terenie zlewni poprzez rozsączanie w grunt, budowę elementów małej architektury z wykorzystaniem wody, budowę nowych zbiorników terenowych.

Zakres rzeczowy Projektu obejmuje:

- budowę urządzeń służących gospodarowaniu wodami opadowymi, takich jak zbiorniki retencyjne otwarte, zamknięte, skrzynki rozsączające, instalacje do nawadniania terenów



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

zieleni, wyloty do odbiorników,

- budowę podczyszczalni wód opadowych i roztopowych,
- budowę nowych kanałów deszczowych o długości ok. 14 km,
- budowę urządzeń oczyszczania i zagospodarowania wód deszczowych na terenach zieleni,
- renowację istniejących kanałów deszczowych o łącznej długości ok. 90 km,
- przebudowę kanałów deszczowych.

### Kierunki działania w zakresie dalszego rozwoju systemu kanalizacji deszczowej

Niezależnie od budowy i przebudowy kanalizacji deszczowej, związanych z dostosowywaniem jej do zmian klimatycznych, należy podejmować dalsze działania usprawniające pracę systemu kanalizacji deszczowej, m.in. poprzez:

1. Rozwój systemów odwodnienia i zagospodarowania wód deszczowych, szczególnie w strefach ochrony sanitarnej ujęć wody.
2. Wdrożenie rozwiązań zielono-niebieskiej infrastruktury.
3. Zachowanie cieków powierzchniowych dla swobodnego spływu wód (północno-zachodnie tereny miasta, Park Krajobrazowy, tereny chronione wałem przeciwpowodziowym w Fordonie).
4. Uwzględnienie wyników modelowania hydrodynamicznego kanalizacji deszczowej przy opracowaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
5. Uwzględnienie wyników modelowania hydrodynamicznego kanalizacji deszczowej przy przebudowie i budowie kanałów deszczowych w ramach inwestycji drogowych.
6. Wdrożenie systemu inteligentnego sterowania rozproszoną retencją zbiornikową.
7. Ograniczenie dopływu wód opadowych i roztopowych z gmin sąsiednich, zgodnie z przyjętą zasadą maksymalnego zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich występowania.
8. Wykorzystanie istniejących miejskich systemów odwodnienia (byłych obiektów melioracyjnych) i zbiorników wodnych.

W niniejszym Studium wyznaczono obszary wymagające rozwiązań w zakresie kanalizacji deszczowej. Są to obszary, na których nie ma odbiorników wód opadowych ani roztopowych lub system kanalizacji deszczowej jest niewystarczający, a jednocześnie są one przewidziane do rozwoju funkcji miejskich, intensyfikacji zabudowy czy zwiększenia uszczelnienia nawierzchni.

Obszary wymagające rozwiązań w zakresie kanalizacji deszczowej wyznaczono w terenach rozwojowych, takich jak: mieszkalnictwo jednorodzinne (MN), mieszkalnictwo wielorodzinne (MW), mieszkalnictwo jednorodzinne i wielorodzinne (MN/MW), mieszkalnictwo wielorodzinne i usługowe (MW/U), mieszkalnictwo jednorodzinne i usługowe (MN/U), tereny śródmiejskie mieszkaniowo – usługowe (MC), tereny wielofunkcyjne w centrum miasta (UC), usługi o znaczeniu ponadlokalnym (UP), tereny produkcyjno – usługowe (P/U).

Szczegółowe rozmieszczenie obszarów wymagających rozwiązań w zakresie rozwoju kanalizacji deszczowej, ważniejsze inwestycje sieciowe wynikające z planów miejscowych, inwestycje przewidziane w ramach projektu „Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej i dostosowanie sieci kanalizacji deszczowej do zmian klimatycznych miasta Bydgoszczy", w powiązaniu z planowanym zagospodarowaniem terenów Bydgoszczy, pokazano na rysunku kanalizacji deszczowej (rysunek 97).

Korzyści społeczno-gospodarcze wynikające z prowadzenia racjonalnej gospodarki wód opadowych i roztopowych:

- ograniczenie strat finansowych i uciążliwości wynikających z zalewania i podtapiania dróg, torowisk, parkingów, placów, budynków i nieruchomości;
- poprawa stanu technicznego i działania istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej;
- poprawa jakości wód w odbiornikach oraz stanu przyrodniczego środowiska naturalnego;
- zwiększenie atrakcyjności architektonicznej miasta oraz poprawa jakości życia mieszkańców;



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 165

- zmniejszenie opłat za odprowadzanie wód deszczowych.

W związku z nowym rozporządzeniem Nr 3/2016 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 7 marca 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej „Czyżkówko" z rzeki Brdy dla miasta Bydgoszczy oraz w związku ze zmianą sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych możliwa jest zmiana planów miejscowych obowiązujących w obszarze strefy w zakresie ustaleń dotyczących odprowadzania wód deszczowych.

### Odbiór wód opadowych i roztopowych z gmin ościennych

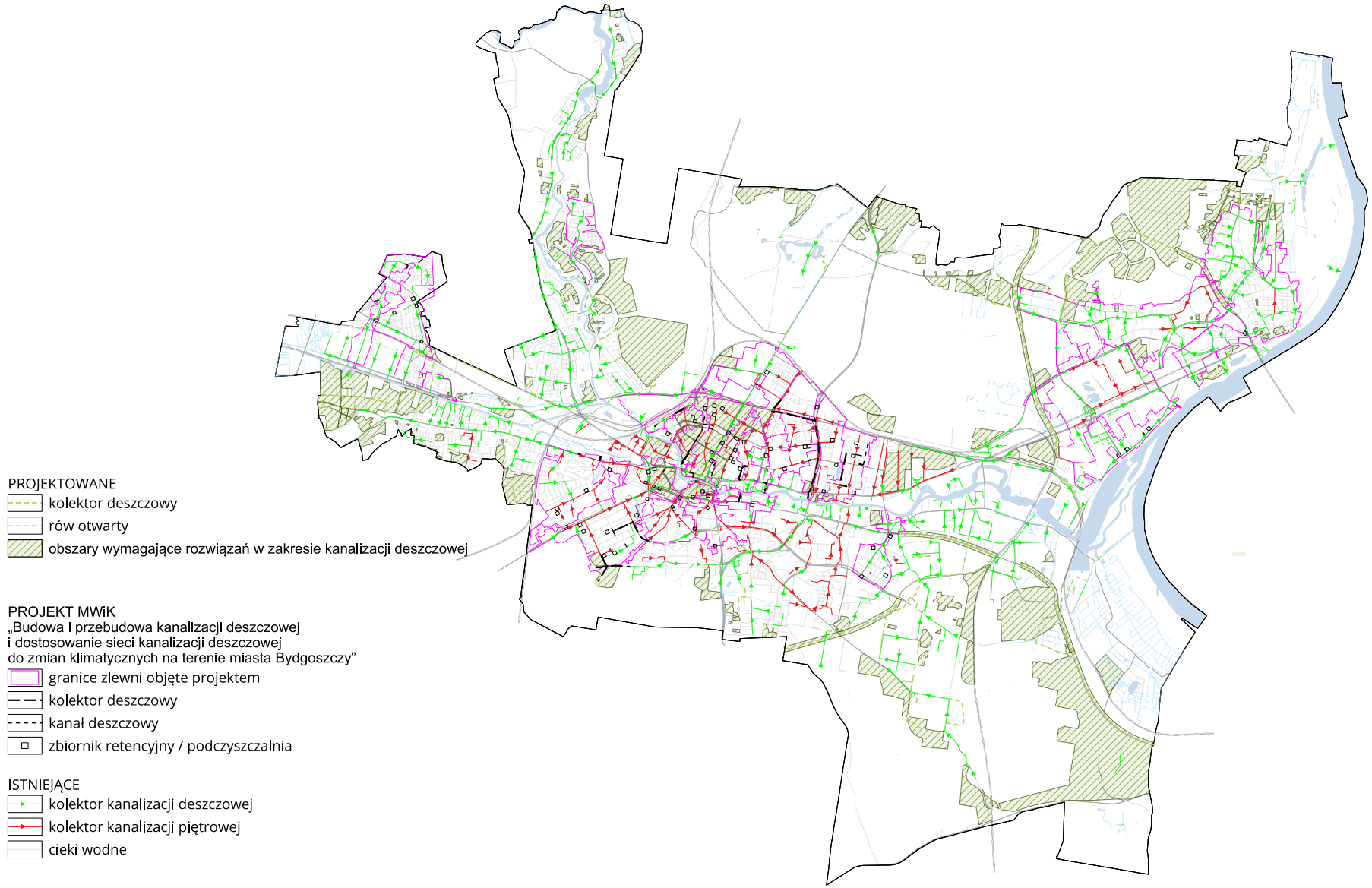
MWiK Bydgoszcz nie przewiduje przejęcia nowych dopływów wód opadowych i roztopowych z terenów gmin sąsiednich. Gminy sąsiednie, podobnie jak miasto Bydgoszcz, powinny przyjąć zasadę maksymalnego zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania.

Istniejące dopływy wód deszczowych mogą być przejmowane tylko poprzez zbiorniki retencyjne wybudowane na terenach gminy, a jakość wód deszczowych powinna być monitorowana i kontrolowana.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 97.** System kanalizacji deszczowej – kierunki rozwoju




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 21.4. System gazowniczy – rozwój sieci gazowej

Sieć gazownicza na terenie miasta Bydgoszczy należy do krajowego operatora systemu dystrybucyjnego, Polskiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o. pełniącego funkcję narodowego operatora systemu dystrybucyjnego gazu. Zgodnie z nową Strategią PSG na lata 2016-2022 z dniem 1 stycznia 2017 roku powstał Oddział Zakład Gazowniczy w Bydgoszczy.

### Cele w zakresie rozwoju systemu gazowniczego

1. Podłączenie do sieci gazowej obszarów dotychczas nieobsługiwanych oraz terenów rozwojowych.
2. Racjonalny rozwój sieci gazowej z uwzględnieniem rozwoju systemu ciepłowniczego.
3. Zapewnienie niezawodności systemu gazowniczego poprzez tworzenie pierścieniowych układów gazociągów.
4. Planowanie rozwoju sieci gazowej z uwzględnieniem poprawności technicznej i efektywności ekonomicznej przedsięwzięcia.

### Sieć gazowa wysokiego ciśnienia – kierunki rozwoju

- Zasilanie od północy

Kierunek zasilania od północy miasta Bydgoszczy z gazociągu wysokiego ciśnienia DN200/300, MPO 2,50 MPa relacji Zalesie – Dworzysko – Bydgoszcz do stacji redukcyjno-pomiarowej I° przy ulicy Suczyńskiej będzie utrzymany.

Kierunki rozwoju zasilania od północy:

- zwiększenie przepustowości SRP I° przy ul. Suczyńskiej na Q = 25 000 $m^3$/h;
- budowa gazociągu dystrybucyjnego wysokiego ciśnienia DN250 relacji Aleksandrowo – Bydgoszcz (Suczyńska); po wybudowaniu oraz rozpoczęciu dystrybucji gazu przez wyżej wymieniony gazociąg istniejący gazociąg wysokiego ciśnienia DN200 zostanie unieczynniony;
- w przypadku realizacji ciepłowni dla potencjalnych nowych osiedli na Górnym Tarasie Fordonu dopuszczalna jest budowa stacji redukcyjno-pomiarowej I° w rejonie ul. Wyzwolenia.

- Zasilanie południowe

Kierunek zasilania miasta Bydgoszczy od południa poprzez gazociąg wysokiego ciśnienia DN250, relacji Turzno – Gniewkowo i Gniewkowo – Bydgoszcz, ze stacją redukcyjno – pomiarową I° w Otorowie, zlokalizowaną poza granicami miasta, pracującą na potrzeby Bydgoszczy będzie utrzymywany.

Kierunki rozwoju zasilania od południa:

- docelowe zwiększenie przepustowości stacji Otorowo do Q = 30 000 $m^3$/h;
- budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN400 relacji ECII Bydgoszcz – Otorowo, zasilającego blok parowo-gazowy na terenie ECII Bydgoszcz.

- Zasilanie od strony zachodniej

Kierunek zasilania od strony zachodniej z gazociągu wysokiego ciśnienia DN150 relacji Szubin – Kruszyn Krajeński poprzez stację gazową wysokiego ciśnienia w Kruszynie Krajeńskim, a następnie gazociągiem średniego ciśnienia G315PE do granic miasta Bydgoszczy będzie utrzymywany. Zasilanie gazociągiem średniego ciśnienia DN280/225PE ze stacji redukcyjno-pomiarowej I° w Łochowie do miasta Bydgoszczy będzie utrzymywany.

### System gazowniczy miasta Bydgoszczy

Zasięg gazyfikacji mieszkań jest wysoki i będzie utrzymywany w przyszłości. Przewiduje się zmniejszenie zużycia gazu na cele bytowe, głównie przez większy udział urządzeń elektrycznych u odbiorców indywidualnych, np. instalowanie kuchni elektrycznych do przygotowania posiłków, użytkowanie sprzętu AGD nowej generacji. Przewiduje się wzrost zużycia gazu na cele grzewcze, głównie w wyniku przyrostu



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

odbiorców ogrzewających mieszkania gazem.

### Kierunki rozwoju sieci gazowej średniego i niskiego ciśnienia

1. Modernizacja i rozbudowa systemu zaopatrzenia w gaz na obszarze miasta Bydgoszczy.
2. Sukcesywna wymiana i modernizacja gazociągów stalowych.
3. Rozwój sieci gazowej na terenach uruchomionych pod nowe inwestycje.
4. Modernizacja i rozbudowa sieci gazowej na obszarach zabudowy jednorodzinnej, a w szczególności w peryferyjnych rejonach miasta.
5. Modernizacja i rozbudowa sieci gazowej w obszarach przewidzianych do rewitalizacji, w których przekroczone są poziomy emisji $CO_2$ oraz PM10 i wymagana jest zmiana sposobu ogrzewania. Obszary przewidziane do rewitalizacji: Bocianowo – Śródmieście – Stare Miasto, Okole, Wilczak – Jary, Stary Fordon, Zimne Wody – Czersko Polskie.
6. Doprowadzenie sieci gazowej średniego ciśnienia do lokalnych kotłowni.

### Planowane inwestycje w zakresie rozbudowy sieci gazowej średniego ciśnienia

1. Kontynuacja gazyfikacji terenów pozostających poza zasięgiem sieci gazowej.
2. Rozbudowa sieci gazowej w terenach, w których jest przewidziana zmiana sposobu ogrzewania budynków w celu likwidacji niskiej emisji w mieście.
3. Budowa gazociągu średniego ciśnienia relacji Park Przemysłowy – ul. Szpitalna/Glinki – ul. Frankego.
4. Budowa gazociągu średniego ciśnienia DN225 łączącego ul. Maciaszka z ul. Nakielską.
5. Wymiana kotłów gazowych przepływowych na nowe kotły gazowe z zamkniętą komorą spalania.

W Studium, w rozdziale 15. „Potrzeby i możliwości rozwoju", wyznaczono potencjalną chłonność zabudowy istniejącej i rezerw terenowych w podziale na jednostki strukturalne (rysunek 72) oraz potencjalną chłonność zabudowy mieszkaniowej w jednostkach strukturalnych (tabela 53).

W związku z tym w niniejszym opracowaniu wyznaczono:

- obszary wymagające budowy nowej sieci gazowej,
- obszary wymagające rozbudowy sieci gazowej,
- obszary wymagające zmiany sposobu ogrzewania.

Szczegółowe rozmieszczenie wyżej wymienionych obszarów oraz ważniejsze inwestycje sieciowe w powiązaniu z planowanym zagospodarowaniem terenów miasta Bydgoszczy pokazano na rysunku 98.

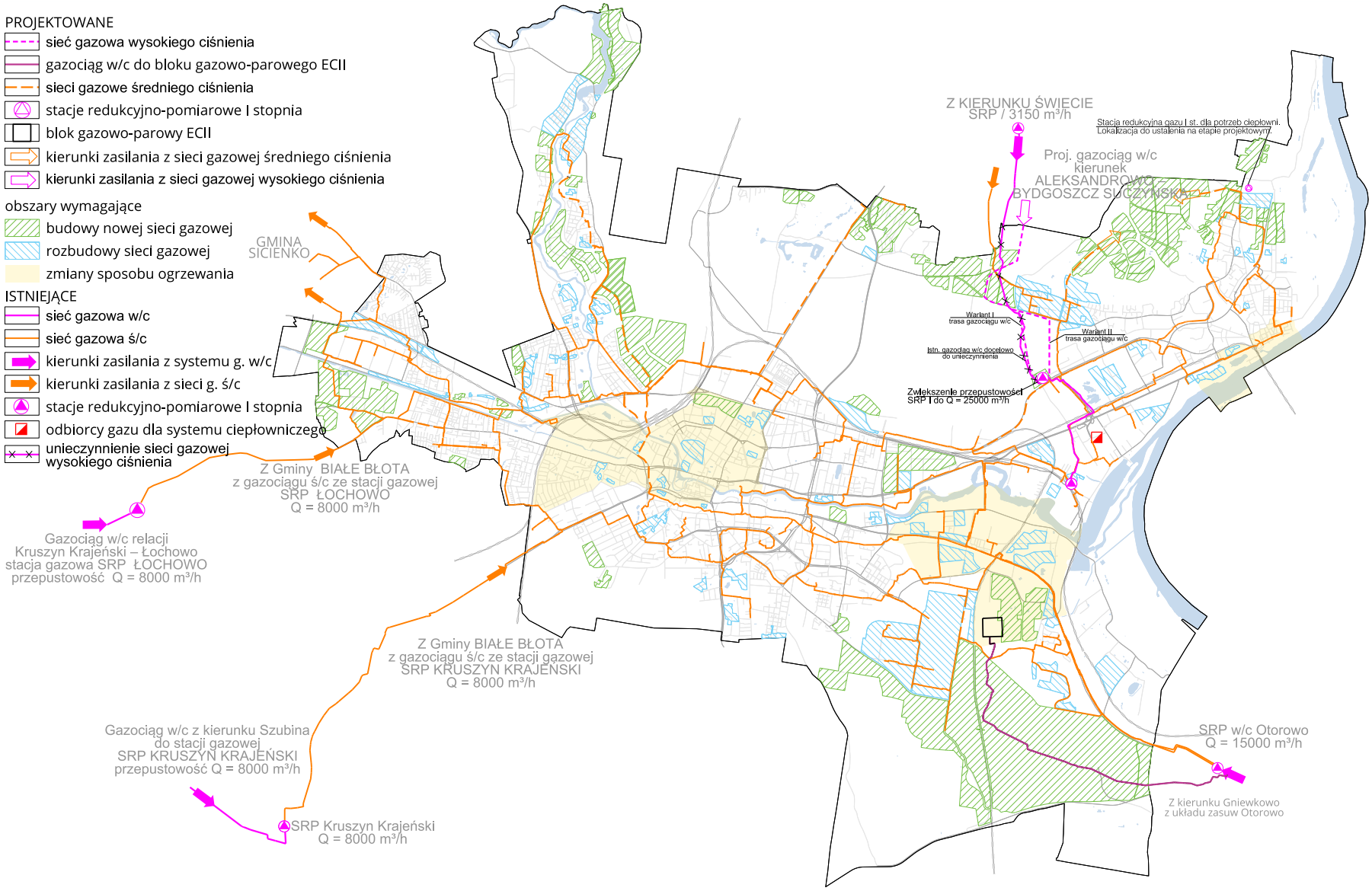
### Powiązania sieci gazowej miasta Bydgoszczy z sieciami gazowymi gmin ościennych

Istniejące powiązania sieci gazowych z terenu miasta Bydgoszczy z sieciami gazowymi w gminach ościennych pozostawia się bez zmian. Nowe inwestycje w zakresie sieci gazowych zostały omówione powyżej. Sieci gazowe są eksploatowane przez krajowego operatora systemu dystrybucyjnego Polską Spółkę Gazownictwa sp. z o.o., dlatego powiązania pomiędzy gminami wynikają z polityki krajowej firmy.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 98.** System zaopatrzenia w gaz – kierunki rozwoju




*Źródło: opracowanie własne.*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 21.5. System ciepłowniczy – rozwój sieci ciepłowniczej

Sieć ciepłownicza w Bydgoszczy jest w większości scentralizowania, z wyjątkiem zasilanej wyspowo Osowej Góry, która nie ma bezpośredniego połączenia z resztą systemu ciepłowniczego należącego do KPEC. Obecnie jest w opracowaniu dokumentacja projektowa dla sieci ciepłowniczej łączącej oba systemy.

Najważniejszym zadaniem na najbliższe lata dla Komunalnego Przedsiębiorstwa Energetyki Cieplnej sp. z o.o. w Bydgoszczy jest rozwój systemu ciepłowniczego dla pozyskania nowych odbiorców. W ostatnich latach obserwuje się zmniejszenie zapotrzebowania na ciepło.

W 2016 roku działalność produkcyjną rozpoczął Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych. Jest to nowe źródło ciepła i energii elektrycznej, wykorzystywane głównie przez przedsiębiorstwa Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego.

### Cele w zakresie rozwoju systemu ciepłowniczego

1. Dostosowanie źródeł energii cieplnej do wymogów ochrony środowiska.
2. Zapewnienie niezawodności i wysokich parametrów dostawy energii cieplnej.
3. Optymalny rozwój sieci ciepłowniczej w skojarzeniu z racjonalnym rozwojem źródeł ciepła z sieci gazowej.
4. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii jako czynnika wspomagającego podstawowe źródła energii cieplnej.
5. Modernizacja sieci ciepłowniczej w celu ograniczenia strat sieciowych.

### Kierunki rozwoju systemu ciepłowniczego miasta Bydgoszczy

1. Maksymalne wykorzystanie istniejącej lub planowanej sieci ciepłowniczej poprzez preferowanie zaopatrzenia w ciepło z miejskiego systemu ciepłowniczego.
2. Pozyskiwanie nowych odbiorców ciepła systemowego na terenach rozwojowych budownictwa mieszkaniowego, usługowego, przemysłowego oraz w obszarach, w których występuje przekroczenie stężeń dopuszczalnych wartości PM10, PM2.5 i wymagana jest zmiana sposobu ogrzewania.
3. Modernizacja i rozbudowa systemu ciepłowniczego, w zakresie:
    - sieci ciepłowniczej – wymiana sieci z uwagi na zły stan techniczny, prawie połowa sieci miejskich wybudowana została ponad 25 lat temu;
    - zespołu elektrociepłowni – realizacja inwestycji proekologicznych mających na celu zmniejszenie uciążliwości wpływu obiektów na środowisko;
    - pozyskiwania odbiorców – budowa sieci, przyłączy i węzłów cieplnych w celu przyłączenia.
4. Minimalizacja strat dystrybucji ciepła na przesyle oraz strat nośnika ciepła.
5. Modernizacja lub likwidacja lokalnych kotłowni opalanych paliwami stałymi w celu zmniejszenia uciążliwości tych obiektów dla środowiska.
6. Wykorzystanie energii uzyskanej z procesu termicznego przekształcania odpadów komunalnych na cele wytwarzania energii cieplnej włączonej do miejskiego systemu sieci ciepłowniczej.
7. Zwiększanie udziału miejskiej sieci ciepłowniczej w przygotowaniu ciepłej wody użytkowej – likwidacja piecyków gazowych.

### Inwestycje w zakresie rozwoju systemu ciepłowniczego

W związku z nowymi wymogami ochrony środowiska oraz ograniczeniami rynku ciepła bydgoski miejski system ciepłowniczy jest stale modernizowany.

**Inwestycje realizowane przez KPEC**

- Projekt 1. „Zwiększenie efektywności energetycznej poprzez przebudowę oraz termomodernizację sieci ciepłowniczej na terenie miasta Bydgoszczy”.
- Projekt 2. „Budowa, przebudowa sieci ciepłowniczej na terenie miasta Bydgoszczy umożliwiających



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 171

wykorzystanie energii cieplnej wytworzonej w warunkach wysokosprawnej kogeneracji".

- Projekt 3. „Likwidacja węzłów grupowych wraz z budową lub przebudową przyłączy i sieci do istniejących budynków i instalacją węzłów dwufunkcyjnych: moduły centralnego ogrzewania (CO) i ciepłej wody użytkowej (CWU) – wzrost komfortu odbiorców ciepła w sektorze mieszkaniowym na terenie Bydgoszczy ze szczególnym uwzględnieniem Osiedla Leśnego i Kapuścisk".
- Projekt 4. Budowa źródła ciepła pracującego w wysokosprawnej kogeneracji zasilanej gazem ziemnym na terenie ciepłowni „Osowa Góra" w Bydgoszczy. Realizacja inwestycji według projektu: „Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji poprzez budowę źródła ciepła pracującego w wysokosprawnej kogeneracji, zasilanego gazem ziemnym, na terenie ciepłowni: Osowa Góra w Bydgoszczy, w Solcu Kujawskim, Nakle nad Notecią, Koronowie, Szubinie".

**Inwestycje realizowane przez PGE EC S.A. Oddział Elektrociepłownia Bydgoszcz**

Zakłada się, że moc cieplna Oddziału Elektrociepłowni w Bydgoszczy do końca 2022 roku będzie wynosiła 564 MW, moc elektryczna pozostaje bez zmian. PGE EC S.A. Oddział Elektrociepłownia Bydgoszcz planuje do końca 2022 roku zrealizować inwestycje w zakresie odtworzenia mocy wytwórczych:

- Na terenie ECII – wybudowanie w miejscu dwóch istniejących kotłów węglowych OP-230 (K1, K2) turbozespołu gazowego o mocy 54 MWe i 52 MWt. Inwestycja wymaga budowy gazociągu wysokiego ciśnienia DN400 relacji Otorowo – ECII Bydgoszcz.
- Na terenie ECI – zmniejszenie mocy termicznej w paliwie do maks. 50 MWt, dostosowanie procesów technologicznych do standardów Dyrektywy MCP.

Odział Elektrociepłowni w Bydgoszczy planuje po 2022 roku przystąpić do wielowariantowej analizy budowy niskoemisyjnych urządzeń wytwórczych w miejsce obecnie pracujących kotłów parowych opalanych węglem kamiennym (OP-230 nr 3 i 4) oraz wykorzystać do przesyłu energii projektowaną abonencką linię elektroenergetyczną. W tym celu konieczna jest realizacja linii 400 kV relacji ECII – SE Jasiniec.

## Ważniejsze inwestycje posiadające opracowania projektowe

1. Budowa magistrali ciepłowniczej. Połączenie Górnego Tarasu z Dolnym Tarasem w rejonie Starego Miasta (sieć DN400) oraz oddanie do eksploatacji przepompowni w rejonie ulicy Wały Jagiellońskie – Pod Blankami.
2. Budowa sieci ciepłowniczej magistralnej spinającej miejski system ciepłowniczy G 1.1 miasta Bydgoszczy z siecią ciepłowniczą ciepłowni „Osowa Góra".
3. Przebudowa sieci ciepłowniczej 2xDN400 w rejonie ulic: Unii Lubelskiej, Królowej Jadwigi, Dworcowej, Obrońców Bydgoszczy w Bydgoszczy.
4. Przebudowa sieci magistralnej DN400 od komory K-4/10 przy ul. Królowej Jadwigi 16 do posesji przy ul. Dworcowej 63.
5. Planowana budowa przepompowni ciepła w rejonie ul. Filtrowej.

## Obszary przewidziane do budowy i rozbudowy systemu ciepłowniczego

W Studium, w rozdziale 15. „Potrzeby i możliwości rozwoju", wyznaczono potencjalną chłonność zabudowy istniejącej i rezerw terenowych w podziale na jednostki strukturalne (rysunek 72) oraz potencjalną chłonność zabudowy mieszkaniowej w jednostkach strukturalnych (tabela 53).

Na rysunku 99 wyznaczono:

- obszary wymagające budowy, rozbudowy i modernizacji systemu ciepłowniczego,
- obszary wymagające zmiany systemu ogrzewania.

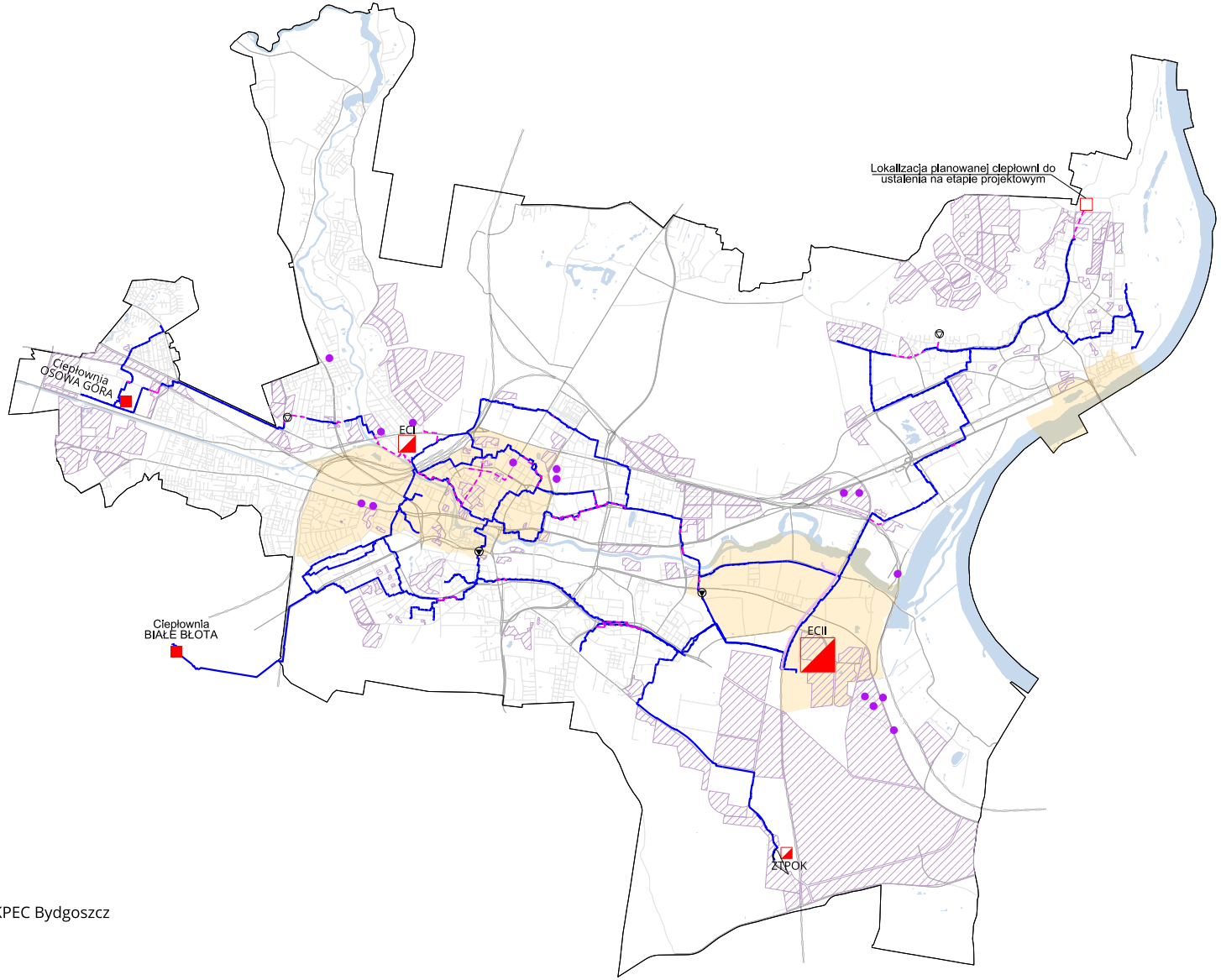
We wszystkich tych obszarach wymagane są inwestycje w systemie ciepłowniczym wpływające na poprawę jakości powietrza i walkę ze smogiem.

W rejonach miasta, w których ekonomicznie nieuzasadniona jest budowa sieci ciepłowniczej oraz podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej, zakłada się możliwość budowy instalacji wykorzystujących niskoemisyjne technologie spalania, a więc także, które nie pogarszają łącznej emisji zanieczyszczeń, NOx, $SO_2$, $CO_2$.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

**Rysunek 99.** System zaopatrzenia w ciepło – kierunki rozwoju




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

## 21.6. System elektroenergetyczny miasta – kierunki rozwoju

Zagospodarowanie nowych terenów, uzupełnienie nową zabudową wolnych działek na terenach zainwestowanych, względnie przekształcenia terenów zabudowanych w inny rodzaj zabudowy wymagają przede wszystkim rozbudowy i przebudowy istniejących sieci elektroenergetycznych, a także budowy nowej infrastruktury elektroenergetycznej od najwyższych do niskich napięć.

Cele rozwoju systemu elektroenergetycznego:

1. Powiązanie stacji przesyłowych Bydgoszcz Jasiniec i Bydgoszcz Zachód z liniami najwyższych napięć 400 kV z siecią krajową w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i pewności zasilania.
2. Zapewnienie sprawnego systemu zasilania odbiorców na terenie miasta poprzez budowę, rozbudowę i modernizację już istniejących sieci i urządzeń elektroenergetycznych.
3. Zapewnienie niezawodnego systemu elektroenergetycznego poprzez budowę nowych stacji elektroenergetycznych WN/SN i SN/nn zasilanych dwustronnie.
4. Zapewnienie bezproblemowego, pewnego i zdolnego do pokrycia pełnego obciążenia szczytowego odbiorców systemu w stanach awaryjnych.
5. Dostarczanie energii elektrycznej odpowiedniej jakości (ciągłość zasilania, zachowanie normatywnych parametrów napięcia w sieci, optymalnej sprawności i stanu technicznego sieci).
6. Dostarczanie energii siecią dystrybutora od wybranego sprzedawcy w sposób ciągły i niezawodny.
7. Korzystanie w większym stopniu z energii elektrycznej otrzymywanej z odnawialnych źródeł energii (OZE) zgodnie z wymogami Unii Europejskiej.

### Główne kierunki rozwoju systemu elektroenergetycznego najwyższych napięć

1. Stacje elektroenergetyczne przesyłowe NN/WN:
   - rozbudowa stacji 220/110 kV Jasiniec o rozdzielnię 400 kV, inwestycja jest w fazie realizacji;
   - wymiana autotransformatorów w stacji Bydgoszcz Jasiniec na napięcie 400/110 kV i mocy 330 MVA;
   - wymiana autotransformatora w stacji Bydgoszcz Zachód na napięcie 400/110 kV i mocy 450 MVA, a docelowo ustawienie w stacji drugiego autotransformatora na napięcie 400/110 kV i mocy 450 MVA.
2. Linie elektroenergetyczne przesyłowe najwyższych napięć NN-400 kV:
   - budowa napowietrznej dwutorowej elektroenergetycznej linii przesyłowej 2x400 kV Bydgoszcz Jasiniec – Grudziądz Węgrowo (linia w fazie realizacji);
   - budowa napowietrznej dwutorowej linii przesyłowej o napięciu 2x400kV relacji Pątnów – Bydgoszcz Jasiniec (linia w fazie realizacji);
   - po zrealizowaniu powyższych dwóch inwestycji istniejące linie NN-220 kV Pątnów – Bydgoszcz Jasiniec tor 1, Patnów – Jasiniec tor 2 oraz Bydgoszcz Jasiniec – Grudziądz Węgrowo zostaną zdemontowane;
   - utrzymanie istniejącej linii NN-220 kV Bydgoszcz Jasiniec – Gdańsk I;
   - dopuszcza się przebudowę oraz skablowanie istniejących linii elektroenergetycznych średniego i niskiego napięcia położonych na trasie projektowanych linii NN-400 kV dla zapewnienia ciągłości zasilania odbiorców zasilanych z tych sieci i dla zapewnienia bezpieczeństwa budowy oraz spełnienia technicznych wymagań w miejscach ich skrzyżowań i zbliżeń z projektowanymi liniami.

### Główne kierunki rozwoju systemu elektroenergetycznego wysokich napięć

Sieć dystrybucyjna wysokiego napięcia na terenie miasta została wykonana głównie jako sieć napowietrzna. Jedynie linia abonencka, zasilająca stację Telefonika, jest w wykonaniu kablowym. Docelowo należy dążyć do skablowania istniejących napowietrznych linii wysokiego napięcia przebiegających głównie przez istniejące i projektowane tereny zabudowy wielorodzinnej oraz usługowej. Dopuszcza się prowadzenie linii WN w wykonaniu napowietrznym na obszarach zabudowy jednorodzinnej rozproszonej, przemysłowej,



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

na obszarach rolnych, leśnych, w miejscach nieoddziałujących negatywnie na krajobraz i panoramę miasta.

- **Stacje elektroenergetyczne dystrybucyjne WN/SN**

1. W zakresie modernizacji stacji elektroenergetycznych planowane są:
   - wymiana rozdzielni WN-110 kV na rozdzielnię GIS SF-6;
   - modernizacja stacji w zakresie pól transformatorowych wraz z instalacją separacji oleju w GPZ Rupienica, GPZ Błonie i GPZ Kauczuk;
   - modernizacja stacji GPZ Bydgoszcz Wschód;
   - przebudowa stacji GPZ Jasiniec.

W 2017 roku wykonano modernizację stacji Jachcice z zabudową na obiekcie dwóch transformatorów o mocy 40 MVA, posiada bardzo duże rezerwy mocy.

2. Możliwości i potrzeby budowy kolejnych stacji elektroenergetycznych WN/SN.

Demografia miasta, wykazująca coroczny spadek liczby mieszkańców i związane z tym coroczne zmniejszanie się zużycia energii elektrycznej na jednego mieszkańca i odbiorcę w gospodarstwach domowych, znaczne rezerwy mocy w istniejących GPZ oraz sytuacja sprzyjająca zaspokojeniu potrzeb w zakresie energii elektrycznej głównie poprzez modernizację istniejących już stacji sprawiają, że nie zachodzi potrzeba budowy nowych stacji elektroenergetycznych w najbliższych latach. Jednakże w dalszej perspektywie, w dużej mierze uzależnionej od kierunków rozwojowych miasta i związanego z tym wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną, przewiduje się konieczność budowy kilku stacji elektroenergetycznych. Wszystkie projektowane GPZ wyznaczone zostały w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Po analizie chłonności terenów rozwojowych miasta stwierdza się, że liczba ta jest wystarczająca. Trzeba jednak zastrzec, że mogą pojawić się niedające się dzisiaj przewidzieć okoliczności, które wymuszą konieczność budowy nowych stacji. Może to być np. lokalizacja zakładów produkcyjnych o ponadprzeciętnym zapotrzebowaniu na energię elektryczną.

Planuje się budowę i modernizację niżej wyszczególnionych stacji elektroenergetycznych:

1. Modernizacja stacji GPZ Śródmieście w zakresie wymiany rozdzielni WN-110 kV na rozdzielnię GIS SF-6.
2. Modernizacja stacji GPZ Rupienica w zakresie pól transformatorowych WN/SN wraz z instalacją separacji oleju.
3. Modernizacja stacji GPZ Błonie w zakresie pól transformatorowych WN/SN wraz z instalacją separacji oleju.
4. Modernizacja stacji GPZ Kauczuk w zakresie pól transformatorowych WN/SN wraz z instalacją separacji oleju.
5. Modernizacja stacji Bydgoszcz Wschód w zakresie pól transformatorowych WN/SN, pól zespołów kompensacyjnych, zespołów uziemiających wraz z instalacją separacji oleju i wymianą mostów napowietrznych na kablowe.
6. Przebudowa stacji GPZ Jasiniec. Stacja ta stanowi bardzo ważny element Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE). Od jej pracy zależą dostawy energii elektrycznej dla bardzo dużej liczby odbiorców zlokalizowanych zarówno w Bydgoszczy, jak i w dalszych regionach województwa i kraju. Stacja ta służy do transformacji napięcia z sieci najwyższych napięć i poprzez sieć dystrybucyjną WN-110 kV i SN-15 kV enegia jest dalej dostarczana odbiorcom. Stacja ta pełni również funkcję rozdzielczą, gdzie poprzez sieć najwyższych i wysokich napięć energia przesyłana jest do innych stacji. Obecnie stacja Jasiniec jest rozbudowywana i budowana jest rozdzielnia 400 kV, do której doprowadzone są linie NN-400 kV (w trakcie realizacji). Spowoduje to zwiększenie dostępnej mocy, która w długoterminowej perspektywie umożliwi jej wykorzystanie i rozprowadzenie poprzez sieć dystrybucyjną WN-110 kV do terenów wymagających zwiększonego zapotrzebowania na energię elektryczną, w tym zapewnienie dostaw energii dla Bydgoszczy.
7. Budowa GPZ WN/SN Piękna. O konieczności budowy tej stacji w wykonaniu wnętrzowym zadecydował głównie znaczący wzrost obciążenia w centrum miasta, jak również i w dzielnicach zasilanych obecnie sieciami średniego napięcia wyprowadzonymi pomiędzy GPZ Błonie – Śródmieście – Rupienica. Inwestycja planowana jest do realizacji w 2026 roku. Zasilanie stacji planowane jest linią kablową WN-110 kV poprzez wcięcie w linię 110 kV relacji GPZ Błonie – GPZ Śródmieście. Realizacja GPZ



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 175

z docelowym układem zasilania pozwoli na likwidację fragmentu linii napowietrznej WN-110 kV od GPZ Błonie do okolic Wzgórza Dąbrowskiego.

8. Budowa GPZ Czyżkówko. Zasilanie rozbudowywanych dzielnic: Jachcice, Czyżkówko, Piaski, Opławiec i Smukała nawet o znacznej mocy, odbywać się będzie ze zmodernizowanej stacji Jachcice. O zasadności budowy GPZ Czyżkówko decydować będzie przede wszystkim uruchomienie terenu Poligonu i zagospodarowanie go zabudową wielorodzinną i usługami.
9. Budowa GPZ Glinki I. O konieczności budowy tej stacji zadecyduje perspektywa przeciążenia obecnie zainstalowanych transformatorów w stacji Rupienica, które w pierwszej kolejności należy wymienić na jednostki 40 MVA oraz dynamika rozwoju osiedla Glinki (pomiędzy ulicami Jana Pawła II – Glinki – Dąbrowa), a także ewentualna rozbudowa lotniska np. w zakresie terminali cargo czy przemysłu lotniczego.
10. Budowa GPZ Glinki II. Zapotrzebowanie na tę stację prognozuje się jako odległe w czasie. Na obecnym etapie nie rozstrzyga się czy stacja będzie alternatywą w przypadku odstąpienia od budowy stacji Glinki I, czy będzie budowana jako druga stacja w obszarze Glinki.
11. Ponowne uruchomienie GPZ Romet. Ponowne uruchomienie tej stacji, wymagałoby – w przypadku zwiększonego zapotrzebowania na energię elektryczną w obszarze położonym w zasięgu obsługi z tej stacji – budowy od podstaw nowej rozdzielni 110/15 kV, nowych stanowisk dla transformatorów i drugostronnego zasilania linią wysokiego napięcia.
12. Budowa GPZ Fordon II. O konieczności budowy tej stacji zadecyduje perspektywa przeciążenia obecnie zainstalowanych transformatorów WN/SN w stacji Fordon oraz dynamika rozwoju budownictwa mieszkaniowego w tym rejonie miasta, a przede wszystkim w rejonie Górnego Tarasu osiedla Fordon.
13. Budowa GPZ Toruńska. Stacja ta wyznaczona została w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Fordońska – Brda – Toruńska. Perspektywa budowy tej stacji jest bardzo odległa. O konieczności jej realizacji zadecyduje przede wszystkim przekształcenie terenów ogródków działkowych przy ul. Toruńskiej pod zabudowę wielorodzinną, przy jednoczesnej perspektywie braku możliwości zasilania tego terenu z istniejących stacji elektroenergetycznych (Rupienica, Południe).
14. Budowa GPZ w dzielnicy Czersko Polskie. Stacja wyznaczona została również w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Czersko Polskie – Hutnicza. O konieczności budowy tej stacji zadecyduje znaczący wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną w tej części miasta i brak możliwości zasilania terenu z istniejących GPZ.
15. Budowa GPZ Niemcz. Stacja ta budowana będzie na granicy miasta z gminą Osielsko, ale już na terenie tej gminy i zasilać będzie głównie odbiorców z gminy Osielsko. W ten sposób odciąży istniejącą stację Bydgoszcz Północ, z której dotychczas zasilani są odbiorcy zlokalizowani zwłaszcza w południowej części gminy Osielsko. Realizacja stacji nastąpi po 2030 roku.

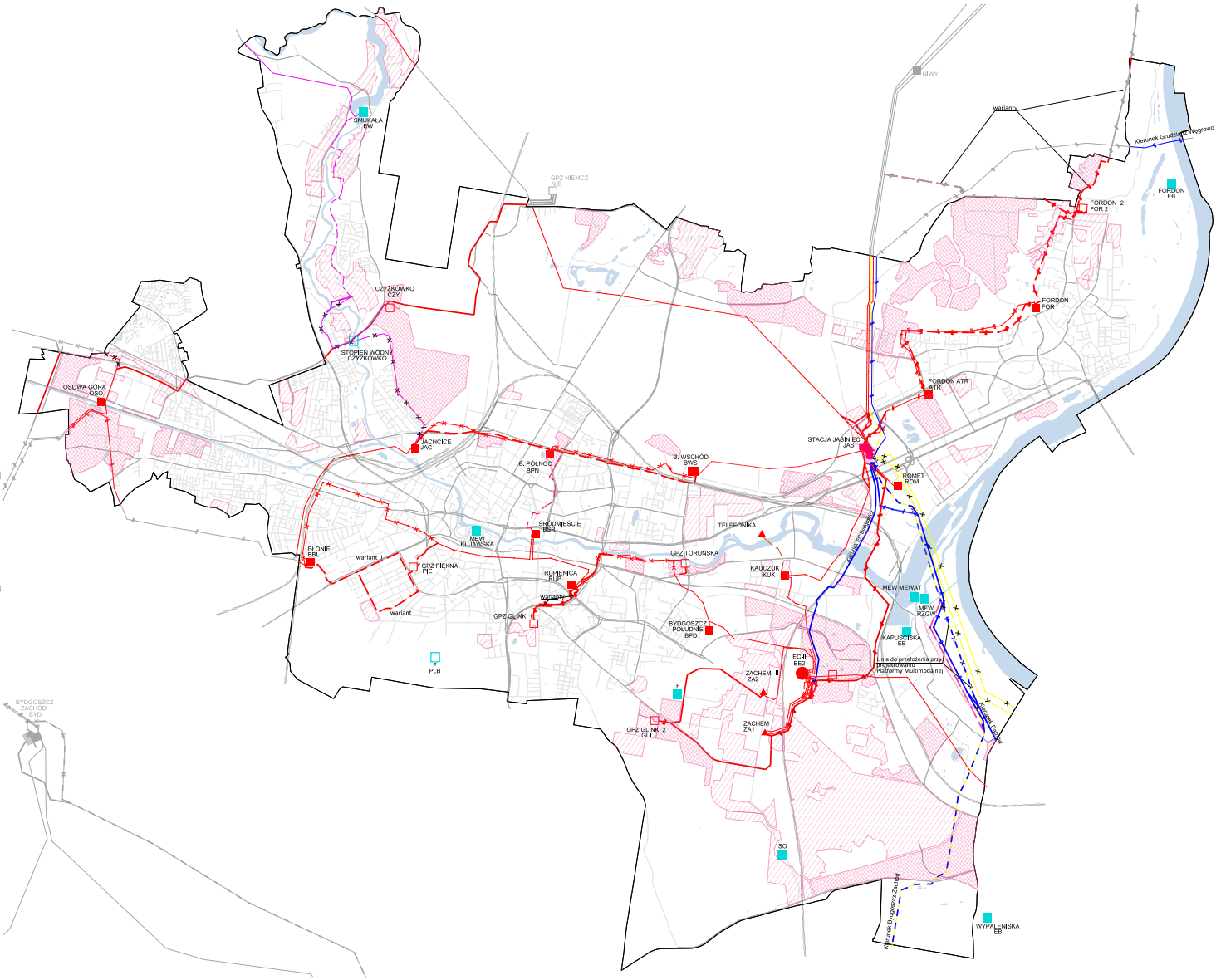
- **Linie elektroenergetyczne wysokiego napięcia WN-110 kV**

1. Budowa linii kablowej GPZ Północ – GPZ Śródmieście. Linia ta będzie stanowić połączenie ciągów północnego z południowym zasilających miasto Bydgoszcz. Realizacja tego połączenia znacząco poprawi bezpieczeństwo zasilania miasta Bydgoszczy w stanach awaryjnych.
2. Budowa dwutorowej kablowo-napowietrznej linii relacji GPZ Fordon – GPZ Fordon 2 kierunek GPZ Jasiniec – kierunek Świecie (alternatywnie kierunek Kotomierz). Nowy odcinek dwutorowej linii ma za zadanie przede wszystkim zapewnić drugostronne zasilanie istniejącego GPZ Fordon, stanowiącego główny punkt zasilania w energię elektryczną kilkudziesięciotysięcznej dzielnicy Fordon. Będzie ona stanowić również potencjalne źródło zasilania planowanego GPZ Fordon II. Inwestycja ta ma również poprawić stopień wykorzystania istniejącej dwutorowej linii poprzez skierowanie jednego z torów do Świecia. Stamtąd też w krytycznych warunkach można by oczekiwać wsparcia liniami 110 kV wyprowadzonymi ze stacji 400/220/110 kV w Grudziądzu. Dopuszcza się realizację dwutorowej linii w dwu wariantach:
    - budowa linii kablowej od GPZ Fordon do GPZ Fordon 2 i następnie linii kablowo-napowietrznej do linii relacji stacja Jasiniec – GPZ Świecie; wariant w kierunku północnym od stacji Fordon 2;
    - budowa linii kablowej od GPZ Fordon do GPZ Fordon 2 i następnie linii kablowo-napowietrznej do linii relacji stacja Jasiniec – GPZ Kotomierz lub do linii relacji stacja Jasiniec – GPZ Świecie



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 176

**Rysunek 100.** System zaopatrzenia w energię elektryczną – kierunki rozwoju




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

(w zależności od obciążenia linii w dalekiej przyszłości); wariant w kierunku zachodnim od stacji Fordon 2.

3. Budowa w dalszej perspektywie linii napowietrznej relacji GPZ Osowa Góra – projektowany GPZ Czyżkówko – projektowany GPZ Niemcz. Budowa tej linii stworzy nową północną obwodnicę elektroenergetyczną miasta Bydgoszczy. W związku z odsunięciem w czasie ewentualnej zmiany konfiguracji sieci WN-110 kV związanej z budową GPZ Czyżkówko i GPZ Niemcz wymagana będzie w najbliższym czasie modernizacja linii 110 kV relacji GPZ Jasiniec – GPZ Koronowo.
4. Budowa linii napowietrzno-kablowej dla zasilania projektowanego GPZ Piękna. Linia ta stanowić będzie wcięcie w linię WN-110 kV relacji GPZ Błonie – GPZ Śródmieście.
5. Obecnie w korytarzu północnym ze stacji Jasiniec wyprowadzone są dwie dwutorowe linie WN-110 kV: jedna do stacji Fordon i druga na krótkim odcinku, a dalej jako dwie linie jednotorowe w kierunku Świecia i Kotomierza oraz linia jednotorowa w kierunku EW Koronowo. Celem udostępnienia terenów inwestycyjnych i umożliwienia zagospodarowania uwolnionych działek, przez które przebiegają linie WN-110 kV, planowana jest następująca przebudowa linii:
   - dwutorowej do stacji Fordon na odcinku od stacji Jasiniec do skrzyżowania dróg Akademickiej i Rejewskiego; nowa linia po nowej trasie na wyżej wymienionym odcinku powinna być również linią dwutorową;
   - dwutorowej linii „Świecie" i „Kotomierz"; odcinek nowej linii po nowej trasie będzie również linią dwutorową;
   - budowa kolejnej linii dwutorowej, jeden tor skierowany byłby na linię w kierunku EW Koronowo, natomiast drugi tor docelowo byłby wykorzystany do perspektywicznego wyprowadzenia mocy ze stacji Jasiniec w kierunku północnym, przy wykorzystaniu toru linii „Kotomierz" i jego przebudowie na linię dwutorową.

   Po docelowej przebudowie linii zbędne odcinki powinny być zdemontowane.
6. Budowa dwutorowej kablowo-napowietrznej linii relacji GPZ Fordon – GPZ Fordon 2 kierunek GPZ Jasiniec – kierunek Świecie (alternatywnie kierunek Kotomierz).
7. Budowa linii napowietrznych do zasilania GPZ Glinki II z dwóch kierunków: Zachem I i GPZ Jasiniec, po uprzednim wypięciu linii ze stacji Zachem II.
8. Skablowanie odcinków napowietrznych linii w relacjach GPZ Północ – GPZ Wschód i GPZ Północ – GPZ Jachcice.
9. Przedłużenie nieczynnego toru ze stacji Bydgoszcz Zachód i skierowanie go na linię do Nakła z równoczesną likwidacją odcinka linii GPZ Osowa Góra – Nakło.
10. Modernizacja linii napowietrznej 110 kV relacji GPZ Śródmieście – GPZ Błonie. Polegać ona będzie głównie na częściowym skablowaniu linii napowietrznej 110 kV przebiegającej w rejonie Babia Wieś – Kujawska – Wiatrakowa, następnie wykonaniu odczepu od linii na terenie Wzgórza Wolności (krótki odcinek na słupach rurowych), dalej ułożeniu linii kablowej w Dolinie Pięciu Stawów, zasileniu nowego GPZ Piękna i ułożeniu dalej linii kablowej (dwa warianty) do GPZ Błonie. Docelowo realizacja tego zadania pozwoli na likwidację linii napowietrznej przebiegającej w rejonie placu Poznańskiego, Wilczaka i osiedla Jary. Pierwszym etapem realizacji jest budowa wcięcia w linię WN-110 kV relacji GPZ Błonie – GPZ Śródmieście dla zasilania GPZ Piękna.
11. Przebudowa linii relacji GPZ Południe – GPZ Rupienica. Przebudowa i ewentualnie częściowe skablowanie linii napowietrznej związane jest z realizacją osiedla zabudowy mieszkaniowej między ulicą Toruńską i rzeką Brdą. Duże zapotrzebowanie na energię elektryczną wymusza konieczność budowy na tym terenie GPZ WN/SN.
12. Przebudowa linii w rejonie ECII. Związana jest z budową na terenie ECII nowego bloku gazowego.
13. Przebudowa linii WN-110 kV relacji GPZ Jasiniec – GPZ Koronowo i GPZ Jasiniec – GPZ Kotomierz do parametrów 240/80.
14. Przebudowa linii relacji GPZ Bydgoszcz Zachód – GPZ Jachcice do parametrów 240/80 i częściowe skablowanie linii.
15. Przebudowa linii WN-110 kV relacji GPZ Kauczuk – GPZ ECII, GPZ ECII – GPZ Solec Kuj. i GPZ ECII



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

– GPZ Południe do parametrów 240/80.

Ponadto w Studium dopuszcza się modernizację i rozbudowę układu wysokiego napięcia, w tym:

- realizację dodatkowych stacji WN/SN wraz z budową linii 110 kV dla zaopatrzenia w energię elektryczną odbiorców, których zasilenie z istniejącego układu elektroenergetycznego byłoby niemożliwe lub niedostateczne;
- skablowanie lub przełożenie linii napowietrznych 110 kV kolidujących z planowanym zagospodarowaniem terenu.

### Główne kierunki rozwoju systemu elektroenergetycznego średnich i niskich napięć

Rozwojowi miasta towarzyszyć musi równoległy rozwój sieci średniego napięcia, budowa nowych stacji SN/nn oraz budowa kablowych sieci niskiego napięcia.

Modernizacje GPZ w kierunku zwiększania ich mocy, a także budowa nowych GPZ będą wymagać budowy znacznej ilości linii SN i stacji transformatorowych SN/nn, zwłaszcza na terenach rozwojowych miasta dla zasilania nowych odbiorców, a na terenach już zurbanizowanych dla sukcesywnego zagęszczania stacji transformatorowych według bieżących potrzeb. Niezależnie od planowanych do realizacji sieci elektroenergetycznych sukcesywnej wymianie podlegać będą najbardziej awaryjne odcinki tych sieci.

Na terenach silnie zurbanizowanych sieć SN jest i powinna być budowana jako sieć kablowa. Powinna pracować w układzie pierścieniowo-wrzecionowym. Jedynie na obrzeżach miasta, na terenach o zabudowie rozproszonej, dopuszcza się budowę sieci napowietrznej. Konieczna jest sukcesywna wymiana linii SN i nn wyeksploatowanych i ulegających częstym awariom.

Na terenach zabudowy mieszkaniowej stacje należy ustawiać jako wolnostojące, kontenerowe, o niewielkich wymiarach. Na terenach mieszkaniowo-usługowych, usługowych i produkcyjnych dopuszcza się lokalizację stacji wolnostojących, dobudowanych lub wbudowanych w budynki.

Docelowo sieć niskiego napięcia należy przewidywać głównie jako linie kablowe, jedynie na obrzeżach miasta, przy zabudowie bardzo rozproszonej, mogą być stosowane linie napowietrzne izolowane. Rozbudowa i przebudowa sieci SN i nn na terenie miasta realizowana będzie stosownie do zapotrzebowania na energię elektryczną i zgodnie z planami na modernizacje sieci.

Proponuje się modernizację uciążliwej linii 30 kV, łączącej elektrownie wodne Tryszczyn i Smukała ze stacją zasilającą miejskie wodociągi i ze stacją GPZ Jachcice. Linię zbudowano na słupach kratowych w gabarycie właściwym dla napięcia 110 kV. Krótkie odcinki napowietrznej linii zostały już skablowane, docelowo planuje się skablowanie całej napowietrznej linii, przebiegającej w granicach administracyjnych miasta i pozostawienie jedynie napowietrznych odcinków krzyżujących się z rzeką Brdą.

## 21.7. Telekomunikacja

Na terenie miasta Bydgoszczy działa kilku operatorów sieci telekomunikacyjnej, zarówno sieci komórkowej, jak i sieci przewodowej.

Kierunki rozwoju systemu telekomunikacyjnego muszą być zgodne z ustawą z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz.U.2019.2410 t.j. wersja od 1 stycznia do 31 grudnia 2012 r.).

W zakresie sieci telekomunikacyjnych zakłada się ich dalszy rozwój zgodnie z planami inwestycyjnymi operatorów. Dla poprawy obsługi telekomunikacyjnej przewiduje się zagęszczenie sieci przewodowej, radiowej i cyfrowej oraz sieci światłowodowej celem osiągnięcia wzrostu gęstości sieci do poziomu standardów europejskich.

W opracowaniach szczegółowych należy uwzględnić potrzeby funkcjonowania infrastruktury teletechnicznej dla potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa.

Rozwój systemu telekomunikacyjnego będzie opierał się na zapewnieniu niezawodności pracy sieci oraz budowie i rozbudowie sieci telekomunikacyjnej.

Określa się następujące kierunki rozwoju sieci:

1. Wspieranie działań operatorów sieci w rozbudowie i modernizacji systemów telekomunikacyjnych zarówno w formie tradycyjnej, jak i z wykorzystaniem nowych technologii.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 179

2. Poprawa jakości i prędkości transmisji danych.
3. Ochrona mieszkańców przed szkodliwym działaniem pól elektromagnetycznych (PEM) przez lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej poza obszarami występowania PEM o wartościach ponadnormatywnych. Wykorzystywanie przez różnych operatorów istniejących w mieście wysokich konstrukcji i budowli w celu zredukowania powstawania nowych wież i masztów antenowych (lokalizacja lub instalacja nowych urządzeń emitujących promieniowanie elektromagnetyczne powinna uwzględniać kierunki i ograniczenia opisane w rozdziale 19 i przedstawione na mapie 3 „Środowisko Kulturowe").

## 21.8. Gospodarka odpadami

Planowanie przestrzenne ingeruje w gospodarkę odpadami na terenie miasta w sposób pośredni poprzez działania ustalające zasady budowy, rozbudowy i przekształceń infrastruktury związanej z gospodarką odpadami. Na system owej infrastruktury składają się:

- punkty selektywnej zbiórki odpadów komunalnych (PSZOK),
- instalacje do odzysku odpadów i ich unieszkodliwiania,
- kompostownie,
- instalacje do termicznego przekształcania odpadów,
- składowiska odpadów.

Zgodnie z dokumentem „Plan gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2016-2022 z perspektywą na lata 2023-2028" (PGOWK-P) Bydgoszcz posiada wystarczające moce przerobowe istniejących instalacji przetwarzania i odzysku odpadów.

Podstawowe kierunki w zakresie gospodarki odpadami to:

1. Istniejący Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych stanowi ponadregionalną spalarnię odpadów komunalnych dla obsługi głównie Regionu 4, w którym znajduje się miasto Bydgoszcz, oraz pozostałych regionów gospodarki odpadami komunalnymi (RGOK) zgodnie z podziałem na regiony zamieszczonym w PGOWK-P.
2. Budowa trzech nowych punktów selektywnej zbiorki odpadów komunalnych, stosownie do bieżących potrzeb miasta.
3. Ograniczanie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem infrastruktury w zakresie gospodarki odpadami, w tym dyslokacja instalacji sortowni i kompostowni odpadów jako obiektów generujących uciążliwości odorowe na tereny aktywności gospodarczej o charakterze produkcyjnym i usługowym (P/U) w południowej części miasta lub na tereny I – infrastruktury technicznej w rejonie Żółwin – Wypaleniska.

Docelowy system Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych (RIPOK) dla miasta Bydgoszczy:

- składowisko odpadów komunalnych (SK),
- przetwarzanie odpadów zielonych i innych bioodpadów (Z),
- mechaniczno-biologiczne przetwarzanie zmieszanych odpadów komunalnych (MBP),
- ponadregionalna spalarnia odpadów komunalnych (ZTPOK),
- sortownia odpadów powiązana funkcjonalnie ze spalarnią (Sort).



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

## 21.9. Odnawialne źródła energii

Jednym z kierunków polityki energetycznej i ekologicznej państwa, a także miasta Bydgoszczy, jest dążenie do ciągłego zmniejszania zużycia energii pierwotnej dla celów komunalnych i mieszkaniowych na rzecz zastępowania jej energią z odnawialnych źródeł energii (OZE).

Kierunki w zakresie stosowania odnawialnych źródeł energii na terenie miasta Bydgoszczy:

4. Stosowanie na terenie miasta mikroinstalacji zgodnie z ustawą o odnawialnych źródłach energii.
5. Możliwość rozmieszczenia urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii wykorzystujących energię słoneczną, o mocy przekraczającej 500 kW w:
   - w granicach terenów oznaczonych symbolami: P/U, KL, KW, I;
   - w jednostce Fordon-Niecponie i Fordon-Łoskoń w granicach terenu ZK – poza obszarami siedlisk gatunków będących przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000;
   - w jednostce Bydgoszcz Wschód-Inwalidów w granicach terenu ZR;
   - w jednostce Prądy-Lisia w granicach terenu MN1 – na terenie nieczynnej oczyszczalni ścieków „Osowa Góra", zlokalizowanej po wschodniej stronie projektowanej drogi lokalnej, pomiędzy terenem ZR a Kanałem Bydgoskim;
   - jako zagospodarowanie czasowe w jednostce Fordon-Górny Taras w granicach terenu MW1 położonego w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania projektowanych dróg G i Z i jednostki Jastrzębie-Las.

Lokalizacja powyższych urządzeń nie może powodować zanieczyszczenia ani degradacji gleby oraz nie może oddziaływać negatywnie na przedmioty ochrony obszarów prawnie chronionych, strefy ochronne urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii nie mogą wykraczać poza teren lokalizacji urządzeń.

6. Planowanie budowy małej elektrowni wodnej (MEW) o mocy zainstalowanej maksymalnie do 2.0 MW, np. na rzece Brdzie na Czyżkówku.
7. Dopuszczenie utrzymania istniejących małych elektrowni wodnych.
8. Dopuszczenie możliwości lokalizacji małych elektrowni wodnych na terenie miasta z wyłączeniem rzeki na wysokości Starego Miasta.
9. Realizowanie inwestycji związanych z odnawialnymi źródłami energii w taki sposób, aby nie pogarszać walorów krajobrazowych ani jakości życia mieszkańców, z preferowaniem systemów rozproszonych i mikroinstalacji.
10. Preferowanie realizacji systemów wykorzystujących energię słoneczną na obszarach usługowych i produkcyjnych.
11. Wprowadzenie na terenie miasta zakazu realizacji zawodowych elektrowni wiatrowych, w tym pojedynczych obiektów.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 181

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 182

# ROZDZIAŁ 22.

# Wymogi w zakresie zapewnienia potrzeb obrony cywilnej

Dla zapewnienia wymogów związanych z potrzebami obrony cywilnej w Studium ustala się następujące kierunki zagospodarowania:

1. Utrzymanie budowli ochronnych spełniających wymagania schronów.
2. Utrzymanie istniejących studni awaryjnych z możliwością lokalizacji studni zastępczych oraz lokalizacja nowych studni sytuowanych w szczególności na obszarach zabudowy mieszkaniowej.
3. Wymóg lokalizacji budowli ochronnych niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa ludzi w nowo budowanych obiektach realizowanych w ramach inwestycji publicznych oraz wymóg wyposażenia tych obiektów w awaryjne źródła zasilania w wodę i energię elektryczną, jak również w elektroniczną syrenę alarmową z możliwością nadawania komunikatów głosowych.
4. Zalecenie sytuowania budowli ochronnych niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa ludzi w obiektach: usług użyteczności publicznej, w wielkopowierzchniowych obiektach handlowych oraz w budynkach wielorodzinnych, w tym w szczególności: wzmocnienie stropów nad częściami podziemnymi tych obiektów zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie obrony cywilnej, lokalizacja awaryjnych źródeł zasilania w wodę oraz w energię elektryczną, jak również montaż elektronicznej syreny alarmowej z możliwością nadawania komunikatów głosowych.
5. Jako miejsca właściwe do lokalizacji ukryć przygotowanych doraźnie wskazuje się tereny ZP, ZK, ZR oraz tereny MN/MW, MW, U1, U2 wolne od zabudowy, takie jak: zieleń, place zabaw, boiska, parkingi powierzchniowe, tereny niezainwestowane, spełniające wymagania dla lokalizacji ukryć przygotowywanych doraźnie zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie obrony cywilnej.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 183

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# ROZDZIAŁ 23.

# Polityka przestrzenna miasta

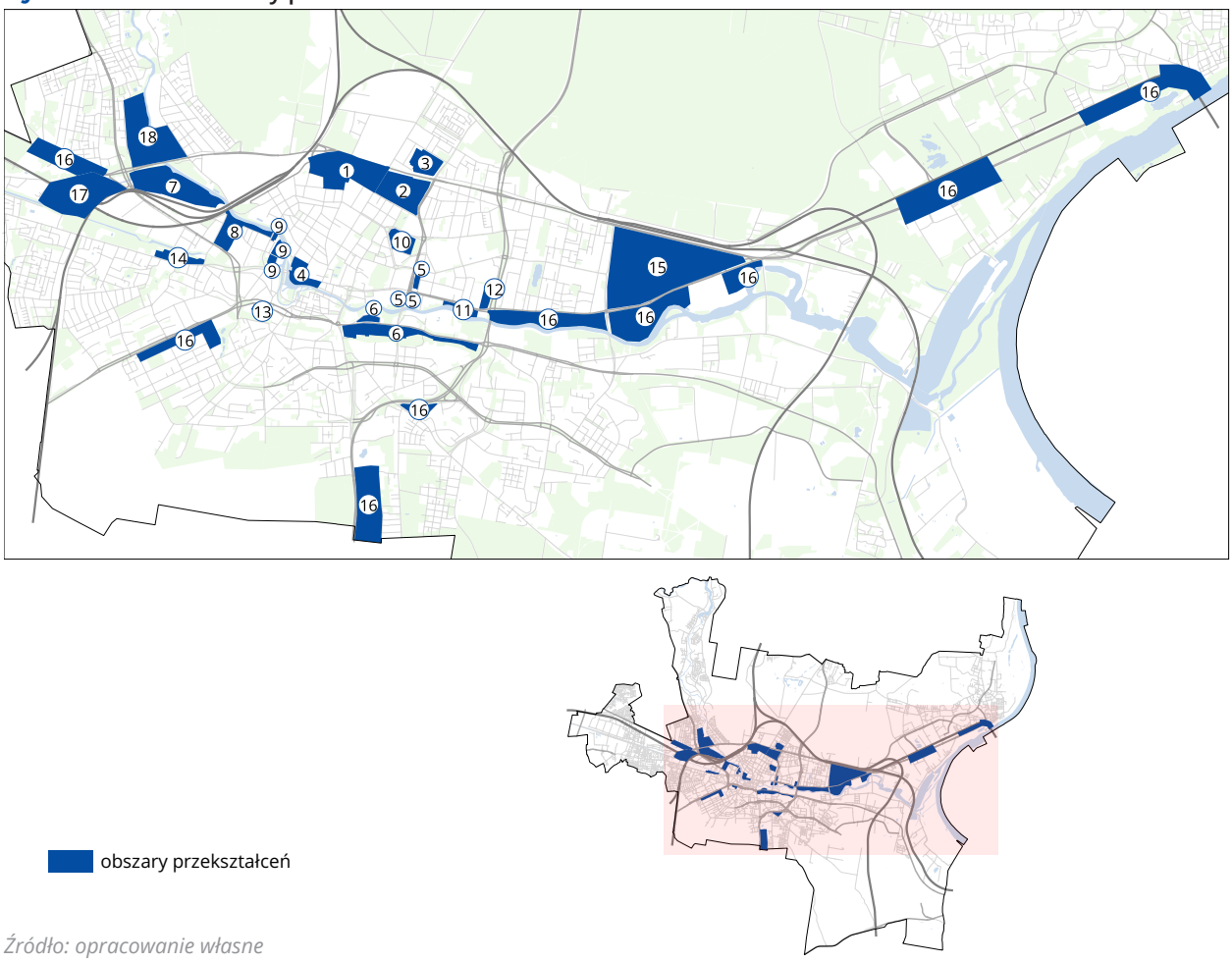
## 23.1. Obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji

W celu poprawy jakości zagospodarowania obszarów zainwestowania miejskiego oraz jakości życia mieszkańców, jak również z uwagi na racjonalność i ekonomikę wykorzystania terenów w granicach administracyjnych miasta wskazuje się obszary wymagające przekształceń i rehabilitacji.

### 23.1.1. Obszary przekształceń

Obszary przekształceń funkcjonalno-przestrzennych obejmują tereny wykorzystywane dotychczas pod funkcje miejskie, które utraciły swoje znaczenie lub cechują się małą intensywnością zagospodarowania nieadekwatną do struktury miejskiej, często kolidują z przeważającym zagospodarowaniem danego rejonu, w związku z powyższym wymagają przekształceń funkcjonalnych i przestrzennych, w tym wymiany substancji budowlanej.

**Rysunek 101.** Obszary przekształceń




*Źródło: opracowanie własne*

Pojęcie przekształceń odnosi się do całokształtu działań inwestycyjno-budowlanych związanych ze zmianą lub uzupełnieniem istniejącego zagospodarowania w zakresie funkcji i przestrzeni, z podniesieniem standardu architektonicznego istniejących obiektów, likwidacją lub przebudową istniejącego zainwestowania w celu przystosowania do nowych funkcji i potrzeb społecznych. Planowane przekształcenia często wymagają wcześniejszych działań prawnych, związanych m.in. ze zmianą struktury własności lub zaistnieniem konkretnych bodźców ekonomicznych, które stworzą korzystne warunki do realizacji nowych przedsięwzięć inwestycyjnych.

Wskazuje się następujące obszary przekształceń fukcjonalno-przestrzennych:

1. **Obszar Bocianowo – Artyleryjska.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Bocianowo, usytuowany w północno-zachodniej części Bocianowa, wzdłuż trasy W-Z, na wysokości ul. Artyleryjskiej. Obszar wyróżnia się dużym udziałem zabudowy poprzemysłowej oraz występowaniem budynków, urządzeń i terenów technicznej i infrastrukturalnej obsługi miasta, w tym terenów kolejowych. Charakteryzuje się zmiennością funkcji oraz zróżnicowaniem sposobu zabudowy i zagospodarowania terenów. Przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne powinny zmierzać do wymiany, przebudowy lub adaptacji obiektów poprzemysłowych i lokalizacji nowych zespołów zabudowy usługowo-mieszkaniowej wkomponowanej w historyczny układ kwartałów zabudowy Bocianowa. Lokalizacja nowej zabudowy wymaga zmiany układu komunikacyjnego i stworzenia dogodnych warunków do obsługi terenu komunikacją zbiorową i indywidualną. Niezbędne jest przeprowadzenie waloryzacji historycznie ukształtowanych kwartałów zabudowy oraz ochrona wartościowych założeń urbanistycznych, w tym zwanego „Londynkiem" zespołu dawnych budynków koszarowych, pochodzących z drugiej połowy XIX w.
2. **Obszar Bocianowo – Chodkiewicza.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Bocianowo-Akademia, usytuowany w północno-wschodniej części Bocianowa, pomiędzy trasą W-Z, ulicami: Gdańską, Kamienną, Sułkowskiego i Chodkiewicza. Obszar położony w niewielkiej odległości od centrum miasta, charakteryzuje się brakiem spójności funkcjonalnej i wymaga przekształceń w zakresie kompleksowego zagospodarowania centralnej, nieużytkowanej części terenu pod nowe obiekty nauki i szkolnictwa wyższego, wkomponowane w rozległą przestrzeń parkową z oczkiem wodnym. Zmiany funkcjonalno-przestrzenne obszaru zmierzać powinny do stopniowej likwidacji ogrodów działkowych na rzecz zabudowy usługowej o charakterze miastotwórczym oraz lokalizacji zespołów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, stanowiących kontynuację układu urbanistycznego zabudowy śródmiejskiej, wzdłuż ul. Chodkiewicza. Z kolei tereny zabudowy mieszkaniowej położone wzdłuż ul. Gdańskiej wymagają rewaloryzacji, tutaj przekształcenia dotyczyć powinny wprowadzenia uzupełniającej zabudowy mieszkaniowo-usługowej, która gabarytami i charakterem będzie nawiązywać do zabudowy śródmiejskiej.
3. **Obszar Osiedle Leśne – Dwernickiego.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Osiedle Leśne, usytuowany w południowej części Osiedla Leśnego, pomiędzy ulicami Kamienną i Dwernickiego. Obszar poprzemysłowy usytuowany na obrzeżach Osiedla Leśnego podlega w całości przekształceniom prowadzącym do powstania nowych kwartałów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zabudowy usługowej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Trwające zmiany zagospodarowania i zabudowy obszaru spowodują ukształtowanie nowej struktury urbanistycznej i udostępnienie terenu, który dotychczas współtworzył barierę funkcjonalną pomiędzy północną częścią Śródmieścia i terenami mieszkaniowymi Osiedla Leśnego.
4. **Obszar Śródmieście – Focha.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Śródmieście-Centrum, usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta, po obu stronach ul. Focha, w rejonie ul. Obrońców Bydgoszczy i placu Teatralnego. Obszar wyróżniający się wysokimi walorami widokowymi, wynikającymi z położenia nad rzeką Brdą i sąsiedztwa obiektów użyteczności publicznej (m.in. Opery Nova), o szczególnym znaczeniu dla kształtowania wizerunku Bydgoszczy. Przekształcenia w rejonie placu Teatralnego powinny zmierzać do ukształtowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej o wysokich walorach urbanistycznych i architektonicznych oraz znaczeniu kulturotwórczym przy jednoczesnym zachowaniu wartości krajobrazowych. Usytuowanie w zabytkowej części miasta wymaga uwzględnienia kontekstu historycznego i reprezentacyjnego zagospodarowania przestrzeni stanowiącej przedpole dla ekspozycji historycznej zabudowy Starego Miasta. Teren poprzemysłowy przy ul. Obrońców Bydgoszczy wskazany jest pod lokalizację nowych kwartałów zabudowy śródmiejskiej, uzupełniającej historyczną tkankę miasta.
5. **Obszar Śródmieście – Jagiellońska.** Obszar położony w jednostkach strukturalnych Śródmieście--Sielanka i Skrzetusko, obejmuje teren dworca autobusowego przy ul. Jagiellońskiej, teren położony po wschodniej stronie Trasy Uniwersyteckiej oraz teren po obiekcie sportowym Torbyd przy ul. Chopina.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 186

W związku z planowaną zmianą funkcjonowania dworca autobusowego obszar położony w rejonie skrzyżowania ul. Jagiellońskiej z mostem Uniwersyteckim wskazany jest do przekształceń funkcjonalno-przestrzennych, zmierzających do usytuowania zabudowy usługowej o charakterze centrotwórczym, która gabarytami będzie wpisywać w krajobraz miasta. Położenie terenu w niewielkiej odległości od rzeki, przy głównych trasach komunikacyjnych: ul. Jagiellońskiej i Ogińskiego, predysponuje teren zdominowany w tym rejonie przez bryłę obiektu mostowego do zmiany dotychczasowego zagospodarowania i podniesienia standardu zabudowy. Z kolei przekształcenia obszaru przy ul. Chopina powinny zmierzać do wzbogacenia i zachowania ciągłości istniejącej zabudowy usługowej związanej z handlem wielkopowierzchniowym oraz lokalizacją obiektów biurowych i administracyjnych.

6. **Obszar Śródmieście – Babia Wieś – Skarpa Południowa.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Babia Wieś i Babia Wieś-Łuczniczka, usytuowany wzdłuż ul. Toruńskiej, od ronda Bernardyńskiego do ronda Toruńskiego. Obszar wyróżnia się wysokimi walorami krajobrazowymi, wynikającymi z położenia pomiędzy rzeką Brdą i terenami rekreacyjno-sportowymi oraz Skarpą Południową miasta. Charakteryzuje się dużym udziałem zieleni, która w przekształceniach funkcjonalno-przestrzennych powinna odgrywać szczególną rolę w zagospodarowaniu terenu. Tereny podskarpowe zabudowane są obiektami o niskich walorach architektonicznych, wskazane do przebudowy i wymiany na rzecz nowych budynków mieszkalnych i usługowych, zintegrowanych z krajobrazem. Istniejąca zabudowa mieszkaniowo-usługowa, usytuowana po północnej stronie ul. Toruńskiej, będzie podlegać częściowej rozbiórce z powodu rozbudowy ul. Toruńskiej. Rozbudowa ul. Kujawskiej przyczyni się do zmian przestrzennych w obszarze zabudowy Starego Miasta, usytuowanej w rejonie ronda Bernardyńskiego, polegających na rozbiórce zabudowy kolidującej z projektowanym układem drogowym i realizacji nowych budynków domykających kwartał zabudowy.
7. **Obszar Okole – Nadrzeczna.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Okole-Nadrzeczna, usytuowany w rejonie ul. Nadrzecznej, wzdłuż Kanału Bydgoskiego. Obszar o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych, położony jest w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych, w niewielkiej odległości od Śródmieścia i dworca PKP. Barierą ograniczającą dostęp i wykorzystanie obszaru jest położenie terenów kolejowych od południa oraz brak powiązań mostowych od północy. Dotychczasowy sposób użytkowania terenu ogranicza się do funkcjonowania istniejących ogrodów działkowych, niezorganizowanych form rekreacji mieszkańców w granicach terenu zieleni naturalnej oraz częściowej zabudowy terenów dogodnie skomunikowanych dla funkcji mieszkaniowych i produkcyjnych. Przekształcenia obszaru powinny zmierzać do rozwoju funkcji wypoczynkowo-rekreacyjnych, w tym budowy bulwarów nadrzecznych i lokalizacji urządzeń i obiektów sportowo-rekreacyjnych przy wykorzystaniu naturalnych walorów przyrodniczo-krajobrazowych.
8. **Obszar Okole – Graniczna – Śląska.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Okole-Graniczna, pomiędzy rzeką Brdą (rejon ul. Łokietka) a ulicą Grunwaldzką. Obszar usytuowany w rejonie projektowanej rozbudowy ul. Granicznej, obejmujący tereny nadrzeczne, charakteryzujący się brakiem spójności urbanistycznej w zakresie znacznego zróżnicowania gabarytów, formy, funkcji i stanu technicznego zabudowy. Planowane przekształcenia powinny zmierzać do ukształtowania spójnych urbanistycznie ciągów zabudowy po obu stronach ul. Granicznej, wymiany istniejącej substancji architektonicznej i wkomponowania nowej zabudowy mieszkaniowo-usługowej o charakterze śródmiejskim. Wymagana jest także rewaloryzacja zabudowy historycznej poprzez podniesienie jej standardu funkcjonalnego i estetycznego. Obszar w rejonie ul. Łokietka, położony bezpośrednio nad rzeką Brdą, jest silnie eksponowany z bulwarów, usytuowanych po północnej stronie rzeki. Tereny nadbrzeżne wymagają zmian zagospodarowania prowadzących przede wszystkim do zapewnienia ciągłości nadrzecznych ciągów pieszych i rowerowych, łączących tereny położone nad Brdą z terenami sportowo-rekreacyjnymi miasta oraz obszarami zamieszkania.
9. **Obszar Okole – Królowej Jadwigi.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Okole-Graniczna, w rejonie ul. Garbary i Królowej Jadwigi, nad rzeka Brdą. Obszar zlokalizowany w centrum miasta nad rzeką Brdą, dotychczas w większej części wykorzystywany był dla funkcji szkolnictwa wyższego (rejon ul. Garbary), realizowanych w zaadaptowanych obiektach poprzemysłowych. Zagospodarowanie terenów położonych w rejonie rzeki wymaga uwzględnienia walorów krajobrazowych terenu, wynikających z jej sąsiedztwa i ekspozycji obszaru z obu jej brzegów. Nadrzędnym celem jest realizacja bulwarów umożliwiających dostęp do rzeki i zapewniających jej rekreacyjne wykorzystanie. Planowane przekształcenia powinny zmierzać do lokalizacji na tym obszarze zabudowy o atrakcyjnych funkcjach miejskich i gabarytach dostosowanych do zabudowy śródmiejskiej, harmonijnie wpisującej się w układ przestrzenny historycznej części Okola. Sposób kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu powinien uwzględniać



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 187

harmonijne powiazanie terenów zainwestowanych z terenami rekreacyjno-wypoczynkowymi położonymi nad Brdą. Przekształcenia funkcjonalne powinny uwzględniać wzmocnienie centrotwórczej funkcji terenu oraz budowę nowej jakości przestrzeni publicznych o wysokim standardzie zagospodarowania.

10. **Obszar Śródmieście – Powstańców Wielkopolskich.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Śródmieście-Sielanka, usytuowany pomiędzy ul. Powstańców Wielkopolskich i bazyliką św. Wincentego a Paulo w Bydgoszczy. Obszar obejmuje w większości tereny niezabudowane, wykorzystywane na potrzeby Instytutu Hodowli i Aklimatyzacji Roślin oraz Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego. Rozwijająca się działalność Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego spowodowała, że obszar przeznaczony został pod funkcje nauki i szkolnictwa wyższego. Przekształcenia w zagospodarowaniu terenu powinny zmierzać do poszerzenia działalności instytucji naukowych i rozbudowy kompleksu obiektów użyteczności publicznej oraz ukształtowania powiązań pieszych z okolicznymi parkami miejskimi i alejami spacerowymi.

11. **Obszar Skrzetusko – Bartodzieje – Bydgoszcz Wschód – Fordońska – rzeka Brda.** Obszar położony pomiędzy ulicami Jagielońską i Fordońską a rzeką Brdą w rejonie jednostek: Skrzetusko, Bartodzieje, Bydgoszcz Wschód-Fordońska. Obszar charakteryzujący się występowaniem zróżnicowanych form zabudowy usługowej i zabudowy mieszkaniowej. Ze względu na usytuowanie wzdłuż jednej z głównych tras wlotowych do miasta obszar wymaga podniesienia standardów zabudowy i zagospodarowania oraz lokalizacji reprezentacyjnej zabudowy o wysokich walorach architektonicznych. Tereny nadbrzeżne wskazane są do zagospodarowania w formie bulwarów i terenów zagospodarowanych zielenią, powiązanych ścieżkami pieszymi i rowerowymi z obszarem Śródmieścia i terenami mieszkaniowymi osiedla Bartodzieje.

12. **Obszar Skrzetusko – Jagiellońska.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Skrzetusko, u zbiegu ulic: Powstańców Wielkopolskich, al. kard. Stefana Wyszyńskiego. Obszar obiektu produkcyjnego „Pasamon", usytuowany przy jednym z głównych węzłów komunikacyjnych miasta, na trasie wlotowej z kierunku północnego. Ze względu na rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej na terenach sąsiednich obszar winien podlegać przekształceniom funkcjonalno-przestrzennym, zmierzającym do usytuowania obiektów usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim i mieszkalno-usługowych o gabarytach i standardzie adekwatnych do rangi i funkcji terenu w przestrzeni miasta.

13. **Obszar Śródmieście – Grudziądzka.** Obszar położony w jednostkach strukturalnych Stare Miasto i Chwytowo, przy ul. Grudziądzkiej, w sąsiedztwie kompleksu budynków Urzędu Miasta Bydgoszczy. Obszar stanowi rezerwę terenową dla rozwoju funkcji usługowych, w szczególności o charakterze publicznym, oraz stworzenia zaplecza dla obsługi komunikacyjnej obiektów użyteczności publicznej. Położenie w centrum miasta predysponuje obszar do lokalizacji zabudowy o wysokich standardach architektonicznych i uzupełnienia historycznej tkanki miasta. Przekształcenia funkcjonalne powinny uwzględniać wzmocnienie centrotwórczej funkcji terenu oraz budowę nowej jakości przestrzeni publicznych o wysokim standardzie zagospodarowania.

14. **Obszar Wilczak nad Starym Kanałem.** Obszar położony w jednostkach strukturalnych Wilczak i Jary, wzdłuż ul. Nakielskiej, pomiędzy kościołem a ul. Wrocławską, od północy graniczący z parkiem nad Starym Kanałem. Charakteryzuje się zróżnicowaną zabudową, przeważnie o niskiej wartości technicznej. Postulowane jest zagospodarowanie terenu w nawiązaniu do uwarunkowań historyczno-architektonicznych rejonu oraz zgodnie z wymogiem kształtowania wysokiej jakości zagospodarowania terenów od strony Starego Kanału. Wymagana jest również realizacja połączeń pieszo-rowerowych z ul. Nakielskiej do terenów parkowych.

15. **Obszar Bydgoszcz Wschód – Fordońska.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Bydgoszcz Wschód--Fordońska, w klinie ulic Fordońskiej i Kamiennej pomiędzy Węzłem Wschodnim a ul. Łęczycką. Jest to część usługowo-przemysłowej dzielnicy Bydgoszcz Wschód o powierzchni ok. 100 ha. Na obszarze tym dominują obiekty usługowe wraz z zastaną zabudową przemysłowo-składową. Obecnie lokalizują się tutaj głównie obiekty handlowe. Teren ten ma bardzo duży potencjał rozwojowy – jest znakomicie skomunikowany oraz nieobciążony przez uwarunkowania konserwatorskie czy przyrodnicze – brak na nim obszarów i obiektów podlegających ochronie. Planowane przekształcenia powinny zmierzać do ukształtowania nowoczesnej dzielnicy usługowo-mieszkaniowej z udziałem usług ponadlokalnych, której wyróżnikiem będzie wprowadzenie zabudowy wysokiej i wysokościowej. Obszar ten położony jest na przedłużeniu osi kompozycyjnych ulic Fordońskiej i Kamiennej i jest szczególnie eksponowany z Wiaduktów Warszawskich oraz z mostu Kazimierza Wielkiego. Wprowadzona zabudowa wysoka będzie stanowić zamknięcie widokowe tych osi oraz swoistą dominantę przestrzenną w skali miasta.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

Jednocześnie skoncentrowanie w tym rejonie miasta zabudowy wysokiej i wysokościowej jest alternatywą dla pojawiających się przypadkowych form budynków wysokich, często obcych w odbiorze w kontekście otoczenia i w krajobrazie miasta.

16. **Obszary zlokalizowane wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych oraz stref wjazdowych do miasta.** Obszary zlokalizowane w strefach wjazdowych do miasta, istotne dla kształtowania pozytywnego wizerunku Bydgoszczy, obejmują tereny położone wzdłuż ul. Fordońskiej, od wjazdu w Starym Fordonie do ul. Łęczyckiej, tereny po południowej stronie ul. Szubińskiej do ul. Pięknej, tereny po wschodniej stronie Al. Jana Pawła II do ul. Łuckiej, tereny położone u zbiegu Al. Jana Pawła II i ul. Glinki, tereny położone wzdłuż ul. Grunwaldzkiej, u zbiegu z ul. Wiejską; wymagają podniesienia standardów zabudowy i zagospodarowania, w tym uzupełnienia i wymiany zabudowy, w celu podniesienia walorów architektonicznych i funkcjonalnych terenów.
17. **Obszar Flisy – Kanał Bydgoski.** Obszar położony w jednostce strukturalnej Flisy, pomiędzy Starym Kanałem Bydgoskim, ul. Grunwaldzką (DK 80), linią kolejową nr 131 (relacji Chorzów Batory – Tczew) a ul. Flisacką. Obecnie są tutaj zlokalizowane składy, magazyny, przedsiębiorstwa produkcyjne, warsztaty. Atrakcyjne położenie obszaru, zarówno pod względem przyrodniczym, jak i krajobrazowym (w sąsiedztwie Kanału Bydgoskiego, w pobliżu parku nad Starym Kanałem), bardzo dobra dostępność transportu publicznego – sąsiedztwo ulic Grunwaldzkiej i Nakielskiej oraz w niewielka odległość od centrum Bydgoszczy (ok. 4 km od ronda Jagiellonów) – predysponują te obszary do przekształcania na cele zabudowy mieszkaniowej.
18. **Obszar Czyżkówko i Jachcice.** Obszar położony w jednostkach strukturalnych Czyżkówko i Jachcice, na północ od ul. Pileckiego i Grunwaldzkiej, obejmuje tereny usytuowane na obu brzegach rzeki Brdy, w rejonie ulic: Głuchej, Siedleckiej i Żeglarskiej. Na wskazanych obszarach zlokalizowane są obecnie ogrody działkowe oraz pozostałości dawnej papierni. Atrakcyjne położenie obszaru, zarówno pod względem przyrodniczym, jak i krajobrazowym (w sąsiedztwie rzeki Brdy), bardzo dobra dostępność transportu publicznego oraz niewielka odległość od centrum Bydgoszczy (ok. 4 km od ronda Jagiellonów) predysponują te obszary do przekształcania na cele zabudowy mieszkaniowej.

### 23.1.2. Obszary rehabilitacji

Obszary rehabilitacji ustala się głównie dla struktur przestrzennych o szczególnych walorach kulturowych, celem utrzymania zasadniczych elementów decydujących o tożsamości układu urbanistycznego. W urbanistyce pojęcie rehabilitacji odnosi się do działań techniczno-budowlanych, polegających na przywróceniu lub nadaniu nowych wartości użytkowych budynkom i przestrzeniom, poprawie warunków życia mieszkańców oraz podniesieniu jakości zagospodarowania przestrzeni.

Wskazuje się następujące obszary rehabilitacji:

1. **Obszar Szwederowo – Wzgórze Wolności – Ścieżka górska na Skarpie Południowej.** Obszar o długości ok. 3 km, liniowo usytuowany na Skarpie Południowej Bydgoszczy, stanowi zespół parków, których niezwykła lokalizacja na krawędzi wysokiej skarpy powoduje, że ukształtowała się unikatowa ścieżka widokowa pozwalająca obserwować obszary miasta położone w dolinie, z powiązaniami widokowymi sięgającymi Skarpy Północnej. Ponadto tereny te stanowią zaplecze rekreacyjne dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej zlokalizowanej na Szwederowie i Wzgórzu Wolności i mają szczególne znaczenie w sytuacji dużego deficytu ogólnodostępnych terenów wypoczynkowych w tym rejonie. Obszar wymaga poprawy jakości zagospodarowania, poprawy funkcjonalności, kształtowania bezkolizyjnych powiązań pomiędzy parkami oraz racjonalnej gospodarki roślinnością w celu utrzymania i kształtowania powiązań widokowych.
2. **Obszar Miedzyń – Widok – Jary – Wilczak – park nad Starym Kanałem.** Obszar obejmuje teren parku nad Starym Kanałem – jednego z najstarszych parków bydgoskich, którego historia wiąże się z budową Kanału Bydgoskiego. Wyjątkowe położenie parku wzdłuż historycznego przebiegu kanału, w bezpośredniej bliskości centrum miasta, jego walory przyrodnicze i aerosanitarne powodują, że jest to przestrzeń ważna dla miasta ze względów kulturowych, rekreacyjnych i przyrodniczych. Obecne zagospodarowanie parku wymaga poprawy jakości, podkreślenia historycznych odniesień, poprawy funkcjonalności.
3. **Obszar Osowa Góra – Stalowa.** Obszar położony pomiędzy ul. Srebrną a Kanałem Bydgoskim. Teren obecnie zdegradowany, charakteryzujący się niską jakością zabudowy warsztatowo-usługowej i zagospodarowaniem nieadekwatnym do sąsiedztwa z Kanałem Bydgoskim.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 189

**Rysunek 102.** Obszary rehabilitacji




*Źródło: opracowanie własne.*

## 23.2. Obszary zdegradowane i do rewitalizacji

Na podstawie ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. 2015 poz. 1777), oraz ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. 2016 r. poz 446) Rada Miasta Bydgoszczy przyjęła Uchwałę Nr XXXVII/734/16 z dnia 30 listopada 2016 r. w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji na terenie miasta Bydgoszczy. Wskazany w uchwale obszar zdegradowany obejmuje:

1. podobszar Bocianowo – Śródmieście – Stare Miasto, Okole, Wilczak – Jary,
2. podobszar Stary Fordon,
3. podobszar Zimne Wody – Czersko Polskie, Brdyujście, Łęgnowo, Łęgnowo – Wieś,
4. podobszar Smukała – Opławiec – Janowo.

Na bazie wyznaczonych terenów zdegradowanych wyodrębniono obszary rewitalizacji w podziale na podobszary:

1. podobszar Bocianowo – Śródmieście – Stare Miasto, Okole oraz Wilczak – Jary,
2. podobszar Stary Fordon,
3. podobszar Zimne Wody – Czersko Polskie.

Obszary zdegradowane i obszary rewitalizacji wskazano na mapie 12 „Zamierzenia planistyczne".

W ramach wyznaczonych obszarów rewitalizacji będą w nich prowadzone działania służące rozwiązywaniu problemów społecznych oraz występujących z nimi problemów ze sfery gospodarczej, środowiskowej, przestrzenno-funkcjonalnej, technicznej.

W sferze społecznej w szczególności realizowane będą następujące cele:

1. Indywidualna i kompleksowa aktywizacja społeczno-zawodowa, rehabilitacja, reintegracja i resocjalizacja, prowadząca do usamodzielniania się osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym.
2. Zwiększanie dostępności do usług o charakterze zdrowotnym oraz usług społecznych świadczonych w środowisku lokalnym.
3. Zwiększanie dostępności do programów wykrywania wad rozwojowych oraz rehabilitacji dzieci i młodzieży z niepełnosprawnościami lub zagrożonych niepełnosprawnością.
4. Zwiększanie dostępności do usług opiekuńczych nad osobami starszymi, zależnymi i z niepełnosprawnościami.
5. Wsparcie rodziny i pieczy zastępczej oraz osób bezdomnych, w tym mieszkalnictwo wspomagane.
6. Tworzenie nowych przedsiębiorstw oraz wsparcie już istniejących podmiotów poprzez finansowanie kursów, szkoleń, doradztwa, usług specjalistycznych oraz wsparcie finansowe służące tworzeniu nowych miejsc pracy.
7. Podniesienie jakości kształcenia dzieci i młodzieży, szczególnie na poziomie podstawowym.
8. Integracja i budowanie więzi społecznych na obszarze rewitalizacji.

W zakresie inwestycji w szczególności realizowane będą następujące zamierzenia:

1. Zagospodarowanie przestrzeni miejskich, w tym rozbudowa, nadbudowa, przebudowa, modernizacja, adaptacja, remont zdegradowanych obiektów i budynków wraz z zagospodarowaniem przyległego otoczenia – inwestycje ogólnodostępne, z przeznaczeniem na cele społeczne.
2. Rozbudowa, nadbudowa, przebudowa, modernizacja, remont obiektów i budynków z przeznaczeniem na usługi kultury.
3. Modernizacja, remont części wspólnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych oraz elementów zewnętrznych budynków, obejmujący kompleksową termomodernizację.

Szczegółową listę i opis projektów z zakresu rewitalizacji zawiera Gminny Program Rewitalizacji Miasta Bydgoszczy 2023+, uchwalony Uchwałą Nr IV/12/18 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 listopada 2018 r. Program ten będzie podlegał okresowym ocenom i może ulec zmianie.

## 23.3. Obszary inwestycji celu publicznego

Inwestycje celu publicznego definiuje ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. W Studium, zgodnie z art. 10 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2020 poz. 293, 471, 782 i 1086), „(…) określa się w szczególności (…) obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, zgodnie z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego województwa i ustaleniami programów, o których mowa w art. 48 ust. 1 (programy zawierające zadania rządowe służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym)".

W obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego z 2003 r. zostały określone zadania ponadlokalne realizujące cele publiczne. Zadania dotyczące miasta Bydgoszczy o zdefiniowanej lokalizacji oznaczono na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta". Zadania, których umiejscowienie w przestrzeni nie jest zdefiniowane, w poniższym wykazie oznaczono gwiazdką.

### Komunikacja

Zadania o znaczeniu krajowym:

- zadanie nr 8 – budowa drogi ekspresowej S5:
  - budowa obwodnicy miasta Bydgoszczy (północno-zachodnia – docelowo drugi etap) – w trakcie realizacji;
- zadanie nr 9 – budowa drogi ekspresowej S10:
  - przebudowa odcinka: granica województwa – Pawłówek – Białe Błota (w trakcie realizacji),
  - budowa drugiej jezdni na odcinku Bydgoszcz – Toruń (w trakcie realizacji);



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 191

- zadanie nr 13 – przebudowa drogi krajowej nr 80 (w trakcie realizacji);
- zadanie nr 19 – modernizacja linii kolejowej nr 131 – rewitalizacja linii na odcinku Bydgoszcz – Tczew (zrealizowano w 2015 roku), dalsza poprawa parametrów technicznych (w trakcie realizacji);
- zadanie nr 21 – modernizacja linii kolejowej nr 18 (modernizacja linii zakończona), dalsza poprawa parametrów technicznych (w trakcie realizacji);
- zadanie nr 22 – rozbudowa pasażerskiego Portu Lotniczego w Bydgoszczy:
  - budowa terminala cargo (nie zrealizowano),
  - budowa terminala pasażerskiego (zrealizowano);
- zadanie nr 23 – modernizacja dróg wodnych: rz. Odra – rz. Warta – rz. Noteć – rz. Wisła (w trakcie realizacji);

Zadania o znaczeniu wojewódzkim:

- zadanie nr 118 – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 256 (zrealizowano);
- zadanie nr 142 – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 223 (zrealizowano w granicach administracyjnych miasta);
- zadanie nr 146 – budowa drogi w klasie G we wschodniej części Bydgoszczy na kierunku północ-południe (nie zrealizowano);
- zadanie nr 153 – przebudowa linii kolejowej nr 209 (zrealizowano);
- zadanie nr 154 – przebudowa lotniska usługowo-sportowego w Bydgoszczy (nie zrealizowano);
- zadanie nr 155 – przebudowa drogi wodnej: Kanał Bydgoski – j. Gopło – rz. Warta (nie zrealizowano);

### Infrastruktura techniczna

Zadania o znaczeniu krajowym:

- zadanie nr 25 – budowa linii 2x400 kV Jasiniec – Grudziądz – Węgrowo (zrealizowano);

Zadania o znaczeniu wojewódzkim:

- zadanie nr 156 – budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Niemcz zasilanej przez wcięcie w istniejącą linię 110 kV relacji Bydgoszcz Jasiniec – Koronowo (dotychczas nie zrealizowano);
- zadanie nr 162 - budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Bydgoszcz Czyżkówko wraz z linią zasilającą 110 kV z GPZ Bydgoszcz Zachód (dotychczas nie zrealizowano);
- zadanie nr 163 – budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Bydgoszcz Glinki wraz z linią zasilającą 110 kV z GPZ Bydgoszcz Rupienica (dotychczas nie zrealizowano);
- zadanie nr 165 – budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Łochowice wraz z linią zasilającą jako wcięcie w linię relacji Bydgoszcz Osowa Góra – Nakło (dotychczas nie zrealizowano);
- zadanie nr 166 – przebudowa PZ (punkt zasilania) Ośrodka Szkół Wyższych w Bydgoszczy do funkcji GPZ wraz z linią zasilającą 110 kV (zrealizowano);
- zadanie nr 167 – budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Fordon II (dotychczas nie zrealizowano);
- zadanie nr 168 – budowa stacji transformatorowej 110/15 kV Bydgoszcz Piękna zasilanej z istniejącej linii 110 kV (dotychczas nie zrealizowano);

### Środowisko przyrodnicze i kulturowe

Zadania o znaczeniu krajowym:

- zadanie nr 3 – utworzenie rezerwatów i parków kulturowych (Stare Miasto w Bydgoszczy) – w trakcie realizacji.

Zadania o znaczeniu wojewódzkim:

- zadanie nr 39* – opracowanie programu ochrony środowiska wraz z planem gospodarki odpadami dla obszaru województwa kujawsko-pomorskiego (zrealizowano);



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

- zadanie nr 47* – zachowanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość między obszarami prawnie chronionymi, w tym w dolinie Wisły i w dolinie Noteci (w trakcie realizacji);
- zadanie nr 53 – rewaloryzacja historycznych układów urbanistycznych (60 miast i miejscowości – w tym Bydgoszcz) – rewitalizacja Wyspy Młyńskiej (zrealizowano);

### Sieć osadnicza

Zadania o znaczeniu wojewódzkim:

- zadanie nr 60 – budowa centrów diagnostycznych i laboratoryjnych m.in. w Bydgoszczy (zrealizowano);
- zadanie nr 61 – utworzenie uniwersytetu w Bydgoszczy (zrealizowano);
- zadanie nr 65 – budowa Centrum Kongresowo-Turystycznego w Bydgoszczy (zrealizowano);
- zadanie nr 66 – powołanie Regionalnego Centrum Wystawienniczo-Targowo-Kongresowego w Bydgoszczy (zrealizowano);
- zadanie nr 67 – budowa Opery Nova w Bydgoszczy (zrealizowano);

Istotne zadania celu publicznego wynikające z innych dokumentów ponadlokalnych przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów lub właściwego Ministra (zadań tych nie zlokalizowano na mapie):

- prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto (modernizacja i podniesienie parametrów technicznych linii kolejowych nr 201 i 203) – w trakcie realizacji;
- rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa (nie realizowano);
- budowa terminala intermodalnego wraz z portem śródlądowym (w trakcie realizacji);
- użeglownienie dróg wodnych E40 (w trakcie realizacji);
- budowa linii 2x400 kV Pątnów – Jasiniec (w trakcie realizacji);
- rozbudowa stacji Jasiniec 220/110 kV o rozdzielnię 400 kV (w trakcie realizacji);
- budowa linii napowietrznej / kablowej 110 kV dwutorowej Jasiniec – Świecie (dotychczas nie zrealizowano);
- budowa linii kablowej 110 kV Bydgoszcz Śródmieście – Bydgoszcz Północ (w trakcie realizacji);
- budowa sieci inteligentnej na terenie Kujaw (oddział Bydgoszcz) poprzez modernizację i przebudowę linii i stacji SN i NN, wymianę transformatorów, automatyzację linii i stacji w wyniku zastosowania zdalnego sterowania i elektroenergetycznej automatyki zabezpieczeniowej, w tym wskaźników przepływu prądów zwarciowych, oraz zastosowania inteligentnego opomiarowania, w tym liczników bilansujących wraz z infrastrukturą transmisyjną (w trakcie realizacji);
- budowa siedziby Akademii Muzycznej w Bydgoszczy (w trakcie realizacji);
- wsparcie obszaru kultury w województwie kujawsko-pomorskim poprzez realizację projektów infrastrukturalnych kluczowych dla rozwoju regionu i państwa, służących rozwojowi kultury i dziedzictwa kulturowego: Park Kultury – rewitalizacja Młynów Rothera na Wyspie Młyńskiej w Bydgoszczy – etap I (w trakcie realizacji);
- utworzenie centrum logistycznego na potrzeby ochrony ludności / obrony cywilnej zwanego CBM, na bazie Szkoły Podoficerskiej Państwowej Straży Pożarnej w Bydgoszczy (dotychczas nie zrealizowano);
- wieloletni program medyczny – rozbudowa i modernizacja Szpitala Uniwersyteckiego nr 2 im. dr. Jana Biziela w Bydgoszczy (w trakcie realizacji);
- budowa hali sportowej Collegium Medicum UMK (dotychczas nie zrealizowano);
- budowa hali treningowej wraz z siłownią na terenie kompleksu sportowego „Zawisza" (dotychczas nie zrealizowano);
- budowa hali gimnastyki sportowej z wyposażeniem w Bydgoszczy (dotychczas nie zrealizowano);
- budowa stopnia wodnego „Czyżkówko" w Bydgoszczy na rzece Brdzie (ul. Chmielna) – w trakcie realizacji;



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 193

- zabezpieczenie przeciwpowodziowe w województwie kujawsko-pomorskim (w trakcie realizacji);
- ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły, od Włocławka do jej ujścia do zatoki: przebudowa ostróg, odbudowa budowli regulacyjnych oraz prace konserwacyjne na obszarze koryta wielkiej wody dolnej Wisły (w trakcie realizacji);
- modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim na odcinku od km 14,8 do km 38,9 (w trakcie realizacji);

## 23.4. Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie przepisów odrębnych, w tym obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości, a także obszary przestrzeni publicznych

Stosownie do art. 10 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego określa się obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z ustawą są to:

- obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziałów nieruchomości,
- obszary przestrzeni publicznej,
- obszary objęte obowiązkiem sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie przepisów odrębnych.

W niniejszym Studium:

- nie wskazuje się obszarów wymagających przeprowadzenia scaleń i podziałów nieruchomości, stąd nie powstaje obowiązek przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla takiego obszaru;
- nie wskazuje się obszarów przestrzeni publicznej, dla których powstaje obowiązek przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- wskazuje się na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotniczee (t.j. Dz.U 2018 poz. 1183 z późn. zm.), obszary objęte planem generalnym dla Portu Lotniczego Bydgoszcz jako obszary obowiązkowego sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z uwzględnieniem przepisów dotyczących terenów zamkniętych.

## 23.5. Obszary, dla których gmina zamierza sporządzić miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, w tym obszary wymagające zmiany przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne

Stosownie do art. 10 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego określa się obszary, dla których gmina zamierza sporządzić miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, w tym obszary wymagające zmiany przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne.

Wyznaczenie obszarów w powyższej kategorii nie skutkuje ściśle określonym terminem rozpoczęcia prac nad sporządzeniem planu miejscowego, ale w sytuacji, gdy miasto uzna realizację określonych inwestycji za konieczną czy zasadną, zatwierdzenie projektu budowlanego i udzielenie pozwolenia na budowę musi być poprzedzone procedurą sporządzenia, uchwalenia i uprawomocnienia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wymóg taki występuje, jeżeli:

- inwestycja będzie realizowana na gruntach leśnych, które wymagają zmiany ich przeznaczenia na cele nierolnicze i nieleśne;
- dotyczy lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$;
- zakłada i rozbudowuje się cmentarze.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

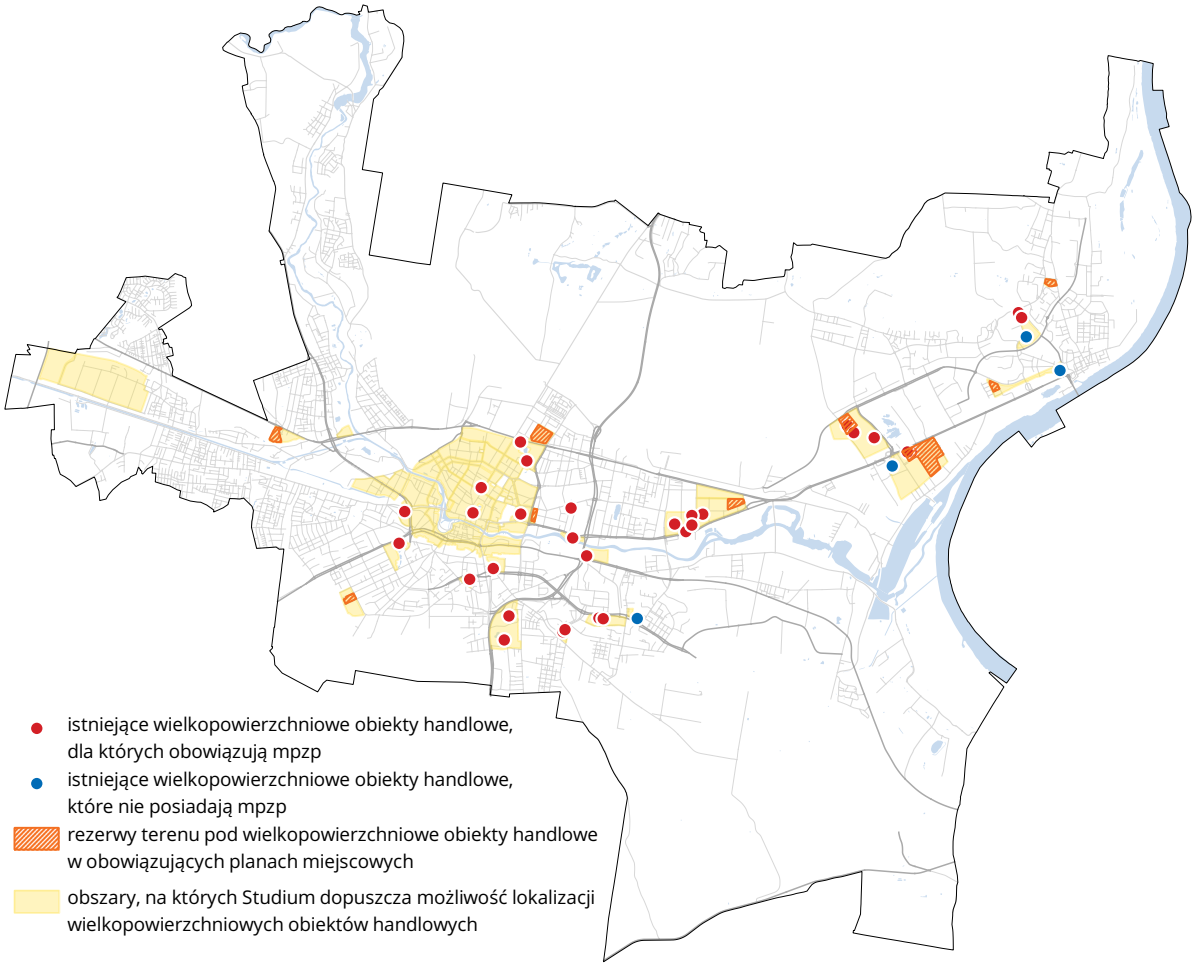
Granice miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będą określane każdorazowo po przeprowadzonej analizie zgodnie z art. 14 ust. 5 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

### 23.5.1. Obszary, dla których będzie wymagane sporządzenie mpzp w związku z rozmieszczeniem obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² (WOH – wielkopowierzchniowe obiekty handlowe)

1. Tereny istniejących obiektów WOH w przypadku ich rozbudowy, gdy zlokalizowane są one na terenach poza obowiązującymi planami miejscowymi lub gdy obiekt jest zlokalizowany na terenie posiadającym tylko częściowe pokrycie planami.
2. Tereny lokalizacji obiektów projektowanych poza obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego lub gdy plan jest nieadekwatny do obowiązujących ustaleń Studium i nie uwzględnia możliwości lokalizacji takich obiektów.

Realizacja wielkopowierzchniowych obiektów handlowych możliwa jest jedynie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

**Rysunek 103.** Obszary możliwej lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w Studium




*Źródło: opracowanie własne.*



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 195

### 23.5.2. Obszary, dla których będzie wymagane sporządzenie mpzp w związku z podjęciem inwestycji na gruntach leśnych

1. Obszary inwestycji w zakresie infrastruktury technicznej obejmujące tereny gruntów leśnych.
2. Obszary inwestycji w zakresie systemu transportowego, obejmujące drogi istniejące, które wymagają poszerzenia w liniach rozgraniczających oraz drogi projektowane obejmujące tereny gruntów leśnych (z wyłączeniem realizowanych na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).
3. Inwestycje o charakterze kubaturowym, niezbędne dla gospodarczego rozwoju miasta.

### 23.5.3. Obszary inne, dla których gmina zamierza sporządzić plan zagospodarowania przestrzennego

#### Obszary objęte uchwałami Rady Miasta o przystąpieniu do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Obecnie (stan na dzień 30 kwietnia 2022 r.) obowiązuje 26 uchwał w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Łączna powierzchnia terenu objęta powyższymi uchwałami wynosi 2036,49 ha.

Uchwały obejmują obszary o zróżnicowanej problematyce wiodącej, w tym:

**A. Obszary zainwestowania miejskiego wymagające intensyfikacji i/lub poprawy funkcjonalności i jakości zagospodarowania przestrzennego terenów**

1. Mpzp „Łęgnowo-Glinki" wywołany Uchwałą Nr XXIX/541/16 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 kwietnia 2016 r. (plan 226).
2. Mpzp „Łęgnowo – Ernsta Petersona" wywołany Uchwałą Nr XXXIV/636/16 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 września 2016 r. (plan 227).
3. Mpzp „Fordon: osiedle Eskulapa – Jasiniecka" wywołany Uchwałą Nr IV/10/18 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 listopada 2018 r. (plan 238).
4. Mpzp „Bartodzieje – Bałtycka" wywołany Uchwałą Nr V/30/18 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 19 grudnia 2018 r. (plan 239).
5. Mpzp „Wyżyny-Węgierska" wywołany Uchwalą Nr XXVII/646/20 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 26 sierpnia 2020 r. (plan 249).
6. Mpzp „Czyżkówko-Siedlecka-Mściwoja" wywołany Uchwałą Nr XXVII/647/20 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 26 sierpnia 2020 r. (plan 250).
7. Mpzp „Jary-Słoneczna" wywołany Uchwałą Nr LII/1073/22 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 marca 2022 r. (plan 257).
8. Mpzp „Okole-Śląska" wywołany Uchwałą Nr LII/1074/22 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 marca 2022 r. (plan 258).
9. Mpzp „Kapuściska-Hubala-Dobrzańskiego" wywołany Uchwałą Nr LII/1075/22 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 marca 2022 r. (plan 258).
10. Mpzp „Śródmieście-Plac Piastowski" wywołany Uchwałą Nr L/1060/22 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 23 lutego 2022 r. (plan 255).



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

### C. Obszary, na których sporządzenie planu jest istotne dla ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych

1. Mpzp „Smukała-Palmowa” wywołany Uchwałą Nr XV/332/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r. (plan 101).
2. Mpzp „Las Gdański-Sądecka” wywołany Uchwałą Nr XV/367/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 października 2003 r. (plan 136).
3. Mpzp „Myślęcinek” wywołany Uchwałą Nr XI/181/19 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 kwietnia 2019 r. (plan 243).

### D. Obszary rozwoju funkcji miejskich, dla których niezbędne jest określenie zasad zabudowy i zagospodarowania

1. Mpzp „Fordon-Bieszczadzka” wywołany Uchwałą Nr LIV/1179/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 26 marca 2014 r. (plan 210).
2. Mpzp „Fordon-Alpejska” wywołany Uchwałą Nr LIV/1180/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 26 marca 2014 r. (plan 211).
3. Mpzp „Fordon Świętokrzyska” wywołany Uchwałą Nr LIV/1181/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 26 marca 2014 r. (plan 212).
4. Mpzp „Miedzyń-Notecka” wywołany Uchwałą Nr XII/211/19 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 maja 2019 r. (plan 244).
5. Mpzp „Miedzyń-Cieplicka” wywołany Uchwałą Nr XII/210/19 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 maja 2019 r. (plan 245).
6. Mpzp „Opławiec-Szkoła” wywołany Uchwałą Nr LII/1072/22 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 marca 2022 r. (plan 256).

### E. Obszary obowiązujących planów miejscowych, które z uwagi na nieadekwatność do wymagań określanych w obowiązujących przepisach wymagają aktualizacji

1. Mpzp „Glinki-Podleśna” wywołany Uchwałą Nr XX/500/20 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 stycznia 2020 r. (plan 248).

### F. Obszary istotne dla rozwoju infrastruktury

1. Mpzp „Fordon-linie elektroenergetyczne 110 kV, 220 kV, 400 kV” wywołany Uchwałą Nr LXIV/1350/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 18 listopada 2014 r. (plan 217).
2. Mpzp „Fordon: Akademicka-Fordońska-Jasiniecka” wywołany Uchwałą Nr XXXVI/711/16 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 listopada 2016 r. (plan 242 – część wschodnia).
3. Mpzp „Wypaleniska-Prądocińska” wywołany Uchwałą Nr XXXI/714/20 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25 listopada 2020 r. (plan 252).



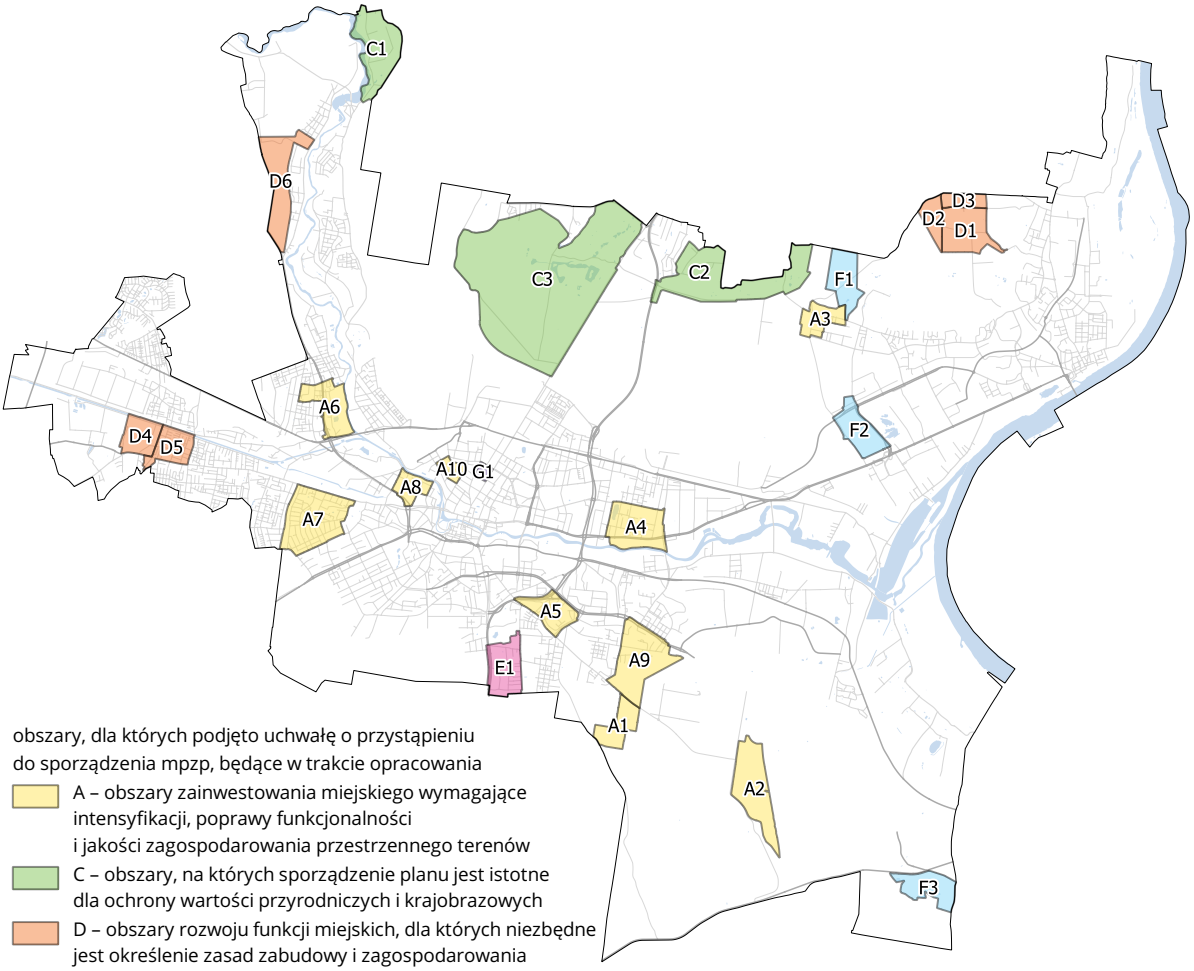
Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 197

**G. Obszar, dla którego podjęto uchwałę o przystąpieniu do opracowania mpzp kilka lat temu, jednak z uwagi na upływ czasu od momentu podjęcia uchwały wywołującej oraz zmianę uwarunkowań uchwała ta powinna być uchylona, ze wskazaniem ewentualnego podjęcia prac w nowej procedurze po analizie uwarunkowań i granic**

1. Mpzp „Śródmieście-Cieszkowskiego-Świętojańska" wywołany Uchwałą Nr XXIV/482/12 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 marca 2012 r. (plan 195).

   – opracowanie planu zostało wstrzymane w związku z planowaną budową ul. Nowomazowieckiej na podstawie ZRID w sposób niezgodny z założeniami Studium uchwalonego Uchwałą Nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 listopada 2009 r. Po zweryfikowaniu przebiegu trasy komunikacyjnej łączącej ul. Mazowiecką z ul. Gdańską na etapie prac nad niniejszym Studium sporządzenie przedmiotowego planu zostanie podjęte w ramach prac nad opracowaniem nowego planu miejscowego.

**Rysunek 104.** Obszary objęte uchwałami o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego, dla których rozpoczęto procedury sporządzenia planu




*Źródło: opracowanie własne (stan na dzień 30.04.2022).*

## Obszary, dla których gmina zamierza sporządzić plan z uwagi na wewnętrzne uwarunkowania rozwoju miasta

Wskazane w Studium obszary, dla których gmina zamierza sporządzić plan z uwagi na uwarunkowania wewnętrzne, sygnalizują problemy zagospodarowania przestrzennego na poszczególnych terenach i stanowią orientacyjne określenie takiego obszaru. Granice miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będą określane każdorazowo po przeprowadzonej analizie zgodnie z art. 14 ust. 5 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i mogą obejmować wskazane obszary w całości lub w części, stosownie do aktualnych potrzeb i możliwości.

### A. Obszary zainwestowania miejskiego wymagające intensyfikacji i/lub poprawy funkcjonalności i jakości zagospodarowania przestrzennego terenów

Sporządzenie planów zagospodarowania dla wskazanych obszarów będzie służyć poprawie funkcjonalności, poprawie lub zabezpieczeniu jakości zagospodarowania terenów miasta, w tym zabezpieczeniu potrzeb w zakresie kształtowania układów transportowych, przestrzeni publicznych, wypoczynkowych, wzajemnych relacji pomiędzy różnymi funkcjami i formami zabudowy. Część tych obszarów nie posiada planów zagospodarowania przestrzennego lub posiada plany wycinkowe, obejmujące jedynie fragmenty terenów:

1. Obszar położony w jednostce strukturalnej Flisy-las, w rejonie ulic: Grunwaldzkiej, Mińskiej i Źródlanej. Sporządzenie planu miejscowego zapewni zharmonizowany rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej w tym rejonie miasta, przy uwzględnieniu zasad funkcjonalnego kształtowania systemu transportowego oraz systemu infrastruktury technicznej, niezbędnej dla osiedla.
2. Obszar położony w jednostce strukturalnej Bydgoszcz Wschód-Fordońska w klinie ulic Fordońskiej i Kamiennej pomiędzy Węzłem Wschodnim a ul. Łęczycką. Teren ten wskazany jest do sporządzenia planu miejscowego w celu przekształcenia tego obszaru w nowoczesną dzielnicę usługowo-mieszkaniową, z dopuszczeniem realizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$. Plan umożliwi przekształcenie tego terenu w obszar koncentracji zabudowy wysokiej i wysokościowej. Będzie stanowić zmianę obowiązujących planów miejscowych „Bydgoszcz Wschód – Szajnochy", „Bydgoszcz Wschód – Towarowa" oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części osiedla Bydgoszcz Wschód w rejonie ul. Fabrycznej w Bydgoszczy.
3. Obszar położony w jednostce strukturalnej Bydgoszcz Wschód-Fordońska pomiędzy ul. Fordońską a rzeką Brdą, pomiędzy mostem Kazimierza Wielkiego a ul. Sporną. Tereny zlokalizowane wzdłuż głównej arterii komunikacyjnej miasta Bydgoszczy – ul. Fordońskiej. Plan miejscowy przyczyni się do wdrażania działań służących rozwojowi obszaru i jego uporządkowaniu pod względem funkcjonalno-przestrzennym oraz podniesienia standardu architektury. Zabezpieczy także tereny pod realizację inwestycji celu publicznego oraz zieleni ogólnodostępnej w sąsiedztwie rzeki Brdy (realizacja zieleni o funkcjach rekreacyjnych, bulwarów, ścieżek pieszo-rowerowych) i spowoduje przeznaczenie poszczególnych części terenów pod funkcje sportu i rekreacji.
4. Obszar położony w jednostce strukturalnej Brdyujście-Fordońska w rejonie ulic: Wiślanej, Skandynawskiej i Łowickiej. Sporządzony plan miejscowy będzie stanowił podstawę do wdrażania działań służących rozwojowi obszaru, porządkowaniu przestrzeni i realizacji nowych inwestycji usługowych wraz z dopuszczeniem lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$.
5. Obszar położony w jednostce strukturalnej Sierznieczek, w rejonie ul. Kaplicznej. Obecnie zlokalizowana jest tutaj zabudowa mieszkaniowa wielo- i jednorodzinna, szkoła oraz cmentarz. Część terenu stanowią lasy. Sporządzony plan miejscowy będzie stanowił podstawę do rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej w tym rejonie miasta.
6. Obszar położony w jednostce strukturalnej Fordon-Wyszogród pomiędzy ul. Fordońską a torami kolejowymi. Teren zlokalizowany jest wzdłuż głównej arterii komunikacyjnej miasta Bydgoszczy – ul. Fordońskiej. Sporządzony plan miejscowy przyczyni się do rozwoju obszaru, jego uporządkowania pod względem funkcjonalno-przestrzennym oraz podniesienia standardu architektury.
7. Obszar położony w jednostce strukturalnej Brdyujście-Tor Regatowy w rejonie toru regatowego. Jest to obszar planowanego centrum sportów wodnych – wielofunkcyjnej przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowej. Sporządzony plan miejscowy przyczyni się do poprawy jakości zagospodarowania terenów z uwzględnieniem zagospodarowania związanego z rzeką, w tym funkcji z zakresu sportu



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 199

i rekreacji. Jest to obszar kluczowy dla budowania nadrzecznej oraz sportowej tożsamości Bydgoszczy, istotny dla poprawy wizerunku, jak również sprzyjający aktywizacji terenów przyległych.

8. Obszar położony w jednostce strukturalnej Fordon-Sielskie, w rejonie ulic Sielskiej i Produkcyjnej. Sporządzenie planu miejscowego zapewni zharmonizowany rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej w tym rejonie miasta, przy uwzględnieniu zasad funkcjonalnego kształtowania systemu transportowego, systemu infrastruktury technicznej oraz terenów rekreacyjno-sportowych, niezbędnych dla mieszkańców osiedla. Sporządzenie mpzp jest wskazane po zmianie Studium 2009 ze względu na zmianę klasy i parametrów układu drogowego.
9. Obszar położony w jednostce strukturalnej Grochol, w rejonie ul. Zamczysko. Sporządzenie planu miejscowego zapewni zharmonizowany rozwój zabudowy mieszkaniowej z poszanowaniem walorów krajobrazowych, przy uwzględnieniu zasad funkcjonalnego kształtowania systemu transportowego oraz systemu infrastruktury technicznej, niezbędnej dla osiedla.
10. Obszar położony w jednostce strukturalnej Czyżkówko, w rejonie ulic: Wiejskiej, Chmurnej, Chełmżyńskiej. Sporządzenie planu miejscowego zapewni zharmonizowany rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej w tym rejonie miasta, przy uwzględnieniu zasad funkcjonalnego kształtowania systemu transportowego oraz systemu infrastruktury technicznej, niezbędnej dla osiedla.
11. Obszar położony w jednostce strukturalnej Czyżkówko, w rejonie ulic: Wiejskiej, Świętopełka i Nad Torem. Sporządzenie planu miejscowego zapewni zharmonizowany rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej w tym rejonie miasta, przy uwzględnieniu zasad funkcjonalnego kształtowania systemu transportowego oraz systemu infrastruktury technicznej, niezbędnej dla osiedla.
12. Obszar położony w jednostce strukturalnej Flisy, w rejonie ulic Flisackiej i Bronikowskiego. Sporządzenie planu miejscowego zapewni zharmonizowany rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej w tym rejonie miasta, przy uwzględnieniu zasad funkcjonalnego kształtowania systemu transportowego oraz systemu infrastruktury technicznej, niezbędnej dla osiedla.
13. Obszar położony w jednostce strukturalnej Osowa Góra-Kruszyńska i Kolbego. Sporządzenie planu miejscowego zapewni zharmonizowany rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej w tym rejonie miasta, przy uwzględnieniu zasad funkcjonalnego kształtowania systemu transportowego oraz systemu infrastruktury technicznej, niezbędnej dla osiedla.
14. Obszar położony w jednostce strukturalnej Wyżyny-Ogrody, pomiędzy ulicami: Bełzy, Wojska Polskiego i Aleje Jana Pawła II oraz Skarpą Południową („Wyżyny-Ku Wiatrakom"). Sporządzenie planu miejscowego zapewni m.in. możliwość zlokalizowania parkingów kubaturowych i terenów zieleni osiedlowej w celu polepszenia warunków zamieszkania na terenie intensywnej zabudowy wielorodzinnej.
15. Obszar położony w jednostce strukturalnej Okole-Kanałowa-Kraszewskiego, w rejonie ulic: Grunwaldzkiej, Kanałowej, Nowogrodzkiej, Staroszkolnej, Czarnej Drogi, Kraszewskiego oraz Starego Kanału Bydgoskiego, obejmujący tereny o charakterze śródmiejskim z dużym udziałem obiektów zabytkowych, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz zabudowy administracyjno-usługowej, czy nawet produkcyjnej (Unilever Polska). Plan miejscowy będzie stanowił podstawę do działań rewaloryzacyjnych historycznej zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej oraz umożliwi realizację nowych inwestycji, które w harmonijny sposób dopełnią istniejące zainwestowanie zgodnie z zasadami ładu przestrzennego. Ponadto plan wyznaczy strefy funkcjonalne i przeznaczenie terenu w sposób, który pozwoli zapobiec konfliktom przestrzennym oraz społecznym wynikającym z lokalizacji różnorodnych funkcji. Wskazanie precyzyjnych zasad zagospodarowania terenów i sposobu zabudowy staną się podstawą racjonalnego gospodarowania i wykorzystania gruntów o dużym potencjale inwestycyjnym, prowadząc do rozwoju obszaru i nadania nowych wartości miejscom, które dotąd pozostawały niewykorzystane lub uległy degradacji.

### B. Obszary zainwestowania miejskiego wymagające ochrony wartości kulturowych obszaru

Sporządzenie poniższych planów będzie stanowić kontynuację działań w zakresie stopniowego obejmowania planami miejscowymi terenów zurbanizowanych położonych w centralnej części miasta w celu ochrony wartości kulturowych obszaru i stworzenia podstaw do jego rewaloryzacji i rewitalizacji w efekcie realizacji nowych inwestycji i wprowadzania przekształceń służących poprawie funkcjonowania terenów i jakości ich zagospodarowania.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

1. Obszar położony w jednostkach strukturalnych Bocianowo-Śródmieście Centrum, w rejonie ulic: Bocianowo, Chocimskiej, Gdańskiej, Cieszkowskiego, Kwiatowej, Sienkiewicza, obejmujący tereny zabudowy śródmiejskiej z dużym udziałem obiektów zabytkowych. Plan miejscowy będzie stanowił podstawę do działań rewaloryzacyjnych służących ochronie wartości zabytkowych (m.in. układu urbanistycznego, walorów architektonicznych XIX-wiecznej zabudowy czynszowej) i realizacji nowych inwestycji w miejscach, które dotąd pozostawały niewykorzystane i uległy degradacji.
2. Obszar położony w jednostkach strukturalnych Bocianowo-Śródmieście Centrum, w rejonie ulic: Zygmunta Augusta, Ogrodowej, Racławickiej, Sienkiewicza, Mazowieckiej, Sowińskiego, Sobieskiego, Warszawskiej, obejmujący tereny zabudowy śródmiejskiej z dużym udziałem obiektów zabytkowych. Plan miejscowy będzie stanowił podstawę do działań rewaloryzacyjnych służących ochronie wartości zabytkowych (m.in. układu urbanistycznego, walorów architektonicznych XIX-wiecznej zabudowy czynszowej) i realizacji nowych inwestycji w miejscach, które dotąd pozostawały niewykorzystane i uległy degradacji. Nowe regulacje przyczynią się do rewitalizacji obszaru oraz zagospodarowania terenów, zgodnie z zasadami ładu przestrzennego, w sposób odpowiadający współczesnym standardom jakościowym i potrzebom społecznym.
3. Obszar położony w jednostce strukturalnej Śródmieście-Centrum w rejonie ulic: Gdańskiej, Dworcowej, Warmińskiego, Focha i rzeki Brdy, obejmujący tereny zabudowy śródmiejskiej z dużym udziałem wartościowej historycznej zabudowy, teren Opery Nova oraz plac Teatralny. Plan miejscowy będzie stanowił w części zmianę obecnie obowiązującego mpzp Śródmieście-Warmińskiego, w zakresie m.in. dostosowania ustaleń planu do obowiązujących obecnie przepisów prawa. Plan miejscowy umożliwi zagospodarowanie obszaru położonego w reprezentacyjnej części Śródmieścia zgodnie ze współczesnymi standardami i potrzebami społecznymi, przy założeniu kreowania indywidualnego charakteru miejsca i budowania jego klimatu w oparciu o istniejące wartości. Przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne obszaru powinny zmierzać w kierunku rozmieszczenia prestiżowych obiektów publicznych, w tym głównie kulturotwórczych, edukacyjnych, administracyjnych, wyróżniających się w przestrzeni śródmiejskiej formą architektoniczną i wysoką jakością wszystkich elementów zagospodarowania. Ponadto zagospodarowanie placu Teatralnego, z uwagi na jego położenie nad rzeką Brdą, w bezpośrednim sąsiedztwie bulwarów, powinno poprzez powiązanie funkcjonalne i przestrzenne terenów zabudowy z terenami nadrzecznymi kształtować powiązania widokowe obszaru z terenami Starego Miasta położonymi na drugim brzegu rzeki.
4. Obszar położony w jednostce strukturalnej Osiedle Leśne, w rejonie ulic: Gdańskiej, Sułkowskiego i Wyszyńskiego. Plan miejscowy będzie stanowił podstawę do rewaloryzacji terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i określenia zasad ochrony wartościowego układu urbanistycznego osiedla stanowiącego dobro kultury współczesnej.
5. Obszar położony w jednostce strukturalnej Śródmieście-Dworzec, w rejonie ulic: Zygmunta Augusta, Warszawskiej, Królowej Jadwigi. Plan miejscowy będzie stanowił podstawę do rozwoju obszaru położonego w rejonie Dworca Głównego PKP, na terenach o dużym potencjale inwestycyjnym. Sporządzenie planu miejscowego umożliwi lokalizację zabudowy o atrakcyjnych funkcjach ogólnomiejskich, przyczyniając się do poprawy wizerunku miasta i zagospodarowania w sposób funkcjonalny, estetyczny, zgodny z zasadami ładu przestrzennego i współczesnymi standardami.

### C. Obszary, na których sporządzenie planu jest istotne dla ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych

Sporządzenie planów zagospodarowania dla wskazanych obszarów będzie służyć ochronie wartościowych przyrodniczo terenów, szczególnie istotnych dla kształtowania systemu rekreacyjno-wypoczynkowego miasta oraz ustalenia zasad ich zagospodarowania w kontekście potrzeb mieszkańców i zrównoważonego rozwoju miasta.

1. Obszar położony w jednostkach strukturalnych Wilczak i Jary, nad Starym Kanałem Bydgoskim pomiędzy linią kolejową, ul. Nakielską i ul. Wrocławską („Wilczak-Stary Kanał"). Sporządzenie planu miejscowego przyczyni się do rozwoju terenu, zakwalifikowanego do obszarów zdegradowanych i wskazanych do rewitalizacji, jego uporządkowania pod względem funkcjonalno-przestrzennym oraz podniesienia standardu architektury. Zapewni również zachowanie ciągłości funkcjonalno-przestrzennej terenom rekreacji i wypoczynku oraz ochronę walorów krajobrazowych terenu parku nad Starym Kanałem Bydgoskim.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 201

2. Obszar położony w jednostce strukturalnej Kapuściska Dolne, pomiędzy ul. Toruńską a Skarpą Południową („Kapuściska Dolne-Bełzy"). Sporządzenie planu miejscowego przyczyni się do rozwoju obszaru, jego uporządkowania pod względem funkcjonalno-przestrzennym oraz podniesienia standardu architektury. Zapewni również zachowanie ciągłości funkcjonalno-przestrzennej terenom zieleni, w tym przebiegu tzw. „ścieżki górskiej", oraz ochronę walorów krajobrazowych Skarpy Południowej.
3. Obszar położony w jednostce strukturalnej Okole, w rejonie ulic Grunwaldzkiej, Nadrzecznej, obejmujący tereny usytuowane nad rzeką Brdą i Kanałem Bydgoskim. Obszar o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych, wykorzystywany wyłącznie przez użytkowników istniejących ogrodów działkowych, może stanowić rezerwę dla lokalizacji terenów rekreacyjnych dla mieszkańców nie tylko sąsiadującego Okola i Śródmieścia, ale i całego miasta. Plan będzie stanowił odstawę do przekształceń zmierzających do lokalizacji funkcji wypoczynkowo-rekreacyjnych, w tym budowy bulwarów nadrzecznych i lokalizacji urządzeń i obiektów sportowo-rekreacyjnych przy wykorzystaniu naturalnych walorów przyrodniczo-krajobrazowych (tereny otwarte położone nad Brdą, Kanałem i istniejącym zbiornikiem wodnym), a także kulturowych, wynikających z sąsiedztwa obiektów i urządzeń hydrotechnicznych śluzy „Okole".

### D. Obszary rozwoju funkcji miejskich, dla których niezbędne jest określenie zasad zabudowy i zagospodarowania

Sporządzenie planów zagospodarowania dla wskazanych obszarów otworzy nowe tereny inwestycyjne. Grupa ta obejmuje obszary miasta dotychczas niezainwestowane, wymagające określenia zasad zabudowy i zagospodarowania od podstaw.

1. Obszar położony w jednostce strukturalnej Prądy-Lisia, położony pomiędzy ulicami Ociepki i Sicieńską, Kanałem Bydgoskim oraz obwodnicą miasta („Prądy-Biskupińska"). Sporządzenie planu miejscowego zapewni zharmonizowany rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej w tym rejonie miasta, przy uwzględnieniu zasad funkcjonalnego kształtowania systemu transportowego, systemu infrastruktury technicznej oraz terenów rekreacyjno-sportowych, niezbędnych dla mieszkańców osiedla. Zapewni również zachowanie ciągłości funkcjonalno-przestrzennej terenom rekreacji i wypoczynku oraz ochronę walorów krajobrazowych terenów nad Kanałem Bydgoskim.
2. Obszar położony w jednostce strukturalnej Prądy-Lisia pomiędzy ulicami: Łochowską, Nakielską i Maciaszka („Prądy-Agatowa"). Sporządzenie planu miejscowego zapewni zharmonizowany rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej w tym rejonie miasta, przy uwzględnieniu zasad funkcjonalnego kształtowania systemu transportowego, systemu infrastruktury technicznej oraz terenów rekreacyjno-sportowych, niezbędnych dla mieszkańców osiedla.

### E. Obszary obowiązujących planów miejscowych, które wymagają aktualizacji z uwagi na nieadekwatność do wymagań określanych w obowiązujących przepisach oraz zmiany uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych

1. Mpzp „Przylesie", uchwalony Uchwałą Nr LV/1056/98 RMB z dnia 17 czerwca 1998 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 2 poz. 4 z dnia 12 stycznia 1999 r.
2. Mpzp „Przylesie-Wielicza", uchwalony Uchwałą Nr XXIV/312/07 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 12 grudnia 2007 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 24 poz. 332 z dnia 15 lutego 2008 r.
3. Mpzp „Przylesie-Szumana", uchwalony Uchwałą Nr XXIV/311/07 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 12 grudnia 2007 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 24 poz. 331 z dnia 15 lutego 2008 r.
4. Mpzp „Przylesie-Pawła z Łęczycy", uchwalony Uchwałą Nr LXVIII/1297 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 26 kwietnia 2006 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 72 poz. 1231 z dnia 9 czerwca 2006 r.
5. Mpzp „Przylesie-Wańkowicza", uchwalony Uchwałą Nr VI/47/07 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 31 stycznia 2007 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 30 poz. 437 z dnia 16 marca 2007 r.
6. Mpzp „Przylesie-Bołtucia", uchwalony Uchwałą Nr LXVIII/1296 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 26 kwietnia 2006 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 72 poz. 1230 z dnia 9 czerwca 2006 r.
7. Mpzp „Bohaterów" uchwalony Uchwałą Nr LII/918/98 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 kwietnia 1998 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 63 poz. 370 z dnia 6 listopada 1998 r.
8. Mpzp „Akademickie-Wschód", uchwalony Uchwałą Nr XLIV/1367/2001 Rady Miasta Bydgoszczy



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 202

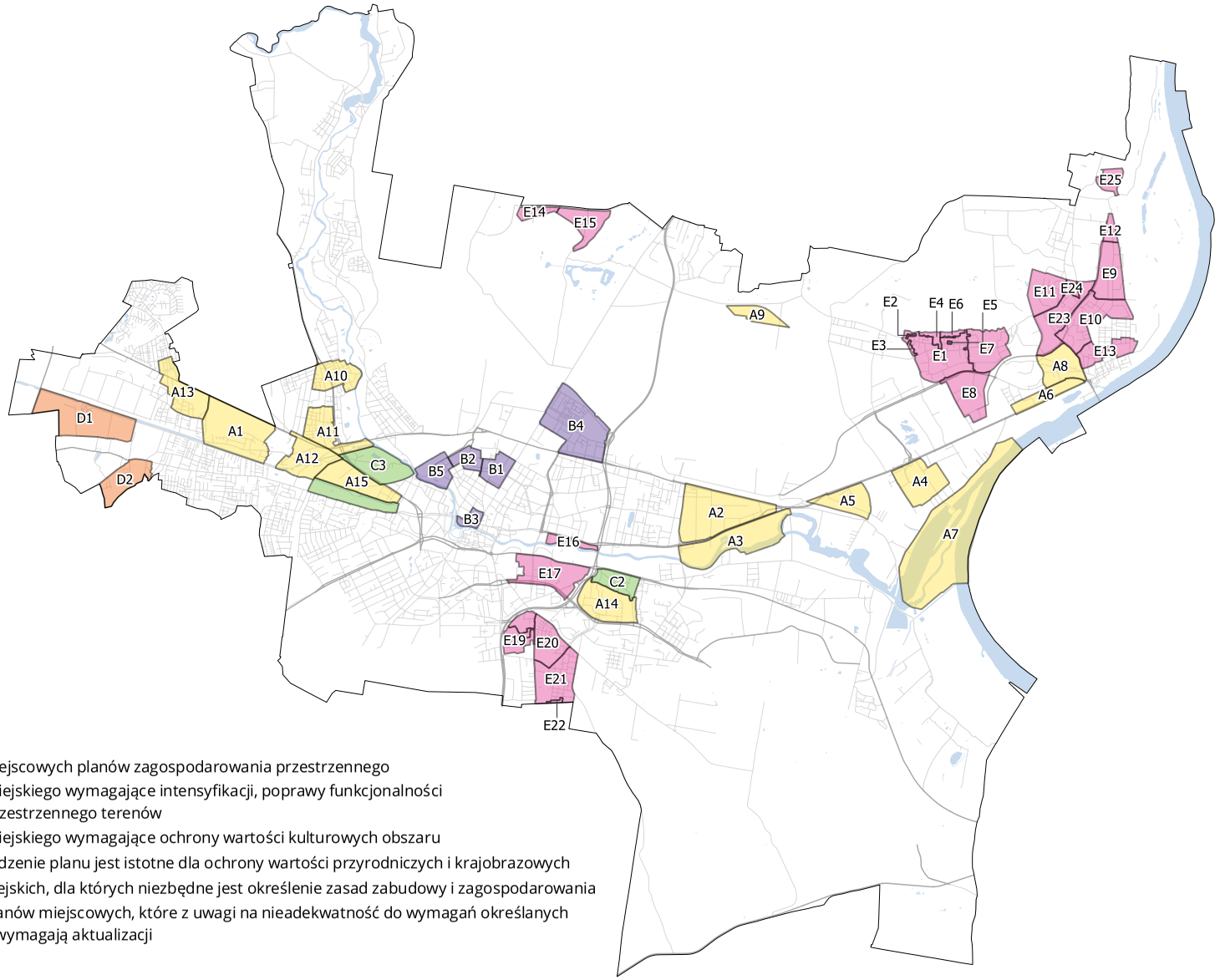
z dnia 28 listopada 2001 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 24 poz. 476 z dnia 18 kwietnia 2002 r.

9. Mpzp „Pałcz", uchwalony Uchwałą Nr XLVI/1479/2002 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 stycznia 2002 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 44 poz. 837 z dnia 24 maja 2002 r.
10. Mpzp „Wyzwolenia-Powiśle", uchwalony Uchwałą Nr XVIII/431/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 17 grudnia 2003 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 74 poz. 1272 z dnia 28 czerwca 2004 r.
11. Mpzp „Tatrzańskie", uchwalony Uchwałą Nr XXXIII/776/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 września 2004 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 122 poz. 2054 z dnia 10 grudnia 2004 r.
12. Mpzp „Łoskoń", uchwalony Uchwałą Nr XXXVII/832/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 listopada 2004 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 9 poz. 129 z dnia 10 lutego 2005 r.
13. Mpzp „Stary Fordon", uchwalony Uchwałą Nr XII/286/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 września 2003 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 34 poz. 512 z dnia 16 marca 2004 r.
14. Mpzp „Podkowa", uchwalony Uchwałą Nr XL/690/97 Rady Miejskiej Bydgoszczy z dnia 2 lipca 1997 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 32 poz. 168 z dnia 14 sierpnia 1997 r.
15. Mpzp „Hipiczna", uchwalony Uchwałą Nr LI/1048/05 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 czerwca 2005 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 100 poz. 1782 z dnia 23 sierpnia 2005 r.
16. Mpzp „Śródmieście-Krakowska", uchwalony Uchwałą Nr XII/284//03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 września 2003 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 26 poz. 460 z dnia 11 marca 2005 r.
17. Mpzp „Wzgórze Wolności", obejmujący teren ograniczony ul. ul. Niziny, Ujejskiego, Kujawska, Glinki, przyjęty Uchwałą Nr XXXVI/585/97 Rady Miejskiej Bydgoszczy z dnia 19 marca 1997 roku, publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 16 poz. 84 z dnia 7 maja 1997 r.
18. Mpzp obszaru Glinki "A" w Bydgoszczy, przyjęty Uchwałą Nr XI/343/99 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 czerwca 1999 r., publ. Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. Nr 66 poz. 739 z dnia 25 października 1999 r.
19. Mpzp Kujawska-Świętego Ducha, przyjęty Uchwałą Nr XXX/431/96 Rady Miejskiej Bydgoszczy z dnia 11 września 1996 r., publ. Dz. Urz. Woj. Bydg. Nr 24 poz. 100 z dnia 17 września 1996 r.
20. Mpzp obszaru Glinki „B" w Bydgoszczy, przyjęty Uchwałą Nr VII/189/99 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 marca 1999 r., opubl. w Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 45 poz. 391 z dnia 20 lipca 1999 r.
21. Mpzp obszaru Glinki „D", przyjęty Uchwałą Nr VII/190/99 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 marca 1999 r., opubl. w Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 46 poz. 394 z dnia 27 lipca 1999 r.
22. Mpzp Glinki-Lubraniecka, przyjęty Uchwałą Nr LXXIV/1421/06 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25 października 2006 r., opubl. w Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 174 poz. 2883 z dnia 29 grudnia 2006 r.
23. Mpzp „Szybowników-Skarżyńskiego", przyjęty Uchwałą Nr LXVIII/1295/06 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 26 kwietnia 2006 r., publ. w Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 79 poz. 1315 z dnia 23 czerwca 2006 r.
24. Mpzp „Fordon-Orląt Lwowskich", przyjęty Uchwałą Nr XXXV/732/12 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 listopada 2012 r., publ. w Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z dnia 10 grudnia 2012 r., poz. 3458.
25. Mpzp „Ogrody działkowe – Łoskoń" w Bydgoszczy, przyjęty Uchwałą Nr XI/103/11 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 kwietnia 2011 r., publ. w Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 15 poz 1322 z dnia 13 lipca 2011 r. w związku z odstąpieniem od lokalizacji linii 2x400 kV na terenie objętym planem.



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 203

**Rysunek 105.** Obszary, dla których gmina zamierza sporządzić plan z uwagi na wewnętrzne uwarunkowania rozwoju miasta




*Źródło: opracowanie własne (stan na 30.04.2022).*

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 205

Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 

# Spis rycin, tabel i wykresów

## SPIS RYCIN


Rysunek 1. Rozwój przestrzenny miasta Bydgoszczy ... 25
Rysunek 2. Schemat jednostek strukturalnych i jednostek bilansowych na tle jednostek urbanistycznych ... 27
Rysunek 3. Użytkowanie terenów w mieście Bydgoszczy wg inwentaryzacji urbanistycznej ... 29
Rysunek 4. Rozmieszczenie zjawiska miejskiej wyspy ciepła w obszarze Bydgoszczy ... 43
Rysunek 5. Lokalizacja iłów w strefie posadowienia budynków ... 44
Rysunek 6. Lokalizacja udokumentowanego złoża kopalin w obszarze miasta ... 45
Rysunek 7. Ukształtowanie powierzchni ziemi miasta Bydgoszczy ... 46
Rysunek 8. Obszary silnie urzeźbione na terenie miasta ... 47
Rysunek 9. Rozmieszczenie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych w rejonie Bydgoszczy ... 48
Rysunek 10. Lokalizacja zbiorowisk roślinnych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty ... 49
Rysunek 11. Granice obszarów chronionych na terenie miasta ... 51
Rysunek 12. Przekroczenia poziomów docelowych ... 55
Rysunek 13. Rozmieszczenie JCWP w granicach Bydgoszczy ... 57
Rysunek 14. Granice jednolitych części wód podziemnych w Bydgoszczy ... 58
Rysunek 15. Dziedzictwo kulturowe ... 71
Rysunek 16. Dobra kultury współczesnej ... 73
Rysunek 17. Domy pomocy społecznej prowadzone przez Miasto Bydgoszcz ... 84
Rysunek 18. Analiza dostępności przychodni/punktów oferujących podstawową opiekę zdrowotną ... 86
Rysunek 19. Analiza dostępności żłobków w Bydgoszczy ... 88
Rysunek 20. Analiza dostępności placówek przedszkolnych w Bydgoszczy ... 89
Rysunek 21. Analiza dostępności do szkół podstawowych w Bydgoszczy (po reformie oświaty w 2017 r.) ... 90
Rysunek 22. Analiza dostępności gimnazjów w Bydgoszczy ... 91
Rysunek 23. Analiza dostępności zieleni urządzonej w Bydgoszczy ... 95
Rysunek 24. Lokalizacja poszczególnych obiektów sportu i rekreacji z całkowitym lub częściowym dostępem publicznym ... 97
Rysunek 25. Analiza dostępności obiektów rekreacji codziennej w Bydgoszczy ... 98
Rysunek 26. Analiza dostępności pływalni krytych w Bydgoszczy ... 98
Rysunek 27. Ogrody działkowe na terenie miasta ... 101
Rysunek 28. Cmentarze w Bydgoszczy ... 103
Rysunek 29. Rozmieszczenie wielkopowierzchniowych obiektów handlowych ... 107
Rysunek 30. Analiza dostępności obiektów handlowych oferujących sprzedaż produktów spożywczych ... 107
Rysunek 31. Obiekty kultury w Bydgoszczy ... 111
Rysunek 32. Analiza dojścia pieszego do podstawowych obiektów kultury (biblioteki publiczne i młodzieżowe domy kultury) ... 112
Rysunek 33. Obiekty kultu religijnego ... 114
Rysunek 34. Analiza dostępności przystanków autobusowych i tramwajowych transportu publicznego ... 116
Rysunek 35. Wynik analizy wielokryterialnej ... 119
Rysunek 36. Mapa zagrożenia powodziowego ... 123
Rysunek 37. Mapy zagrożeń ruchami masowymi ... 125
Rysunek 38. Lokalizacja zakładów posiadających substancje niebezpieczne ... 127
Rysunek 39. Tereny zamknięte w mieście ... 130
Rysunek 40. Korytarze sieci bazowej TEN-T ... 132
Rysunek 41. Natężenia ruchu na drogach krajowych w otoczeniu miasta Bydgoszczy ... 134
Rysunek 42. Zewnętrzny układ drogowy – stan istniejący ... 135
Rysunek 43. Więźba drogowego ruchu tranzytowego Bydgoszczy ... 136
Rysunek 44. Układ linii kolejowych – stan istniejący ... 139
Rysunek 45. Układ drogowy miasta z podziałem na kategorie (stan na rok 2018) ... 145
Rysunek 46. Typologia układu drogowego Bydgoszczy. Założenia alejowe, place ... 148
Rysunek 47. Więźba podróży - transport indywidualny w 2010 r. ... 149





Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 207

Rysunek 48. Dobowe potoki pojazdów. Całkowite natężenie ruchu ..... 150
Rysunek 49. Drogi rowerowe w Bydgoszczy ..... 153
Rysunek 50. Strefa płatnego parkowania ..... 154
Rysunek 51. Potoki pasażerskie na sieci transportu publicznego ..... 156
Rysunek 52. Układ sieci tramwajowej wraz z obszarem oddziaływania przystanków ..... 159
Rysunek 53. Schemat sieci transportu publicznego ..... 160
Rysunek 54. Inwentaryzacja obiektów sieci wodociągowej oraz strefy ochrony sanitarnej ujęć wody ..... 164
Rysunek 55. Ideogram sieci wodociągowej – stan istniejący ..... 166
Rysunek 56. Inwentaryzacja obiektów kanalizacji sanitarnej ..... 170
Rysunek 57. Ideogram kanalizacji sanitarnej – stan istniejący ..... 171
Rysunek 58. Ideogram kanalizacji deszczowej – stan istniejący ..... 174
Rysunek 59. Ideogram sieci ciepłowniczej – stan istniejący ..... 178
Rysunek 60. Inwentaryzacja obiektów systemu ciepłowniczego ..... 179
Rysunek 61. Stacje redukcyjno-pomiarowe gazu ..... 182
Rysunek 62. Ideogram sieci gazowej – stan istniejący ..... 183
Rysunek 63. Ideogram sieci elektroenergetycznej – stan istniejący ..... 188
Rysunek 64. Lokalizacja Punktów Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych w Bydgoszczy ..... 190
Rysunek 65. Fragment planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego – kierunki polityki przestrzennej ..... 197
Rysunek 66. Obszary zdegradowane i rewitalizacji w podziale na podobszary i jednostki strukturalne ..... 207
Rysunek 67. Granica Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz ..... 209
Rysunek 68. Dojazdy do pracy do Bydgoszczy z gmin należących do obszatu ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) w 2018 r. ..... 211
Rysunek 69. Zwarte, w pełni wykształcone struktury przestrzenne ..... 218
Rysunek 70. Rezerwy potencjalnych terenów inwestycyjnych ..... 224
Rysunek 71. Rezerwy potencjalnych terenów inwestycyjnych wg podziału funkcjonalnego ..... 225
Rysunek 72. Rezerwy terenowe pod zabudowę mieszkaniową w podziale na jednostki strukturalne ..... 226
Rysunek 73. Rezerwy terenów pod zabudowę usługową, aktywność gospodarczą oraz przemysłową w podziale na jednostki strukturalne ..... 229
Rysunek 74. Potencjalna chłonność zabudowy istniejącej i rezerw terenowych w podziale na jednostki strukturalne ..... 236
Rysunek 75. Miejskie obszary funkcjonalne (MOF) w województwie kujawsko-pomorskim ..... 245
Rysunek 76. Schemat struktury funkcjonalno-przestrzennej Bydgoszczy ..... 247
Rysunek 77. Tereny zabudowy śródmiejskiej ..... 250
Rysunek 78. Schemat kształtowania sieci usług ..... 256
Rysunek 79. System przyrodniczo-rekreacyjny ..... 259
Rysunek 80. Kierunki zagospodarowania w zakresie ogrodów działkowych ..... 261
Rysunek 81. Kierunki zagospodarowania gruntów leśnych ..... 264
Rysunek 82. Bydgoski Węzeł Wodny jako część śródlądowych dróg wodnych w Europie ..... 266
Rysunek 83. Kierunki działań w zakresie terenów zamkniętych ..... 269
Rysunek 84. Podstawowe korytarze systemu przyrodniczego miasta ..... 333
Rysunek 85. System wymiany i regeneracji powietrza ..... 335
Rysunek 86. Model wysokości zabudowy ..... 371
Rysunek 87. Bydgoski węzeł kolejowy ..... 374
Rysunek 88. Transport szynowy ..... 375
Rysunek 89. Klasy dróg i stopniowanie prędkości ..... 380
Rysunek 90. Proponowana typologia układu drogowego ..... 381
Rysunek 91. Proponowana typologia układu drogowego (obszar centrum) ..... 382
Rysunek 92. Strefy polityki parkingowej ..... 385
Rysunek 93. Linie tramwajowe i dostępność ..... 390
Rysunek 94. Drogi rowerowe ..... 392
Rysunek 95. System zaopatrzenia w wodę – kierunki rozwoju ..... 398
Rysunek 96. System kanalizacji sanitarnej – kierunki rozwoju ..... 401
Rysunek 97. System kanalizacji deszczowej – kierunki rozwoju ..... 405
Rysunek 98. System zaopatrzenia w gaz – kierunki rozwoju ..... 408
Rysunek 99. System zaopatrzenia w ciepło – kierunki rozwoju ..... 411
Rysunek 100. System zaopatrzenia w energię elektryczną – kierunki rozwoju ..... 415
Rysunek 101. Obszary przekształceń ..... 423
Rysunek 102. Obszary rehabilitacji ..... 428
Rysunek 103. Obszary możliwej lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w Studium ..... 433
Rysunek 104. Obszary objęte uchwałami o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego, dla których rozpoczęto procedury sporządzenia planu ..... 436
Rysunek 105. Obszary, dla których gmina zamierza sporządzić plan z uwagi na wewnętrzne uwarunkowania rozwoju miasta ..... 442



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany Strona 208

# SPIS TABEL


Tabela 1. Podstawowe dane o mieście w wybranych latach ... 17
Tabela 2. Bydgoszcz na tle innych miast ... 18
Tabela 3. Bilans użytkowania terenów w Bydgoszczy wg inwentaryzacji urbanistycznej ... 30
Tabela 4. Struktura własności gruntów w mieście Bydgoszczy ... 34
Tabela 5. Użytkowanie gruntów w mieście Bydgoszczy wg ewidencji gruntów ... 36
Tabela 6. Bilans terenów wg przeznaczenia w obowiązujących mpzp ... 38
Tabela 7. Rodzaj i wielkość terenów chronionych narażonych na ponadnormatywny hałas ... 53
Tabela 8. Wyniki pomiarów zanieczyszczenia powietrza w Bydgoszczy w µg/m$^3$ w 2018 roku ... 54
Tabela 9. Normowane stężenia zanieczyszczeń powietrza w 2017 roku ... 54
Tabela 10. Zestawienie stanu wód w obszarze JCWP na terenie Bydgoszczy ... 57
Tabela 11. Zestawienie stanu wód w obszarze JCWPd na terenie Bydgoszczy ... 58
Tabela 12. Rejestr zabytków dla miasta Bydgoszczy (stan na 17.11.2017) ... 64
Tabela 13. Zasoby mieszkaniowe w Bydgoszczy ... 75
Tabela 14. Mieszkania oddane do użytkowania w Bydgoszczy w poszczególnych latach ... 77
Tabela 15. Wskaźniki dotyczące warunków zamieszkania w polskich miastach o liczbie ludności powyżej 200 tys. mieszkańców ... 78
Tabela 16. Wskaźniki dotyczące warunków zamieszkania w wybranych miastach zachodnioeuropejskich o liczbie ludności od 300 tys. do 400 tys. mieszkańców ... 79
Tabela 17. Bezrobocie w Bydgoszczy w latach 2000-2018 ... 81
Tabela 18. Domy pomocy społecznej prowadzone przez Miasto Bydgoszcz ... 83
Tabela 19. Porównanie liczby domów pomocy społecznej i liczby miejsc w 2018 roku dla wybranych miast o liczbie ludności od 200 tys. do 700 tys. mieszkańców ... 83
Tabela 20. Domy dziennego pobytu w Bydgoszczy ... 84
Tabela 21. Łóżka w szpitalach w Bydgoszczy ... 85
Tabela 22. Dane dotyczące instytucji prowadzących opiekę nad dziećmi do lat 3 na terenie Bydgoszczy w latach 2000-2018 ... 87
Tabela 23. Obiekty sportu i rekreacji, które w całości lub części oferują dostęp publiczny ... 96
Tabela 24. Zestawienie ogrodów działkowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy ... 99
Tabela 25. Cmentarze w Bydgoszczy ... 102
Tabela 26. Istniejące obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m$^2$ ... 105
Tabela 27. Rezerwy terenu pod obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m$^2$ wyznaczone w planach miejscowych ... 106
Tabela 28. Kultura w Bydgoszczy ... 109
Tabela 29. Wybrane dane z zakresu turystyki w Bydgoszczy w latach 2005-2018 ... 113
Tabela 30. Miejsca noclegowe i stopień ich wykorzystania w wybranych miastach i w wybranych latach 2012-2018 ... 113
Tabela 31. Analiza dostępności przystanków autobusowych i tramwajowych transportu publicznego ... 115
Tabela 32. Kryteria i wagi istotności użyte w analizie jakości życia mieszkańców ... 117
Tabela 33. Wynik analizy wielokryterialnej ... 118
Tabela 34. Zakłady stwarzające zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej ... 126
Tabela 35. Klasyfikacja administracyjna dróg, stan na 31.12.2018 ... 144
Tabela 36. Struktura odpadów komunalnych zebranych od właścicieli nieruchomości w 2018 r. ... 190
Tabela 37. Masa odpadów przemysłowych wytworzonych w latach 2014-2017 ... 192
Tabela 38. Masa wszystkich wyrobów zawierających azbest ... 193
Tabela 39. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ustalone w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego oraz w innych dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów lub właściwego Ministra ... 198
Tabela 40. Zestawienie jednostek strukturalnych wskazanych jako obszar zdegradowany ... 206
Tabela 41. Kryteria wykorzystane w toku analizy wielokryterialnej zwartości struktur przestrzennych ... 217
Tabela 42. Szacunkowe zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w oparciu o założone standardy ... 220
Tabela 43. Wydane pozwolenia na budowę budynków usługowych oraz przemysłowo-magazynowych w latach 2010-2019 ... 222
Tabela 44. Wskaźniki urbanistyczne wg funkcji i typu zabudowy ... 223
Tabela 45. Rezerwy terenów mieszkaniowych ... 227
Tabela 46. Szacunek chłonności dla istniejącej zabudowy mieszkaniowej z zastosowaniem przyjętych w Studium standardów zamieszkania ... 228
Tabela 47. Rezerwy terenów usługowych ... 230
Tabela 48. Rezerwy terenów aktywności gospodarczej o charakterze przemysłowym, magazynowym oraz usług produkcji ... 231
Tabela 49. Budżet miasta Bydgoszczy na lata 2010-2018 ... 232
Tabela 50. Koszt jednostkowy pozyskania gruntu ... 234
Tabela 51. Rezerwy terenowe zabudowy mieszkaniowej poza zwartą strukturą zabudowy (łącznie z rezerwami perspektywicznymi) ... 234
Tabela 52. Koszty uzbrojenia terenów rezerwowych pod nową zabudowę ponoszone przez gminę ... 235

Tabela 53. Potencjalna chłonność zabudowy mieszkaniowej w jednostkach strukturalnych ..... 236
Tabela 54. Bilans terenów według przeznaczenia ..... 329
Tabela 55. Wskaźniki parkingowe ..... 386

# SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba mieszkańców Bydgoszczy w latach 1995-2018 ..... 19
Wykres 2. Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym ..... 20
Wykres 3. Struktura mieszkańców poszczególnych jednostek urbanistycznych wg ekonomicznych grup wieku (2018) ..... 21
Wykres 4. Ludność Bydgoszczy wg płci i wieku (2018) ..... 22
Wykres 5. Struktura migracji mieszkańców Bydgoszczy w latach 1995-2018 ..... 23
Wykres 6. Użytkowanie terenów w mieście Bydgoszczy wg inwentaryzacji urbanistycznej ..... 28
Wykres 7. Struktura własności gruntów w Bydgoszczy ..... 35
Wykres 8. Tendencje zmian w użytkowaniu gruntów w Bydgoszczy wg ewidencji gruntów ..... 37
Wykres 9. Mieszkania oddane do użytkowania w Bydgoszczy w poszczególnych latach ..... 76
Wykres 10. Przeciętna powierzchnia mieszkania w $m^2$ ..... 78
Wykres 11. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na osobę ..... 79
Wykres 12. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w $m^2$ na osobę - Bydgoszcz na tle miast europejskich ..... 80
Wykres 13. Struktura podmiotów gospodarki narodowej w Bydgoszczy w 2018 roku wg sekcji ..... 82
Wykres 14. Struktura ruchu w Bydgoszczy ..... 147
Wykres 15. Prognozowana liczba mieszkańców Bydgoszczy ..... 214
Wykres 16. Prognozowany udział mieszkańców Bydgoszczy w poszczególnych ekonomicznych grupach wieku (2015-2045) ..... 214
Wykres 17. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na osobę ..... 219
Wykres 18. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w $m^2$ na osobę ..... 219
Wykres 19. Liczba centrów outsourcingowych (BPO, SSC, IT, R&D) w wybranych ośrodkach usług biznesowych ..... 221
Wykres 20. Bilans terenów zabudowy mieszkaniowej – zapotrzebowanie oraz chłonność terenów rezerwowych ..... 228
Wykres 21. Struktura wydatków budżetu miasta Bydgoszczy w latach 2010-2018 ..... 233
Wykres 22. Struktura wydatków majątkowych w 2018 roku ..... 233
Wykres 23. Wydatki historyczne i przewidywane budżetu Bydgoszczy ogółem ..... 234



Id: 54D0EA98-6E64-4470-BB90-75E69DA5847F. Podpisany 


BYDGOSZCZ


mpu
MIEJSKA PRACOWNIA
URBANISTYCZNA
W BYDGOSZCZY









MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA
UL. GRUDZIĄDZKA 9-15
85-130 BYDGOSZCZ

mpu
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 1 KIERUNKI ROZWOJU STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ MIASTA

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

N

Schemat podziału miasta na jednostki strukturalne

## LEGENDA

### TERENY FUNKCJONALNE

- MN1, MN2 – tereny mieszkaniowa jednorodzinnego
- MNMW – tereny mieszkaniowa jednorodzinnego i wielorodzinnego
- MNU – tereny mieszkaniowa jednorodzinnego i usług
- MW1, MW2 – tereny mieszkaniowa wielorodzinnego
- MWU – tereny mieszkaniowa wielorodzinnego i usług
- MC – tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe
- UC – tereny wielofunkcyjne w centrum miasta
- UP – tereny usług o znaczeniu ponadlokalnym
- U1, U2 – tereny usług
- PIU – tereny produkcyjno-usługowe

### SYSTEM PRZYRODNICZO-REKREACYJNY

- ZM – tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej
- ZK – tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej
- ZP – tereny zieleni urządzonej
- ZS – tereny rekreacji i sportu
- ZC – tereny cmentarzy
- ZL – tereny lasów
- tereny wspomagające system przyrodniczo-rekreacyjny miasta (do pomyślnej zieleni urzą̨dzonej zmienne w zależności od funkcji terenu)
- powiązania funkcjonalno-przestrzenne
- R – tereny rolne
- W – tereny wód powierzchniowych

### SYSTEM TRANSPORTOWY

- KL – tereny obsługi transportu – lotnisko
- KW – tereny obsługi transportu – platforma multimodalna
- KK – tereny obsługi transportu – kolej
- KJ – tereny obsługi transportu – inne
- tereny dróg: S5, S10 - drogi ekspresowe; GP - drogi główne ruchu przyśpieszonego; G - drogi główne; Z - drogi zbiorcze; L - drogi lokalne istotne dla układu transportowego
- ulice (istniejące / projektowane)
- węzły drogowe
- linie tramwajowe (istniejące / projektowane)
- istniejące linie kolejowe
- stacje i przystanki kolejowe
- wody żeglowne
- port rzeczny
- przystanie jachtowe
- śluzy
- port lotniczy

### SYSTEM INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

- I – tereny infrastruktury technicznej
- strefy potencjalnego oddziaływania napowietrznych linii WN, NN (istniejące / projektowane)
- strefy potencjalnego oddziaływania linii kablowych WN (istniejące / projektowane)
- strefy linii wysokiego napięcia przeznaczonych do likwidacji lub przebudowy
- strefy kontrolowane dla gazociągu wysokiego ciśnienia (istniejące / projektowane)
- strefy gazociągu wysokiego ciśnienia przeznaczonego do likwidacji
- główne punkty zasilania elektroenergetycznego (istniejące / projektowane)
- istniejące stacje elektroenergetyczne
- stacje redukcyjne gazu i stopnia (istniejące / projektowane)
- elektrociepłownia
- inne urządzenia technicznej obsługi miasta (przepompownia, zbiorniki wodne itd.)
- wody przeciwpowodziowe (istniejące / projektowane)

### INNE

- tereny zamknięte kolejowe (kolor pod szrafem wskazuje kierunek zagospodarowania terenów zamkniętych w przypadku zdjęcia klauzuli ochronnej)
- tereny zamknięte inne (kolor pod szrafem wskazuje kierunek zagospodarowania terenów zamkniętych w przypadku zdjęcia klauzuli ochronnej)
- strefa ochronna terenu zamkniętego
- 2000 – obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m²
- 140 – linia wyznaczająca powierzchnię ograniczającą prowadzoną dla lotniska
- rejony koncentracji usług w zabudowie mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej
- główne śródmiejskie ciągi piesze
- główne place miejskie
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których przeciwpowodziowym wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%
- obszary o umiarkowanym zagrożeniu powodzią, na których przeciwpowodziowym wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%
- obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia wału przeciwpowodziowego, na którym prawdopodobieństwo zniszczenia wału przeciwpowodziowego
- obszary zagrożenia powodziowego, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2 %
- granica miasta
- zabudowa zabytkowa
- nazwa jednostki strukturalnej

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGiK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGiK.7522.2.63.2017_04_CLB

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 2 ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

mpu
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

Schemat podziału miasta na jednostki strukturalne

# LEGENDA

## OCHRONA PRZYRODY

Obszar Natura 2000:
- Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego
- Dolina Noteci
- Sielecka Dolina Wisły
- Dolina Dolnej Wisły

- Nadwiślański Park Krajobrazowy

- obszary chronionego krajobrazu:
  1 - OCHK Wzgórz Krzeńsko-Bydgoskiej,
  2 - OCHK Doliny Dolnej Wisły i Wysoczyzny Hławy Bydgoszczy,
  3 - OCHK Zalewu Koronowskiego
- tereny objęte odstępstwem na obszarze chronionego krajobrazu, o którym mowa w art. 16 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 października 1991 roku o ochronie przyrody, Kujawsko-Pomorskiego
- użytki ekologiczne:
  1 - „Zalew Koronowski",
  2 - „Zalewy Wysiadłowskie"
- użytki ekologiczne projektowane
- pomniki przyrody: głazy / źródła
- pomniki przyrody drzewa i krzewy (ewidencyjne i projektowane)

## OCHRONA WÓD

- teren ochrony bezpośredniej ujęcia wód powierzchniowych
- teren ochrony pośredniej ujęcia wód powierzchniowych
- główne zbiorniki wód podziemnych
- teren ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych
- teren ochrony bezpośredniej ujęcia wód podziemnych (studnie)

## ZAGROŻENIA GEOLOGICZNE

- tereny zamknięcone w rejonie terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi i osuwiskami w rejonie Fordonu
- osuwisko
- obszary zagrożone ruchami masowymi
- tereny zagrożeń eutrofizacją na podstawie dokumentu "Ocena jakości naturalnych wód w latach 1 5/2007 z 2008r.
  - w stopniu niskim
  - w stopniu średnim
  - w stopniu wysokim

## OGRANICZENIA WYNIKAJĄCE Z BUDOWY GEOLOGICZNEJ

- tereny o występowaniu na głębokości 2-5 metrów
- złoża

## OBSZARY ZAGROŻENIA POWODZIOWEGO

- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%
- obszary zagrożenia powodziowego, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2 %
- obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia wału przeciwpowodziowego
- obszary narażone na zalanie w przypadku zniszczenia zbiorników przeciwpowodziowych

## OBSZARY WYMAGAJĄCE REMEDIACJI

- obszary zamknięcone w rejestrze bezpośrednich zagrożeń szkody w środowisku i szkód w środowisku
- obszary zamknięcone w rejestrze historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi
- obszary rekreacyjne o nijakich, na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń gruntów

## SYSTEM WYMIANY I REGENERACJI POWIETRZA

- kanały nieruchliwe miasta
- główne kanały nawietrzające
- wspomagające kanały nawietrzające

## SYSTEM PRZYRODNICZO-REKREACYJNY

- ZL tereny lasów
- ZK tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej
- ZP tereny zieleni urządzonej
- ZR tereny rekreacji i sportu
- ZU tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej
- ZC tereny cmentarzy
- tereny wspomagające system przyrodniczo-rekreacyjny miasta
- powiązania funkcjonalno-przestrzenne
- R tereny rolne
- W tereny wód powierzchniowych
- parki osiedlowe
- aleje dzrew

## TERENY FUNKCJONALNE

- MN1 / MN2 tereny mieszkaniowe jednorodzinnego
- MNMW tereny mieszkaniowe jednorodzinnego i wielorodzinnego
- MNU tereny mieszkaniowe jednorodzinnego i usług
- MW1 / MW2 tereny mieszkaniowe wielorodzinnego
- MWU tereny mieszkaniowe wielorodzinnego i usług
- MC tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe
- UC tereny wielofunkcyjne w centrum miasta
- UP tereny usług o znaczeniu ponadlokalnym
- U1 / U2 tereny usług
- P/U tereny produkcyjno-usługowe
- I tereny infrastruktury technicznej

## SYSTEM TRANSPORTOWY

- KL tereny obsługi transportu – lotnisko
- KW tereny obsługi transportu – platforma multimodalna
- KK tereny obsługi transportu – kolej
- KI tereny obsługi transportu – inne transportowego
- ulice (istniejące / projektowane)
- tereny dróg:
  S, S10 - drogi ekspresowe
  GP - drogi główne ruchu przyśpieszonego
  G - drogi główne
  Z - drogi zbiorcze
  L - drogi lokalne otoczne dla układu transportowego

## INNE

- granica miasta
- wały przeciwpowodziowe (istniejące / projektowane)
- zakłady dużego ryzyka wystąpienia powodzi(na skali przemysłowej)
- orientacyjne granice nieczynnego składowiska odpadów
- Bartodzieje nazwa jednostki strukturalnej

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGIK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGIK.7522.2.63.2017_04_CL8

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 3 ŚRODOWISKO KULTUROWE

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

mpu MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

N

WJAZD PÓŁNOCNY
KIERUNEK TORUŃ, ŁEBIŃ

WJAZD ZACHODNI
KIERUNEK TCZEW

WJAZD PÓŁNOCNO-ZACHODNI
KIERUNEK KOCZAŁA

WJAZD POŁUDNIOWO-ZACHODNI
KIERUNEK GNIEZNO, POZNAŃ

WJAZD POŁUDNIOWY
KIERUNEK PIOTRKÓW, KONIN

WJAZD POŁUDNIOWO-WSCHODNI
KIERUNEK TORUŃ, WARSZAWA

WJAZD WSCHODNI
KIERUNEK TORUŃ, WARSZAWA

KIERUNEK KUTNO

KIERUNEK CHEŁMŻA/NOWO

Schemat podziału miasta na jednostki strukturalne

Obiekty wpisane do rejestru oraz ewidencji zabytków

## LEGENDA

### DZIEDZICTWO KULTUROWE

strefy ochrony konserwatorskiej:
- strefa "A" ścisłej ochrony konserwatorskiej
- strefa "B" ochrony konserwatorskiej
- strefa "AW" ścisłej ochrony archeologicznej
- strefa "W" ochrony archeologicznej

inne strefy:
- strefa "OW" obserwacji archeologicznej
- strefa "E" ochrony ekspozycji
- strefa "K" ochrony krajobrazu

obszary i obiekty:
- obiekty wpisane do rejestru zabytków
- obszary wpisane do rejestru zabytków
- obiekty wpisane do ewidencji zabytków
- obszary wpisane do ewidencji zabytków
- granice Parku Kulturowego Stare Miasto w Bydgoszczy
- tereny byłych cmentarzy nieobjęte ochroną konserwatorską

### DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ

- miejsca i obiekty pamięci narodowej
- obiekty architektury i techniki
- pomniki, rzeźby, znaki
- założenia krajobrazowe, parkowo - ogrodowe
- założenia urbanistyczne i zespoły zabudowy

litery oznaczają kategorię dóbr kultury współczesnej, liczby oznaczają kolejne obiekty opisane w tekście Studium.

### WYSOKOŚĆ ZABUDOWY

- do 9m
- do 12m
- do 18m
- do 25m
- do 35m
- do 55m
- powyżej 55m
- orientacyjne linie rozdzielające obszary o różnej wysokości, w granicach jednego obszaru funkcjonalnego

### KOMPOZYCJA

- osie widokowe
- punkty widokowe
- ciągi widokowe
- dominanty /lub obiekty charakteryzujące, wymagające podkreślenia w krajobrazie
- rejony wskazanej lokalizacji dominant /lub obiektów charakterystycznych,
- ciągi komunikacyjne w strefach wjazdowych do miasta, ważne dla kształtowania pozytywnego wizerunku miasta
- symbolicznie bramy miasta, stanowiące miejsca otwarć widokowych na panoramę Bydgoszczy
- miejsca węzłowe, ważne dla kształtowania pozytywnego wizerunku miasta w skali ogólnomiejskiej
- miejsca węzłowe, ważne dla kształtowania wizerunku miasta i dostępności w skali ponadlokalnej
- główne aleje drzew

### TERENY FUNKCJONALNE

- MN1, MN2 tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego
- MNMW tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i wielorodzinnego
- MNU tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i usług
- MW1, MW2 tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego
- MWU tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług
- MC tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe
- UC tereny wielofunkcyjne w centrum miasta
- UP tereny usług o znaczeniu ponadlokalnym
- U1, U2 tereny usług
- P/U tereny produkcyjno-usługowe
- I tereny infrastruktury technicznej

### SYSTEM PRZYRODNICZO-REKREACYJNY

- ZL tereny lasów
- ZK tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej
- ZP tereny zieleni urządzonej
- ZR tereny rekreacji i sportu
- ZM tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej
- ZC tereny cmentarzy
- R tereny rolne
- W tereny wód powierzchniowych

### SYSTEM TRANSPORTOWY

- KL tereny obsługi transportu - lotnisko
- KW tereny obsługi transportu - platforma multimodalna
- KK tereny obsługi transportu - kolej
- KI tereny obsługi transportu - inne
- ulice (istniejące / projektowane)
- tereny dróg: S5, S10 - drogi ekspresowe GP - drogi główne ruchu przyspieszonego G - drogi główne Z - drogi zbiorcze L- drogi lokalne ułatwiające dla układu transportowego

### INNE

- granica miasta
- 140 linia wyznaczająca powierzchnię ograniczającą przeszkody dla lotnisk
- Bartodzieje nazwa jednostki strukturalnej

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGiK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGiK.7522.2.63.2017_04_CL8

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

MAPA NR 4 TRANSPORT - UKŁAD DROGOWY I KOLEJ

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

25 Koszalin
131 Gdańsk
201 Gdynia
S5 Gdańsk
256 Włoki
MAKSYMILIANOWO
BYDGOSZCZ PÓŁNOC
BYDGOSZCZ OPŁAWIEC
N
131 C-E 65
201 C-E 65
1527C Mrocza
S10 Szczecin
18 Pila
BYDGOSZCZ ZACHÓD
BYDGOSZCZ OSOWA GÓRA
PRĘDY
78
BYDGOSZCZ ZACHÓD (FLIXT)
WĘZEŁ ZACHODNI
BYDGOSZCZ GŁÓWNA
WĘZEŁ ZACHODNI
45
RYNKOWO WIADUKT
BYDGOSZCZ LEŚNA
BYDGOSZCZ BIELAWY
BYDGOSZCZ WSCHÓD
WĘZEŁ WSCHODNI
BYDGOSZCZ AKADEMIA
BYDGOSZCZ FORDON
BYDGOSZCZ BYDGUSKIE
WYSZOGRÓD
209
551 Unisław Pom.
OSTROMECKO
209
Chełmża
80 Toruń
1926C Nakło
BYDGOSZCZ MIEDZYN
BYDGOSZCZ BŁONIE
356
JASIENIEC BIAŁE BŁOTA
BYDGOSZCZ IŁOWO
356 Poznań
S5 Poznań
TRZCINIEC
BYDGOSZCZ ŁUTOMIERSKO
C-E 65
191
BYDGOSZCZ LEGINOWO
1546C Solec Kujawski
18 Kutno
S10 Warszawa
EMILIANOWO
BYDGOSZCZ POŁUDNIE
131 Chorzów
25 Konin
201 Nowa Wieś Wielka

## LEGENDA

DROGI

- drogi klasy S istniejące/planowane
- pozostałe ważniejsze drogi zamiejskie istniejące dwu- i jednojezdniowe/planowane dwu- i jednojezdniowe
- ulice klasy GP istniejące/planowane
- ulice klasy G dwujezdniowe istniejące/planowane
- ulice klasy G jednojezdniowe istniejące/planowane
- ulice klasy Z dwujezdniowe istniejące/planowane
- ulice klasy Z jednojezdniowe istniejące/planowane
- ulice klasy L (lacznicowe) dwujezdniowe istniejące/planowane
- ulice klasy L (lacznicowe) jednojezdniowe istniejące/planowane
- zatoki autobusowe
- węzły drogowe istniejące
- węzły drogowe (zlikwidowane, opcjonalne, uwarunkowane terenowo)

KOLEJ

- 201 C-E 65 linie kolejowe znaczenia państwowego międzynarodowe AGTC
- 209 linie kolejowe znaczenia państwowego pozostałe, numer linii
- 356 linie kolejowe pozostałe, numer linii
- stacje kolejowe, przystanki kolejowe - istniejące, planowane, potencjalnie dyslokacja

INNE

- strefa pieszo
- strefa centrum
- kolej linowo-terenowa
- linia tramwajowa istniejąca
- linia tramwajowa planowana
- port lotniczy
- platforma multimodalna z portem rzecznym

TERENY FUNKCJONALNE

- MN/U, MNw/U, MNu/U, MW/U, MWu/U, MWU, MU — tereny mieszkaniowe jednorodzinnego / wielorodzinnego / usług / wielofunkcyjne / usług
- UC, UP, UM, UU, PSU — tereny wielofunkcyjne w centrum miasta / usług z znaczną poradiokalnym / usług / produkcyjno-usługowe
- tereny usługi transportu - lotnisko / usługi transportu - platforma / usługi transportu - inne
- tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczonem zabudową ekstensywną
- tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej
- tereny zieleni urządzonej
- tereny rekreacji i sportu
- tereny cmentarzy
- ZL, N, W — tereny lasów ochronnych / rolne / wód powierzchniowych
- granica miasta

SYSTEM PRZYRODNICZO-REKREACYJNY

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

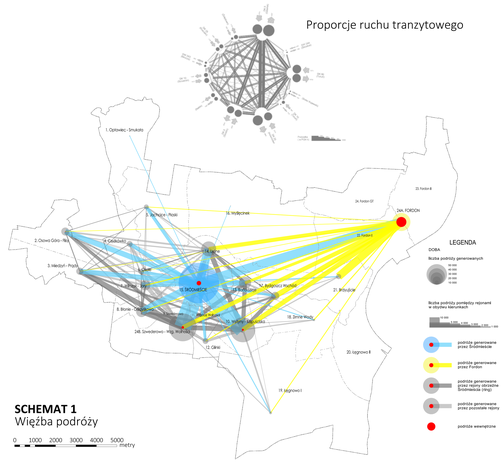
RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

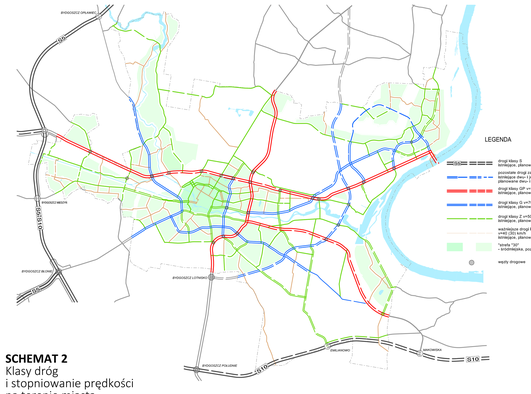
LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGiK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGiK.7522.2.63.2017_04_CLB

Proporcje ruchu tranzytowego



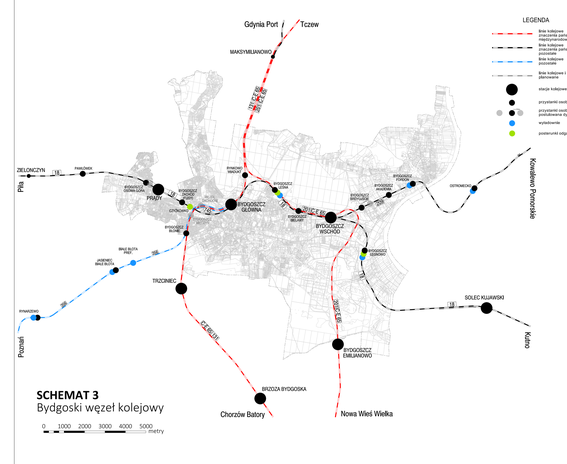

**SCHEMAT 1**
Więźba podróży

0 1000 2000 3000 4000 5000 metry




**SCHEMAT 2**
Klasy dróg
i stopniowanie prędkości
na terenie miasta

0 1000 2000 3000 4000 5000 metry




**SCHEMAT 3**
Bydgoski węzeł kolejowy

0 1000 2000 3000 4000 5000 metry

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

MAPA NR 5 SYSTEM TRANSPORTU ZRÓWNOWAŻONEGO

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

25 Koszalin

Gdańsk
Gdynia
R Laskowice, Warlubie, Grudziądz, Tuchola
S Pruszcz Pomorski

S5 Gdańsk

256 Włóki

MAKSYMILIANOWO

N

Mrocza
1527C

S10 Szczecin

Piła
R Wyrzysk Osiek
S Nakło

BYDGOSZCZ OSOWA DÓWKA

PRĄDY

BYDGOSZCZ ZACHÓD (FUTURE)

BYDGOSZCZ BŁONIE

1926C Nakło

JASIENIEC BIAŁE BŁOTA

Poznań
S Szubin, Krynia

S5 Poznań

TRZCINIEC

RYNKOWO WIADUKT

REKREACYJNA

ZBOŻOWA

BYDGOSZCZ LEŚNA

BYDGOSZCZ GŁÓWNA

BYDGOSZCZ WĘZEŁ KOMUNIKACYJNY

BYDGOSZCZ ŚRÓDMIEŚCIE

BYDGOSZCZ FORDON

BYDGOSZCZ AKADEMIA

BYDGOSZCZ BIELAWY

BYDGOSZCZ WSCHÓD

BYDGOSZCZ BYPASSIDE

BYDGOSZCZ LEGINOWO

551 Unisław Pom.

OSTROMECKO

Brodnica
S Chełmża

80 Toruń

1546C Solec Kujawski

Kutno
S Toruń
R Włocławek

S10 Warszawa

EMILIANOWO

Nowa Wieś Wielka
S Inowrocław, Mogilno

Chorzów

25 Konin

Nowa Wieś Wielka

## LEGENDA

- linie tramwajowe istniejące
- linie tramwajowe planowane
- wydzielone pasy autobusowe (buspasy)
- parking strategiczny w śródmieściu, parking typu P&R, parking typu B&R
- stacja/przystanek kolejowy
- postulowany przebieg kolei aglomeracyjnej (BiT-city) stacja kolejowa z przystankiem kolejowym na terenie miasta
- linie kolejowe i przystanki planowane / dyslokowane
- węzły integracyjne z tramwajem/autobusem
- postulowane kierunki rozwoju kolei aglomeracyjnej (BiT-city)
- postulowane kierunki rozwoju kolei regionalnej
- drogi rowerowe istniejące
- drogi rowerowe planowane
- linia i przystani tramwaju wodnego
- symbol drogi wodnej
- ciągi piesze
- szlaj linowo-terenowa
- port lotniczy
- platforma multimodalna z portem rzecznym
- zajezdnie

### TERENY FUNKCJONALNE

- MN 1, MN 2 — tereny mieszkaniowe jednorodzinnego
- MNMW — tereny mieszkaniowe jednorodzinnego i wielorodzinnego
- MWU — tereny mieszkaniowe jednorodzinnego i usług
- MW 1, MW 2 — tereny mieszkaniowe wielorodzinnego
- MWU — tereny mieszkaniowe wielorodzinnego i usług
- MC — tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe
- KL — tereny obsługi transportu - lotnisko
- KW — tereny obsługi transportu - platforma multimodalna
- KU — tereny obsługi transportu - inne
- MC — tereny wielofunkcyjne w centrum miasta
- UP — tereny usług o znaczeniu ponadlokalnym
- U — tereny usług
- P/U — tereny produkcyjno-usługowe

### SYSTEM PRZYRODNICZO-REKREACYJNY

- ZZ — tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej
- ZK — tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej
- ZP — tereny zieleni urządzonej
- ZR — tereny rekreacji i sportu
- ZC — tereny cmentarzy
- ZL — tereny lasów ochronnych
- R — tereny rolne
- W — tereny wód powierzchniowych
- granica miasta

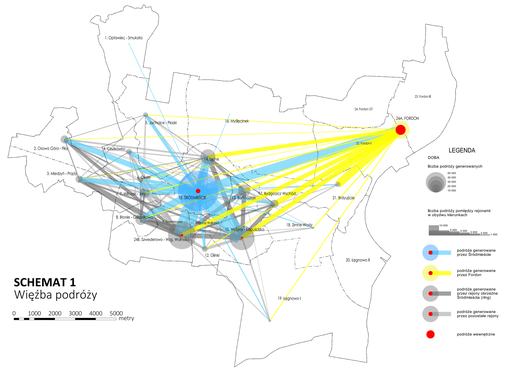
ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

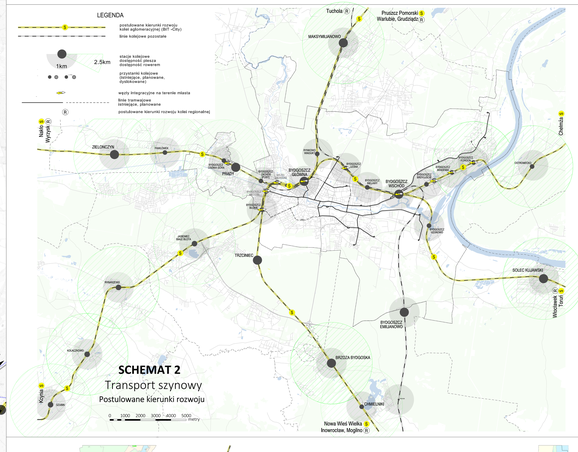
SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

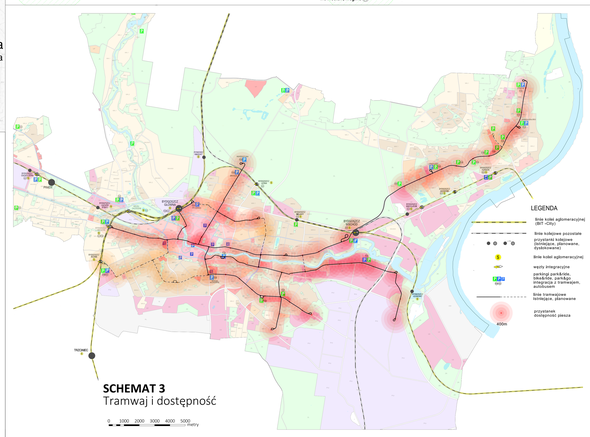
UCIENCIE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGiK:7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGiK:7522.2.63.2017_04_CLB



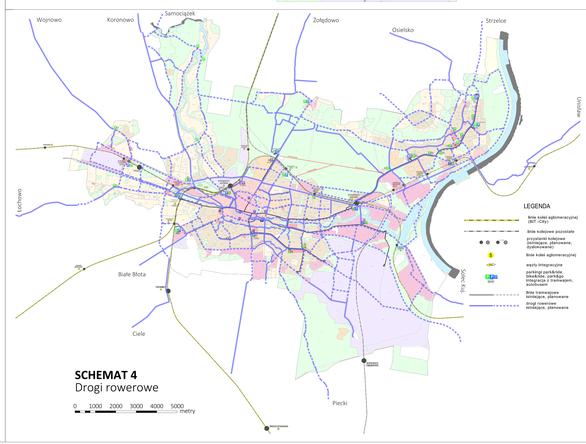

**SCHEMAT 1**
Więźba podróży




**SCHEMAT 2**
Transport szynowy
Postulowane kierunki rozwoju




**SCHEMAT 3**
Tramwaj i dostępność



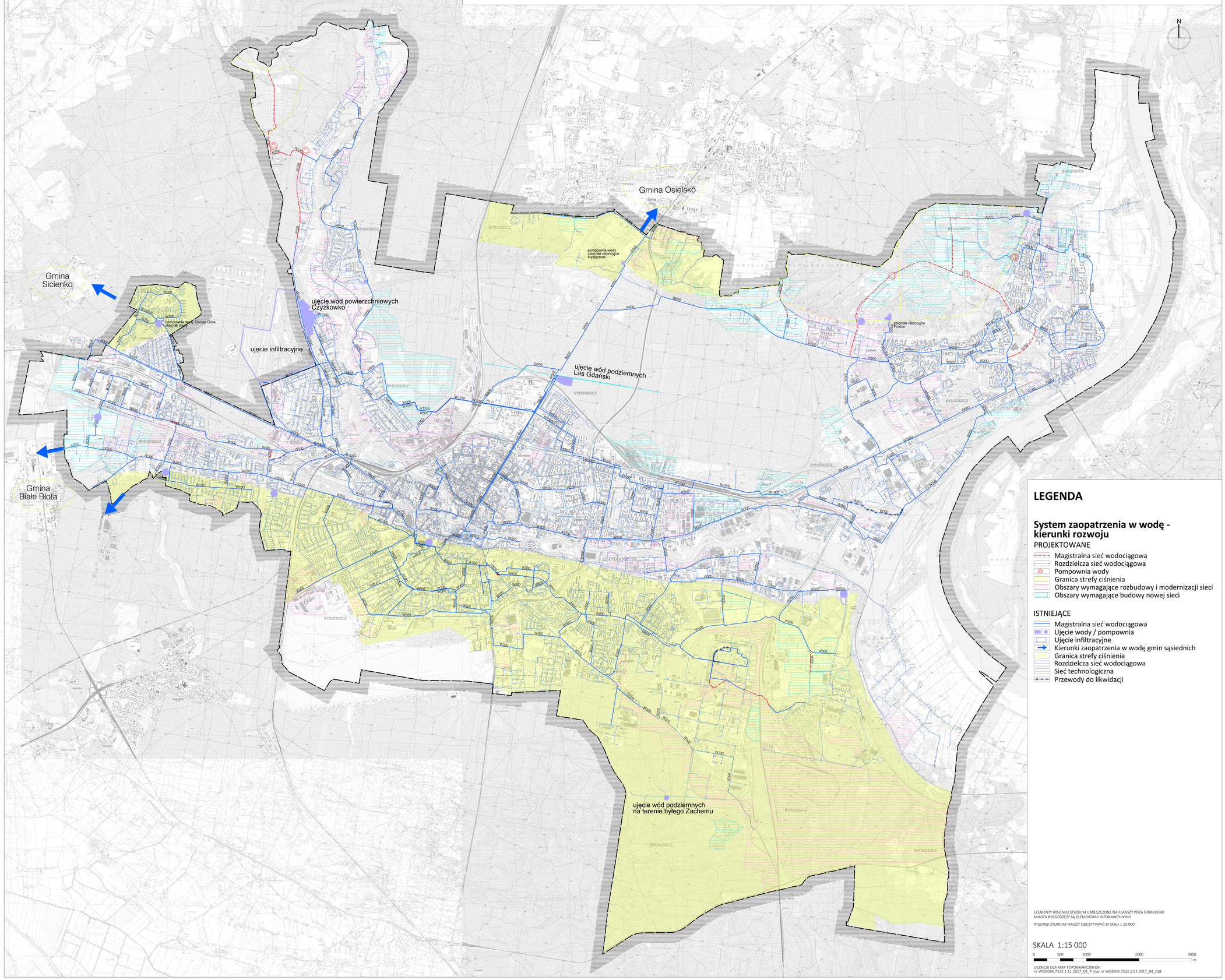

**SCHEMAT 4**
Drogi rowerowe

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 6 KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU ZAOPATRZENIA W WODĘ

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

mpu
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY




## LEGENDA

### System zaopatrzenia w wodę - kierunki rozwoju

PROJEKTOWANE

- Magistralna sieć wodociągowa
- Rozdzielcza sieć wodociągowa
- Pompownia wody
- Granica strefy ciśnienia
- Obszary wymagające rozbudowy i modernizacji sieci
- Obszary wymagające budowy nowej sieci

ISTNIEJĄCE

- Magistralna sieć wodociągowa
- Ujęcie wody / pompownia
- Ujęcie infiltracyjne
- Kierunki zaopatrzenia w wodę gmin sąsiednich
- Granica strefy ciśnienia
- Rozdzielcza sieć wodociągowa
- Sieć technologiczna
- Przewody do likwidacji

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGiK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGiK.7522.2.63.2017_04_CL8

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 7 KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU KANALIZACJI SANITARNEJ

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

mpu MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

N

Z GMINY SICIENKO /m. Osówiec, Nowy Osówiec, Wybudowani/

Z GMINY SICIENKO /m. OSÓWIEC/

Z GMINY SICIENKO /m. Pawłówek, Kruszyn, Kruszyniec, Zieloczyn/

Z GMINY BIAŁE BŁOTA

Z GMINY BIAŁE BŁOTA

Z GMINY OSIELSKO I DOBRCZ

Z GMINY OSIELSKO

Z GMINY DĄBROWA CHEŁMIŃSKA

Z GMINY DĄBROWA CHEŁMIŃSKA /OSTROMECKO/

Z GMINY SOLEC KUJAWSKI

1 oczyszczalnia śc. Fordon

2 oczyszczalnia śc. Kapuściska

wylot ks W66

PF-1

kolektor A, kolektor A1, kolektor A2, kolektor A3, kolektor A4, kolektor A01, kolektor A02, kolektor A03, kolektor A04, kolektor A0, kolektor A06, kolektor B, kolektor B1, kolektor B2, kolektor D, kolektor E0, kolektor F, kolektor F1, kolektor F2, kolektor F3, kolektor F4, kolektor F5, kolektor FB

## LEGENDA

### System kanalizacji sanitarnej - kierunki rozwoju

PROJEKTOWANE

- Kolektor sanitarny
- Rurociąg tłoczny
- Kanał sanitarny
- Przepompownia ścieków
- Przewód tłoczny
- Kanalizacja do renowacji
- Obszar wymagający budowy systemu kanalizacji sanitarnej
- Obszar wymagający rozbudowy i modernizacji systemu kanalizacji sanitarnej
- Planowany dopływ ścieków do miejskiego systemu kanalizacji sanitarnej

ISTNIEJĄCE

- Kolektor sanitarny
- Kolektor piętrowy
- Rurociąg tłoczny
- Przewód tłoczny
- Likwidacja przewodów
- Przepompownia / tłocznia - MWiK
- Oczyszczalnie ścieków 1 Fordon, 2 Kapuściska
- Odpływ z oczyszczalni Kapuściska
- Dopływ ścieków z gmin sąsiednich
- Przepompownie - Chemwik
- Kanalizacja przemysłowa
- Rów otwarty
- Kanał sanitarny
- Kanał piętrowy

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGiK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGiK.7522.2.63.2017_04_CL8

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 8 KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU KANALIZACJI DESZCZOWEJ

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

mpu
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

N

## LEGENDA

### System kanalizacji deszczowej - kierunki rozwoju

PROJEKTOWANE
- Kolektor deszczowy
- Kanał deszczowy
- Rów otwarty
- Wylot wód deszczowych do odbiornika
- Podczyszczalnia/ Przepompownia wód deszczowych
- Zbiornik wód deszczowych
- Tereny wymagające rozwiązań w zakresie kanalizacji deszczowej

Elementy projektowane w ramach projektu MWiK: "Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej i dostosowanie sieci kanalizacji deszczowej do zmian klimatycznych na terenie miasta Bydgoszczy".
- Kolektor deszczowy
- Kanał deszczowy
- Zbiornik retencyjny/podczyszczalnia
- Retencja kanałowa
- Wylot wód deszczowych
- Granice zlewni objęte projektem

ISTNIEJĄCE
- Kolektor kanalizacji deszczowej
- Kolektor kanalizacji piętrowej
- Rurociąg tłoczny
- Wylot wód deszczowych do odbiornika
- Podczyszczalnia/Przepompownia wód deszczowych
- Cieki wodne
- Małe zbiorniki wodne
- Zbiornik wód deszczowych
- Odcinki sieci do likwidacji
- Granice zlewni kolektorów deszczowych

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGIK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGIK.7522.2.63.2017_04_CL8

Id: 34D9EA98-6E64-4470-B890-7924DDA7647F Podpisany

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 9 KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU ZAOPATRZENIA W GAZ

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

mpu
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

N

Z KIERUNKU ŚWIECIE

SRP / 3150m³/h

Stacja Redukcyjna gazu I st. dla potrzeb ciepłowni. Lokalizacja do ustalenia na etapie projektowym.

Proj. gazociąg w/c kierunek ALEKSANDROWO - BYDGOSZCZ SUCZYŃSKA

GMINA SICIENKO

Wariant I trasa gazociągu w/c

Wariant II trasa gazociągu w/c

Istn. gazociąg w/c DN 200 docelowo do unieczynnienia

SRP w/c Suczyńska Q=6000m³/h

Zwiększenie przepusowości SRP I na Q=25000m³/h

SRP w/c Przemysłowa Q=15000m³/h

Z Gminy BIAŁE BŁOTA z gazociągu s/c

SRP Łochowo Q=8000m³ /h

Gazociąg w/c relacji Kruszyn Krajeński - Łochowo stacja gazowa SRP ŁOCHOWO przepustowość Q=8000m³/h

Z Gminy BIAŁE BŁOTA z gazociągu s/c ze stacji gazowej SRP KRUSZYN KRAJEŃSKI Q=8000m³/h

Blok gazowo - parowy EC II

SRP w/c Otorowo Q=15000m³/h

Z kierunku Gniewkowo z układu zasuw Otorowo

SRP Kruszyn Krajeński Q=8000m³ /h

Gazociąg w/c z kierunku Szubina do stacji gazowej SRP KRUSZYN KRAJEŃSKI przepustowość Q=8000m³/h

gazociąg w/c dla zasilania bloku gazowo - parowego EC-II Bydgoszcz

## LEGENDA

### System zaopatrzenia w gaz - kierunki rozwoju

Projektowane
- Sieć gazowa wysokiego ciśnienia
- Gazociąg w/c do bloku gazowo - parowego EC-II wraz ze strefą kontrolowaną
- Sieć gazowa średniego ciśnienia
- Rozdzielcza sieć gazowa średniego/niskiego ciśnienia
- Stacja redukcyjno - pomiarowa I stopnia
- Blok gazowo - parowy EC II
- Kierunki zasilania z sieci gazowej średniego ciśnienia
- Kierunki zasilania z sieci gazowej wysokiego ciśnienia
- Obszary wymagające budowy nowej sieci gazowej
- Obszary wymagające rozbudowy sieci gazowej
- Obszary wymagające zmiany sposobu ogrzewania

Istniejące
- Przesyłowa sieć gazowa wysokiego ciśnienia
- Przesyłowa sieć gazowa średniego ciśnienia
- Unieczynnienie sieci gazowej wysokiego ciśnienia
- Stacja redukcyjno - pomiarowa I stopnia
- Stacja redukcyjno - pomiarowa II stopnia (nazwa stacji)
- Kierunki zasilania z systemu gazu wysokiego ciśnienia
- Kierunki zasilania z sieci gazowej średniego ciśnienia
- Odbiorcy gazu dla systemu ciepłowniczego
- Rozdzielcza sieć gazowa średniego ciśnienia
- Rozdzielcza sieć gazowa niskiego ciśnienia

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGiK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGiK.7522.2.63.2017_04_CLB

Id: 34D0EA98-6544-4470-B890-7554ED A76CF: Podpisany

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 10 KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU ZAOPATRZENIA W CIEPŁO

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

mpu MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

N

Lokalizacja planowanej ciepłowni do ustalenia na etapie projektowym

Ciepłownia OSOWA GÓRA

Ciepłownia Białe Błota

EC I

EC II

ZTPOK

Kotłownia Chmurna 3

Kotłownia Kresowa/Wodna 1

Kotłownia Fordońska 68b

Kotłownia Nałkowskiej 54a

Kotłownia Nałkowskiej 64b

Kotłownia Jagiellońska 74

Kotłownia Jagiellońska 74a

Kotłownia Jagiellońska 74b

Kotłownia Jagiellońska 74c

Kotłownia Jagiellońska 74d

Kotłownia Jagiellońska 74e

Kotłownia Jagiellońska 74f

Kotłownia Jagiellońska 74g

Kotłownia Jagiellońska 74h

Kotłownia Jagiellońska 74i

Kotłownia Jagiellońska 74j

Kotłownia Jagiellońska 74k

Kotłownia Jagiellońska 74l

Kotłownia Jagiellońska 74m

Kotłownia Jagiellońska 74n

Kotłownia Jagiellońska 74o

Kotłownia Jagiellońska 74p

Kotłownia Jagiellońska 74q

Kotłownia Jagiellońska 74r

Kotłownia Jagiellońska 74s

Kotłownia Jagiellońska 74t

Kotłownia Jagiellońska 74u

Kotłownia Jagiellońska 74v

Kotłownia Jagiellońska 74w

Kotłownia Jagiellońska 74x

Kotłownia Jagiellońska 74y

Kotłownia Jagiellońska 74z

Kotłownia Jagiellońska 74aa

Kotłownia Jagiellońska 74ab

Kotłownia Jagiellońska 74ac

Kotłownia Jagiellońska 74ad

Kotłownia Jagiellońska 74ae

Kotłownia Jagiellońska 74af

Kotłownia Jagiellońska 74ag

Kotłownia Jagiellońska 74ah

Kotłownia Jagiellońska 74ai

Kotłownia Jagiellońska 74aj

Kotłownia Jagiellońska 74ak

Kotłownia Jagiellońska 74al

Kotłownia Jagiellońska 74am

Kotłownia Jagiellońska 74an

Kotłownia Jagiellońska 74ao

Kotłownia Jagiellońska 74ap

Kotłownia Jagiellońska 74aq

Kotłownia Jagiellońska 74ar

Kotłownia Jagiellońska 74as

Kotłownia Jagiellońska 74at

Kotłownia Jagiellońska 74au

Kotłownia Jagiellońska 74av

Kotłownia Jagiellońska 74aw

Kotłownia Jagiellońska 74ax

Kotłownia Jagiellońska 74ay

Kotłownia Jagiellońska 74az

Kotłownia Jagiellońska 74ba

Kotłownia Jagiellońska 74bb

Kotłownia Jagiellońska 74bc

Kotłownia Jagiellońska 74bd

Kotłownia Jagiellońska 74be

Kotłownia Jagiellońska 74bf

Kotłownia Jagiellońska 74bg

Kotłownia Jagiellońska 74bh

Kotłownia Jagiellońska 74bi

Kotłownia Jagiellońska 74bj

Kotłownia Jagiellońska 74bk

Kotłownia Jagiellońska 74bl

Kotłownia Jagiellońska 74bm

Kotłownia Jagiellońska 74bn

Kotłownia Jagiellońska 74bo

Kotłownia Jagiellońska 74bp

Kotłownia Jagiellońska 74bq

Kotłownia Jagiellońska 74br

Kotłownia Jagiellońska 74bs

Kotłownia Jagiellońska 74bt

Kotłownia Jagiellońska 74bu

Kotłownia Jagiellońska 74bv

Kotłownia Jagiellońska 74bw

Kotłownia Jagiellońska 74bx

Kotłownia Jagiellońska 74by

Kotłownia Jagiellońska 74bz

Kotłownia Jagiellońska 74ca

Kotłownia Jagiellońska 74cb

Kotłownia Jagiellońska 74cc

Kotłownia Jagiellońska 74cd

Kotłownia Jagiellońska 74ce

Kotłownia Jagiellońska 74cf

Kotłownia Jagiellońska 74cg

Kotłownia Jagiellońska 74ch

Kotłownia Jagiellońska 74ci

Kotłownia Jagiellońska 74cj

Kotłownia Jagiellońska 74ck

Kotłownia Jagiellońska 74cl

Kotłownia Jagiellońska 74cm

Kotłownia Jagiellońska 74cn

Kotłownia Jagiellońska 74co

Kotłownia Jagiellońska 74cp

Kotłownia Jagiellońska 74cq

Kotłownia Jagiellońska 74cr

Kotłownia Jagiellońska 74cs

Kotłownia Jagiellońska 74ct

Kotłownia Jagiellońska 74cu

Kotłownia Jagiellońska 74cv

Kotłownia Jagiellońska 74cw

Kotłownia Jagiellońska 74cx

Kotłownia Jagiellońska 74cy

Kotłownia Jagiellońska 74cz

Kotłownia Jagiellońska 74da

Kotłownia Jagiellońska 74db

Kotłownia Jagiellońska 74dc

Kotłownia Jagiellońska 74dd

Kotłownia Jagiellońska 74de

Kotłownia Jagiellońska 74df

Kotłownia Jagiellońska 74dg

Kotłownia Jagiellońska 74dh

Kotłownia Jagiellońska 74di

Kotłownia Jagiellońska 74dj

Kotłownia Jagiellońska 74dk

Kotłownia Jagiellońska 74dl

Kotłownia Jagiellońska 74dm

Kotłownia Jagiellońska 74dn

Kotłownia Jagiellońska 74do

Kotłownia Jagiellońska 74dp

Kotłownia Jagiellońska 74dq

Kotłownia Jagiellońska 74dr

Kotłownia Jagiellońska 74ds

Kotłownia Jagiellońska 74dt

Kotłownia Jagiellońska 74du

Kotłownia Jagiellońska 74dv

Kotłownia Jagiellońska 74dw

Kotłownia Jagiellońska 74dx

Kotłownia Jagiellońska 74dy

Kotłownia Jagiellońska 74dz

Kotłownia Jagiellońska 74ea

Kotłownia Jagiellońska 74eb

Kotłownia Jagiellońska 74ec

Kotłownia Jagiellońska 74ed

Kotłownia Jagiellońska 74ee

Kotłownia Jagiellońska 74ef

Kotłownia Jagiellońska 74eg

Kotłownia Jagiellońska 74eh

Kotłownia Jagiellońska 74ei

Kotłownia Jagiellońska 74ej

Kotłownia Jagiellońska 74ek

Kotłownia Jagiellońska 74el

Kotłownia Jagiellońska 74em

Kotłownia Jagiellońska 74en

Kotłownia Jagiellońska 74eo

Kotłownia Jagiellońska 74ep

Kotłownia Jagiellońska 74eq

Kotłownia Jagiellońska 74er

Kotłownia Jagiellońska 74es

Kotłownia Jagiellońska 74et

Kotłownia Jagiellońska 74eu

Kotłownia Jagiellońska 74ev

Kotłownia Jagiellońska 74ew

Kotłownia Jagiellońska 74ex

Kotłownia Jagiellońska 74ey

Kotłownia Jagiellońska 74ez

Kotłownia Jagiellońska 74fa

Kotłownia Jagiellońska 74fb

Kotłownia Jagiellońska 74fc

Kotłownia Jagiellońska 74fd

Kotłownia Jagiellońska 74fe

Kotłownia Jagiellońska 74ff

Kotłownia Jagiellońska 74fg

Kotłownia Jagiellońska 74fh

Kotłownia Jagiellońska 74fi

Kotłownia Jagiellońska 74fj

Kotłownia Jagiellońska 74fk

Kotłownia Jagiellońska 74fl

Kotłownia Jagiellońska 74fm

Kotłownia Jagiellońska 74fn

Kotłownia Jagiellońska 74fo

Kotłownia Jagiellońska 74fp

Kotłownia Jagiellońska 74fq

Kotłownia Jagiellońska 74fr

Kotłownia Jagiellońska 74fs

Kotłownia Jagiellońska 74ft

Kotłownia Jagiellońska 74fu

Kotłownia Jagiellońska 74fv

Kotłownia Jagiellońska 74fw

Kotłownia Jagiellońska 74fx

Kotłownia Jagiellońska 74fy

Kotłownia Jagiellońska 74fz

Kotłownia Jagiellońska 74ga

Kotłownia Jagiellońska 74gb

Kotłownia Jagiellońska 74gc

Kotłownia Jagiellońska 74gd

Kotłownia Jagiellońska 74ge

Kotłownia Jagiellońska 74gf

Kotłownia Jagiellońska 74gg

Kotłownia Jagiellońska 74gh

Kotłownia Jagiellońska 74gi

Kotłownia Jagiellońska 74gj

Kotłownia Jagiellońska 74gk

Kotłownia Jagiellońska 74gl

Kotłownia Jagiellońska 74gm

Kotłownia Jagiellońska 74gn

Kotłownia Jagiellońska 74go

Kotłownia Jagiellońska 74gp

Kotłownia Jagiellońska 74gq

Kotłownia Jagiellońska 74gr

Kotłownia Jagiellońska 74gs

Kotłownia Jagiellońska 74gt

Kotłownia Jagiellońska 74gu

Kotłownia Jagiellońska 74gv

Kotłownia Jagiellońska 74gw

Kotłownia Jagiellońska 74gx

Kotłownia Jagiellońska 74gy

Kotłownia Jagiellońska 74gz

Kotłownia Jagiellońska 74ha

Kotłownia Jagiellońska 74hb

Kotłownia Jagiellońska 74hc

Kotłownia Jagiellońska 74hd

Kotłownia Jagiellońska 74he

Kotłownia Jagiellońska 74hf

Kotłownia Jagiellońska 74hg

Kotłownia Jagiellońska 74hh

Kotłownia Jagiellońska 74hi

Kotłownia Jagiellońska 74hj

Kotłownia Jagiellońska 74hk

Kotłownia Jagiellońska 74hl

Kotłownia Jagiellońska 74hm

Kotłownia Jagiellońska 74hn

Kotłownia Jagiellońska 74ho

Kotłownia Jagiellońska 74hp

Kotłownia Jagiellońska 74hq

Kotłownia Jagiellońska 74hr

Kotłownia Jagiellońska 74hs

Kotłownia Jagiellońska 74ht

Kotłownia Jagiellońska 74hu

Kotłownia Jagiellońska 74hv

Kotłownia Jagiellońska 74hw

Kotłownia Jagiellońska 74hx

Kotłownia Jagiellońska 74hy

Kotłownia Jagiellońska 74hz

Kotłownia Jagiellońska 74ia

Kotłownia Jagiellońska 74ib

Kotłownia Jagiellońska 74ic

Kotłownia Jagiellońska 74id

Kotłownia Jagiellońska 74ie

Kotłownia Jagiellońska 74if

Kotłownia Jagiellońska 74ig

Kotłownia Jagiellońska 74ih

Kotłownia Jagiellońska 74ii

Kotłownia Jagiellońska 74ij

Kotłownia Jagiellońska 74ik

Kotłownia Jagiellońska 74il

Kotłownia Jagiellońska 74im

Kotłownia Jagiellońska 74in

Kotłownia Jagiellońska 74io

Kotłownia Jagiellońska 74ip

Kotłownia Jagiellońska 74iq

Kotłownia Jagiellońska 74ir

Kotłownia Jagiellońska 74is

Kotłownia Jagiellońska 74it

Kotłownia Jagiellońska 74iu

Kotłownia Jagiellońska 74iv

Kotłownia Jagiellońska 74iw

Kotłownia Jagiellońska 74ix

Kotłownia Jagiellońska 74iy

Kotłownia Jagiellońska 74iz

Kotłownia Jagiellońska 74ja

Kotłownia Jagiellońska 74jb

Kotłownia Jagiellońska 74jc

Kotłownia Jagiellońska 74jd

Kotłownia Jagiellońska 74je

Kotłownia Jagiellońska 74jf

Kotłownia Jagiellońska 74jg

Kotłownia Jagiellońska 74jh

Kotłownia Jagiellońska 74ji

Kotłownia Jagiellońska 74jj

Kotłownia Jagiellońska 74jk

Kotłownia Jagiellońska 74jl

Kotłownia Jagiellońska 74jm

Kotłownia Jagiellońska 74jn

Kotłownia Jagiellońska 74jo

Kotłownia Jagiellońska 74jp

Kotłownia Jagiellońska 74jq

Kotłownia Jagiellońska 74jr

Kotłownia Jagiellońska 74js

Kotłownia Jagiellońska 74jt

Kotłownia Jagiellońska 74ju

Kotłownia Jagiellońska 74jv

Kotłownia Jagiellońska 74jw

Kotłownia Jagiellońska 74jx

Kotłownia Jagiellońska 74jy

Kotłownia Jagiellońska 74jz

Kotłownia Jagiellońska 74ka

Kotłownia Jagiellońska 74kb

Kotłownia Jagiellońska 74kc

Kotłownia Jagiellońska 74kd

Kotłownia Jagiellońska 74ke

Kotłownia Jagiellońska 74kf

Kotłownia Jagiellońska 74kg

Kotłownia Jagiellońska 74kh

Kotłownia Jagiellońska 74ki

Kotłownia Jagiellońska 74kj

Kotłownia Jagiellońska 74kk

Kotłownia Jagiellońska 74kl

Kotłownia Jagiellońska 74km

Kotłownia Jagiellońska 74kn

Kotłownia Jagiellońska 74ko

Kotłownia Jagiellońska 74kp

Kotłownia Jagiellońska 74kq

Kotłownia Jagiellońska 74kr

Kotłownia Jagiellońska 74ks

Kotłownia Jagiellońska 74kt

Kotłownia Jagiellońska 74ku

Kotłownia Jagiellońska 74kv

Kotłownia Jagiellońska 74kw

Kotłownia Jagiellońska 74kx

Kotłownia Jagiellońska 74ky

Kotłownia Jagiellońska 74kz

Kotłownia Jagiellońska 74la

Kotłownia Jagiellońska 74lb

Kotłownia Jagiellońska 74lc

Kotłownia Jagiellońska 74ld

Kotłownia Jagiellońska 74le

Kotłownia Jagiellońska 74lf

Kotłownia Jagiellońska 74lg

Kotłownia Jagiellońska 74lh

Kotłownia Jagiellońska 74li

Kotłownia Jagiellońska 74lj

Kotłownia Jagiellońska 74lk

Kotłownia Jagiellońska 74ll

Kotłownia Jagiellońska 74lm

Kotłownia Jagiellońska 74ln

Kotłownia Jagiellońska 74lo

Kotłownia Jagiellońska 74lp

Kotłownia Jagiellońska 74lq

Kotłownia Jagiellońska 74lr

Kotłownia Jagiellońska 74ls

Kotłownia Jagiellońska 74lt

Kotłownia Jagiellońska 74lu

Kotłownia Jagiellońska 74lv

Kotłownia Jagiellońska 74lw

Kotłownia Jagiellońska 74lx

Kotłownia Jagiellońska 74ly

Kotłownia Jagiellońska 74lz

Kotłownia Jagiellońska 74ma

Kotłownia Jagiellońska 74mb

Kotłownia Jagiellońska 74mc

Kotłownia Jagiellońska 74md

Kotłownia Jagiellońska 74me

Kotłownia Jagiellońska 74mf

Kotłownia Jagiellońska 74mg

Kotłownia Jagiellońska 74mh

Kotłownia Jagiellońska 74mi

Kotłownia Jagiellońska 74mj

Kotłownia Jagiellońska 74mk

Kotłownia Jagiellońska 74ml

Kotłownia Jagiellońska 74mm

Kotłownia Jagiellońska 74mn

Kotłownia Jagiellońska 74mo

Kotłownia Jagiellońska 74mp

Kotłownia Jagiellońska 74mq

Kotłownia Jagiellońska 74mr

Kotłownia Jagiellońska 74ms

Kotłownia Jagiellońska 74mt

Kotłownia Jagiellońska 74mu

Kotłownia Jagiellońska 74mv

Kotłownia Jagiellońska 74mw

Kotłownia Jagiellońska 74mx

Kotłownia Jagiellońska 74my

Kotłownia Jagiellońska 74mz

Kotłownia Jagiellońska 74na

Kotłownia Jagiellońska 74nb

Kotłownia Jagiellońska 74nc

Kotłownia Jagiellońska 74nd

Kotłownia Jagiellońska 74ne

Kotłownia Jagiellońska 74nf

Kotłownia Jagiellońska 74ng

Kotłownia Jagiellońska 74nh

Kotłownia Jagiellońska 74ni

Kotłownia Jagiellońska 74nj

Kotłownia Jagiellońska 74nk

Kotłownia Jagiellońska 74nl

Kotłownia Jagiellońska 74nm

Kotłownia Jagiellońska 74nn

Kotłownia Jagiellońska 74no

Kotłownia Jagiellońska 74np

Kotłownia Jagiellońska 74nq

Kotłownia Jagiellońska 74nr

Kotłownia Jagiellońska 74ns

Kotłownia Jagiellońska 74nt

Kotłownia Jagiellońska 74nu

Kotłownia Jagiellońska 74nv

Kotłownia Jagiellońska 74nw

Kotłownia Jagiellońska 74nx

Kotłownia Jagiellońska 74ny

Kotłownia Jagiellońska 74nz

Kotłownia Jagiellońska 74oa

Kotłownia Jagiellońska 74ob

Kotłownia Jagiellońska 74oc

Kotłownia Jagiellońska 74od

Kotłownia Jagiellońska 74oe

Kotłownia Jagiellońska 74of

Kotłownia Jagiellońska 74og

Kotłownia Jagiellońska 74oh

Kotłownia Jagiellońska 74oi

Kotłownia Jagiellońska 74oj

Kotłownia Jagiellońska 74ok

Kotłownia Jagiellońska 74ol

Kotłownia Jagiellońska 74om

Kotłownia Jagiellońska 74on

Kotłownia Jagiellońska 74oo

Kotłownia Jagiellońska 74op

Kotłownia Jagiellońska 74oq

Kotłownia Jagiellońska 74or

Kotłownia Jagiellońska 74os

Kotłownia Jagiellońska 74ot

Kotłownia Jagiellońska 74ou

Kotłownia Jagiellońska 74ov

Kotłownia Jagiellońska 74ow

Kotłownia Jagiellońska 74ox

Kotłownia Jagiellońska 74oy

Kotłownia Jagiellońska 74oz

Kotłownia Jagiellońska 74pa

Kotłownia Jagiellońska 74pb

Kotłownia Jagiellońska 74pc

Kotłownia Jagiellońska 74pd

Kotłownia Jagiellońska 74pe

Kotłownia Jagiellońska 74pf

Kotłownia Jagiellońska 74pg

Kotłownia Jagiellońska 74ph

Kotłownia Jagiellońska 74pi

Kotłownia Jagiellońska 74pj

Kotłownia Jagiellońska 74pk

Kotłownia Jagiellońska 74pl

Kotłownia Jagiellońska 74pm

Kotłownia Jagiellońska 74pn

Kotłownia Jagiellońska 74po

Kotłownia Jagiellońska 74pp

Kotłownia Jagiellońska 74pq

Kotłownia Jagiellońska 74pr

Kotłownia Jagiellońska 74ps

Kotłownia Jagiellońska 74pt

Kotłownia Jagiellońska 74pu

Kotłownia Jagiellońska 74pv

Kotłownia Jagiellońska 74pw

Kotłownia Jagiellońska 74px

Kotłownia Jagiellońska 74py

Kotłownia Jagiellońska 74pz

Kotłownia Jagiellońska 74qa

Kotłownia Jagiellońska 74qb

Kotłownia Jagiellońska 74qc

Kotłownia Jagiellońska 74qd

Kotłownia Jagiellońska 74qe

Kotłownia Jagiellońska 74qf

Kotłownia Jagiellońska 74qg

Kotłownia Jagiellońska 74qh

Kotłownia Jagiellońska 74qi

Kotłownia Jagiellońska 74qj

Kotłownia Jagiellońska 74qk

Kotłownia Jagiellońska 74ql

Kotłownia Jagiellońska 74qm

Kotłownia Jagiellońska 74qn

Kotłownia Jagiellońska 74qo

Kotłownia Jagiellońska 74qp

Kotłownia Jagiellońska 74qq

Kotłownia Jagiellońska 74qr

Kotłownia Jagiellońska 74qs

Kotłownia Jagiellońska 74qt

Kotłownia Jagiellońska 74qu

Kotłownia Jagiellońska 74qv

Kotłownia Jagiellońska 74qw

Kotłownia Jagiellońska 74qx

Kotłownia Jagiellońska 74qy

Kotłownia Jagiellońska 74qz

Kotłownia Jagiellońska 74ra

Kotłownia Jagiellońska 74rb

Kotłownia Jagiellońska 74rc

Kotłownia Jagiellońska 74rd

Kotłownia Jagiellońska 74re

Kotłownia Jagiellońska 74rf

Kotłownia Jagiellońska 74rg

Kotłownia Jagiellońska 74rh

Kotłownia Jagiellońska 74ri

Kotłownia Jagiellońska 74rj

Kotłownia Jagiellońska 74rk

Kotłownia Jagiellońska 74rl

Kotłownia Jagiellońska 74rm

Kotłownia Jagiellońska 74rn

Kotłownia Jagiellońska 74ro

Kotłownia Jagiellońska 74rp

Kotłownia Jagiellońska 74rq

Kotłownia Jagiellońska 74rr

Kotłownia Jagiellońska 74rs

Kotłownia Jagiellońska 74rt

Kotłownia Jagiellońska 74ru

Kotłownia Jagiellońska 74rv

Kotłownia Jagiellońska 74rw

Kotłownia Jagiellońska 74rx

Kotłownia Jagiellońska 74ry

Kotłownia Jagiellońska 74rz

Kotłownia Jagiellońska 74sa

Kotłownia Jagiellońska 74sb

Kotłownia Jagiellońska 74sc

Kotłownia Jagiellońska 74sd

Kotłownia Jagiellońska 74se

Kotłownia Jagiellońska 74sf

Kotłownia Jagiellońska 74sg

Kotłownia Jagiellońska 74sh

Kotłownia Jagiellońska 74si

Kotłownia Jagiellońska 74sj

Kotłownia Jagiellońska 74sk

Kotłownia Jagiellońska 74sl

Kotłownia Jagiellońska 74sm

Kotłownia Jagiellońska 74sn

Kotłownia Jagiellońska 74so

Kotłownia Jagiellońska 74sp

Kotłownia Jagiellońska 74sq

Kotłownia Jagiellońska 74sr

Kotłownia Jagiellońska 74ss

Kotłownia Jagiellońska 74st

Kotłownia Jagiellońska 74su

Kotłownia Jagiellońska 74sv

Kotłownia Jagiellońska 74sw

Kotłownia Jagiellońska 74sx

Kotłownia Jagiellońska 74sy

Kotłownia Jagiellońska 74sz

Kotłownia Jagiellońska 74ta

Kotłownia Jagiellońska 74tb

Kotłownia Jagiellońska 74tc

Kotłownia Jagiellońska 74td

Kotłownia Jagiellońska 74te

Kotłownia Jagiellońska 74tf

Kotłownia Jagiellońska 74tg

Kotłownia Jagiellońska 74th

Kotłownia Jagiellońska 74ti

Kotłownia Jagiellońska 74tj

Kotłownia Jagiellońska 74tk

Kotłownia Jagiellońska 74tl

Kotłownia Jagiellońska 74tm

Kotłownia Jagiellońska 74tn

Kotłownia Jagiellońska 74to

Kotłownia Jagiellońska 74tp

Kotłownia Jagiellońska 74tq

Kotłownia Jagiellońska 74tr

Kotłownia Jagiellońska 74ts

Kotłownia Jagiellońska 74tt

Kotłownia Jagiellońska 74tu

Kotłownia Jagiellońska 74tv

Kotłownia Jagiellońska 74tw

Kotłownia Jagiellońska 74tx

Kotłownia Jagiellońska 74ty

Kotłownia Jagiellońska 74tz

Kotłownia Jagiellońska 74ua

Kotłownia Jagiellońska 74ub

Kotłownia Jagiellońska 74uc

Kotłownia Jagiellońska 74ud

Kotłownia Jagiellońska 74ue

Kotłownia Jagiellońska 74uf

Kotłownia Jagiellońska 74ug

Kotłownia Jagiellońska 74uh

Kotłownia Jagiellońska 74ui

Kotłownia Jagiellońska 74uj

Kotłownia Jagiellońska 74uk

Kotłownia Jagiellońska 74ul

Kotłownia Jagiellońska 74um

Kotłownia Jagiellońska 74un

Kotłownia Jagiellońska 74uo

Kotłownia Jagiellońska 74up

Kotłownia Jagiellońska 74uq

Kotłownia Jagiellońska 74ur

Kotłownia Jagiellońska 74us

Kotłownia Jagiellońska 74ut

Kotłownia Jagiellońska 74uu

Kotłownia Jagiellońska 74uv

Kotłownia Jagiellońska 74uw

Kotłownia Jagiellońska 74ux

Kotłownia Jagiellońska 74uy

Kotłownia Jagiellońska 74uz

Kotłownia Jagiellońska 74va

Kotłownia Jagiellońska 74vb

Kotłownia Jagiellońska 74vc

Kotłownia Jagiellońska 74vd

Kotłownia Jagiellońska 74ve

Kotłownia Jagiellońska 74vf

Kotłownia Jagiellońska 74vg

Kotłownia Jagiellońska 74vh

Kotłownia Jagiellońska 74vi

Kotłownia Jagiellońska 74vj

Kotłownia Jagiellońska 74vk

Kotłownia Jagiellońska 74vl

Kotłownia Jagiellońska 74vm

Kotłownia Jagiellońska 74vn

Kotłownia Jagiellońska 74vo

Kotłownia Jagiellońska 74vp

Kotłownia Jagiellońska 74vq

Kotłownia Jagiellońska 74vr

Kotłownia Jagiellońska 74vs

Kotłownia Jagiellońska 74vt

Kotłownia Jagiellońska 74vu

Kotłownia Jagiellońska 74vv

Kotłownia Jagiellońska 74vw

Kotłownia Jagiellońska 74vx

Kotłownia Jagiellońska 74vy

Kotłownia Jagiellońska 74vz

Kotłownia Jagiellońska 74wa

Kotłownia Jagiellońska 74wb

Kotłownia Jagiellońska 74wc

Kotłownia Jagiellońska 74wd

Kotłownia Jagiellońska 74we

Kotłownia Jagiellońska 74wf

Kotłownia Jagiellońska 74wg

Kotłownia Jagiellońska 74wh

Kotłownia Jagiellońska 74wi

Kotłownia Jagiellońska 74wj

Kotłownia Jagiellońska 74wk

Kotłownia Jagiellońska 74wl

Kotłownia Jagiellońska 74wm

Kotłownia Jagiellońska 74wn

Kotłownia Jagiellońska 74wo

Kotłownia Jagiellońska 74wp

Kotłownia Jagiellońska 74wq

Kotłownia Jagiellońska 74wr

Kotłownia Jagiellońska 74ws

Kotłownia Jagiellońska 74wt

Kotłownia Jagiellońska 74wu

Kotłownia Jagiellońska 74wv

Kotłownia Jagiellońska 74ww

Kotłownia Jagiellońska 74wx

Kotłownia Jagiellońska 74wy

Kotłownia Jagiellońska 74wz

Kotłownia Jagiellońska 74xa

Kotłownia Jagiellońska 74xb

Kotłownia Jagiellońska 74xc

Kotłownia Jagiellońska 74xd

Kotłownia Jagiellońska 74xe

Kotłownia Jagiellońska 74xf

Kotłownia Jagiellońska 74xg

Kotłownia Jagiellońska 74xh

Kotłownia Jagiellońska 74xi

Kotłownia Jagiellońska 74xj

Kotłownia Jagiellońska 74xk

Kotłownia Jagiellońska 74xl

Kotłownia Jagiellońska 74xm

Kotłownia Jagiellońska 74xn

Kotłownia Jagiellońska 74xo

Kotłownia Jagiellońska 74xp

Kotłownia Jagiellońska 74xq

Kotłownia Jagiellońska 74xr

Kotłownia Jagiellońska 74xs

Kotłownia Jagiellońska 74xt

Kotłownia Jagiellońska 74xu

Kotłownia Jagiellońska 74xv

Kotłownia Jagiellońska 74xw

Kotłownia Jagiellońska 74xx

Kotłownia Jagiellońska 74xy

Kotłownia Jagiellońska 74xz

Kotłownia Jagiellońska 74ya

Kotłownia Jagiellońska 74yb

Kotłownia Jagiellońska 74yc

Kotłownia Jagiellońska 74yd

Kotłownia Jagiellońska 74ye

Kotłownia Jagiellońska 74yf

Kotłownia Jagiellońska 74yg

Kotłownia Jagiellońska 74yh

Kotłownia Jagiellońska 74yi

Kotłownia Jagiellońska 74yj

Kotłownia Jagiellońska 74yk

Kotłownia Jagiellońska 74yl

Kotłownia Jagiellońska 74ym

Kotłownia Jagiellońska 74yn

Kotłownia Jagiellońska 74yo

Kotłownia Jagiellońska 74yp

Kotłownia Jagiellońska 74yq

Kotłownia Jagiellońska 74yr

Kotłownia Jagiellońska 74ys

Kotłownia Jagiellońska 74yt

Kotłownia Jagiellońska 74yu

Kotłownia Jagiellońska 74yv

Kotłownia Jagiellońska 74yw

Kotłownia Jagiellońska 74yx

Kotłownia Jagiellońska 74yy

Kotłownia Jagiellońska 74yz

Kotłownia Jagiellońska 74za

Kotłownia Jagiellońska 74zb

Kotłownia Jagiellońska 74zc

Kotłownia Jagiellońska 74zd

Kotłownia Jagiellońska 74ze

Kotłownia Jagiellońska 74zf

Kotłownia Jagiellońska 74zg

Kotłownia Jagiellońska 74zh

Kotłownia Jagiellońska 74zi

Kotłownia Jagiellońska 74zj

Kotłownia Jagiellońska 74zk

Kotłownia Jagiellońska 74zl

Kotłownia Jagiellońska 74zm

Kotłownia Jagiellońska 74zn

Kotłownia Jagiellońska 74zo

Kotłownia Jagiellońska 74zp

Kotłownia Jagiellońska 74zq

Kotłownia Jagiellońska 74zr

Kotłownia Jagiellońska 74zs

Kotłownia Jagiellońska 74zt

Kotłownia Jagiellońska 74zu

Kotłownia Jagiellońska 74zv

Kotłownia Jagiellońska 74zw

Kotłownia Jagiellońska 74zx

Kotłownia Jagiellońska 74zy

Kotłownia Jagiellońska 74zz

Kotłownia Jagiellońska 74aaa

Kotłownia Jagiellońska 74aab

Kotłownia Jagiellońska 74aac

Kotłownia Jagiellońska 74aad

Kotłownia Jagiellońska 74aae

Kotłownia Jagiellońska 74aaf

Kotłownia Jagiellońska 74aag

Kotłownia Jagiellońska 74aah

Kotłownia Jagiellońska 74aai

Kotłownia Jagiellońska 74aaj

Kotłownia Jagiellońska 74aak

Kotłownia Jagiellońska 74aal

Kotłownia Jagiellońska 74aam

Kotłownia Jagiellońska 74aan

Kotłownia Jagiellońska 74aao

Kotłownia Jagiellońska 74aap

Kotłownia Jagiellońska 74aaq

Kotłownia Jagiellońska 74aar

Kotłownia Jagiellońska 74aas

Kotłownia Jagiellońska 74aat

Kotłownia Jagiellońska 74aau

Kotłownia Jagiellońska 74aav

Kotłownia Jagiellońska 74aaw

Kotłownia Jagiellońska 74aax

Kotłownia Jagiellońska 74aay

Kotłownia Jagiellońska 74aaz

Kotłownia Jagiellońska 74aba

Kotłownia Jagiellońska 74abb

Kotłownia Jagiellońska 74abc

Kotłownia Jagiellońska 74abd

Kotłownia Jagiellońska 74abe

Kotłownia Jagiellońska 74abf

Kotłownia Jagiellońska 74abg

Kotłownia Jagiellońska 74abh

Kotłownia Jagiellońska 74abi

Kotłownia Jagiellońska 74abj

Kotłownia Jagiellońska 74abk

Kotłownia Jagiellońska 74abl

Kotłownia Jagiellońska 74abm

Kotłownia Jagiellońska 74abn

Kotłownia Jagiellońska 74abo

Kotłownia Jagiellońska 74abp

Kotłownia Jagiellońska 74abq

Kotłownia Jagiellońska 74abr

Kotłownia Jagiellońska 74abs

Kotłownia Jagiellońska 74abt

Kotłownia Jagiellońska 74abu

Kotłownia Jagiellońska 74abv

Kotłownia Jagiellońska 74abw

Kotłownia Jagiellońska 74abx

Kotłownia Jagiellońska 74aby

Kotłownia Jagiellońska 74abz

Kotłownia Jagiellońska 74aca

Kotłownia Jagiellońska 74acb

Kotłownia Jagiellońska 74acc

Kotłownia Jagiellońska 74acd

Kotłownia Jagiellońska 74ace

Kotłownia Jagiellońska 74acf

Kotłownia Jagiellońska 74acg

Kotłownia Jagiellońska 74ach

Kotłownia Jagiellońska 74aci

Kotłownia Jagiellońska 74acj

Kotłownia Jagiellońska 74ack

Kotłownia Jagiellońska 74acl

Kotłownia Jagiellońska 74acm

Kotłownia Jagiellońska 74acn

Kotłownia Jagiellońska 74aco

Kotłownia Jagiellońska 74acp

Kotłownia Jagiellońska 74acq

Kotłownia Jagiellońska 74acr

Kotłownia Jagiellońska 74acs

Kotłownia Jagiellońska 74act

Kotłownia Jagiellońska 74acu

Kotłownia Jagiellońska 74acv

Kotłownia Jagiellońska 74acw

Kotłownia Jagiellońska 74acx

Kotłownia Jagiellońska 74acy

Kotłownia Jagiellońska 74acz

Kotłownia Jagiellońska 74ada

Kotłownia Jagiellońska 74adb

Kotłownia Jagiellońska 74adc

Kotłownia Jagiellońska 74add

Kotłownia Jagiellońska 74ade

Kotłownia Jagiellońska 74adf

Kotłownia Jagiellońska 74adg

Kotłownia Jagiellońska 74adh

Kotłownia Jagiellońska 74adi

Kotłownia Jagiellońska 74adj

Kotłownia Jagiellońska 74adk

Kotłownia Jagiellońska 74adl

Kotłownia Jagiellońska 74adm

Kotłownia Jagiellońska 74adn

Kotłownia Jagiellońska 74ado

Kotłownia Jagiellońska 74adp

Kotłownia Jagiellońska 74adq

Kotłownia Jagiellońska 74adr

Kotłownia Jagiellońska 74ads

Kotłownia Jagiellońska 74adt

Kotłownia Jagiellońska 74adu

Kotłownia Jagiellońska 74adv

Kotłownia Jagiellońska 74adw

Kotłownia Jagiellońska 74adx

Kotłownia Jagiellońska 74ady

Kotłownia Jagiellońska 74adz

Kotłownia Jagiellońska 74aea

Kotłownia Jagiellońska 74aeb

Kotłownia Jagiellońska 74aec

Kotłownia Jagiellońska 74aed

Kotłownia Jagiellońska 74aee

Kotłownia Jagiellońska 74aef

Kotłownia Jagiellońska 74aeg

Kotłownia Jagiellońska 74aeh

Kotłownia Jagiellońska 74aei

Kotłownia Jagiellońska 74aej

Kotłownia Jagiellońska 74aek

Kotłownia Jagiellońska 74ael

Kotłownia Jagiellońska 74aem

Kotłownia Jagiellońska 74aen

Kotłownia Jagiellońska 74aeo

Kotłownia Jagiellońska 74aep

Kotłownia Jagiellońska 74aeq

Kotłownia Jagiellońska 74aer

Kotłownia Jagiellońska 74aes

Kotłownia Jagiellońska 74aet

Kotłownia Jagiellońska 74aeu

Kotłownia Jagiellońska 74aev

Kotłownia Jagiellońska 74aew

Kotłownia Jagiellońska 74aex

Kotłownia Jagiellońska 74aey

Kotłownia Jagiellońska 74aez

Kotłownia Jagiellońska 74afa

Kotłownia Jagiellońska 74afb

Kotłownia Jagiellońska 74afc

Kotłownia Jagiellońska 74afd

Kotłownia Jagiellońska 74afe

Kotłownia Jagiellońska 74aff

Kotłownia Jagiellońska 74afg

Kotłownia Jagiellońska 74afh

Kotłownia Jagiellońska 74afi

Kotłownia Jagiellońska 74afj

Kotłownia Jagiellońska 74afk

Kotłownia Jagiellońska 74afl

Kotłownia Jagiellońska 74afm

Kotłownia Jagiellońska 74afn

Kotłownia Jagiellońska 74afo

Kotłownia Jagiellońska 74afp

Kotłownia Jagiellońska 74afq

Kotłownia Jagiellońska 74afr

Kotłownia Jagiellońska 74afs

Kotłownia Jagiellońska 74aft

Kotłownia Jagiellońska 74afu

Kotłownia Jagiellońska 74afv

Kotłownia Jagiellońska 74afw

Kotłownia Jagiellońska 74afx

Kotłownia Jagiellońska 74afy

Kotłownia Jagiellońska 74afz

Kotłownia Jagiellońska 74aga

Kotłownia Jagiellońska 74agb

Kotłownia Jagiellońska 74agc

Kotłownia Jagiellońska 74agd

Kotłownia Jagiellońska 74age

Kotłownia Jagiellońska 74agf

Kotłownia Jagiellońska 74agg

Kotłownia Jagiellońska 74agh

Kotłownia Jagiellońska 74agi

Kotłownia Jagiellońska 74agj

Kotłownia Jagiellońska 74agk

Kotłownia Jagiellońska 74agl

Kotłownia Jagiellońska 74

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 11 KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU ZAOPATRZENIA W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

mpu MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

N

SMUKAŁA EW

CZYŻKÓWKO CZY

STOPIEŃ WODNY CZYŻKOWKO

OSOWA GÓRA OSO

JACHCICE JAC

B. PÓŁNOC BPN

B. WSCHÓD BWS

ŚRÓDMIEŚCIE BSR

MEW KUJAWSKA

BŁONIE BBL

wariant II

GPZ PIĘKNA PIE

RUPIENICA RUP

warianty

wariant I

GPZ GLINKI 1

GPZ GLINKI 2 GLI

BYDGOSZCZ ZACHÓD BYD

F PLB

F

SO

GPZ NIEMCZYNIE

GPZ TORUŃSKA

TELEFONIKA

KAUCZUK KUK

BYDGOSZCZ POŁUDNIE BPD

EC II BE2

ZACHEM -II ZA2

ZACHEM ZA1

STACJA JASINIEC JAS

ROMET ROM

MEW MEWAT

MEW RZGW

KAPUŚCISKA EB

Linia do przełożenia przy projektowaniu Platformy Multimodalnej

FORDON EB

FORDON -2 FOR 2

FORDON FOR

FORDON ATR ATR

WYPALENISKA EB

NIWY

warianty

Kierunek Grudziądz Węgrowo

Kierunek EC Bydgoszcz

Kierunek Płaśnow

Kierunek Bydgoszcz Zachód

## LEGENDA

### System zaopatrzenia w energię elektryczną - kierunki rozwoju

- Istn. stacje elektroenergetyczne WN/SN (GPZ)
- Proj. stacje elektroenergetyczne WN/SN (GPZ)
- Istn. stacje elektr. WN/SN abonenckie
- Istn. stacja elektroenergetyczna WN rozdzielcza
- Istn. stacje przesyłowe NN/WN Jasiniec/Bydg. Zachód
- Planowana rozbudowa stacji Jasiniec i Bydg. Zachód
- Istn. linia napowietrzna NN-220 kV
- Istn. linia napowietrzna NN-220 kV - do likwidacji
- Istn. linia napowietrzna NN-400 kV (220 kV)
- Istn. linia napowietrzna NN-400 kV (220 kV) - do przełożenia
- Proj. linia napowietrzna NN-400 kV
- Proj. linia napowietrzna NN-400 kV dwutorowa
- Planowane przełożenie linii 400 kV pod projektowaną Platformę Multimodalną
- Istn. linia napowietrzna NN-400 kV dwutorowa
- Istn. linia napowietrzna WN-110 kV
- Istn. linia napowietrzna WN-110 kV dwutorowa
- Istn. linia napowietrzna WN-110 kV - do likwidacji
- Istn. linia napowietrzna WN-110 kV - do skablowania lub przełożenia
- Proj. linia napowietrzna WN-110 kV
- Proj. linia napowietrzna WN-110 kV dwutorowa
- Istn. linia kablowa WN-110 kV
- Istn. linia kablowa WN-110 kV abonencka
- Proj. linia kablowa WN-110 kV
- Proj. linia kablowa WN-110 kV dwutorowa
- Istn. linia napowietrzna SN-30 kV
- Proj. linia napowietrzna SN-30 kV
- Istn. linia napowietrzna SN-30 kV - do likwidacji
- Istn. linia napowietrzna SN-30 kV - do skablowania
- Istn. linia kablowa SN-30 kV
- Istn. linia kablowa SN-30 kV - do likwidacji
- Proj. linia kablowa SN-30 kV
- Punkty wytwarzania energii elektrycznej
  EW - elektrownia wodna
  MEW - mała elektrownia wodna
  EB - elektrownia biogazowa
  SO - spalarnia odpadów
  F - fotowoltaika
- Proj. punkty wytwarzania energii elektrycznej
- Obszary wymagające budowy i rozbudowy systemu elektroenergetycznego
- Obszary wymagające rozbudowy, modernizacji i uzupełnienia systemu elektroenergetycznego

Kolorem szarym zostały przedstawione elementy systemu zaopatrzenia w energię elektryczną poza granicami m. Bydgoszczy.

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGiK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGiK.7522.2.63.2017_04_CL8

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BYDGOSZCZY

## MAPA NR 12 ZAMIERZENIA PLANISTYCZNE

ZAŁĄCZNIK 2 DO UCHWAŁY LXII/1263/22 RADY MIASTA BYDGOSZCZY Z DNIA 14 GRUDNIA 2022 R.

mpu MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W BYDGOSZCZY

N

Schemat podziału miasta na jednostki strukturalne

# LEGENDA

**OBSZARY, DLA KTÓRYCH PODJĘTO UCHWAŁĘ O PRZYSTĄPIENIU DO SPORZĄDZENIA MPZP, B(DĄCE W TRAKCIE OPRACOWANIA:**

- A – obszary zainwestowania miejskiego wymagające intensyfikacji i/lub poprawy funkcjonalności oraz jakości zagospodarowania przestrzennego terenów
- C – obszary, na których sporządzenie planu jest istotne dla ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych
- D – obszary rozwoju funkcji miejskich, dla których możliwość jest określenie zasad zabudowy i zagospodarowania
- A – obszary zainwestowania miejskiego wymagające intensyfikacji i/lub poprawy funkcjonalności i jakości zagospodarowania przestrzennego terenów
- B – obszary zainwestowania miejskiego wymagające ochrony wartości kulturowych obszaru
- C – obszary, na których sporządzenie planu jest istotne dla ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych
- C – obszary obowiązujących planów miejscowych, które z uwagi na nieadekwatność do wymagań określonych w obowiązujących przepisach, wymagają aktualizacji
- E – obszary istotne dla rozwoju infrastruktury
- G – obszary, dla których podjęto uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia mpzp, wymagana korekta granic

**OBSZARY WSKAZANE DO SPORZĄDZENIA MPZP:**

- A – obszary zainwestowania miejskiego wymagające intensyfikacji i/lub poprawy funkcjonalności i jakości zagospodarowania przestrzennego terenów
- B – obszary zainwestowania miejskiego wymagające ochrony wartości kulturowych obszaru
- C – obszary, na których sporządzenie planu jest istotne dla ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych
- C – obszary obowiązujących planów miejscowych, które z uwagi na nieadekwatność do wymagań określonych w obowiązujących przepisach, wymagają aktualizacji
- obszary rezerw rozwojowych - perspektywiczne

**OBSZARY ZDEGRADOWANE I OBSZARY REWITALIZACJI:**

- obszary zdegradowane - Uchwała Nr XXXVI/734/16 Sejmiku Województwa z dnia 29 września 2016 r. w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji na terenie miasta Bydgoszczy (Dz.U. 2016 r., poz.4631)
- obszary rewitalizacji - Uchwała Nr XXXVI/734/16 Sejmiku Województwa z dnia 29 września 2016 r. w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji na terenie miasta Bydgoszczy (Dz.U. 2016 r., poz.4631)

1 obszar rewitalizacji Bocianowo-Śródmieście-Stare Miasto, Okole, Wilcze Jary

2 obszar rewitalizacji Stary Fordon

3 obszar rewitalizacji Zimne Wody-Czersko Polskie

NUMERY NA MAPIE ODNOSZĄ SIĘ DO TEREKÓW OPISANYCH W TYM OBSZARZE

**OBSZARY PRZEKSZTAŁCEŃ I OBSZARY REHABILITACJI:**

- obszary przekształceń
- obszary rehabilitacji

**SYSTEM PRZYRODNICZO-REKREACYJNY**

| | | | |
|---|---|---|---|
| ZL | tereny lasów | ZM | tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczalnym zabudową ekstensywną |
| ZK | tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej | ZC | tereny cmentarzy |
| ZP | tereny zieleni urządzonej | R | tereny rolne |
| ZR | tereny rekreacji i sportu | W | tereny wód powierzchniowych |

**TERENY FUNKCJONALNE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| MN1 MN2 | tereny mieszkaniowe jednorodzinnego | UC | tereny wielofunkcyjne w centrum miasta |
| MNMV | tereny mieszkaniowe jednorodzinnego z wielorodzinnego | MC | tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe |
| MW1 MW2 | tereny mieszkaniowe wielorodzinnego | UP | tereny usług o znaczeniu ponadlokalnym |
| MNU | tereny mieszkaniowe jednorodzinnego i usług | U | tereny usług |
| MWU | tereny mieszkaniowe wielorodzinnego i usług | P/U | tereny produkcyjno-usługowe |
| | | I | tereny infrastruktury technicznej |

**INNE**

- granica miasta
- Bartodzieje nazwa jednostki strukturalnej
- obszary, na których obowiązują mpzp (stan na 30.04.2022 r.)

ELEMENTY RYSUNKU STUDIUM UMIESZCZONE NA PLANSZY POZA GRANICAMI MIASTA BYDGOSZCZY SĄ ELEMENTAMI INFORMACYJNYMI

RYSUNEK STUDIUM NALEŻY ODCZYTYWAĆ W SKALI 1:15 000

SKALA 1:15 000

0 500 1000 2000 3000 m

LICENCJE DLA MAP TOPOGRAFICZNYCH:
nr WODGIK.7522.1.11.2017_04_P oraz nr WODGIK.7522.2.63.2017_04_CL8

Załącznik Nr 3
do uchwały Nr LXII/1263/22 Rady Miasta Bydgoszczy
z dnia 14 grudnia 2022 r.

**ROZSTRZYGNIĘCIE**
**o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy**

Na podstawie art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2022 poz. 503) w związku z art. 11 pkt 9 ww. ustawy Rada Miasta Bydgoszczy rozstrzyga o nieuwzględnieniu uwag do projektu Studium zamieszczonych w poniższym wykazie.
Uwagi zawarte w poniższym zestawieniu zostały zgłoszone do projektu Studium, który był wykładany do publicznego wglądu w dniach: od 7.06.2021 do 31.07.2021 r.

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | osoba fizyczna | Zmiana przeznaczenia działki z Bz – tereny rekreacyjno-wypoczynkowe na Bp – tereny przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną. | ul. Głębinowa, dz. 241, obr. 312 | MN2 | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium nie rozstrzyga o kwalifikacji ewidencyjnej działek ani o przeznaczeniu pojedynczych nieruchomości. |
| 2 | 689.2 | Rada Osiedla Miedzyń-Prądy | Relokacja zakładu, który stwarza zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców. | Osowa Góra-Kruszyńska, Prądy-Lisia | str. 274, pkt 3 | Lokalizacja zakładu dużego ryzyka w bliskiej odległości od zabudowy mieszkaniowej stanowi istotny problem dla miasta. Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U.2021.741 tj. z dnia 2021.04.22) w Studium uwzględnia się uwarunkowania wynikające z zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia. Przepis ten nakazuje więc taki sposób projektowania przestrzeni, aby ograniczyć skutki wystąpienia poważnej awarii do minimum. Przeprowadzone analizy wykluczyły możliwość relokacji zakładu. Tego typu obiekty należy lokalizować na terenach przemysłowych, jednak z uwzględnieniem bezpiecznej odległości od innych zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii. Nie można więc proponować przeniesienia zakładu np. na teren parku przemysłowego, gdyż funkcjonujący w tym rejonie zakład NITRO-CHEM wyklucza tego typu sąsiedztwo. Z kolei tereny w jednostce Rynkowo czy Jachcice znajdują się zbyt blisko zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, by mógł tam funkcjonować zakład dużego ryzyka wystąpienia poważnej awarii. |
| 3 | 3.1., 10.1., 11.1., 12.1., 13.1, 14.1, 15.1., 19.1., 20.1., 21.1, 22, 25.1, 26.1, 27.1, 28.1., 29.1., 30.1, 31.1, 32.1, 35.1, 36.1, 37.1, 38.1, 40.1, 41.1, 42.1, 43.1, 44.1, 45.1, 46.1, 47.1, 48.1, 49.1, 50.1, 51.1, 52.1, 53.1, 54.1, 55.1, 56.1, 57.1, 58.1, 59.1, 60.1, 61.1, 62.1, 63.1, 64.1, 65.1, 66.1, 67.1, 68.1, 69.1, 70.1, 71.1, 72.1, 73.1, 74.1, 75.1, 76.1, 77.1, 78.1, 79.1, 80.1, 81.1, 82.1, 83.1, 84.1, 85.1, 86.1, 87.1, 88.1, 89.1, 90.1, 91.1, 92.1, 93.1, 94.1, 95.1, 96.1, 97.1, 98.1, 99.1, 100.1, 102.1, 103.1, 104.1, 105.1, 106.1, 107.1, 108.1, 109.1, 110.1, 111.1, 112.1, 113.1, 114.1, 115.1, 116.1, 120.1, 121.1, 122.1, 123.1, 124.1, 125.1, 126.1, 127.1, 128.1, 129.1, 130.1, 131.1, 132.1, 133.1, 134.1, 135.1, 136.1, 137.1, 138.1, 139.1, 140.1, 141.1, 142.1, 143.1, 144.1, 145.1, 146.1, 147.1, 148.1, 149.1, 150.1, 151.1, 152.1, 153.1, 154.1, 155.1, 156.1, 157.1, 158.1, 159.1, 160.1, 161.1, 162.1, 163.1, 164.1, 165.1, 166.1, 167.1, 168.1, 169.1, 170.1, 172.1, 173.1, 174.1, 175.1, 176.1, 177.1, 178.1, 179.1, 180.1, 181.1, 182.1, 183.1, 184.1, 185.1, 186.1, 196.1, 197.1, 198.1, 199.1, 200.1, 201.1, 202.1, 203.1, 204.1, 205.1, 206.1, 207.1, 208.1, 209.1, 210.1, 220.1, 221.1, 222.1, 223.1, 224.1, 225.1, 226.1, 227.1, 228.1, 229.1, 230.1, 231.1, 232.1, 233.1, 234.1, 235.1, 236.1, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243.1, 244.1, 245.1, 246.1, 247, 261.1, 270.1, 271.1, 272.1, 273.1, 274.1, 275.1, 276.1, 277.1, 278.1, 306.1, 307.1, 308.1, 310.1, 311.1, 312.1, 313.1, 314.1, 329.1, 351, 368, 369, 370, 371, 381, 543.1, 669.1, 706, 707, 708, 709.1, 710.1, 711, 712, 713 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Utrzymanie działki 32/1, obr. 354 jako lasu, rezygnacja z przeznaczenia jej pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną; wprowadzenie zakazu grodzenia terenu; sprzeciw wobec projektowi pomniejszenia obszaru leśnego 1LS u styku ulic Piaski i Baranowskiego, utrzymanie funkcji lasu na terenie oznaczonym w mpzp Smukała Baranowskiego symbolem 1LS. zmiana przeznaczenia terenów z kategorii MN1 na ZL. | część dz. 32/1, obr. 354, część terenu oznaczonego 1LS w obowiązującym mpzp osiedla Smukała w rejonie ul. Baranowskiego; Smukała teren lasu w rejonie ul. Baranowskiego, rejon ul. Baranowskiego obr. 354 działki: 32/1, 32/2, 32/3, 32,4 | MN1, MN1, ZL | Uwaga nieuwzględniona w odniesieniu do wniesienia zakazu grodzenia terenu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa (ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) Studium nie reguluje tak szczegółowych zagadnień. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 | 246.2 | osoba fizyczna | Odkupienie terenu oznaczonego w mpzp Smukała Baranowskiego symbolem 1LS przez miasto Bydgoszcz od obecnego właściciela lub przekazanie mu ekwiwalentu ziemi na innym terenie, wywiezienie ziemi przywiezionej z wykopu pod sklep, oczyszczenie wąwozu i powtórne zalesienie. | część dz. 32/1, obr. 354 | MN1, ZL | Uwaga nieuwzględniona, wykracza poza zakres regulacji Studium określony w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. |
| 5 | 403.2, 544, 743 | osoba fizyczna | Zmiana kierunku zagospodarowania przestrzennego Dolnej Smukały na terenie lasu przy ul. Baranowskiego (część dz. 32/1, obr. 354) – z kategorii MN1 na ZM, zamiana w Studium strefy części lasu – w rejone ul. Baranowskiego – objętego ustaleniem MN na ZM, zmiana przeznaczenia MN na ZM. | część dz. 32/1, obr. 354, rejon ul. Baranowskiego, dz. 32/1, 32/2, 32/3, 32/4, 32/5, obr. 354 | MN1, MN1 i ZL | Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia z kategorii MN1 (tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego) na ZM (tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej). Na przedmiotowym terenie wprowadzono przeznaczenie ZL - tereny lasów. Zachowanie kompleksu leśnego przy ul. Baranowskiego, tj. w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego (Uchwała Nr IX/182/19 Sejmiku Woj. Kuj.-Pom. z dnia 2 września 2019 r.), w strefie ochronnej ujęcia wody Czyżkówko oraz w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Brdy, w dobie szeroko podejmowanych działań związanych z zapobieganiem ocieplaniu klimatu, zanieczyszczaniu powietrza w miastach i obniżaniu standardów zamieszkania w skali lokalnej jest uzasadnione. Ponadto omawiany teren leśny stanowi jedyne naturalne połączenie dużych zwartych kompleksów leśnych ciągnących się znad Zalewu Koronowskiego z rzeką Brdą na terenie Bydgoszczy, tworząc największy korytarz migracji zwierząt na kierunku wschód-zachód. |
| 6 | 622 | osoba fizyczna | Zmiana przeznaczenia z ZL na ZM lub ZR. | dz. 2 i 3, obr. 354 | ZL | Działki zlokalizowane są w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego (Uchwała Nr IX/182/19 Sejmiku Woj. Kuj.-Pom. z dnia 2 września 2019 r.), w strefie 100 m od rzeki Brdy, gdzie wykluczone jest sytuowanie zabudowy. Stanowią one naturalne połączenie dużych zwartych kompleksów leśnych ciągnących się znad Zalewu Koronowskiego z rzeką Brdą na terenie Bydgoszczy. Pozostawienie lasów na przedmiotowym terenie jest istotne dla utrzymania stabilności skarpy. |
| 7 | 619 | osoba fizyczna | Podział terenu na działki nie mniejsze niż 800 $m^2$, dopuszczenie zabudowy dwukondygnacyjnej. | dz. 32/2, 32/3, 32/4, 32/6, obr. 354 | MN1 | Karta MN zawiera zestaw wskaźników zależnych od typu zabudowy, w ramach Studium wyznacza się tereny brutto nie przesądzając o sposobie zagospodarowania poszczególnych działek. Dokładne regulacje będą ustalane w ramach planów miejscowych. |
| 8 | 620 | osoba fizyczna | Zmiana działki 29, obr. 354 na zabudowę jednorodzinną. | dz. 29, obr. 354 | MN1 | Przedmiotowy teren w projekcie Studium znajduje się w granicach terenu przeznaczonego pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną MN, jednak w ramach Studium wyznacza się tereny brutto, nie przesądzając o przeznaczeniu pojedynczych działek. Działka objęta jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i to plan rozstrzyga o możliwości zagospodarowania działki. |
| 9 | 3.2., 10.2, 11.2, 12.2, 13.2, 14.2., 15.2, 19.2., 20.2, 21.2., 25.2, 26.2, 27.2, 28.2., 29.2., 30.2, 31.2, 32.2, 35.2, 36.2, 37.2, 38.2, 40.2, 41.2, 42.2, 43.2, 44.2, 45.2, 46.2, 47.2, 48.2, 49.2, 50.2, 51.2, 52.2, 53.2, 54.2, 55.2, 56.2, 57.2, 58.2, 59.2, 60.2, 61.2, 62.2, 63.2, 64.2, 65.2, 66.2, 67.2, 68.2, 69.2, 70.2, 71.2, 72.2, 73.2, 74.2, 75.2, 76.2, 77.2, 78.2, 79.2, 80.2, 81.2, 82.2, 83.2, 84.2, 85.2, 86.2, 87.2, 88.2, 89.2, 90.2, 91.2, 92.2, 93.2, 94.2, 95.2, 96.2, 97.2, 98.2, 99.2, 100.2, 102.2, 103.2, 104.2, 105.2, 106.2, 107.2, 108.2, 109.2, 110.2, 111.2, 112.2, 113.2, 114.2, 115.2, 116.2, 120.2, 121.2, 122.2, 123.2, 124.2, 125.2, 126.2, 127.2, 128.2, 129.2, 130.2, 131.2, 132.2, 133.2, 134.2, 135.2, 136.2, 137.2, 138.2, 139.2, 140.2, 141.2, 142.2, 143.2, 144.2, 145.2, 146.2, 147.2, 148.2, 149.2, 150.2, 151.2, 152.2, 153.2, 154.2, 155.2, 156.2, 157.2, 158.2, 159.2, 160.2, 161.2, 162.2, 163.2, 164.2, 165.2, 166.2, 167.2, 168.2, 169.2, 170.2, 172.2, 173.2, 174.2, 175.2, 176.2, 177.2, 178.2, 179.2, 180.2, 181.2, 182.2, 183.2, 184.2, 185.2, 186.2, 196.2, 197.2, 198.2, 199.2, 200.2, 201.2, 202.2, 203.2, 204.2, 205.2, 206.2, 207.2, 208.2, 209.2, 210.2, 220.2, 221.2, 222.2, 223.2, 224.2, 225.2, 226.2, 227.2, 228.2, 229.2, 230.2, 231.2, 232.2, 233.2, 234.2, 235.2, 236.2, 243.2, 244.2, 245.2, 261.2, 270.2, 271.2, 272.2, 273.2, 274.2, 275.2, 276.2, 277.2, 278.2, 306.2, 307.2, 308.2, 310.2, 311.2, 312.2, 313.2, 314.2, 329.2, 543.2, 709.2 | osoba fizyczna | Utrzymanie w Smukale zakazu podziału na działki mniejsze niż 2000 $m^2$. | teren Smukały | MN1 | Uwaga nieuwzględniona w zakresie: minimalnej powierzchni działki budowlanej 2000 $m^2$ – w obowiązujących dokumentach planistycznych wielkość minimalna działki wynosi 1500 $m^2$. Z uwagi na ciągłość polityki przestrzennej oraz oczekiwania właścicieli nieruchomości nie jest zasadne podwyższanie wartości minimalnej powierzchni działki budowlanej ponad wartość wskazaną w obowiązujących dokumentach planistycznych. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 331.1, 332.1 | osoba fizyczna | Przywrócenie do obszaru chronionego krajobrazu nieruchomości położonych przy ul. Smukalskiej 173, 175, 177. | ul. Smukalska 173, 175, 177 | tereny objete odstępstwami na obszarze chonionego krajobrazu, na których nie obowiązują zakazy Uchwały Nr IX/181/19 i Uchwały IX/182/19 Sejmiku Kuj.-Pom. | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Nieruchomości znajdują się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego, Studium nie ustala obszarów chronionego krajobrazu. Ta forma ochrony jest ustanawiana uchwałą Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego i stanowi element informacyjny Studium. |
| 11 | 331.4, 332.4 | osoba fizyczna | Ustalanie inwestycji celu publicznego jedynie w zakresie budowy dróg, elementów i urządzeń infrastruktury technicznej i urządzeń wodnych. | teren w rejonie ulic Smukalska i Palmowa | MN1 | Nie ma uzasadnienia dla wprowadzenia ograniczeń w zakresie katalogu inwestycji celu publicznego, jakie mogą być realizowane na terenie Smukały na poziomie Studium. Szczegółowe zagospodarowanie terenów jest określane w planach miejscowych i w tym dokumencie poprzez odpowiednie przeznaczenie terenu może być regulowana lokalizacja inwestycji celu publicznego. Plany miejscowe zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym są poddawane procedurze wyłożenia do wglądu publicznego, wówczas mieszkańcy mają możliwość weryfikacji przyjętych rozwiązań poprzez złożenie uwag do projektu. Ponadto realizację inwestycji celu publicznego na terenach obszaru krajobrazu chronionego reguluje ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Zapisy Studium nie mogą być sprzeczne z regulacjami ustawowymi. |
| 12 | 331.2, 332.2 | osoba fizyczna | Wyznaczenie w strefie ulic Smukalska – Palmowa obszaru mieszkalnictwa o niskiej intensywności zabudowy zintegrowanej z krajobrazem ZM (w tym ustalenie zakazu magazynowania, usług, produkcji, handlu, usług sportu i rekreacji oraz wprowadzenie wymogu odprowadzania ścieków do zbiorczej kanalizacji sanitarnej, stosowania ekologicznych źródeł energii) z uwzględnieniem fizjografii terenu, zwłaszcza roślinności nabrzeżnej oraz świata zwierzęcego; postulat minimalnej wielkości działek - 2000 $m^2$ oraz pozostawienia minimalnie 60-75% powierzchni działek niezabudowanych. | teren w rejonie ulic Smukalska i Palmowa | MN1 - wielkości działek w zależności od typu zabudowy tj.: bliźniacza: wielkości działek min. 350 $m^2$, pow. zab. 35%, pow. biol. czynna 40%, zabudowa wolnostojąca: wielkości działek min. 800 $m^2$, pow. zab. 35%, pow. biol. czynna 40%; | Uwaga nieuwzględniona w zakresie: minimalnej powierzchni działki budowlanej 2000 $m^2$ – z uwagi na ciągłość polityki przestrzennej oraz oczekiwania właścicieli nieruchomości nie jest zasadne podwyższanie wartości minimalnej powierzchni działki budowlanej ponad wartość wskazaną w obowiązujących dokumentach planistycznych, która wynosi 1500 $m^2$. Nieuwzględniono również możliwości wykluczenia handlu, usług sportu i rekreacji - z uwagi na potrzebę zapewnienia osiedlom mieszkaniowym niezbędnych usług oraz potencjał rekreacyjno-wypoczynkowy terenu, który może służyć ogółowi mieszkańców Bydgoszczy. |
| 13 | 403.1 | Rada Osiedla Smukała-Opławiec Janowo | Na całym obszarze dzielnicy Smukała – Opławiec – Janowo postulujemy wyłącznie zabudowę mieszkaniową ekstensywną ZM. | dzielnica Smukała – Opławiec – Janowo | MN1 | Uwaga nieuwzględniona na obszarze dzielnic Smukała – Opławiec – Janowo, poza terenami w rejonie Smukały – ul. Palmowej oraz Opławca – ulic Biwakowej i Hoppego. Obszar Smukały, Opławca i Janowa ma zróżnicowane uwarunkowania, różną strukturę podziałów geodezyjnych i różne typy istniejącej zabudowy. Występują tu tereny typowej zabudowy jednorodzinnej oraz tereny zabudowy ekstensywnej na dużych działkach – struktura ta ma odzwierciedlenie w obowiązujących planach miejscowych. Wobec powyższego nie jest możliwe zastosowanie jednolitego zapisu dla całego obszaru Smukała – Opławiec – Janowo. Kwalifikację do kategorii zabudowy ekstensywnej ZM otrzymały jedynie takie obszary jak: Smukała w rejonie ul. Palmowej, ul. Opławiec w rejonach ulic Biwakowej i Hoppego. |
| 14 | 331.3, 332.3 | osoba fizyczna | Sytuowanie obiektów infrastruktury z zakresu sportu i rekreacji w okolicach stanicy wodnej Janowo oraz na obszarze Zalewu Koronowskiego. | stanica wodna Janowo oraz na obszarze Zalewu Koronowskiego | ZR | Uwaga nieuwzględniona w zakresie odnoszącym się do obszaru Zalewu Koronowskiego – dokument Studium nie formułuje kierunków rozwoju dla terenów zlokalizowanych poza granicami miasta. |
| 15 | 356, 382, 643, 644, 645, 646, 669.6 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana kierunku zagospodarowania z kategorii MW1 na kategorię ZP. | las na Jachcicach w rejonie ul. Zawiszy Czarnego i Andrzeja Kmicica obr. 278, działki: 1/4, 13, 249/7, 249/4, 249/7, 249/14, 249/8 | MW1 | Teren zlokalizowany w bliskim sąsiedztwie centrum miasta, z dobrą dostępnością infrastruktury technicznej i systemów transportowych, stanowi strategiczną rezerwę zabudowy mieszkaniowej dla miasta Bydgoszczy. |
| 16 | 352, 380, 647, 648, 649, 669.2 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana przeznaczenia MN/MW na ZL. | Smukała – las rozciągający się od ul. Smukalskiej i Okrężnej w kierunku płn.-wsch., obr. 117, dz. nr 224/3, 9/4, 8 | MN/MW | Teren zlokalizowany w bliskim sąsiedztwie centrum miasta, z dobrą dostępnością infrastruktury technicznej i systemów transportowych, stanowi strategiczną rezerwę zabudowy mieszkaniowej dla miasta Bydgoszczy. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 17 | 560.5 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy na poziomie nie mniejszym niż 40%. | ul. Mińska 15, działka 26/2 | MN2 | W projekcie Studium ustalono minimalne wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej oraz maksymalne wskaźniki powierzchni zabudowy tak, aby przyjęte wskaźniki korespondowały z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i mogły być odniesione do planów miejscowych. Ponadto ustalenie wskaźników maksymalnej powierzchni zabudowy oraz minimalnej powierzchni biologicznie czynnej jest uzasadnione potrzebami kształtowania zrównoważonego środowiska miejskiego. W przestrzeni miejskiej ważna jest równowaga pomiędzy terenami zabudowy a terenami zieleni, wynikająca z potrzeby realizacji zarówno potrzeb zamieszkania, pracy, jak i wypoczynku oraz zapewnienia odpowiedniej jakości środowiska miejskiego. Przyjęcie wnioskowanych korekt, tj. ustalenie wskaźnika zabudowy jako wskaźnika minimalnego, daje możliwość podniesienia tego wskaźnika do 100%, jednocześnie ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej jako wskaźnika maksymalnego dawałoby możliwość obniżenia tego wskaźnika do 0. Takie ustawienie parametrów skutkowałoby nadmiernym zawyżeniem wskaźników powierzchni zabudowy, uniemożliwiając lub znacząco ograniczając tereny zieleni. Zaniżanie wartości wskaźników powierzchni biologicznie czynnej nie odpowiada aktualnym oczekiwaniom społecznym oraz potrzebom wynikającym ze zmian klimatycznych. Aby stworzyć komfortowe warunki życia, tereny mieszkaniowe powinny zapewniać swoim mieszkańcom możliwość wypoczynku fizycznego (umieszczenie chociażby ławek i drobnych urządzeń rekreacji przydomowej dla mieszkańców) oraz psychicznego (możliwość odpoczynku poprzez kontakt fizyczny i wizualny z naturą), zapewnić odbiór wody w ramach retencji wód opadowych, zapewnić odpowiednie proporcje zabudowy i terenów zieleni, tak aby zapobiegać powstawaniu miejskiej wyspy ciepła, jak również poprzez urządzanie przydomowych terenów zieleni współuczestniczyć w budowaniu potencjału przyrodniczego miasta. Nie jest możliwe i nie jest zasadne, aby wszystkie te potrzeby były realizowane jedynie w oparciu o system zielonych terenów publicznych. System zieleni jest wyznaczony w Studium, jednak aby pozytywne oddziaływanie zieleni było możliwie szerokie, niezbędne jest odpowiedzialne zagospodarowanie pozostałych terenów w granicach miasta, co umożliwią odpowiednie wskaźniki zagospodarowania terenu. Przykłady realizacji zabudowy wielorodzinnej z ostatnich lat wskazują na silną tendencję ograniczania powierzchni biologicznie czynnej i zwiększania powierzchni zabudowy, co skutkuje fragmentacją terenów zieleni przydomowej i brakiem ich przydatności do pełnienia wspomnianych wyżej funkcji. Zwiększenie intensywności wykorzystania terenu, co jest intencją składającego uwagę, jest możliwe poprzez wielopoziomowe wykorzystanie terenu, jak na przykład realizację garaży podziemnych czy ogrodów lub przestrzeni rekreacyjnych na dachach. Argumenty ekonomiczne (intensywne zagospodarowanie w celu maksymalizacji zysków inwestora oraz obniżenia kosztów dla kupującego) w zagospodarowaniu terenów są istotne na etapie wstępnym i stanowią doraźne korzyści, jednak długofalowa polityka zagospodarowywania przestrzeni miejskiej powinna zmierzać do optymalizacji warunków życia, zwłaszcza w kontekście nieuchronnych zmian klimatycznych i dążenia do kreowania przestrzeni przyjaznej dla użytkowników i środowiska. Również doświadczenia z czasu przymusowej izolacji w okresie pandemii koronawirusa przemawiają na korzyść kształtowania modelu zamieszkania zbalansowanego pod względem proporcji terenów zabudowanych i otwartych. |
| 18 | 560.6 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej na poziomie nie wyższym niż 30%. | ul. Mińska 15, działka 26/2 | MN2 | |
| 19 | 560.4 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Rezygnacja ze wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. | ul. Mińska 15, działka 26/2 | ustalenia dot. wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej /przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej | W Studium ustalono wskaźnik powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. Celem takiej regulacji jest zapewnienie dobrego standardu zagospodarowania terenów zabudowy wielorodzinnej. Obowiązujące przepisy, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w § 40 stanowi: w zespole budynków wielorodzinnych objętych jednym pozwoleniem na budowę należy przewidzieć place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne dostępne dla osób niepełnosprawnych, przy czym co najmniej 30% tej powierzchni powinno znajdować się na terenie biologicznie czynnym, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej. W praktyce budynki wielorodzinne są realizowane indywidualnie i w ten sposób pomijana jest realizacja tego typu elementów zagospodarowania terenu. Ustalenie wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej służy zapewnieniu terenom zabudowy wielorodzinnej niezbędnego standardu w zakresie terenów rekreacji dla mieszkańców. Brak terenów rekreacji przydomowej jest pozorną oszczędnością na etapie budowy i zbywania inwestycji, jednak w perspektywie jest niekorzystny dla przyszłych użytkowników zabudowy mieszkaniowej. W badaniach ankietowych, dotyczących terenów rekreacji i wypoczynku w Bydgoszczy, bydgoszczanie najchętniej wskazywali jako miejsce wypoczynku przydomowe ogrody i podwórka oraz potrzebę urządzania osiedlowych placów zabaw. |
| 20 | 558.2, 560.2 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Zwiększenie dopuszczalnej wysokości zabudowy w dzielnicach znajdujących się niedaleko centrum lub wzdłuż ważniejszych tras, w szczególności na Flisach, dopuszczenie dla terenu wysokości zabudowy do 18 m. | Flisy, ul. Mińska 15, działka 26/2 | MN2 | Model kształtowania wysokości zabudowy obejmuje cały obszar miasta, uwzględniając uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne i kompozycyjne wynikające z położenia poszczególnych terenów. Zasady dotyczące kształtowania wysokości zabudowy ustalono stosownie do intensywności zagospodarowania i zabudowy oraz występującej funkcji terenu oraz stosownie do uwarunkowań lokalnych i potrzeb funkcjonalnych. Nie jest zasadne zatem podnoszenie wysokości zabudowy w oderwaniu od kontekstu miejsca. Ponadto dla terenu na Flisach utrzymano wysokość zabudowy do 9 m ze względu na występującą w bezpośrednim sąsiedztwie dominującą zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (o wysokości ok. 8 m) oraz lokalizację w sąsiedztwie strefy ochrony konserwatorskiej „A" Kanału Bydgoskiego. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21 | 23, 117, 188, 189, 191, 194, 214, 215, 249, 251, 252, 254, 257, 259, 262, 264, 267, 268, 281, 288, 290, 293, 295, 297, 298, 303, 315, 317, 320, 322, 350, 358, 362, 377, 398, 480, 481, 482, 639, 659, 660, 669.23 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Sprzeciw wobec przeznaczenia wskazanego obszaru pod budownictwo jednorodzinne, załączono wyrok WSA w sprawie oddalenia lokalizacji zabudowy mieszkaniowej na przedmiotowym terenie, protest przeciwko przeznaczeniu północnej części Myślęcinka na budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne. Teren powinien być przeznaczony na potrzeby rozwoju LPKiW w przyszłości, zmiana we wskazanym obszarze na północnym odcinku ul. Hipicznej z kategorii MW na ZR. | działki wzdłuż ul. Hipicznej oznaczone w mpzp jako 6US/ZN, 7US/ZN, północna część Myślęcinka w sąsiedztwie LPKiW, północny odc. Hipicznej, obr. 358, dz. nr 1/8, 1/7, 1/6, 1/5, 2, 3, 4/2, 4/3, 4/4, 4/5, 4/6, 4/7, 4/8, 4/9, 5, 6, 7 obr. 359, dz. nr 17/3, 18, 19, 20/1 | MN1, ZR | Uwaga nieuwzględniona w zakresie części przedmiotowego terenu. Tereny położone na zachód od ul. Hipicznej są własnością prywatną. Jest to płaski obszar, o mniejszych walorach krajobrazowych, sąsiadujący z ul. Jeździecką w rejonie, w którym istnieje już zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. W związku z tym pozostawiono przeznaczenie pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną MN1. Tereny położone na wschód stanowią grunty własności prywatnej i gminnej. Obszary te z uwagi na szczególne cechy w zakresie rzeźby terenu, usytuowanie w sąsiedztwie lasu i LPKiW oraz na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy i prezentowane walory krajobrazowe, powinny podlegać ochronie. W związku z powyższym, aby umożliwić właścicielom inwestowanie przy jednoczesnej ochronie krajobrazu, na przedmiotowym terenie zmniejszono intensywność zagospodarowania terenu. Zmieniono przeznaczenie z MN1 na ZM. |
| 22 | 218, 219, 301.1, 327.1 | osoba fizyczna | Dopisanie dodatkowo możliwości realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, wprowadzenie zapisów MN/MW. | ul. Hipiczna i Jeździecka, obr. 358, dz. 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9, 5,4/3, 4/4, 4/5, 4/6, 4/7, 4/8, 4/9, ul. Hipiczna i Jeździecka, obr. 358, dz. 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9, 2, 3, 4/3, 4/4, 4/5, 4/6, 4/7, 4/8, 4/9, 5, 6, 8 (w rejestrze RGO nie znaleziono działki 8, obr. 358-12.08.2021), ul. Hipiczna i Jeździecka, obr. 358, dz. 1/5 - 1/9, 2, 3, 4/3 - 4/9, 5, 6, 8 (w rejestrze RGO nie znaleziono działki 8, obr. 358-12.08.2021) | MN1, ZR | Przeznaczenie przedmiotowych terenów pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną jest niewłaściwe ze względu na jego szczególny charakter wynikający z: rzeźby terenu, położenia w sąsiedztwie lasu i LPKiW. Z uwagi na powyższe cechy teren ten został włączony w Obszar Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy. Zachowanie niskiej intensywności zagospodarowania terenu, w tym duży udział zieleni oraz otwarcia widokowe, wpisuje się w przyrodniczy i krajobrazowy charakter obszarów chronionych. |
| 23 | 301.2, 327.2 | osoba fizyczna | Zwiększenie wysokości zabudowy do 12 m. | ul. Hipiczna i Jeździecka, obr. 358, dz. 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9, 2, 3, 4/3, 4/4, 4/5, 4/6, 4/7, 4/8, 4/9, 5, 6, 8 (w rejestrze RGO nie znaleziono działki 8, obr. 358 - 12.08.2021) | MN1, ZR | Utrzymanie niskiej wysokości zabudowy w przedmiotowym obszarze, tj. do 9 m, wynika z przyjętych funkcji terenu oraz lokalizacji w Obszarze Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy. |
| 24 | 534.51 | osoba fizyczna | Korekta rysunku 85 "Model wysokości zabudowy" - ograniczenie wysokości zabudowy w Myślęcinku do 12. | tereny w jednostce Myślęcinek | rysunek 85 "Model wysokości zabudowy" | Złożona uwaga odnosi się do dokumentu konsultowanego w ramach dodatkowych konsultacji społecznych prowadzonych w 2019 roku, w wersji wykładanej do wglądu publicznego przedmiotowy rysunek ma nr 86 - str. 371. W obecnie wykładanym projekcie Studium wysokość zabudowy w jednostce Myślęcinek określono na poziomie: 9 m - dla terenów zabudowy mieszkaniowej MN1 oraz 18 m - dla terenów zabudowy usługowej o znaczeniu ponadlokalnym UP. Utrzymanie poziomu wysokości zabudowy dla terenu UP podyktowane jest stworzeniem możliwości rozwoju dla przewidzianej funkcji terenu o znaczeniu ogólnomiejskim, w myśl zasady podwyższenia wysokości zabudowy dla stref wjazdowych oraz terenów ważnych w strukturze miasta. |
| 25 | 171.2, 534.32, 749 | osoba fizyczna | Rezygnacja z działań zmierzających do przekształcenia około 200 hektarów terenów zielonych „Górek Fordońskich” w betonową pustynię (w teren zabudowy mieszkaniowej), strona 221 - uwaga do punktu „Obszary perspektywicznej zabudowy mieszkaniowej są skoncentrowane w trzech obszarach miasta”. Uwaga o odstąpienie od wyznaczenia obszaru nowej dzielnicy mieszkaniowej, zlokalizowanej w jednostkach Fordon-Górny Taras, Mariampol oraz Jastrzębie., utrzymanie dotychczasowego charakteru Fordonu-Górnego Tarasu jako terenu rekreacyjnego z ciągami pieszo-rowerowymi. | Teren „Górek Fordońskich” położony na Wysoczyźnie Osielska, w bezpośrednim sąsiedztwie lasów Osielska, Jarużyna i Zbocza Fordońskiego, Fordon-Górny Taras, Mariampol oraz Jastrzębie | MW1, MN2, ZP, ZK | Postulat odstąpienia od wyznaczenia dzielnicy mieszkaniowej w jednostkach Fordon-Górny Taras, Mariampol oraz Jastrzębie jest nieuwzględniony. W jednostkach Mariampol oraz Jastrzębie dominują grunty własności prywatnej. Tereny te w sposób naturalny, z inicjatywy właścicieli terenów, są obecnie zabudowywane w oparciu o decyzje o warunkach i zagospodarowaniu terenów. Ignorowanie tego faktu skutkować będzie chaotyczną zabudową oraz brakiem odpowiednich rezerw dla prowadzenia infrastruktury technicznej. Dlatego też w Studium obszar ten wskazuje się pod zabudowę. Właściwe zagospodarowanie tych terenów wiąże się z kosztami, jakie gmina musi ponieść w związku z realizacją układu drogowego i infrastruktury technicznej. Dlatego też aby inwestycje takie były uzasadnione ekonomicznie Studium, wskazuje tereny Górnego Tarasu do zagospodarowania zabudową o średniej intensywności. Odpowiednia intensywność zagospodarowania będzie sprzyjała kształtowaniu, przyjaznej dla mieszkańców tego terenu, sieci usług społecznych i komercyjnych. Należy zauważyć, że proces ten będzie wieloletni i tereny w jednostce Fordon-Górny Taras wskazane są w dokumencie Studium jako tereny perspektywicznej zabudowy mieszkaniowej. |
| 26 | 540, 541, 542 | osoba fizyczna | Zmiana ustalenia z MW1 i MW2 na MN1 i MN2, zmiana ustalenia z MW1 i MW2 na MN1 i ZM wraz z obszernymi terenami ZP pomiędzy zabudową. | Górny Taras Fordonu, dz. 2/5, obr. 396, Górny Taras Fordonu, dz. 2/5, obr. 396 | MW, MN, ZP | Obszar stanowi, obok terenu Jachcice Poligon, teren strategicznej rezerwy dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej dla miasta Bydgoszczy i będzie uruchomiony dla celów inwestycyjnych dopiero po wypełnieniu rezerw terenowych znajdujących się w istniejącej tkance miejskiej. Przyjęte wskaźniki i parametry uwzględniają specyfikę terenu. W ramach obszaru wyznacza się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej jako dominujące oraz tereny zabudowy wielorodzinnej lokalizowane w centrum terenu w oddaleniu od strefy krawędziowej skarpy. Planowana zabudowa wielorodzinna będzie miała średnią intensywność – przeważająca wysokość do 12 m, w centrum osiedla wyspowo do 18 m. Zaproponowany sposób zagospodarowania ma na celu wyważenie pomiędzy ochroną walorów krajobrazowych a ekonomicznym zagospodarowaniem terenu – racjonalne koszty doprowadzenia infrastruktury technicznej w przeliczeniu na mieszkańca projektowanego osiedla. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym, na terenie Górnego Tarasu Fordonu wzmocniono system zieleni rekreacyjnej łączącej Skarpę Północną z terenami lasów położonymi poza granicami miasta, w stosunku do wersji wykładanej do wglądu. |
| 27 | 535.16, 536.16, 537.16, 538.16, 539.16 | osoba fizyczna | W związku z podatnością miasta na zmiany klimatu wynikające między innymi z terenów zabudowy mieszkaniowej o wysokiej intensywności postulat zmniejszenia planowanej gęstości zabudowy i utrzymania terenów biologicznie czynnych wg normatywu jak dla terenu ZM, ZK. | Górny Taras Fordonu | MN1, MN2, MW1 | |
| 28 | 535.18, 536.18, 537.18, 538.18, 539.18 | osoba fizyczna | Utworzenie zamienne za MW zespołu przyrodniczo-krajobrazowego i ochronę krajobrazu wizualnego na terenie całej jednostki strukturalnej nr 101 (Górny Taras Fordonu). | jednostka strukturalna nr 101 (Górny Taras Fordonu) | MW | |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 29 | 535.6, 535.20, 536.6, 536.20, 537.6, 537.20, 538.6, 538.20, 539.6, 539.20 | osoba fizyczna | Wyłączenie zabudowy wielorodzinnej o wysokości 12 m i 18 m dla jednostki urbanistycznej nr 41 i 101. Skorygowanie wskaźnika przyjętego dla projektu zabudowy Górnego Tarasu Fordonu z lat 70, szacowanego na 12 tys. mieszkańców/1500 mieszkań (SUiKZP 2009) na miarę osadnictwa jednorodzinnego Wysoczyzny Osielskiej o gęstości zaludnienia 129 os./km$^2$. Zmiana koncepcji zagospodarowania terenu i przyjęcie wskaźników urbanistycznych: typ zabudowy wielorodzinnej zamienić na jednorodzinną ekstensywną; rozważyć normatyw powierzchni działek jak dla terenów leśnych 2000 m$^2$; wskaźnik intensywności zabudowy 0,2; gęstość zaludnienia spójny z mikroregionem fizycznogeograficznym Wysoczyzny Osielska ok. 129 os./km; wskaźnik minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej ustalić na poziomie 70-80%; zachowana i ujednolicona wysokość zabudowy mieszkaniowej 9 m bez elementów dominujących; zabudowa usługowa jako budynki wolnostojące, gabarytami nawiązujące do skali zabudowy jednorodzinnej z ew. dopuszczeniem np. architektury mansardowej; zamiast planowanej jednostki bloków pozostawić tzw. „green belt" – nienaruszalny ok. 60 ha pas ziemi będący terenem otwartym, wolnym od zabudowy, przedłużeniem naturalnego układu systemu przyrodniczego relacji skarpa – płaskowyż; ustanowienie obszaru perspektywicznego ochrony uzdrowiskowej wyłączenie zabudowy wielorodzinnej o wysokości 12 m i 18 m dla jednostki urbanistycznej nr 41 i 101. Skorygowanie wskaźnika przyjętego dla projektu zabudowy Górnego Tarasu Fordonu z lat 70, szacowanego na 12 tys. mieszkańców/1500 mieszkań (SUiKZP 2009) na miarę osadnictwa jednorodzinnego Wysoczyzny Osielskiej o gęstości zaludnienia 129 os./km$^2$. | Górny Taras Fordonu, Skarpa Północna Bieszczadzka/Jasiniecka, Jastrzębie – zabudowa Fordon Łoskoń, Jastrzębie Las, Skarpa północna Twardzickiego, os. Mariampol | MW1, MN1, MN2, ZP | Obszar stanowi, obok terenu Jachcice Poligon, teren strategicznej rezerwy dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej dla miasta Bydgoszczy i będzie uruchomiony dla celów inwestycyjnych dopiero po wypełnieniu rezerw terenowych znajdujących się w istniejącej tkance miejskiej. Przyjęte wskaźniki i parametry uwzględniają specyfikę terenu. W ramach obszaru wyznacza się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej jako dominujące oraz tereny zabudowy wielorodzinnej lokalizowane w centrum terenu w oddaleniu od strefy krawędziowej skarpy. Planowana zabudowa wielorodzinna będzie miała średnią intensywność – przeważająca wysokość do 12 m, w centrum osiedla wyspowo do 18 m. Zaproponowany sposób zagospodarowania ma na celu wyważenie pomiędzy ochroną walorów krajobrazowych a ekonomicznym zagospodarowaniem terenu – racjonalne koszty doprowadzenia infrastruktury technicznej w przeliczeniu na mieszkańca projektowanego osiedla. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym, na terenie Górnego Tarasu Fordonu wzmocniono system zieleni rekreacyjnej łączącej Skarpę Północną z terenami lasów położonymi poza granicami miasta, w stosunku do wersji wykładanej do wglądu. |
| 30 | 489, 655, 656, 669.31, 750 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana kategorii przeznaczenia przedmiotowego obszaru z MW i MN na ZL z ewentualnym fragmentem do zagospodarowania pod zabudowę mieszkaniową ekstensywną, zmiana kategorii przeznaczenia przedmiotowego obszaru z MW i MN na ZL. | tereny leśne na płd-wsch od ul. Jasinieckiej (działki: 13/4, 13/5,1 2, 3, 4, obr. 397) | MN1 | |
| 31 | 669.27 | Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana kierunku zagospodarowania z kategorii MN2 na ZL. | teren leśny pomiędzy ulicami Bieszczadzką a Orlińskiego, działka 4, obr. 407 | MN2 | |
| 32 | 534.33, 534.34 | osoba fizyczna | Strona 235 –proszę o wykreślenie z listy priorytetów w zakresie gospodarki przestrzennej: „uruchamianie, stosownie do potrzeb, nowych terenów inwestycyjnych takich jak: tereny mieszkaniowe na Prądach, na Górnym Tarasie Fordonu część północno-wschodnia - Mariampol, w rejonie ul. Inwalidów", fragmentu „na Górnym Tarasie Fordonu część północno-wschodnia - Mariampol" oraz „rezerwy te obejmują część południowo-zachodnią Górnego Tarasu w Fordonie", dodanie treści w punkcie „Lasy – kierunki i zasady kształtowania leśnej przestrzeni produkcyjnej" (s. 255), przeznaczenie terenów Fordon – Górny Taras, Mariampol oraz Jastrzębie na cele gospodarki leśnej. | Fordon – Górny Taras, Mariampol oraz Jastrzębie | MW1, MN2, ZP, ZK | W związku z negatywnym rozpatrzeniem uwagi 534.32, tj. uwagi dotyczącej odstąpienia od lokalizacji zabudowy mieszkaniowej na Górnym Tarasie Fordonu, niniejsza uwaga nie została uwzględniona. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego, lecz do wersji dokumentu konsultowanego w ramach dodatkowych konsultacji społecznych prowadzonych w 2019 roku. |
| 33 | 535.21, 536.21, 537.21, 538.21, 539.21 | osoba fizyczna | Postulat zachowania zasady dobrego sąsiedztwa. Zgodnie z ustawą dopuszczalna zabudowa musi nawiązywać do istniejących obiektów tak pod względem rozmiarów, jak i przeznaczenia. Teren osiedla domów jednorodzinnych jest dużo mniejszy od planowanych budynków wielorodzinnych, co nie znajduje analogii zarówno funkcjonalnej, jak i w zakresie kontynuacji parametrów. | Górny Taras Fordonu, Skarpa Północna Bieszczadzka/Jasieniecka, Jastrzębie-zabudowa, Fordon Łoskoń, Jastrzębie Las, Skarpa Północna Twardzickiego, os. Mariampol | MW1, MN1, MN2, ZP | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Zasada „dobrego sąsiedztwa" wynikająca z art. 61 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ma zastosowanie w przypadku procedury wydawania decyzji o warunkach zabudowy. Niezależnie od powyższego obszar stanowi, obok terenu Jachcice Poligon, teren strategicznej rezerwy dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej dla miasta Bydgoszczy, który będzie uruchomiony dla celów inwestycyjnych dopiero po wypełnieniu rezerw terenowych znajdujących się w istniejącej tkance miejskiej. Zaproponowany sposób zagospodarowania ma na celu wyważenie pomiędzy ochroną walorów krajobrazowych a ekonomicznym zagospodarowaniem terenu – racjonalne koszty doprowadzenia infrastruktury technicznej w przeliczeniu na mieszkańca projektowanego osiedla. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 34 | 535.14, 536.14, 537.14, 538.14, 539.14 | osoba fizyczna | Uzupełnienie zapisów Studium o ochronę obszarów i obiektów cennych przyrodniczo. Zgodnie z lokalizacją stanowisk chronionych gatunków zwierząt kręgowych na obszarze Górnego Tarasu Fordonu występują udokumentowane siedliska 82 gatunków ptaków, liczne gady i płazy, np. żmija zygzakowata, jaszczurka zwinka, padalec zwyczajny. Ponadto teren styka się z Nadwiślańskim Parkiem Krajobrazowym, na którego obszarze stwierdzono występowanie ponad 1000 gatunków roślin. Wśród nich około 50 gatunków znajduje się pod ochroną całkowitą. Wniosek o zachowanie i ochronę najbardziej naturalnych siedlisk oraz roślin, zwierząt i grzybów na podstawie konwencji o ochronie różnorodności biologicznej, konwencji o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny oraz ich siedlisk, konwencji o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt, porozumienia o ochronie nietoperzy. Konieczność ochrony wynika również z wdrażania Dyrektywy z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory, Dyrektywy z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków. Postulujemy o zaprojektowanie użytku ekologicznego źródliska „Mieczysław", muraw kserotermicznych, wąwozów itp. | Górny Taras Fordonu | MN1, MW1, ZK, ZP | Uwaga nieuwzględniona w zakresie ustanowienia stanowisk gatunków chronionych. Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Ochrona gatunkowa jest wprowadzana w oparciu o przepisy ustawy o ochronie przyrody, niezależnie od ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Wyznaczone w ten sposób tereny chronione są uwzględniane w dokumentach planistycznych, a lista obszarów chronionych może być rozszerzana niezależnie od ustaleń Studium. W dokumencie Studium uwzględnia się istniejące uwarunkowania przyrodnicze oraz istniejące i projektowane formy ochrony, stosownie do skali dokumentu. Na potrzeby Studium sporządzono opracowanie ekofizjograficzne, w którym zidentyfikowano obszary cenne przyrodniczo. Studium uwzględnia szereg uwarunkowań występujących na terenie miasta i poszukuje rozwiązań uwzględniających potrzeby ochrony środowiska i przyrody oraz potrzebę bieżącego i perspektywicznego rozwoju miasta. Przeznaczenie terenu pod funkcje inwestycyjną, np. mieszkaniową, nie oznacza, iż teren taki będzie w całości zabudowany. Na potrzeby bioróżnorodności określa się wskaźniki zagospodarowania terenu, w tym minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej. Ponadto w ramach terenów istnieje możliwość kształtowania systemu przyrodniczego na poziomie lokalnym – w sporządzanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Należy zauważyć, iż najcenniejszy obszar w rejonie Górnego Tarasu Fordonu, stanowiący część Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego – zbocze skarpy, jest wyodrębniony w strukturze miasta jako obszar zieleni. Wskazano również projektowane użytki ekologiczne na Górnym Tarasie Fordonu oraz na skłonie Skarpy Północnej. Projekt Studium podlegał opiniowaniu przez odpowiednie instytucje zajmujące się ochroną środowiska i przyrody i uzyskał stosowną akceptację. |
| 35 | 171.1 | osoba fizyczna | Zaprojektowanie w oparciu o istniejący układ zieleni pasma funkcji rekreacyjnych, sportu i wypoczynku. Teren ,,Górek Fordońskich" wraz z ciągami spacerowo-wędrówkowymi winien stanowić czytelną strefę przejściową pomiędzy strefą dużej jednostki mieszkaniowej Fordonu a niską zabudową Mariampola. | Teren ,,Górek Fordońskich" położony na Wysoczyźnie Osielska, w bezpośrednim sąsiedztwie lasów Osielska, Jarużyna i Zbocza Fordońskiego. | MW1, MN2, ZP, ZK | Podtrzymuje się przeznaczenie Górnego Tarasu Fordonu pod zabudowę mieszkaniową jako rezerwę pod przyszłe inwestycje. W projekcie wykładanym do wglądu obszar Skarpy Północnej określono jako teren zieleni krajobrazowej ZK oraz zieleni urządzonej ZP (u podnóża skarpy). W ramach terenów ZK m.in. możliwa jest lokalizacja ciągów pieszo-rowerowych, punktów widokowych, ścieżek edukacyjnych, małej architektury, terenowych urządzeń sportu i rekreacji w miejscach atrakcyjnych pod względem rekreacyjnym. Tereny ZK stanowią strefę przejściową pomiędzy Górnym Tarasem Fordonu a terenami istniejącej zabudowy wielorodzinnej na dolnym tarasie. Średnia miąższość terenu ZK wynosi ok. 400 m. |
| 36 | 535.15, 536.15, 537.15, 538.15, 539.15 | osoba fizyczna | Nadanie statusu lasu ochronnego działkom miejskim w związku z art. 15 pkt 7 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach. | działki leśne we władaniu gminy w rejonie Górnego Tarasu Fordonu | MN1, MW1, ZK, ZP | Studium nie określa formy ochrony lasów, procedurę ustanawiania lasów ochronnych określa ustawa o lasach. Niezależnie od powyższego obszar stanowi, obok terenu Jachcice Poligon, teren strategicznej rezerwy dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej dla miasta Bydgoszczy, który będzie uruchomiony dla celów inwestycyjnych dopiero po wypełnieniu rezerw terenowych znajdujących się w istniejącej tkance miejskiej. Zaproponowany sposób zagospodarowania ma na celu wyważenie pomiędzy ochroną walorów krajobrazowych a ekonomicznym zagospodarowaniem terenu – racjonalne koszty doprowadzenia infrastruktury technicznej w przeliczeniu na mieszkańca projektowanego osiedla. |
| 37 | 535.2, 536.2, 537.2, 538.2, 539.2 | osoba fizyczna | Utrzymanie europejskiego standardu w zakresie otwartych terenów zieleni, sportu i rekreacji Fordonu na poziomie większym niż 2 ha/1000 mieszkańców i zachowanie zwartej przestrzeni rekreacyjnej na górkach fordońskich. | Górny Taras Fordonu | ustalenie z zakresu kształtowania sytemu zieleni | W projekcie Studium nie stosuje się wskaźnika powierzchni zieleni przeliczanego na liczbę mieszkańców. Wyznacza się system terenów zieleni na poziomie ogólnomiejskim, kładąc nacisk na kształtowanie ciągłości tego systemu. Na poziomie zagospodarowania terenów zabudowy określa się wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej oraz dodatkowo w przypadku zabudowy wielorodzinnej Studium posługuje się wskaźnikiem powierzchni terenów rekreacji przydomowej odniesionym do powierzchni użytkowej mieszkań. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym, na terenie Górnego Tarasu Fordonu wzmocniono system zieleni rekreacyjnej łączącej Skarpę Północną z terenami lasów położonymi poza granicami miasta, w stosunku do wersji wykładanej do wglądu. |
| 38 | 535.12, 536.12, 537.12, 538.12, 539.12 | osoba fizyczna | Ponowna analiza potrzeb i korekta lokalizacji usługowego centrum osiedla. | Górny Taras Fordonu | ustalenia z zakresu lokalizacji usług | Obszary koncentracji usług dla obsługi Górnego Tarasu Fordonu wyznaczono w centrum planowanego osiedla. |
| 39 | 653, 654, 669.26 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana kierunku zagospodarowania z kategorii MN na kategorię ZP. | tereny na północ od ul. Bieszczadzkiej i na zachód od ul. Gorczańskiej, obr. 400, dz. nr 29, 28/7, 30, 28/8, 28/7 | MN1 | Uwaga nieuwzględniona w zakresie działek 28/8, 28/7, obr. 400, stanowią one własność prywatną. Działki o nr.: 29 i 30, obr. 400 - zostały zakwalifikowane jako tereny rekreacji i sportu – ZR, w ramach których możliwe jest wyznaczenie terenów zieleni urządzonej. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 40 | 535.13, 536.13, 537.13, 538.13, 539.13 | osoba fizyczna | Dla obszaru dawnej wsi Mariampol i folwarku Miedzyń Wielki uwzględnienie zasad: zachowanie historycznego układu urbanistycznego; harmonijne powiązanie nowej zabudowy i zagospodarowania terenu z historycznym układem urbanistycznym; utrzymanie skali i charakteru zabudowy; zachowanie proporcji wysokościowych; przeciwdziałanie dysharmonii przestrzennej; powiązanie wartości historycznych i tradycji miasta w system szlaków turystycznych i ścieżek edukacyjnych; aranżacja przestrzeni publicznych prowadząca do podniesienia ich rangi i funkcji, zagospodarowanie sprzyjające spotkaniom mieszkańców i organizacji imprez plenerowych; lokalizowanie nowych obiektów i znaków kreujących tożsamość miejsca; zagospodarowanie przestrzeni międzyosiedlowych poprzez utrzymanie ciągłości przejść pieszych; ochrona terenów cennych przyrodniczo - maksymalne ograniczenie zabudowy, dominacja zieleni w zagospodarowaniu terenu; utrwalenie w krajobrazie miasta przyrodniczych cech charakterystycznych takich jak naturalna rzeźba terenu; ustanowienie szpalerów drzew wzdłuż drogi Skarpa Bieszczadzka pomnikiem przyrody; pozostawienie Skarpy Północnej wraz z jej przedpolem w charakterze naturalnym i objęcie ochrony jej otuliny; ochrona walorów przyrodniczych oraz naturalnego krajobrazu doliny Wisły; powiązanie terenów rekreacyjno-wypoczynkowych w spójny, czytelny w terenie system wyróżniający się zagospodarowaniem zielenią i małą architekturą dostosowaną do funkcji użytkowej terenów; podniesienie estetyki terenów poprzez zagospodarowanie ich zielenią. | obszar dawnej wsi Mariampol i folwarku Miedzyń Wielki | MW1, MN1, ZK | Zasady ochrony wartości kulturowych zostały wyznaczone w projekcie Studium w oparciu o materiały przekazane przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, który nie zgłosił potrzeby ochrony i nawiązania do układu urbanistycznego wsi Mariampol i folwarku Miedzyń. |
| 41 | 535.9, 536.9, 537.9, 538.9, 539.9 | osoba fizyczna | Wyznaczenie strefy ochrony archeologicznej, aby zabezpieczyć obszar lokacyjny ówczesnego Fordonu – śladów osadnictwa pradziejowego i średniowiecznego Miedzynia, reliktu folwarcznego „Dwór Miedzyń" wraz ze strefą unikatowych założeń zieleni nieurządzonej, sadów, strumieni, zbiorników wodnych. | Fordon | ustalenia z zakresu dziedzictwa kulturowego | Strefy „W" ochrony archeologicznej zostały wyznaczone w projekcie Studium w oparciu o materiały przekazane przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. |
| 42 | 535.11, 536.11, 537.11, 538.11, 539.11 | osoba fizyczna | Górny Taras Fordonu jako wieczysty grunt „Dworu Miedzyń" ustanowić obszarem: Z5 (założenie krajobrazowe, parkowo-ogrodowe) – teren zagospodarowania zielenią; E (strefa ochrony ekspozycji) i K (strefa ochrony krajobrazu) – tereny wyłączone z urbanizacji na płaskowyżu (górki fordońskie), tworzące miejski system ekologiczny. | Górny Taras Fordonu | MW1, MN1, MN2 | Uwaga sprzeczna z uwagą 535.6., w której składający uwagę dopuszcza zabudowę Górnego Tarasu Fordonu zabudową o niskiej intensywności. Obszar stanowi strategiczną rezerwę dla zabudowy mieszkaniowej. W ramach obszaru wyznacza się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (dominujące) oraz wielorodzinnej (do 12 m oraz w centrum, wyspowo do 18 m). Na obszarze zachowane zostają zwarte kompleksy zieleni urządzonej (ZP). |
| 43 | 535.10, 536.10, 537.10, 538.10, 539.10 | osoba fizyczna | Wpisanie parku krajobrazowego do rejestru zabytków ze względu na wartość kompozycyjną, przyrodniczą oraz historyczną. Poszanowanie historycznej, przyrodniczej strefy wolnej od zabudowy i zachowanie proporcji wysokościowych przyległego Mariampola Górnego. | Nadwiślański Park Krajobrazowy w rejonie Fordonu | ustalenia z zakresu ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego | Zgodnie z art. 16 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody parki krajobrazowe obejmują m.in. obszar chroniony ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe. W związku z powyższym nie ma konieczności dublowania form ochrony prawnej. |
| 44 | 535.8, 536.8, 537.8, 538.8, 539.8 | osoba fizyczna | Zapewnienie spójności założeń Studium ze Strategią rozwoju Bydgoszczy 2030 i niezbędne uzupełnienie w kontekście działań adaptacyjnych zagospodarowania Górnego Tarasu Fordonu –tj. zmiany terenów MW1 na tereny zieleni. | Górny Taras Fordonu | MW1, MN1 | Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany zagospodarowania Górnego Tarasu Fordonu. Rozstrzygniecie zgodnie z uwagą 171.2., tj. - utrzymuje się możliwość realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Projekt Studium jest spójny ze Strategią rozwoju Bydgoszczy. |
| 45 | 535.4, 536.4, 537.4, 538.4, 539.4 | osoba fizyczna | Opracowanie mapy akustycznej, utrzymanie na terenie zabudowy mieszkaniowej stanu środowiska akustycznego na aktualnym zmierzonym poziomie AVG 27,8 dB (SPL) w ciągu dnia i 20,5 dB w nocy. Wyznaczenie na Górnym Tarasie Fordonu oddzielnych wskaźników dla funkcji terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej. Postulat wyznaczenia na całym obszarze krajobrazu rekreacyjnego strefy, w której dominują dźwięki przyrody, a dźwięki antropogeniczne są rzadkie i niewyraźne, gdzie średni poziom dźwięku wynosi poniżej 30 dB. | Górny Taras Fordonu | - | Sporządzenie mapy akustycznej nie jest elementem opracowania projektu Studium. Zagadnienie hałasu stanowi element uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Zróżnicowany dopuszczalny poziom hałasu dla terenów o różnym przeznaczeniu określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W kwestii dotyczącej wyznaczenia na całym obszarze Górnego Tarasu Fordonu „krajobrazu rekreacyjnego" należy podkreślić, że obszar ten stanowi strategiczną rezerwę dla zabudowy mieszkaniowej Bydgoszczy. Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, że na Górnym Tarasie Fordonu zachowane zostają zwarte kompleksy zieleni urządzonej (ZP). |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 46 | 535.1, 536.1, 537.1, 538.1, 539.1 | osoba fizyczna | Wykonanie ponownej analizy bilansu terenów mieszkaniowych, ponieważ zastosowana metoda nie uwzględnia głosu mieszkańców w ramach konsultacji społecznych i wniosków o zmianę terenów MW1 na ZM, UP, ZK, ZP, ZR, ZL. Wniosek o korektę wskaźnika terenów rezerwowych i redukcję obszaru MW z jednostki Fordon III Górny Taras o pow. 60 ha. | Fordon III Górny Taras, os. Mariampol, Skarpa Północna-Jasiniecka, Jastrzębie zabudowa, Fordon Łoskoń, Jastrzębie las, Skarpa Północna Twardzickiego | przeznaczenie terenów w rejonie Górnego Tarasu Fordonu | Bilanse wykonywane na poziomie Studium są dostosowane do skali i specyfiki opracowania. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dopuszcza zwiększenie zapotrzebowania w stosunku do przyjętych założeń i wyników analiz o nie więcej niż 30%. (str. 228). Poziom nadwyżki rezerw mieści się w dopuszczonym przez ustawę marginesie. Prognoza GUS z 2014 r. mówi o 280 tys. mieszkańców w 2045 r., a zgodnie z art. 10 ust. 7 pkt. 2, biorąc pod uwagę niepewność procesów rozwojowych, można zwiększyć zapotrzebowanie na nową zabudowę w stosunku do wyników analiz nie więcej niż o 30%, co w przypadku Bydgoszczy daje właśnie 360 tys. mieszkańców. Ze względu na uwzględnienie części uwag, dotyczących różnych rejonów miasta, bilans został skorygowany stosownie do wprowadzonych zmian. W zakresie zmiany zagospodarowania Górnego Tarasu Fordonu rozstrzygnięcie zgodnie z uwagą 171.2., tj. utrzymuje się możliwość realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. |
| 47 | 16.4, 17.4, 18.4, 34.4, 304.4, 387.4 | osoba fizyczna, Liga Ochrony Przyrody, MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Wprowadzenie następujących zapisów zawartych w dotychczasowym Studium: „zachowanie istniejącej i wprowadzenie nowej zieleni urządzonej i krajobrazowej na terenach zabudowy mieszkaniowej wraz z towarzyszącymi terenowymi urządzeniami sportu i rekreacji, zwłaszcza jako przedłużenie układu naturalnych dolinek i rozcięć erozyjnych Skarpy Północnej, np. w rejonie ul. Matki Teresy z Kalkuty, Korfantego, Pawła z Łęczycy - Chłodzińskiego, Dolina Śmierci - ul. Bołtucia, Salezjańska, Bieszczadzka, rejon ul. Tatrzańskiej, teren sportu i rekreacji przy ul. Sielskiej, stanowiący obszar przestrzeni publicznej”. | tereny MW1 | MW1 | Z uwagi na inną zasadę konstruowania zapisów nowej edycji Studium odstąpiono od opisowego sposobu określenia indywidualnych ciągów zieleni na terenie miasta, zastępując je zilustrowaniem graficznym na mapach nr 1 i nr 2 poprzez wprowadzenie terenów zieleni urządzonej (ZP) oraz kanałów aerosanitarnych miasta. Tereny zieleni, na przedłużeniu dolin erozyjnych w rejonie ul. Pawła z Łęczycy, ul. Bołtucia (Dolina Śmierci) oraz ul. Salezjańskiej, zostały wskazane na rysunku projektu Studium (rys. 1 i 2). Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenów w rejonie ul. Matki Teresy z Kalkuty oraz ul. Korfantego (przebieg istniejących linii elektroenergetycznych WN oraz NN) tereny te nie zostały zaliczone do terenów zieleni urządzonej (ZP), zostały one zakwalifikowane jako kanały aerosanitarne miasta (rysunek 2). |
| 48 | 534.49 | osoba fizyczna | Strona 324 – uwagi dotyczące pkt. 4 „Skarpa północna (Zbocze Fordońskie)”. Wnoszę o dopisanie następujących punktów: budowa punktów widokowy w postaci wież widokowych, w związku z postulatami o rezygnacji z pomysłu zabudowy Górnego Tarasu wnoszę o poszerzenie strefy ochronnej o obszar Górnego Tarasu; można rozważyć pomysł budowy kolei linowo-terenowej; prowadzenie ułatwień dla rowerzystów – budowa drogi dla rowerów i ścieżki pieszej w miejscu najmniej stromym celem ułatwienia zwiedzania terenu Zbocza Fordońskiego. | Skarpa Północna | podrozdział 18.1 „Ochrona przyrody”. | Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej poszerzenia strefy ochronnej o obszar Górnego Tarasu oraz w zakresie uzupełnienia treści Studium o szczegółowe ustalenia w zakresie wyposażenia terenów w urządzenia rekreacyjne. Obszar Górnego Tarasu przewidziany jest pod inwestycje mieszkaniowe, natomiast obszar Skarpy Północnej jest rozległym terenem, o znacznej miąższości, który zapewnia przestrzeń do rozwoju funkcji rekreacyjno-wypoczynkowych dla mieszkańców Fordonu. Ustalenia Studium nie ograniczają możliwości realizacji wspomnianych propozycji budowy punktów widokowych, ścieżek pieszych i rowerowych. W projekcie Studium rejon Skarpy Północnej w Fordonie (Zbocze Fordońskie) przeznaczony jest pod tereny zieleni krajobrazowej, a u podnóża zbocza wyznaczony jest teren ogólnodostępnej zieleni publicznej ZP. Ustalenia te chronią przed zabudową atrakcyjny przyrodniczo teren skarpy oraz umożliwiają wykorzystanie tego terenu dla rekreacji, w tym wnioskowane formy zagospodarowania. |
| 49 | 534.48 | osoba fizyczna | Strona 324 – uwagi dotyczące pkt. 4 „Skarpa północna (Zbocze Fordońskie)” konieczność jest jednak uregulowanie stanu prawnego terenu, tak by większość z nich mogła służyć wszystkim mieszkańcom. | Skarpa Północna | podrozdział 18.1 „Ochrona przyrody”. | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium nie reguluje stanu prawnego gruntów. |
| 50 | 363, 388, 389, 390, 391, 400, 401, 492 | osoba fizyczna | Wprowadzenie zapisu do karty ZK wykluczającego modernizację ciągu pieszo-rowerowego poprzez nawierzchnie betonowe czy mineralne. | tereny piaszczyste Skarpy Północnej, na odcinku od ul. Bołtucia do wysokości stadionu przy ul. Piwnika Ponurego | ZP – tereny zieleni urządzonej | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Dokument Studium ze względu na swoją skalę i problematykę nie określa rodzaju nawierzchni. O zastosowaniu określonego rodzaju nawierzchni rozstrzyga projekt budowlany w zależności od funkcji ciągu, jego usytuowania czy uwarunkowań terenowych. |
| 51 | 483.1 | osoba fizyczna | Zmiana terenu ekstensywnej zabudowy mieszkaniowej – ZM na teren zieleni krajobrazowej – ZK. | tereny w obrębie ewidencyjnym 386 | ZM | Istniejące zainwestowanie budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi powoduje, że nie ma możliwości powrotu do mniej intensywnej formy zagospodarowania, jaką są tereny zieleni krajobrazowej. |
| 52 | 386 | osoba fizyczna | Zmiana przeznaczenia terenu z ZK – zieleń krajobrazowa na ZM – zieleń krajobrazowa z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej. | rejon ul. Świętokrzyskiej, obr. 402 dz. 17/1 | ZK – zieleń krajobrazowa | Uwaga nieuwzględniona ze względu na znaczne spadki terenu oraz położenie nieruchomości w zwartym obszarze zadrzewionym. |
| 53 | 16.1, 17.1, 18.1, 34.1, 304.1, 387.1, 669.29, 681, 682, 752 | osoba fizyczna, Liga Ochrony Przyrody, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Przeznaczenie terenu pod park osiedlowy, zmiana kierunku zagospodarowania z MW1 na ZK i ZP. | obr. 338, dz. nr 2/6, Fordon, rejon ul. gen. Augustyna Fieldorfa „Nila” | MW1 z terenem wspomagającym system przyrodniczo-rekreacyjny miasta | Uwaga nieuwzględniona – na części działki 2/6, obr. 338 pozostawiono przeznaczenie MW1. Przedmiotowa działka uzyskała prawa do zabudowy w 1998 r. w ramach obowiązującego planu miejscowego. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 54 | 553.4 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy na poziomie nie mniejszym niż 40%. | Fordon, rejon ul. gen. Augusta Fieldorfa „Nila”, obr. 338 dz. 2/6 | MW1 | W projekcie Studium ustalono minimalne wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej oraz maksymalne wskaźniki powierzchni zabudowy tak, aby przyjęte wskaźniki korespondowały z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i mogły być odniesione do planów miejscowych. Ponadto ustalenie wskaźników maksymalnej powierzchni zabudowy oraz minimalnej powierzchni biologicznie czynnej jest uzasadnione potrzebami kształtowania zrównoważonego środowiska miejskiego. W przestrzeni miejskiej ważna jest równowaga pomiędzy terenami zabudowy a terenami zieleni, wynikająca z potrzeby realizacji zarówno potrzeb zamieszkania, pracy, jak i wypoczynku oraz zapewnienia odpowiedniej jakości środowiska miejskiego. Przyjęcie wnioskowanych korekt, tj. ustalenie wskaźnika zabudowy jako wskaźnika minimalnego, daje możliwość podniesienia tego wskaźnika do 100%, jednocześnie ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej jako wskaźnika maksymalnego dawałoby możliwość obniżenia tego wskaźnika do 0. Takie ustawienie parametrów skutkowałoby nadmiernym zawyżeniem wskaźników powierzchni zabudowy, uniemożliwiając lub znacząco ograniczając tereny zieleni. Zanižanie wartości wskaźników powierzchni biologicznie czynnej nie odpowiada aktualnym oczekiwaniom społecznym oraz potrzebom wynikającym ze zmian klimatycznych. Aby stworzyć komfortowe warunki życia, tereny mieszkaniowe powinny zapewniać swoim mieszkańcom możliwość wypoczynku fizycznego (umieszczenie chociażby ławek i drobnych urządzeń rekreacji przydomowej dla mieszkańców) oraz psychicznego (możliwość odpoczynku poprzez kontakt fizyczny i wizualny z naturą), zapewnić odbiór wody w ramach retencji wód opadowych, zapewnić odpowiednie proporcje zabudowy i terenów zieleni, tak aby zapobiegać powstawaniu miejskiej wyspy ciepła, jak również poprzez urządzanie przydomowych terenów zieleni współuczestniczyć w budowaniu potencjału przyrodniczego miasta. Nie jest możliwe i nie jest zasadne, aby wszystkie te potrzeby były realizowane jedynie w oparciu o system zielonych terenów publicznych. System zieleni jest wyznaczony w Studium, jednak aby pozytywne oddziaływanie zieleni było możliwie szerokie, niezbędne jest odpowiedzialne zagospodarowanie pozostałych terenów w granicach miasta, co umożliwią odpowiednie wskaźniki zagospodarowania terenu. Przykłady realizacji zabudowy wielorodzinnej z ostatnich lat wskazują na silną tendencję ograniczania powierzchni biologicznie czynnej i zwiększania powierzchni zabudowy, co skutkuje fragmentacją terenów zieleni przydomowej i brakiem ich przydatności do pełnienia wspomnianych wyżej funkcji. Zwiększenie intensywności wykorzystania terenu, co jest intencją składającego uwagę, jest możliwe poprzez wielopoziomowe wykorzystanie terenu, jak na przykład realizację garaży podziemnych czy ogrodów lub przestrzeni rekreacyjnych na dachach. Argumenty ekonomiczne (intensywne zagospodarowanie w celu maksymalizacji zysków inwestora oraz obniżenia kosztów dla kupującego) w zagospodarowaniu terenów są istotne na etapie wstępnym i stanowią o doraźnych korzyściach, jednak długofalowa polityka zagospodarowywania przestrzeni miejskiej powinna zmierzać do optymalizacji warunków życia, zwłaszcza w kontekście nieuchronnych zmian klimatycznych i dążenia do kreowania przestrzeni przyjaznej dla użytkowników i środowiska. Również doświadczenia z okresu przymusowej izolacji w okresie pandemii koronawirusa przemawiają na korzyść kształtowania modelu zamieszkania zbalansowanego pod względem proporcji terenów zabudowanych i otwartych. |
| 55 | 553.5 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej na poziomie nie wyższym niż 30%. | Fordon, rejon ul. gen. Augusta Fieldorfa „Nila”, obr. 338 dz. 2/6 | MW1 | |
| 56 | 553.3 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Rezygnacja ze wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. | Fordon, rejon ul. gen. Augusta Fieldorfa „Nila”, obr. 338 dz. 2/6 | ustalenia dot. wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej /przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej | W Studium ustalono wskaźnik powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. Celem takiej regulacji jest zapewnienie dobrego standardu zagospodarowania terenów zabudowy wielorodzinnej. Obowiązujące przepisy, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w § 40 stanowi: w zespole budynków wielorodzinnych objętych jednym pozwoleniem na budowę należy przewidzieć place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne dostępne dla osób niepełnosprawnych, przy czym co najmniej 30% tej powierzchni powinno znajdować się na terenie biologicznie czynnym, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej. W praktyce budynki wielorodzinne są realizowane indywidualnie i w ten sposób pomijana jest realizacja tego typu elementów zagospodarowania terenu. Ustalenie wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej służy zapewnieniu terenom zabudowy wielorodzinnej niezbędnego standardu w zakresie terenów rekreacji dla mieszkańców. Brak terenów rekreacji przydomowej jest pozorną oszczędnością na etapie budowy i zbywania inwestycji, jednak w perspektywie jest niekorzystny dla przyszłych użytkowników zabudowy mieszkaniowej. W badaniach ankietowych, dotyczących terenów rekreacji i wypoczynku w Bydgoszczy, bydgoszczanie najchętniej wskazywali jako miejsce wypoczynku przydomowe ogrody i podwórka oraz potrzebę urządzania osiedlowych placów zabaw. |
| 57 | 553.2, 558.5 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Dopuszczenie dla terenu wysokości zabudowy do 18 m, zwiększenie dopuszczalnej wysokości zabudowy w dzielnicach znajdujących się niedaleko centrum lub wzdłuż ważniejszych tras, w szczególności w Fordonie (działka 2/6, obr. 338). | Fordon, rejon ul. gen. Augusta Fieldorfa „Nila”, obr. 338 dz. 2/6 | MW1 | Model kształtowania wysokości zabudowy obejmuje cały obszar miasta, uwzględniając uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne i kompozycyjne wynikające z położenia poszczególnych terenów. Zasady dotyczące kształtowania wysokości zabudowy ustalono stosownie do intensywności zagospodarowania i zabudowy oraz występującej funkcji terenu oraz stosownie do uwarunkowań lokalnych i potrzeb funkcjonalnych. Nie jest zasadne zatem podnoszenie wysokości zabudowy w oderwaniu od kontekstu miejsca. Ponadto dla obszaru w rejonie ul. gen. Augusta Fieldorfa „Nila”, obr. 338 dz. 2/6, utrzymano wysokości zabudowy w przedziale do 12 m ze względu na usytuowanie nieruchomości w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej szeregowej, szkoły podstawowej oraz terenów zieleni urządzonej. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 58 | 211, 217, 279, 360, 364, 366, 367, 373, 374, 375, 384, 385, 392, 393, 394, 395, 397, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 669.32, 671, 672, 673, 674, 675, 676.1, 677.1 | osoba fizyczna, Wspólnota Mieszkaniowa Szlakowa 18 i 20, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew, Rada Osiedla Nowy Fordon | Odstąpienie od przekształcenia działek leśnych na mieszkaniowe w rejonie ul. Szlakowej, Andersa, Kaliskiego. Sprzeciw wobec przekształcenia ww. działek z terenów parku leśnego (wg mpzp 215 – Fordon park Akademicki) na teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Szczególnie ważna dla mieszkańców osiedla jest działka 182, gdzie zlokalizowany jest plac zabaw i która stanowi miejsce rekreacji. Odstąpienie od przekształcenia terenów leśnych na mieszkaniowe w rejonie ul. Szlakowej, Andersa, przedmiotowe tereny pozostawić jako obszary zieleni parkowej, odstąpienie od przeznaczenia terenu leśnego w rejonie ul. Szlakowej 20 pod zabudowę mieszkaniową. | obszar przy ul. Szlakowej, Andersa, Kaliskiego, ul. Andersa, obr. 337, dz. 153, 159/3, 182, 183, 188, 145, 125, 163, 126, 174, 173/2, 172/2, 171/2, teren leśny w rejonie ul. Szlakowej 20, teren objęty ustaleniem A 17-EL mpzp „Akademickie-Wschód” | MW 1, MW1, ZP, MW2 | Uwaga nieuwzględniona poprzez utrzymanie terenów MW1 w bezpośrednim sąsiedztwie ul. gen. W. Andersa. Jest to teren uzbrojony i jego wykorzystanie pod inwestycje miejskie jest zgodne z polityką przestrzenną miasta w zakresie intensyfikacji istniejących obszarów zabudowanych oraz realizacji nowej zabudowy na terenach wyposażonych w istniejącą infrastrukturę. |
| 59 | 677.3, 676.3 | osoba fizyczna | Prowadzenie monitoringu ekosystemów w rejonie Szlakowej/Andersa wraz z działaniami wspierającymi ich rozwój. | teren leśny w rejonie Szlakowej 20 | działania pozaplanistyczne | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium jest dokumentem planistycznym, odnoszącym się do przestrzeni i zasad jej zagospodarowania, zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie przewiduje się monitoringu ekosystemów w ramach powyższego dokumentu. |
| 60 | 744.2 | osoba fizyczna | Wprowadzenie na terenach położonych wzdłuż ul. Akademickiej zabudowy mieszkaniowej lub innych funkcji ruchotwórczych w celu lepszego wykorzystania wybudowanej linii tramwajowej do Fordonu. | tereny położone wzdłuż ul. Akademickiej | - | Uwaga zbyt ogólnikowa. Zgodnie z wykładanym do wglądu projektem Studium zasadniczy odcinek ul. Akademickiej, wzdłuż linii tramwajowej, obustronnie przeznaczony jest pod funkcje generujące ruch. Jednocześnie zachodni odcinek linii tramwajowej, pomiędzy parkiem Akademickim a Centrum Onkologii, sąsiaduje z terenami zieleni funkcjonalnej oraz zieleni ochronnej, np. od strony Centrum Onkologii czy Politechniki Bydgoskiej. Projekt Studium stosownie do uwarunkowań lokalnych oraz potrzeby kształtowania zrównoważonego środowiska miejskiego na pewnych odcinkach wskazuje utrzymanie terenów zieleni, na innych wskazuje funkcje mieszkaniowe i usługowe, nie ma podstaw dla zmiany projektu |
| 61 | 328.19 | osoba fizyczna | Dopuszczenie na całym terenie osiedla Fordon-Sielskie zabudowy wielorodzinnej. | Fordon-Sielskie | MN2 | Osiedle Sielskie jest terenem w znacznej mierze zagospodarowanym, o zdefiniowanej strukturze funkcjonalno-przestrzennej. Po północnej stronie ul. Produkcyjnej znajduje się zabudowa jednorodzinna, po południowej stronie znajdują się obszary zabudowy wielorodzinnej. Tereny te mogą być uzupełniane zabudową o podobnym charakterze, zgodnie z rysunkiem Studium. W związku z tym nie jest zasadne wprowadzenie zabudowy wielorodzinnej na całym obszarze osiedla Sielskiego. |
| 62 | 494 | osoba fizyczna | Zmiana kwalifikacji terenu oznaczonego jako 14 MW w mpzp osiedla "Tatrzańskie" na tereny zielone. | teren oznaczony symbolem 14 MW w mpzp osiedla "Tatrzańskie" | MW | Teren 14 MW stanowi obszar niezadrzewiony, zgodnie z obowiązującym mpzposiedla "Tatrzańskie", jest przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Jest to teren uzbrojony, stanowiący rezerwę pod przyszły rozwój funkcji mieszkaniowej, w myśl polityki przestrzennej miasta dotyczącej intensyfikacji istniejących obszarów zabudowanych oraz realizacji nowej zabudowy na terenach wyposażonych w istniejącą infrastrukturę, objętych planami zagospodarowania przestrzennego. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej nieruchomości w projekcie Studium wyznaczono tereny zieleni urządzonej (ZP), które stanowią blisko 3 ha powierzchni i są terenami rekreacji mieszkańców okolicznych osiedli mieszkaniowych. |
| 63 | 546, 669.28, 680, 757 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana przeznaczenia terenu UP na teren ZL lub ZP w rejonie ul. Akademickiej. | rejon ul. Akademickiej, działka 85, obr. 337, rejon ul. Akademickiej, działka 85, obr. 337 | UP | Przedmiotowy teren stanowi rezerwę pod rozwój usług ponadlokalnych, na rozbudowę przyległej uczelni. |
| 64 | 624.41 | osoba fizyczna | Wyznaczenie obszaru UC lub UP w jednostce Centrum-Fordon. | Fordon | U1 | Funkcje UC i UP przeznaczone są dla usług publicznych realizowanych na poziomie ogólnomiejskim. W jednostce Centrum Fordon (obszar zawarty pomiędzy Andersa, Skarżyńskiego, Twardzickiego) Studium oznacza przedmiotowy teren symbolem U1, co umożliwia usytuowanie usług o różnorodnym charakterze i funkcji, w tym nie wyklucza możliwości lokalizacji usług publicznych. Istniejące zagospodarowanie oraz lokalizacja w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych wskazują, iż powinien być to obszar wielofunkcyjny zaspokajający różne potrzeby mieszkańców na poziomie lokalnym. O szczegółowym sposobie zagospodarowania terenu będą rozstrzygać plany miejscowe oraz projekty budowlane zagospodarowania terenu. |
| 65 | 624.43, 626.23 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Rezygnacja z uznania, jako „miejsce ważne dla kształtowania pozytywnego wizerunku miasta oddziałujące w skali przestrzeni lokalnych”obszaru skrzyżowania dróg Pelplińskiej i Orląt Lwowskich i wyznaczenie takiego miejsca w rejonie ulic: Skarżyńskiego, Peplińskiej, GOPR-u, Andersa, rezygnacja z wyznaczenia „miejsca ważne dla kształtowania pozytywnego wizerunku miasta” obszaru w rejonie ul. Orląt Lwowskich i ul. Pelplińskiej, a wyznaczenie go w rejonie targowiska i Galerii Fordon. | Fordon | ustalenia dotyczace miejsc ważnych dla kształtowania pozytywnego wizerunku miasta oddziałujace w skali przestrzeni lokalnych | Uwaga nieuwzględniona w zakresie rezygnacji z oznaczenia obszaru skrzyżowania dróg Pelplińskiej i Orląt Lwowskich jako miejsca ważnego dla kształtowania pozytywnego wizerunku miasta oddziałującego w skali przestrzeni lokalnych. Jest to miejsce o potencjale do kształtowania funkcji centrotwórczych, w związku z tym powinno być podkreślone w strukturze Fordonu, co jest potwierdzone w obowiązującym planie miejscowym. Niezależnie od powyższego obszar w rejonie ulic: Skarżyńskiego, Peplińskiej, GOPR-u, Andersa - w sąsiedztwie targowiska i Galerii „Fordon” – wyznaczono dodatkowo jako „miejsce ważne dla kształtowania pozytywnego wizerunku miasta oddziałujące w skali przestrzeni lokalnych”. |
| 66 | 335.7 | osoba fizyczna | Zmiana dopuszczalnej wysokości zabudowy na osiedlu Eskulapa, w rejonie ul. Zamczysko do 35 m. | osiedle Eskulapa | ustalenia dotyczące kształtowania wysokości zabudowy | Obszar osiedla charakteryzuje się zabudową jednorodzinną oraz niską zabudową wielorodzinną, położony u podnóża skarpy podlegającej ochronie prawnej ze względów przyrodniczych i krajobrazowych, dlatego też utrzymuje się w Studium wysokość zabudowy w przedziale do 18 m. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 67 | 535.5 | osoba fizyczna | Utrzymanie aktualnych warunków aerosanitarnych, napowietrzających i regeneracji powietrza. | Górny Taras Fordonu | podrozdział 18.2.1 „Ochrona powietrza i kształtowanie lokalnego klimatu” | Uwaga nieuwzględniona w zakresie postulatu utrzymania aktualnych warunków areosanitarnych. Postulat ten nie jest możliwy do realizacji w ramach dokumentów planistycznych. Należy jednak zauważyć, iż projekt Studium zwiera ustalenia dotyczące ochrony i kształtowania ciągów napowietrzających. Ustalenia te zawarte są na rysunku 2 oraz w podrozdziale 18.2, jak również Studium wyznacza ramowe kierunki w zakresie zagospodarowania terenów, w tym utrzymania terenów zieleni sprzyjających wymianie i regeneracji powietrza w mieście, co sprzyja kształtowaniu odpowiednich warunków areosanitarnych w mieście. Niezależnie od powyższego istnieje szereg innych czynników wpływających na jakość powietrza i nie zawsze mogą być one regulowane poprzez dokumenty planistyczne np.: istniejące zagospodarowanie, źródła ciepła i zanieczyszczeń, ukształtowanie terenu, kierunki i siła wiatrów. |
| 68 | 635, 636, 637, 669.22 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana z kategorii MC na ZP. | Teren IHAR, ul. Szymanowskiego i Powstańców Wlkp., obr. 168, dz. nr 22/42 | MC | Wskazany obszar stanowi rezerwę m.in. dla rozbudowy obiektów Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jako kontynuacja istniejącego zagospodarowania. Studium zakłada możliwość zabudowy terenu na cele mieszkaniowo-usługowe, kwalifikując równocześnie wskazany obszar jako teren wspomagający system przyrodniczo-rekreacyjny miasta. Oznacza to możliwość zagospodarowania części terenu zielenią, w tym urządzenia parku publicznego. Tereny oznaczone w projekcie Studium jako ZP wskazują na zagospodarowanie zielenią jako wiodące przeznaczenie. Są to obszary w pełni użytkowane rekreacyjnie, wypoczynkowe, zazielenione, niezabudowane. Na terenie IHAR wskazane jest wkomponowanie zieleni w układ urbanistyczny zabudowy, kształtowanie miejsc publicznych poprzez formy zieleni towarzyszące obiektom usługowym, zagospodarowanie zielenią zintegrowaną z zabudową, zachowanie ciągłości osi urbanistycznych podkreślonych za pomocą zieleni komponowanej, zadrzewień. |
| 69 | 534.41 | osoba fizyczna | Strona 249 – wniosek do punktu „17.7 System przyrodniczo-rekreacyjny”. Wyznaczenie parku miejskiego w rejonie Śródmieścia zachodniego, kosztem niezabytkowej, niemającej wartości historycznej zabudowy na terenie kwartału ulic: Sowińskiego – Hetmańska – Mazowiecka Sienkiewicza. | kwartał pomiędzy ulicami: Sowińskiego – Hetmańska – Mazowiecka Sienkiewicza. | MC | Uwaga nie może być uwzględniona ze względu na intensywny sposób zabudowy terenów budynkami mieszkaniowo-usługowymi oraz strukturę własnościową z przeważającym udziałem działek, które są własnością osób fizycznych. W projekcie Studium istnieje możliwość stworzenia zieleni publicznej w wyniku przedłużenia ul. Mazowieckiej i wprowadzenia do wnętrza kwartału: Pomorska, Cieszkowskiego, Gdańska, Świętojańska, parku miejskiego wzdłuż nowo projektowanej ulicy. Teren ten wydzielony w wyniku zagospodarowania nieurządzonych części trudno dostępnych działek – podwórek znajdujących się we wnętrzu kwartału może stanowić atrakcyjny park służący ogółowi mieszkańców. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wykładanym do wglądu dokumencie podrozdział 17.7 znajduje się na stronie 257. |
| 70 | 534.38 | osoba fizyczna | Strona 242, rysunek 76 – cały kwartał ograniczony ulicami: Gdańską, Cieszkowskiego, Pomorską, Świętojańską powinien być oznaczony jako zabudowa o wartości historycznej, bez pojedynczych wyjątków. | kwartał ograniczony ulicami: Gdańską, Cieszkowskiego, Pomorską, Świętojańską | ustalenia dotyczące kształtowania zabudowy historycznej w obszarze śródmieścia | Złożona uwaga odnosi się do dokumentu konsultowanego w ramach dodatkowych konsultacji społecznych prowadzonych w 2019 roku, w wersji wykładanej do wglądu publicznego rysunek ma nr 77 – str. 250. Przedmiotowy rysunek o nazwie „Tereny zabudowy śródmiejskiej”, ma na celu wskazanie terenów zabudowy śródmiejskiej w rozumieniu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Wyznaczenie terenów zabudowy śródmiejskiej wiąże się z dopuszczeniem określonych parametrów oświetlenia (mniej korzystnych niż w zabudowie standardowej). W związku z tym nie jest zasadne nadmierne poszerzanie tej strefy. Jednakże jej wyznaczenie daje możliwość dopełnienia wartościowej zabudowy historycznej zabudową o podobnych parametrach i zachowanie charakteru miejsca. Przedmiotowy kwartał zgodnie z ustaleniami projektu Studium położony jest w obszarach oznaczonych w studium symbolem MC – tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe i UC – tereny wielofunkcyjne w centrum miasta, dla których przewidywane jest zachowanie, uzupełnienie i rozwój zabudowy śródmiejskiej, w tym rewaloryzacja zabudowy o wartości historycznej zmierzająca do podniesienia standardu estetycznego i technicznego budynków. Takie ustalenia sprzyjają zachowaniu historycznego charakteru miejsca. |
| 71 | 287 | Immobile S.A. | Zmiana przeznaczenia terenu wraz z terenem do ul. Gdańskiej z U2 (tj. tereny usług) na MW/U – tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług, z możliwością zlokalizowania obiektów o wysokiej intensywności zabudowy. | teren przy ulicy Modrzewiowej, tj. dz. 18/1, 230/1, 231/7, 231/8, obr. 173 oraz działki na zachód od terenu właściciela do ul. Gdańskiej | U2 | Teren położony jest w sąsiedztwie dróg publicznych klasy zbiorczej, przy skrzyżowaniu, które generuje uciążliwość w postaci hałasu i zanieczyszczeń. Dodatkowo przedmiotowe działki leżą w bliskim sąsiedztwie linii kolejowej, a od wschodu – zakładów świadczących usługi w zakresie naprawy samochodów. Teren stanowi rezerwę dla rozwoju funkcji usługowo-handlowych obsługujących mieszkańców Osiedla Leśnego. Na wskazanym obszarze nie występują żadne budynki o funkcji mieszkaniowej. |
| 72 | 534.62 | osoba fizyczna | Usunięcie ze studium zapisu o lokalizacji WOH w obszarze śródmiejskim obejmującym tereny UC i MC oraz z terenów położonych w pobliżu rzeki Brdy. | nie określono | podrozdział 17.6 „Usługi” | Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe (o powierzchni pow. 2000 $m^2$) mogą być lokalizowane w centrach miast, wpisują się funkcją w usługowy charakter miejsca, warunkiem takiej lokalizacji jest szczególnie staranna dbałość o formę architektoniczną. W wykładanym do publicznego wglądu projekcie Studium znajduje się zapis, który zabezpiecza na poziomie studium odpowiednie zasady lokalizacji tego typu obiektów: „Dopuszcza się lokalizację wielkopowierzchniowych obiektów handlowych: (...) w obszarze śródmiejskim obejmującym tereny UC i MC z wymogiem dostosowania formy architektonicznej obiektów i funkcji do specyfiki wymagań terenów podlegających ochronie konserwatorskiej. Wyklucza się na tym terenie lokalizację terenochłonnych, jednokondygnacyjnych obiektów handlowych, z parkingami w poziomie terenu, o monolitycznej, typowej dla hipermarketów formie architektonicznej stanowiących dysonans przestrzenny w historycznej zabudowie śródmiejskiej.” Studium nie wprowadza terenów lokalizacji WOH na terenach w pobliżu rzeki Brdy jako zasady sytuowania tego typu obiektów, natomiast uwzględnia istnienie obiektów już funkcjonujących w przestrzeni miasta. Ustalenia Sudium zawierają możliwość przekształcania wielkopowierzchniowych obiektów w wielofunkcyjne ośrodki usługowe, jak również obiekty takie mogą przekształcać się stosownie do kierunków określonych dla danego typu terenu. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 73 | 328.35, 335.16 | osoba fizyczna | Likwidacja CH Rondo, CH Zielone Arkady oraz CH Focus w ciągu kilkunastu lat, gdyż „wysysają" ruch z centrum miasta i zajmują cenne tereny pod zabudowę innego typu. | CH Rondo, CH Zielone Arkady oraz CH Focus | U1, 2000 | CH Focus usytuowany jest w granicach terenu określonego w projekcie Studium jako tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe MC, dla którego przewiduje się możliwość lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ pod warunkiem dostosowania kubatury, formy architektonicznej i sposobu usytuowania obiektów do specyfiki terenu i charakteru wartościowej zabudowy w rejonie Śródmieścia. Obiekt powstał w wyniku rewitalizacji terenów poprzemysłowych. Część zabytkowych obiektów zaadaptowana do nowych funkcji wpisuje się w kontekst otaczającej historycznej zabudowy. CH Rondo i CH Zielone Arkady, usytuowane w granicach obszarów o przeważającej zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej, funkcjonują jako centra usługowo-handlowe, w tym także dla obsługi potrzeb administracyjnych mieszkańców. Studium umożliwia przebudowę i przekształcenia ww. obiektów w wielofunkcyjne obiekty usługowe (podrozdział 17.6 „Usługi"), gdzie funkcje handlowe nie muszą dominować. Zastąpić je mogą funkcje z zakresu administracji, kultury, sportu, rozrywki, zdrowia, nauki itp. Ponadto Studium wyznacza kierunki rozwoju, nie ma bezpośredniego wpływu na likwidację istniejących obiektów. |
| 74 | 534.18 | osoba fizyczna | Zmiana zapisu (strona 101) „Ponadto dla ożywienia strefy śródmiejskiej wskazane jest usytuowanie wielofunkcyjnych galerii w pobliżu centrum miasta i węzłów komunikacyjnych" na „uniknięcie sytuowania galerii w strefie śródmiejskiej". | nie określono | brak w dokumencie | Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia zapisu: „uniknięcie sytuowania galerii w strefie śródmiejskiej". Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe (o powierzchni pow. 2000 $m^2$) mogą być lokalizowane w centrach miast, wpisują się funkcją w usługowy charakter miejsca, warunkiem takiej lokalizacji jest szczególnie staranna dbałość o formę architektoniczną. W wykładanym do publicznego wglądu projekcie Studium znajduje się zapis który zabezpiecza na poziomie studium odpowiednie zasady lokalizacji tego typu obiektów: „Dopuszcza się lokalizację wielkopowierzchniowych obiektów handlowych: (...) w obszarze śródmiejskim obejmującym tereny UC i MC z wymogiem dostosowania formy architektonicznej obiektów i funkcji do specyfiki wymagań terenów podlegających ochronie konserwatorskiej. Wyklucza się na tym terenie lokalizację terenochłonnych, jednokondygnacyjnych obiektów handlowych, z parkingami w poziomie terenu, o monolitycznej, typowej dla hipermarketów formie architektonicznej stanowiących dysonans przestrzenny w historycznej zabudowie śródmiejskiej". |
| 75 | 748.5 | osoba fizyczna | Przeznaczenie w całości lub części terenu ogrodu działkowego oznaczonego nr 51 pod nowe tereny o charakterze parku miejskiego z funkcjami rekreacyjnymi i sportowymi. | ogród działkowy przy ul. Ogińskiego/Kamienna | MC | Ogród działkowy nr 51 stanowi rezerwę terenową pod rozwój terenów śródmiejskich mieszkaniowo-usługowych. Tereny rekreacji i sportu wyznaczono, zarówno w mpzp jak i w Studium, wokół istniejącego oczka wodnego na Bocianowie. |
| 76 | 534.42 | osoba fizyczna | Strona 253 – rysunek 79. „Kierunki zagospodarowania w zakresie ogrodów działkowych" – poparcie dla dyslokacji ogrodów działkowych w rejonach ulic: Toruńskiej i Sułkowskiego oraz przeznaczenia tych terenów pod zabudowę mieszkaniową (propozycja wysokości 55 m). | ogrody działkowe w rejonach ul. Toruńskiej i Sułkowskiego | ustalenia dotyczące ogrodów działkowych | Uwaga nieuwzględniona w zakresie wysokości zabudowy do 55 m. W przypadku terenu zlokalizowanego w rejonie ul. Sułkowskiego - MC - maksymalna wysokość zabudowy określona w projekcie Studium wynosi do 25 m, z dopuszczeniem lokalizacji lokalnej dominanty w rejonie projektowanej Akademii Muzycznej w celu podkreślenia rangi obiektu oraz w rejonie ulic: Kamiennej i Sułkowskiego. Przyjęte zasady kształtowania wysokości zabudowy pozwalają zachować harmonijne proporcje w odniesieniu do zabudowy istniejącej. Dla obszaru zlokalizowanego przy ul. Toruńskiej maksymalna wysokość zabudowy określona w projekcie Studium i w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego wynosi do 25 m. Przy kształtowaniu modelu wysokości zabudowy w przedmiotowym obszarze kierowano się zasadą ochrony walorów krajobrazowych oraz rekreacyjno-wypoczynkowych terenów położonych wzdłuż rz. Brdy poprzez wykluczenie z ich obszaru i w najbliższym sąsiedztwie sytuowania obiektów wysokościowych. Złożona uwaga odnosi się do dokumentu konsultowanego w ramach dodatkowych konsultacji społecznych prowadzonych w 2019 roku. W wersji wykładanej do wglądu publicznego rysunek ma nr 80 - str. 261. |
| 77 | 328.32 | osoba fizyczna | Podniesienie dopuszczalnej wysokości zabudowy na terenie CH Rondo do 55+ m (75 m). | teren CH Rondo | MW/U, wysokość do 25 m | Maksymalna wysokość zabudowy (25 m) została ustalona zgodnie z wytycznymi kształtowania wysokości zabudowy (podrozdział 19.3.2.). Zabudowa CH Rondo powinna uwzględniać ekspozycję charakterystycznych obiektów historycznych w sąsiedztwie miejsca węzłowego (ronda Grunwaldzkiego) oraz brać pod uwagę walory punktu widokowego przy ul. Laboratoryjnej. Studium nie wyklucza przy tym możliwości przekroczenia maksymalnej wysokości zabudowy dla obiektów lokalizowanych w miejscach węzłowych (pkt 7, str. 370), przy zachowaniu odpowiednich proporcji. Z uwagi na szereg uwarunkowań krajobrazowych nie jest zasadne podnoszenie wysokości zabudowy do wartości maksymalnych bez uwzględnienia kontekstu miejsca. |
| 78 | 328.29, 335.8 | osoba fizyczna | Podniesienie dopuszczalnej wysokości zabudowy na terenie obecnego dworca autobusowego do 55 m. | Śródmieście – ul. Jagiellońska | MC, wysokość do 35 m | Model kształtowania wysokości zabudowy obejmuje cały obszar miasta, uwzględniając uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne i kompozycyjne wynikające z położenia poszczególnych terenów. Miejsca lokalizacji dominant wysokościowych zostały wyznaczone na podstawie analiz obejmujących nie tylko ich bezpośrednie sąsiedztwo, ale biorąc pod uwagę faktyczny obszar oddziaływania, w tym na krajobraz danego osiedla czy nawet całego miasta. Zgodnie z założeniami, m.in. ze względów kompozycyjnych, uznano, że zabudowa stanowiąca dominanty urbanistyczne powinna być sytuowana w ważnych miejscach, na zakończeniach głównych osi widokowych, w obrębie ważnych węzłów drogowych w celu podkreślenia elementów układu urbanistycznego itp. Przedmiotowy teren usytuowany jest w obszarze Śródmieścia, charakteryzującego się występowaniem zabudowy o przeciętnej wysokości 4-5 kondygnacji, nieprzekraczających realnej wysokości 20-25 m. Przedmiotowy obszar objęty jest strefą „B" ochrony konserwatorskiej, w granicach której obowiązuje zachowanie proporcji wysokościowych zabudowy kształtującej sylwetę zespołu zabudowy śródmiejskiej. W rejonie omawianego punktu przecięcia ciągów komunikacyjnych, Studium przewiduje lokalizację dominanty w wysokości 35 m w rejonie dworca autobusowego. Zgodnie z ustaleniami obowiązującego planu miejscowego, w tym rejonie dopuszczalna jest lokalizacja dominanty o wys. do 55 m, jedynie punktowo, w sposób, który nie zakłóciłby widoku na budynek Bazyliki z mostu Uniwersyteckiego. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 79 | 328.28, 551, 623 | osoba fizyczna, Atrium Bydgoszcz Sp. z o.o. CH. FOCUS | Podniesienie dopuszczalnej wysokości zabudowy na terenie CH Focus Mall do 55 m, zmiana maksymalnej wysokości zabudowy z 25 m na 35 m, zmiana wysokości zabudowy z 25 m na 35 m. | Śródmieście – ul. Jagiellońska – teren CH Focus Mall, teren centrum handlowego Focus ul. Jagiellońska 39-47, działki 11/3, 28/2, 29/3, 15/4, 16/6, 30, 19/2, 17, 24, 11/4, CH Focus ul. Jagiellońska 39-47; dz. 11/3, 28/2, 29/3, 15/4, 16/6, 30, 19/2, 17, 24, 11/4 | MC, wysokość do 25 m | Model kształtowania wysokości zabudowy obejmuje cały obszar miasta, uwzględniając uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne i kompozycyjne wynikające z położenia poszczególnych terenów. Miejsca lokalizacji dominant wysokościowych zostały wyznaczone na podstawie analiz obejmujących nie tylko ich bezpośrednie sąsiedztwo, ale biorąc pod uwagę faktyczny obszar oddziaływania, w tym na krajobraz danego osiedla czy nawet całego miasta. Zgodnie z założeniami, m.in. ze względów kompozycyjnych, uznano, że zabudowa stanowiąca dominanty urbanistyczne powinna być sytuowana w ważnych miejscach, na zakończeniach głównych osi widokowych, w obrębie ważnych węzłów drogowych w celu podkreślenia elementów układu urbanistycznego itp. Przedmiotowy teren usytuowany jest w obszarze Śródmieścia, charakteryzującego się występowaniem zabudowy o przeciętnej wysokości 4-5 kondygnacji, nieprzekraczających realnej wysokości 20-25 m. Przedmiotowy obszar objęty jest strefą "B" ochrony konserwatorskiej, w granicach której obowiązuje zachowanie proporcji wysokościowych zabudowy kształtującej sylwetę zespołu zabudowy śródmiejskiej, dostosowanie nowej zabudowy do historycznej kompozycji urbanistycznej z założeniem harmonijnego współistnienia elementów historycznych i współczesnych. Dodatkowo obszar ten sąsiaduje bezpośrednio z zespołem zabytkowej zabudowy fabrycznej, wpisanej do rejestru zabytków. Budynki usytuowane w jej otoczeniu nie mogą stanowić zatem elementu dominującego, wręcz przytłaczającego zabudowę o wartości historycznej. W rejonie omawianego punktu przecięcia ciągów komunikacyjnych Studium przewiduje lokalizację dominanty w rejonie dworca autobusowego o wysokości 35 m lub nawet punktowo o wysokości 55 m, po południowej stronie ul. Jagiellońskiej. |
| 80 | 328.27 | osoba fizyczna | Podniesienie dopuszczalnej wysokości zabudowy na terenie osiedla Okole – Kraszewskiego do 55+ m (do 100 m). | teren Okole – okolice ul. Kraszewskiego | U2, wysokość do 25 m | Model kształtowania wysokości zabudowy obejmuje cały obszar miasta, uwzględniając uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne i kompozycyjne wynikające z położenia poszczególnych terenów. Miejsca lokalizacji dominant wysokościowych zostały wyznaczone na podstawie analiz obejmujących nie tylko ich bezpośrednie sąsiedztwo, ale biorąc pod uwagę faktyczny obszar oddziaływania, w tym na krajobraz danego osiedla czy nawet całego miasta. Zgodnie z założeniami, m.in. ze względów kompozycyjnych, uznano, że zabudowa stanowiąca dominanty urbanistyczne powinna być sytuowana w ważnych miejscach, na zakończeniach głównych osi widokowych, w obrębie ważnych węzłów drogowych w celu podkreślenia elementów układu urbanistycznego itp. Przedmiotowy teren usytuowany jest w obszarze Okola, charakteryzującego się występowaniem zabudowy o przeciętnej wysokości 3-4 kondygnacji, nieprzekraczających realnej wysokości 20-25 m. Wysokość ta jest dopuszczona zapisami Studium. Zakładana w projekcie Studium wysokość zabudowy często przewyższa dwukrotnie wysokość zabudowy istniejącej. Tymczasem przedmiotowy obszar objęty jest strefą „B" ochrony konserwatorskiej, w granicach której obowiązuje zachowanie proporcji wysokościowych zabudowy kształtującej sylwetę zespołu zabudowy śródmiejskiej, dostosowanie nowej zabudowy do historycznej kompozycji urbanistycznej z założeniem harmonijnego współistnienia elementów historycznych i współczesnych. |
| 81 | 328.31 | osoba fizyczna | Podniesienie dopuszczalnej wysokości zabudowy na terenie Pasamonu do 55 m. | teren Pasamonu, rejon ul. Jagiellońskiej | MW/U, wysokość do 35 m | Model kształtowania wysokości zabudowy obejmuje cały obszar miasta, uwzględniając uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne i kompozycyjne wynikające z położenia poszczególnych terenów. Miejsca lokalizacji dominant wysokościowych zostały wyznaczone na podstawie analiz obejmujących nie tylko ich bezpośrednie sąsiedztwo, ale biorąc pod uwagę faktyczny obszar oddziaływania, w tym na krajobraz danego osiedla czy nawet całego miasta. Zgodnie z założeniami, m.in. ze względów kompozycyjnych, uznano, że zabudowa stanowiąca dominanty urbanistyczne powinna być sytuowana w ważnych miejscach, na zakończeniach głównych osi widokowych, w obrębie ważnych węzłów drogowych w celu podkreślenia elementów układu urbanistycznego itp. Przedmiotowy teren usytuowany jest w obszarze osiedla Skrzetusko, charakteryzującego się występowaniem zabudowy o przeciętnej wysokości 4 kondygnacji, z wyłączeniem terenów położonych wzdłuż ul. kard. Wyszyńskiego, gdzie zlokalizowana jest zabudowa o wysokości 35 m. W bliskim rejonie omawianego terenu, stanowiącego punkt przecięcia ciągów komunikacyjnych, Studium przewiduje lokalizację dominanty wysokościowej na terenach położonych u zbiegu ul. kard. Wyszyńskiego i Fordońskiej. W oparciu o ustalenia obowiązującego na tym terenie planu miejscowego zrealizowano w tym rejonie zespół budynków o wysokości 45 m i 55 m. Ze względów kompozycyjnych nie jest zasadne podniesienie wysokości zabudowy na przedmiotowym terenie do 55 m z uwagi na fakt, iż oś kompozycyjną ul. kard. Stefana Wyszyńskiego podkreśla zabudowa o wysokości 35 m po obu stronach ulicy, natomiast akcent wysokościowy jest już zlokalizowany w południowo-wschodniej części ronda Fordońskiego. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 82 | 534.50 | osoba fizyczna | Strona 359 – korekta rysunku 85, „Model wysokości zabudowy". Wniesienie o dopuszczenie wysokiej zabudowy (35 – 55 m) oraz zabudowy wysokościowej (pow. 55 m) również w pobliżu węzłów komunikacyjnych i obszarów rozwijających się – ronda Fordońskiego, ulicy Fordońskiej po południowej stronie od mostu Kazimierza Wielkiego, terenu Dworca PKS, terenów przy ulicy Toruńskiej – północna strona od mostu Pomorskiego do mostu Kazimierza Wielkiego, ulicy Jagiellońskiej od mostu Pomorskiego do ulicy Łużyckiej, ronda Jagiellonów, ronda Grunwaldzkiego czy Dworca Głównego. | Rondo Fordońskie, ulica Fordońska po południowej stronie od mostu Kazimierza Wielkiego, teren Dworca PKS, tereny przy ulicy Toruńskiej – północna strona od mostu Pomorskiego do mostu Kazimierza Wielkiego, ulica Jagiellońska od mostu Pomorskiego do ulicy Łużyckiej, rondo Jagiellonów, rejon ronda Grunwaldzkiego, rejon Dworca Głównego | podrozdział 19.3.2 „Kształtowanie wysokości zabudowy"; rysunek 86 | Uwaga nieuwzględniona dla terenów w rejonach: ulicy Fordońskiej po południowej stronie od mostu Kazimierza Wielkiego, Dworca PKS, przy ulicy Toruńskiej – północna strona od mostu Pomorskiego do mostu Kazimierza Wielkiego, ulicy Jagiellońskiej od mostu Pomorskiego do ulicy Łużyckiej, dla których ustalono graniczne wartości wysokości zabudowy, nawiązujące do charakteru istniejącej zabudowy. Wartości te mogą być kształtowane szczegółowo na poziomie mpzp z zachowaniem zasad ładu przestrzennego. Nie jest zasadne wprowadzenie zabudowy wysokościowej bez ograniczeń z uwagi na potrzebę zachowania harmonii i spójności zabudowy. Niezależnie od powyższego zgodnie z modelem kształtowania wysokości zabudowy w Studium wskazuje się możliwość indywidualnego ustalania wysokości zabudowy, tj. podwyższenia wysokości zabudowy dla obiektów lokalizowanych w miejscach węzłowych, podnoszących rangę miejsca w skali ogólnomiejskiej, identyfikujących ważne miejsca w strukturze miasta (zaznaczonych na mapie 3 „Środowisko kulturowe"), a wiec m.in.: w rejonach rond: Fordońskiego, Jagiellonów, Grunwaldzkiego oraz Dworca Głównego. |
| 83 | 345 | osoba fizyczna | Zmiana przeznaczenia terenu z MN1 proponowanego w Studium na tereny zieleni (ZK i ZR). Wnioskodawca prosi o pozostawienie istniejącej roślinności krajobrazowej i wycofanie się z przeznaczenia tego terenu pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. | teren w sąsiedztwie nieczynnej oczyszczalni ścieków na Prądach, cały obręb geodezyjny 0007 i część obrębów 0001, 0002 i 0008 | MN1 | Wskazany w uwadze teren stanowi rozległy obszar przeznaczony pod rozwój funkcji mieszkaniowych – zabudowę jednorodzinną. Teren posiada dobry dostęp do infrastruktury technicznej, ma atrakcyjne położenie w rejonie Kanału Bydgoskiego, stanowi przedłużenie terenów istniejącej zabudowy. Cechy te wskazują jego potencjał do zabudowy. Zaproponowana funkcja mieszkaniowa jednorodzinna jest ekstensywną formą zagospodarowania gruntów w granicach miasta i pozwala na zachowanie stosunkowo dużego udziału terenów zieleni. Ponadto tereny wskazane w Studium są terenami zabudowy brutto co oznacza, że oprócz terenów zabudowy będą również wydzielone tereny o innych funkcjach, np. tereny zieleni. |
| 84 | 328.16 | osoba fizyczna | Rezygnacja z budownictwa wielorodzinnego na Prądach. | rejon ul. Lisiej i Krzysztofa Candera | MN/MW, MW/U | Obowiązujący plan miejscowy pozwala na lokalizowanie budynków o wys. 3 i 4 kondygnacji. Dopuszczenie realizacji tzw. małych domów mieszkalnych przyczyni się do rozwoju usług podstawowych na terenie osiedla. |
| 85 | 744.3 | osoba fizyczna | W związku z przeniesieniem przebiegu drogi S5 poza granice Bydgoszczy, zmiana przeznaczenia terenów położonych w zachodniej części miasta, po południowej stronie kanału, na działalność produkcyjno-usługową. | zachodnia część miasta | - | Na terenach rolnych po zachodniej stronie drogi S5 znajdują się obszary Natura 2000: Doliny Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego oraz Doliny Noteci. Tereny po wschodniej stronie stanowią kanał aerosanitarny miasta rozciągający się także na istniejące ogrody działkowe. W związku z tym wprowadzenie funkcji usługowo-produkcyjnych byłoby konfliktogenne. |
| 86 | 5, 330, 348, 353, 379, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 584.7, 585.7, 586.7, 587.7, 588.7, 589.7, 667.7, 668.7, 669.3, 670.7, 689.1, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew, Rada Osiedla Miedzyń –Prądy | Przeznaczenie terenu pod las, rezygnacja z przeznaczenia pod zabudowę jednorodzinną, przekształcenie przedmiotowych terenów z kategorii MN2 w kategorię ZL (teren lasów ochronnych), zmiana obszaru MN na tereny lasu. | las pomiędzy ulicami Grzybową i Wiśniową - Miedzyń - Ustalenia mpzp Miedzyń-Wiśniowa: C10.MN, C11.MN, C12.MN, C13.MN (obr. 44, dz. 40/9, 40/10, 40/11, 40/13, 40/14, 40/6, 40/15, 40/16, 40/17, 40/18, 40/19, 40/20, 40/21, 40/22, 40/23, 40/24, 40/25, 40/26, 40/27, 40/28, 40/29, 40/30, 40/31, 40/32, 40/33, 40/34, 40/6; obr.46, dz. 20/5, 20/6, 20/7, 20/8, 20/9, 20/10, 20/17, 20/18, 20/19, 20/20, 20/13, 20/12, 20/11, 20/14, 20/15, 20/16, 20/25, 20/24, 20/23, 20/22, 20/21), las pomiędzy ulicami Grzybową i Wiśniową – Miedzyń obr. 44, dz. 40/6, 40/10, 40/13 do 40/34, obr. 46, dz. 20/6 do 20/26, w sąsiedztwie ul. Wiśniowej teren z mpzp oznaczony jako C10.MN, C11.MN, C12.MN, C13.MN; w szczególności obr. 46, dz. nr 20/8, 20/9, 20/10, 20/17, 20/18, 20/19, 20/20. | MN2 | Funkcja mieszkaniowa przedmiotowego terenu, wskazana w projekcie Studium, jest zgodna z ustaleniami obowiązującego mpzp „Miedzyń-Wiśniowa" w Bydgoszczy uchwalonego Uchwałą Nr LXIX/1079/10 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 lipca 2010 r. Zmiana przeznaczenia przedmiotowych terenów w obowiązujących dokumentach planistycznych mogłaby spotkać się z zarzutem niegospodarności i nieracjonalności działań oraz narażeniem na roszczenia odszkodowawcze zgłaszane przez właścicieli działek prywatnych. |
| 87 | 479, 579 | osoba fizyczna | Zmiana kategorii ZP w odniesieniu do działki o nr. ewidencyjnym 38/4, obr. 44 na kategorię ZL oraz rozciągnięcie jej na sąsiadujące niezabudowane działki. | działka 38/4, obr. 44 w rejonie ul. Grzybowej | ZP | W odniesieniu do działki 38/4, obr. 44 zmiana kategorii z ZP na ZL jest niekorzystna dla mieszkańców, gdyż funkcja ZP umożliwia bardziej różnorodne wykorzystanie terenu dla funkcji rekreacji i wypoczynku, jak np. lokalizację placów zabaw, przyrządów do ćwiczeń, altan itp. W przypadku terenu niezabudowanego, a przeznaczonego pod funkcję mieszkaniową, należy mieć na względzie, iż wskazana w projekcie Studium funkcja jest zgodna z ustaleniami obowiązującego mpzp „Miedzyń-Wiśniowa" w Bydgoszczy uchwalonego Uchwałą Nr LXIX/1079/10 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 lipca 2010 r. Zmiana przeznaczenia przedmiotowych terenów w obowiązujących dokumentach planistycznych mogłaby spotkać się z zarzutem niegospodarności i nieracjonalności działań oraz narażeniem na roszczenia odszkodowawcze zgłaszane przez właścicieli działek prywatnych. |
| 88 | 195, 282, 283, 284, 285, 286 | osoba fizyczna | Przekształcenie działki 323/6 w obrębie 43 z ZP na MN lub ZK. | Miedzyń, ul. Pieczarkowa, dz. 323/6 w obrębie 43 | MN2, ZP | Teren stanowi zabezpieczenie dla realizacji placu zabaw, zieleni urządzonej dla mieszkańców osiedla. Niezbędne jest umożliwienie swobodnego dostępu komunikacyjnego zarówno ze wschodniej, jak i zachodniej strony. (Na etapie uchwalania mpzp „Miedzyń-Żyzna" działka stanowiła własność Gminy Bydgoszcz). |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 89 | 689.6 | Rada Osiedla Miedzyń-Prądy | Przekształcenie ZP na ZR. | przy ul. Leszczyna (w sąsiedztwie linii kolejowej) | ZP | Wskazany teren jest niewielkim terenem sąsiadującym z linią kolejową. Przeznaczenie go pod funkcje zieleni urządzonej – ZP umożliwia lokalizację niewielkich urządzeń służących do rekreacji i wypoczynku. Tymczasem tereny ZR generalnie są terenami, gdzie możliwa jest lokalizacja nie tylko urządzeń, ale i obiektów służących rekreacji i wypoczynkowi, przenaczonych dla wiekszych przestrzeni. |
| 90 | 689.7 | Rada Osiedla Miedzyń-Prądy | Zakwalifikowanie terenu przy ul. Świdnickiej jako park osiedlowy (w wersji wykładanej tereny wspomagające system przyrodniczo-rekreacyjny) . | teren przy ul. Świdnickiej | MN2 | Przedmiotowy teren w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego stanowi rezerwę pod rozwój usług społecznych z zakresu oświaty i usług zdrowia. |
| 91 | 689.5 | Rada Osiedla Miedzyń-Prądy | Wyznaczenie kolejnych parków osiedlowych oznaczonych ZR przy ul. Janowieckiej – Noteckiej. | ul. Janowiecka – Notecka | ustalenia dotyczące kształtowania systemu kształtowania terenów przyrodniczo-rekreacyjnych na terenie miasta | Uwaga nieuwzględniona ze względu na istniejące użytkowanie i formę własności – ogrody działkowe, a także na małą intensywność zabudowy terenów przyległych. W związku z powyższym wyznaczenie na przedmiotowym obszarze parku osiedlowego ma małe szanse realizacji. Tym niemniej teren przy ul. Janowieckiej w Studium oznaczony jest jako ZR – tereny rekreacji i sportu, ma możliwość przekształcenia na funkcje rekreacji ogólnodostępnej, jeśli pojawi się taka potrzeba i możliwości ekonomiczne realizacji przedsięwzięcia. Studium nie ogranicza możliwości lokalizacji parków osiedlowych, ich lista może być poszerzana stosownie do aktualnych potrzeb. |
| 92 | 325.2 | Hurtostal | Zapisanie w projekcie Studium, dla przedmiotowego terenu, procentu udziału przeznaczenia uzupełniającego w wysokości 49 % powierzchni użytkowej budynków (obecnie ograniczenie to wynosi 40 % – §2 ust. 1, pkt 20 miejscowego planu „Miedzyń - Widok"). | teren oznaczony w miejscowym planie 112 „Miedzyń-Widok" symbolem A8US/UT | U1 | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium i dotyczy szczegółowych ustaleń planu miejscowego. Projekt Studium wskazuje generalnie przeznaczenie terenu, nie regulując procentowego udziału funkcji uzupełniających na poszczególnych terenach. Zasadność zgłoszonych zmian powinna być rozpatrzona na poziomie mpzp. |
| 93 | 689.8 | Rada Osiedla Miedzyń-Prądy | Wyznaczenie powiązań funkcjonalno-przestrzennych, tzw. „zielonych szlaków", które połączą lasy górnego Miedzynia z terenami nad Kanałem Bydgoskim: PKP Błonie-Leszczyna-Osada-Trentowskiego-park nad Starym Kanałem Bydgoskim, Wierzbowa-Żywiecka-Spacerowa-Kruszyńska, Żyzna-Cieplicka-Spacerowa, Kalinowa-Nakielska-Janowiecka-Spacerowa, Tragerów-Janowiecka-Spacerowa, Agatowa-Lisia-Wojnowska, Szmaragdowa-Nefrytowa-Prądy. Wzdłuż powyższych ulic dokonać nasadzeń drzew tworzących aleje. | PKP Błonie-Leszczyna-Osada-Trentowskiego- Park nad Starym Kanałem Bydgoskim, Wierzbowa-Żywiecka-Spacerowa-Kruszyńska, Żyzna-Cieplicka-Spacerowa, Kalinowa-Nakielska-Janowiecka-Spacerowa, Tragerów-Janowiecka-Spacerowa, Agatowa-Lisia-Wojnowska, Szmaragdowa-Nefrytowa-Prądy. | Mapa 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" | W Studium zostały wyznaczone ciągi funkcjonalno-przestrzenne wiążące w jeden system tereny rekreacji i sportu, takie jak: ZP, ZR, ZL na poziomie ogólnomiejskim. Zgłoszone uwagi dotyczą istniejących ulic o zdefiniowanych parametrach, w sąsiedztwie terenów już zainwestowanych, co może w znaczący sposób ograniczać wprowadzanie nasadzeń. Są to rozwiązania szczegółowe, a możliwość ich realizacji powinna być przeanalizowana w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub na poziomie projektów technicznych dróg. Projekt Studium nie wyklucza realizacji tego typu ciągów na terenach niewyodrębnionych na rysunku, zgodnie z zapisami w podrozdziale 17.7.2 „Kierunki zagospodarowania terenów rekreacyjno-wypoczynkowych". Ważnym elementem powiązań funkcjonalno-przestrzennych są zadrzewione ulice ( ...), rozwiązania te należy zachować oraz rozwijać poprzez nowe realizacje m.in. w powiązaniu z układami komunikacyjnymi w mieście. Dodatkowo w kartach terenów dla dróg lokalnych wskazano możliwość kształtowania nasadzeń alejowych. |
| 94 | 618.2 | PHN SPV 8 Sp. z o.o. | Zmiana przeznaczenia MW1 na MW2 i U1. | ul. Nakielska 53; dz. 25/8, 25/11, 26/1, 26/2, 27/4, 28/4, 29/2, 30/1, 30/2, 31/3, 31/5, 57/4, 25/10, 27/3, 28/4, obr. 66 | MN1 oraz teren wspomagający system przyrodniczy (zielony szraf) | Wprowadzenie odrębnego ustalenia U1 na części terenu nie jest uzasadnione ze względu na skalę opracowania rysunku Studium. Ponadto w ramach ustalenia MW1 możliwa jest lokalizacja usług związanych funkcjonalnie z zabudową mieszkaniową, w tym usług użyteczności publicznej. Ze względu na lokalizację w sąsiedztwie terenów zieleni urządzonej oraz charakter istniejącej zabudowy zasadne jest objęcie tego obszaru ustaleniem MW1. Klasyfikacja MW2 jest dedykowana obszarom o dużej intensywności zabudowy wynikającej z historycznego charakteru miejsca. |
| 95 | 618.3 | PHN SPV 8 Sp. z o.o. | Zmiana maksymalnej wysokości zab. z 18 m na 35 m (mapa 3 Studium). | ul. Nakielska 53; dz. 25/8, 25/11, 26/1, 26/2, 27/4, 28/4, 29/2, 30/1, 30/2, 31/3, 31/5, 57/4, 25/10, 27/3, 28/4, obr. 66 | MN1 oraz teren wspomagający system przyrodniczy (zielony szraf) | Studium określa kierunkowe wartości wysokości zabudowy, które mogą podlegać uściśleniu w wyniku analiz urbanistycznych poczynionych na etapie opracowania planów miejscowych. Lokalne podniesienie zabudowy powinno być uzasadnione funkcją obiektów, np. obiekty o szczególnym znaczeniu dla miasta, ewentualnie względami kompozycyjnymi. Korekta wysokości na przedmiotowym terenie nie jest uzasadniona. Teren ten położony jest u podnóża doliny stanowiącej korytarz przyrodniczy i nawietrzający, ponadto sąsiadujące tereny są obszarem istniejącej niskiej zabudowy, częściowo historycznej - funkcja ani położenie nie uzasadniają wprowadzenia znaczących akcentów architektonicznych w tym rejonie. |
| 96 | 618.4 | PHN SPV 8 Sp. z o.o. | Korekta granicy „terenu wspomagającego system przyrodniczy" zgodnie z załącznikiem nr 3 do niniejszej uwagi, w którym w ramach proponowanego zasięgu pozostawiono istniejący staw i większość cennego drzewostanu. | ul. Nakielska 53; dz. 25/8, 25/11, 26/1, 26/2, 27/4, 28/4, 29/2, 30/1, 30/2, 31/3, 31/5, 57/4, 25/10, 27/3, 28/4, obr. 66 | MN1 oraz teren wspomagający system przyrodniczy (zielony szraf) | Teren ten położony jest na przecięciu dwóch ważnych uwarunkowań przyrodniczych, tj.: u podnóża doliny stanowiącej korytarz przyrodniczy i nawietrzający oraz w ciągu Skarpy Południowej miasta będącej wiodącym elementem struktury funkcjonalno-przyrodniczej miasta. Utrzymanie terenów wspomagających system przyrodniczy umożliwia kształtowanie ciągłości terenów zieleni. |
| 97 | 305 | osoba fizyczna | Przeznaczenie działek pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną z usługami – MW/U. | dz. 139 i 251, obr. 76 | MW2 | Przedmiotowy teren jest zlokalizowany na obszarze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, oznaczonej symbolem MW2, gdzie umożliwiony jest również rozwój usług towarzyszących związanych funkcjonalnie z zabudową mieszkaniową. Tereny MW/U są obszarami wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowo-usługowej, wysokiej intensywności, lokalizowanych w rejonach głównych ciągów komunikacyjnych. Ustalenie funkcji MW/U otwiera możliwość wprowadzenia usług, które nie będą adekwatne do charakteru miejsca. Ponadto nie jest zasadne wyodrębnianie tego typu funkcji dla pojedyńczych działek z uwagi na skalę opracowania Studium. Szczegółowe ustalenia dla wyodrębnionych nieruchomości następują w ramach sporządzanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 98 | 545, 669.16, 754 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana przeznaczenia terenu U2 na teren ZL/ZP w rejonie ul. ks. Józefa Schulza. | obr. 274, dz. 11/2, obr. 0275, dz. 6/5 | U2 | Teren znajduje się w kwartale przeznaczonym pod rozwój działalności gospodarczej i usług, jest to kontynuacja dotychczasowego przeznaczenia. W sąsiedztwie przedmiotowego terenu już wyznaczono teren rekreacyjno-wypoczynkowy, ponadto tereny te przylegają do usytuowanego poza granicami miasta lasu. Przyjęty układ odzwierciedla czytelnie rozdział funkcji gospodarczych i rekreacyjnych. |
| 99 | 562.1 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Zmiana przeznaczenia na tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług. | Bielice | U2 | Lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w otoczeniu lotniska jest niewskazane. Port Lotniczy jest obiektem, który znacząco oddziałuje na tereny sąsiednie. Na terenie Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A, poza operacjami ruchu pasażerskiego funkcjonuje również lotnictwo wojskowe, które nie podlega tak rygorystycznym normom akustycznym jak lotnictwo cywilne. Powoduje to ryzyko podwyższonej uciążliwości akustycznej dla obszarów przyległych. W związku z powyższym nie należy wprowadzać w tym rejonie funkcji wrażliwych takich jak: zabudowa mieszkaniowa, szpitale, domy opieki społecznej itp. Innym aspektem jest umożliwienie funkcjonowania i rozwoju komunikacji lotniczej. Potencjalne roszczenia odszkodowawcze przyszłych użytkowników zabudowy mieszkaniowej mogą ograniczać potencjał rozwojowy lotniska. Aby nie stwarzać sytuacji konfliktowych, teren Bielic w kolejnych dokumentach planistycznych jest wskazywany jako obszar o wiodącej funkcji usługowo-gospodarczej bez możliwości rozwoju funkcji mieszkaniowych. |
| 100 | 562.4 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy na poziomie nie mniejszym niż 40%. | Bielice | U2 | W projekcie Studium ustalono minimalne wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej oraz maksymalne wskaźniki powierzchni zabudowy tak, aby przyjęte wskaźniki korespondowały z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i mogły być odniesione do planów miejscowych. Ponadto ustalenie wskaźników maksymalnej powierzchni zabudowy oraz minimalnej powierzchni biologicznie czynnej jest uzasadnione potrzebami kształtowania zrównoważonego środowiska miejskiego. W przestrzeni miejskiej ważna jest równowaga pomiędzy terenami zabudowy a terenami zieleni, wynikająca z potrzeby realizacji zarówno potrzeb zamieszkania, pracy, jak i wypoczynku oraz zapewnienia odpowiedniej jakości środowiska miejskiego. Przyjęcie wnioskowanych korekt, tj. ustalenie wskaźnika zabudowy jako wskaźnika minimalnego, daje możliwość podniesienia tego wskaźnika do 100%, jednocześnie ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej jako wskaźnika maksymalnego dawałoby możliwość obniżenia tego wskaźnika do 0. Takie ustawienie parametrów skutkowałoby nadmiernym zawyżeniem wskaźników powierzchni zabudowy, uniemożliwiając lub znacząco ograniczając tereny zieleni. Zaniżanie wartości wskaźników powierzchni biologicznie czynnej nie odpowiada aktualnym oczekiwaniom społecznym oraz potrzebom wynikającym ze zmian klimatycznych. Aby stworzyć komfortowe warunki życia, tereny mieszkaniowe powinny zapewniać swoim mieszkańcom możliwość wypoczynku fizycznego (umieszczenie chociażby ławek i drobnych urządzeń rekreacji przydomowej dla mieszkańców) oraz psychicznego (możliwość odpoczynku poprzez kontakt fizyczny i wizualny z naturą), zapewnić odbiór wody w ramach retencji wód opadowych, zapewnić odpowiednie proporcje zabudowy i terenów zieleni, tak aby zapobiegać powstawaniu miejskiej wyspy ciepła, jak również poprzez urządzanie przydomowych terenów zieleni współuczestniczyć w budowaniu potencjału przyrodniczego miasta. Nie jest możliwe i nie jest zasadne, aby wszystkie te potrzeby były realizowane jedynie w oparciu o system zielonych terenów publicznych. System zieleni jest wyznaczony w Studium, jednak aby pozytywne oddziaływanie zieleni było możliwie szerokie, niezbędne jest odpowiedzialne zagospodarowanie pozostałych terenów w granicach miasta, co umożliwią odpowiednie wskaźniki zagospodarowania terenu. Przykłady realizacji zabudowy wielorodzinnej z ostatnich lat wskazują na silną tendencję ograniczania powierzchni biologicznie czynnej i zwiększania powierzchni zabudowy, co skutkuje fragmentacją terenów zieleni przydomowej i brakiem ich przydatności do pełnienia wspomnianych wyżej funkcji. Zwiększenie intensywności wykorzystania terenu, co jest intencją składającego uwagę, jest możliwe poprzez wielopoziomowe wykorzystanie terenu, jak na przykład realizację garaży podziemnych czy ogrodów lub przestrzeni rekreacyjnych na dachach. Argumenty ekonomiczne (intensywne zagospodarowanie w celu maksymalizacji zysków inwestora oraz obniżenia kosztów dla kupującego) w zagospodarowaniu terenów są istotne na etapie wstępnym i stanowią doraźne korzyści, jednak długofalowa polityka zagospodarowywania przestrzeni miejskiej powinna zmierzać do optymalizacji warunków życia, zwłaszcza w kontekście nieuchronnych zmian klimatycznych i dążenia do kreowania przestrzeni przyjaznej dla użytkowników i środowiska. Również doświadczenia z czasu przymusowej izolacji w okresie pandemii koronawirusa przemawiają na korzyść kształtowania modelu zamieszkania zbalansowanego pod względem proporcji terenów zabudowanych i otwartych. |
| 101 | 562.5 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej na poziomie nie wyższym niż 30%. | Bielice | U2 | |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 102 | 562.3 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Rezygnacja ze wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. | Bielice | ustalenia dot. wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej /przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej | W Studium ustalono wskaźnik powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. Celem takiej regulacji jest zapewnienie dobrego standardu zagospodarowania terenów zabudowy wielorodzinnej. Obowiązujące przepisy, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w § 40 stanowi: w zespole budynków wielorodzinnych objętych jednym pozwoleniem na budowę należy przewidzieć place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne dostępne dla osób niepełnosprawnych, przy czym co najmniej 30% tej powierzchni powinno znajdować się na terenie biologicznie czynnym, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej. W praktyce budynki wielorodzinne są realizowane indywidualnie i w ten sposób pomijana jest realizacja tego typu elementów zagospodarowania terenu. Ustalenie wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej służy zapewnieniu terenom zabudowy wielorodzinnej niezbędnego standardu w zakresie terenów rekreacji dla mieszkańców. Brak terenów rekreacji przydomowej jest pozorną oszczędnością na etapie budowy i zbywania inwestycji, jednak w perspektywie jest niekorzystny dla przyszłych użytkowników zabudowy mieszkaniowej. W badaniach ankietowych, dotyczących terenów rekreacji i wypoczynku w Bydgoszczy, bydgoszczanie najchętniej wskazywali jako miejsce wypoczynku przydomowe ogrody i podwórka oraz potrzebę urządzania osiedlowych placów zabaw. |
| 103 | 558.1, 562.2 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Zwiększenie dopuszczalnej wysokości zabudowy w dzielnicach znajdujących się niedaleko centrum lub wzdłuż ważniejszych tras, w szczególności na Bielicach, dopuszczenie dla terenu wysokości zabudowy do 12 m. | Bielice – teren U2 | ustalenia dot. wysokości zabudowy w terenie U2 | Model kształtowania wysokości zabudowy obejmuje cały obszar miasta, uwzględniając uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne i kompozycyjne wynikające z położenia poszczególnych terenów. Zasady dotyczące kształtowania wysokości zabudowy ustalono stosownie do intensywności zagospodarowania i zabudowy oraz występującej funkcji terenu oraz stosownie do uwarunkowań lokalnych i potrzeb funkcjonalnych. Nie jest zasadne zatem podnoszenie wysokości zabudowy w oderwaniu od kontekstu miejsca. Ponadto przedmiotowy teren U2, na Bielicach, znajduje się w sąsiedztwie lotniska, w strefie ograniczeń wysokościowych wynikających z jego funkcjonowania. W związku z tym parametry zabudowy dla części terenu leżącego bezpośrednio przy lotnisku pozostają bez zmian, tj. wysokość zabudowy do 9 m. |
| 104 | 337, 342, 669.7, 678, 679, 755 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zakwalifikowanie obszaru do kategorii ZL. | Las położony w okolicach Ogrodów Działkowych im. gen. Wł. Sikorskiego, nr ewidencyjny działki: 115, obręb 123 | KL, teren wspomagający system przyrodniczo-rekreacyjny miasta | Teren położony jest w granicach lotniska Bydgoszcz. |
| 105 | 335.6 | osoba fizyczna | Zmiana dopuszczalnej wysokości zabudowy na całym Szwederowie do wysokości 55 m. | osiedle Szwederowo | MW/U, wysokość do 18 m | Obowiązująca rzędna powierzchni ograniczającej przeszkody dla lotniska Bydgoszcz nie umożliwia lokalizowania tak wysokiej zabudowy. |
| 106 | 328.33 | osoba fizyczna | Podniesienie dopuszczalnej wysokości zabudowy na terenie osiedla Szwederowo-Brzozowa do 35 m. | osiedle Szwederowo-Brzozowa | MW/U, wysokość do 18 m | Podniesienie dopuszczalnej wysokości do 35 m może zaburzyć istniejący układ urbanistyczny, w sytuacji kiedy przeważającą zabudowę na osiedlu stanowią budynki do 5 kondygnacji, czyli mieszczące się w przedziale do 18 m. |
| 107 | 640.1, 641.1, 642.1, 669.10 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Przekształcenie w teren zieleni urządzonej ZP w celu utworzenia małych parków osiedlowych lub terenów rekreacji i sportu ZR. | obr. 102, dz. nr 5/4, 7/4, 9/4, 8 | Ki | Uwaga nieuwzględniona. Wskazany teren ma niewielkie rozmiary, biorąc pod uwagę skalę opracowania Studium i położony jest w granicach terenu brutto. Wskazane działki mogą być zagospodarowane pod teren zieleni urządzonej, np. park kieszonkowy, w ramach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. |
| 108 | 640.2, 641.2, 642.2, 669.11 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Przekształcenie w teren zieleni urządzonej ZP w celu utworzenia małych parków osiedlowych lub terenów rekreacji i sportu ZR. | obr. 498, dz. nr 7, 6, 25 | MW1 | |
| 109 | 640.4, 641.4, 642.4, 669.13 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Przekształcenie w teren zieleni urządzonej ZP w celu utworzenia małych parków osiedlowych lub terenów rekreacji i sportu ZR. | obr. 100, dz. nr 32/6, 32/1, obr. 94, dz. nr 95/4, 95/8, 95/9, 95/10, 95/11, 95/12, 92/5, 92/6, 91/2 | MW1 | Teren w południowej części docelowo stanowi rezerwę dla rozbudowy drugiej jezdni ul. Solskiego. Natomiast w pozostałej części stanowi teren mieszkalnictwa wielorodzinnego (brutto). |
| 110 | 669.14 | Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Przekształcenie w teren zieleni urządzonej ZP w celu utworzenia małych parków osiedlowych lub terenów rekreacji i sportu ZR. | część dz. 4/2, 60/9, obr. 498 | MW1 | Teren w części stanowi rezerwę dla rozbudowy drugiej jezdni ul. Solskiego, w części teren mieszkalnictwa wielorodzinnego (brutto). |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 111 | 669.15 | Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Przekształcenie w teren zieleni urządzonej ZP w celu utworzenia małych parków osiedlowych lub terenów rekreacji i sportu ZR. | działki 143 i 144, obr. 100 | MW1 | Wskazany teren ma niewielkie rozmiary, biorąc pod uwagę skalę opracowania Studium, i położony jest w granicach terenu zabudowy mieszkaniowej brutto. Stosownie do szczegółowości opracowania, w Studium wskazuje się kształtowanie powiązań funkcjonalno-przestrzennych wraz z małymi formami zieleni jak np.: parkami kieszonkowymi, zieleńcami, co umożliwia po analizie uwarunkowań wydzielenie wnioskowanego terenu w ramach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. |
| 112 | 748.4 | osoba fizyczna | Przeznaczenie w całości lub części terenów ogrodów działkowych oznaczonych numerami 53 i 61a pod nowe tereny o charakterze parku miejskiego z funkcjami rekreacyjnymi i sportowymi. | ogród działkowy przy ul. Ujejskiego; ogród działkowy przy ul. Toruńskiej/Smętnej | ZP, MW1, U2 | Uwaga nieuwzględniona w zakresie ogrodu nr 61a. Ogród działkowy nr 61a, z uwagi na dogodne położenie w pobliżu Śródmieścia, stanowi rezerwę terenową pod rozwój mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług. Tereny rekreacji i sportu w mpzp i w Studium są wyznaczone wzdłuż rzeki Brdy. Ogrod działkowy nr 53 w Studium przeznaczony jest na cele zieleni urządzonej – ZP. |
| 113 | 335.1 | osoba fizyczna | Usunięcie zapisu o planach likwidacji ogródków działkowych o numerach: 4, 13,18, 19, 61a, 61b na podst. rysunku 27 projektu Studium. | ogrody działkowe: Prądy, Kapuściska Dolne, Czersko Polskie | MN/MW, MW, MW/U, ZK | Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej ogrodów działkowych o numerach: 4 (Prądy), 13, 61a (Kapuściska Dolne), 61b (Zimne Wody). Wskazane tereny są objęte obowiązującymi mpzp, w których przeznacza się je pod inne funkcje, głównie mieszkaniowe. Studium podtrzymuje ten kierunek zagospodarowania. |
| 114 | 6.4, 7.4, 8.4, 9.4, 24.4, 101.4, 118.4, 119.4, 153.4, 187.4, 190.4, 192.4, 193.4, 213.4, 216.4, 248.4, 250.4, 253.4, 255.4, 256.4, 258.4, 263.4, 265.4, 266.4, 269.4, 280.4, 289.4, 291.4, 292.4, 294.4, 296.4, 299.4, 301.4, 302.4, 316.4, 318.4, 319.4, 323.4, 349.4, 357.4, 359.4, 361.4, 376.4, 396.4, 484.4, 485.4, 486.4, 487.4, 638.4 | osoba fizyczna, Rada Osiedla Kapuściska | Wyznaczenie terenów zieleni urządzonej ZP na wskazanych terenach. | działka 046101_1.0202.67 położona przy ul. Techników | MW1 | Przedmiotowy teren funkcjonalnie przynależy do istniejącego budynku przy ul. Techników 4. |
| 115 | 6.1, 7.1, 8.1, 9.1, 101.1, 118.1, 119.1, 153.1, 187.1, 190.1, 192.1, 193.1, 213.1, 216.1, 248.1, 250.1, 253.1, 255.1, 256.1, 258.1, 263.1, 265.1, 266.1, 269.1, 280.1, 289.1, 291.1, 292.1, 294.1, 296.1, 299.1, 301.1, 302.1, 316.1, 318.1, 319.1, 323.1, 349.1, 357.1, 359.1, 361.1, 376.1, 396.1, 484.1, 485.1, 486.1, 487.1, 638.1 | osoba fizyczna, Rada Osiedla Kapuściska | Sprzeciw wobec wycinki lasu ciągnącego się od ul. Wojska Polskiego do ul. Solnej, a także lasu położnego pomiędzy ul. Wojska Polskiego i ul. Chemiczną i przeznaczeniu tych terenów pod usługi; wniosek o przeznaczenie tych terenów pod ZK – tereny zieleni ochronnej i krajobrazowej. | teren lasu od ul. Wojska Polskiego do ul. Solnej oraz lasu położonego pomiędzy ul. Wojska Polskiego i ul. Chemiczną | U2 | Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej terenów położonych na północ od ul. Wojska Polskiego. Pozostawiono tereny przeznaczone pod usługi u zbiegu dróg klasy G, co pozwoli na dogodną i racjonalną lokalizację nowych inwestycji, które uzupełnią istniejące sąsiednie zagospodarowanie. Najbliżej położone tereny mieszkaniowe nadal będą izolowane od terenów przemysłowych zachowaną strefą ogrodów działkowych. |
| 116 | 478, 669.19 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zakwalifikowanie w całości przedmiotowych działek do kategorii ZR. | tereny leśne pomiędzy ul. Szpitalną i ks. Biniaka rozciągające się na płn.-wsch w kierunku ul. Glinki (działki o nr ewidencyjnych: 3/5, 3/2, 2/1, obr. 131) | ZR, MW1, U2 | Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej przebiegu drogi klasy G oraz części działki 3/5. Część działki 3/5 została pozostawiona w dotychczasowym przeznaczeniu pod zabudowę mieszkaniową, dopełniającą istniejące tereny zabudowy mieszkaniowej. |
| 117 | 24.1 | osoba fizyczna | Ograniczenie wycinek zieleni. | teren Kapuścisk w rejonie Parku Przemysłowego | MW1 | Uwaga nieuwzględniona, wykracza poza zakres regulacji Studium, w odniesieniu do postulatu ograniczenia wycinki drzew na całym osiedlu. Zagadnienia związane z wycinką drzew są regulowane odrębnymi przepisami z zakresu ochrony przyrody. |
| 118 | 584.9, 585.9, 586.9, 587.9, 588.9, 589.9, 667.9, 668.9, 670.9 | osoba fizyczna | Zmiana kategorii obszaru wskazanego do sporządzenia mpzp na osiedlu Miedzyń-Prądy z kategorii D na kategorię C. | Miedzyń-Prądy | podrozdział 23.5.3. „Obszary inne, dla których gmina zamierza sporządzić plan zagospodarowania przestrzennego” | Kategorie, do których odnosi się składający uwagę dotyczą, terenów, dla których gmina zamierza sporządzić plan zagospodarowania przestrzennego. Wprowadzony w projekcie Studium (w podrozdziale 23.5.3. „Obszary inne, dla których gmina zamierza sporządzić plan zagospodarowania przestrzennego”) podział na kategorie planów przybliża czytającemu Studium cel, jakiemu służyć będzie sporządzenie danego planu, i jest pochodną przeznaczenia terenu wskazanego w projekcie. Wskazuje jedynie problematykę wiodącą, co nie oznacza że plan nie będzie zabezpieczał innych potrzeb, jak np. ochrony terenów wartościowych przyrodniczo czy krajobrazowo. Przedmiotowy obszar obecnie jest niezainwestowany i wymaga określenia zasad jego zagospodarowania zgodnie z kierunkami wskazanymi na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno przestrzennej miasta”. Jest przewidziany pod funkcje zainwestowania miejskiego – tereny zabudowy mieszkaniowej. Przyszły plan miejscowy zapewni również zachowanie ciągłości funkcjonalno-przestrzennej terenom rekreacji i wypoczynku oraz ochronę walorów krajobrazowych terenów nad Kanałem Bydgoskim. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 119 | 328.15 | osoba fizyczna | Zagospodarowanie terenu ograniczonego ulicami: Hutniczą, Żółwińską, Nowotoruńską jako mieszkalnictwo wielorodzinne. | teren osiedla mieszkaniowego zawarty pomiędzy ulicami: Hutniczą, Żółwińską, Nowotoruńską | P/U | Z uwagi na uwarunkowania lokalizacyjne, tj. sąsiedztwo funkcji produkcyjnych, w danym obszarze wprowadzono ograniczenia w rozwoju zabudowy mieszkaniowej wynikające z przepisów ustawowych z zakresu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa. Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2021 poz. 741 z późn. zm.) w Studium uwzględnia się uwarunkowania wynikające z warunków i jakości życia mieszkańców, w tym ochrony ich zdrowia oraz z zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia. Zgodnie z art. 73 ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2020 poz. 1219 z późn. zm.) wielorodzinne budynki mieszkalne powinny być lokalizowane w bezpiecznej odległości od zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Osiedle mieszkaniowe zlokalizowane w rejonie ulic: Hutniczej, Żółwińskiej, Nowotoruńskiej położone jest w zasięgu zagrożeń od Zakładów Chemicznych NITRO-CHEM S.A. (zasięg zagrożeń definiowany w Raporcie o bezpieczeństwie dla Zakładów Chemicznych NITRO-CHEM S.A. obejmuje wskazany obszar). W związku z powyższym w Studium przedmiotowy teren wskazuje się jako teren rozwoju funkcji produkcyjnych i usługowych, dopuszcza się utrzymanie funkcji mieszkaniowej uwzględniając zaszłości w zagospodarowaniu terenu, równocześnie otwierając możliwość przekształceń w kierunku funkcji docelowej. |
| 120 | 339, 340 | osoba fizyczna | Zmiana kierunku zagospodarowania P/U na kategorię ZL. | tereny leśne znajdujące się pomiędzy ul. Edmunda Matuszewskiego a linią kolejową 201 C-E 65 (działki 2/124, 2/123, 2/144, 2/104, 2/98, obr. 133 oraz 7/187, obr. 132 | P/U | Studium jest dokumentem kierunkowym wskazującym możliwości zagospodarowania terenów. Realizacja inwestycji w przypadku terenów leśnych jest możliwa po uzyskaniu zgody na przeznaczenie terenów na cele nieleśne i wymaga wszczęcia procedury sporządzenia mpzp. Uruchamianie takich terenów wynika z potrzeb rozwojowych miasta i zazwyczaj jest to proces długotrwały wynikający z wielu czynników, jak np. sytuacji gospodarczej. Obecnie w Bydgoszczy brakuje terenów inwestycyjnych, z wnioskiem o rozszerzenie oferty terenów inwestycyjnych zwracają się do miasta kolejni inwestorzy oraz Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny. Przedmiotowe tereny wskazuje się jako strategiczną rezerwę miasta dla potrzeb rozwoju strefy przemysłowej i jest to zamierzenie perspektywiczne, do realizacji po wykorzystaniu innych rezerw terenowych miasta. Tereny leśne wskazane w Studium do zmiany przeznaczenia położone są w sąsiedztwie istniejących terenów przemysłowych, stanowiących uzupełnienie ich struktury, a zmiana ich przeznaczenia nie będzie miała zasadniczego wpływu na jakość i wielkość otaczających je kompleksów leśnych. Tereny te nie znajdują się w granicach obszaru chronionego krajobrazu. |
| 121 | 661, 662, 663 | osoba fizyczna | Zmiana kierunku zagospodarowania z kategorii P/U na kategorię ZL. | tereny leśne pomiędzy ul. E. Matuszewskiego a linią kolejową 201 C-E 65, obr. 133, dz nr 2/124, 2/123, 2/144, 2/104, 2/98, obr. 132 dz. nr 7/187 | P/U | |
| 122 | 669.17 | Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana kierunku zagospodarowania z kategorii P/U na kategorię ZL. | tereny leśne pomiędzy ulicami: E. Matuszewskiego, Nowotoruńską, Szosą Obwodową; obr. 133, działki 2/124, 2/123, 2/144, 2/104, 2/98; obr. 132, dz. 7/187, 1/1; obr. 136, dz. 1/44-45, 1/49-51, 1/55, 1/80, 1/83, 1/84, 1/90-94, 96, 100/3, 101/3, 102/2, 111/4, 1/118, 1/170-171, 1/191; obr. 137, dz. 4/98, 4/106, 4/376, 9/56, 9/73, 9/83, 9/87, 9/91, 9/93, 9/95, 9/135, 9/146, 9/148, 91; obr. 138, dz. 17/2-3, 18, 46-50, 89/3 -4, 90/7-9, 93/5, 94/6, 95/3, 99/4; obr. 282, dz. 7/4; obr. 468, dz. 1-15, 25, 26/1, 109; obr. 469, dz. 97/1, 98/2, 98/5, 99/6, 111 | P/U | |
| 123 | 338, 341, 664, 665, 666, 669.18, 753 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana kierunku zagospodarowania z kategorii U2 i P/U na kategorię ZL. | tereny leśne znajdujące się pomiędzy ulicami Jelenią, Dąbrowa i Glinki/Bydgoskich Przemysłowców aż do Edmunda Matuszewskiego (działki: 4/6, 1/97, obr. 131 oraz 7/22, obr. 132 | U2, P/U | |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 124 | 328.14 | osoba fizyczna | Rezygnacja ze zmiany zagospodarowania terenu Łęgnowo – Toruńska i pozostawienie tam mieszkalnictwa jednorodzinnego. | rejon Łęgnowa | U2 | Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2021 poz.741 z późn. zm.) w Studium uwzględnia się uwarunkowania wynikające z warunków i jakości życia mieszkańców, w tym ochrony ich zdrowia oraz z zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia. Wskazany teren jest obszarem potencjalnego występowania zanieczyszczeń, mogącym wymagać remediacji – zgodnie ze sporządzonymi opracowaniami dotyczącymi wpływu zanieczyszczeń gruntu i wód gruntowych dawnych Zakładów Chemicznych Zachem S.A. na tereny sąsiadujące. Obszar ten położony jest na kierunku migracji chmur zanieczyszczeń z ognisk zanieczyszczeń. Rozwój funkcji mieszkaniowych w obszarze stwierdzonego skażenia (skażenie gleb i wód podziemnych) może zagrażać mieszkańcom – nowym właścicielom gruntów oraz w przyszłości utrudnić lub uniemożliwić przeprowadzenie remediacji. Nie posiadając pełnej informacji o występującym zanieczyszczeniu nie można oszacować konsekwencji płynących z wprowadzenia nowej zabudowy mieszkaniowej na danym terenie. |
| 125 | 328.20, 335.13 | osoba fizyczna | Zmiana zagospodarowania terenu przy ul. Hutniczej, między ul. Toruńską a ul. Nowotoruńską z zieleni krajobrazowej na mieszkalnictwo jednorodzinne. | teren przy ul. Hutniczej między ul. Toruńską a ul. Nowotoruńską | ZK | Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2021 poz.741 z późn. zm.) w Studium uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu środowiska, w tym stanu rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej, wielkości i jakości zasobów wodnych oraz wymogów ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu, w tym krajobrazu kulturowego. Przedmiotowy teren zieleni krajobrazowej ochronnej posiada szczególnie cenne wartości przyrodnicze oraz estetyczno-widokowe i stanowi cenny element ekosystemu miasta. Ponadto jest to teren zbocza skarpy zagrożony geologicznie w stopniu wysokim, położony w obszarze zagrożenia ruchami masowymi. Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2021 poz.741 z późn. zm.) w Studium uwzględnia się uwarunkowania wynikające z warunków i jakości życia mieszkańców, w tym ochrony ich zdrowia oraz z zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia. Wskazany teren jest obszarem potencjalnego występowania zanieczyszczeń, mogącym wymagać remediacji – zgodnie ze sporządzonymi opracowaniami dotyczącymi wpływu zanieczyszczeń gruntu i wód gruntowych dawnych Zakładów Chemicznych Zachem S.A. na tereny sąsiadujące. Obszar ten położony jest na kierunku migracji chmur zanieczyszczeń z ognisk zanieczyszczeń. Rozwój funkcji mieszkaniowych w obszarze stwierdzonego skażenia (skażenie gleb i wód podziemnych) może zagrażać mieszkańcom – nowym właścicielom gruntów oraz w przyszłości utrudnić lub uniemożliwić przeprowadzenie remediacji. Nie posiadając pełnej informacji o występującym zanieczyszczeniu nie można szacować konsekwencji płynących z wprowadzenia nowej zabudowy mieszkaniowej na danym terenie. |
| 126 | 557.2 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy wielorodzinnej na poziomie nie mniejszym niż 60%. | Fordońska 120 | MW/U | W projekcie Studium ustalono minimalne wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej oraz maksymalne wskaźniki powierzchni zabudowy tak, aby przyjęte wskaźniki korespondowały z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i mogły być odniesione do planów miejscowych. Ponadto ustalenie wskaźników maksymalnej powierzchni zabudowy oraz minimalnej powierzchni biologicznie czynnej jest uzasadnione potrzebami kształtowania zrównoważonego środowiska miejskiego. W przestrzeni miejskiej ważna jest równowaga pomiędzy terenami zabudowy a terenami zieleni, wynikająca z potrzeby realizacji zarówno potrzeb zamieszkania, pracy, jak i wypoczynku oraz zapewnienia odpowiedniej jakości środowiska miejskiego. Przyjęcie wnioskowanych korekt, tj. ustalenie wskaźnika zabudowy jako wskaźnika minimalnego, daje możliwość podniesienia tego wskaźnika do 100%, jednocześnie ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej jako wskaźnika maksymalnego dawałoby możliwość obniżenia tego wskaźnika do 0. Takie ustawienie parametrów skutkowałoby nadmiernym zawyżeniem wskaźników powierzchni zabudowy, uniemożliwiając lub znacząco ograniczając tereny zieleni. Zaniżanie wartości wskaźników powierzchni biologicznie czynnej nie odpowiada aktualnym oczekiwaniom społecznym oraz potrzebom wynikającym ze zmian klimatycznych. Aby stworzyć komfortowe warunki życia, tereny mieszkaniowe powinny zapewniać swoim mieszkańcom możliwość wypoczynku fizycznego (umieszczenie chociażby ławek i drobnych urządzeń rekreacji przydomowej dla mieszkańców) oraz psychicznego (możliwość odpoczynku poprzez kontakt fizyczny i wizualny z naturą), zapewnić odbiór wody w ramach retencji wód opadowych, zapewnić odpowiednie proporcje zabudowy i terenów zieleni, tak aby zapobiegać powstawaniu miejskiej wyspy ciepła, jak również poprzez urządzanie przydomowych terenów zieleni współuczestniczyć w budowaniu potencjału przyrodniczego miasta. Nie jest możliwe i nie jest zasadne, aby wszystkie te potrzeby były realizowane jedynie w oparciu o system zielonych terenów publicznych. System zieleni jest wyznaczony w Studium, jednak aby pozytywne oddziaływanie zieleni było możliwie szerokie, niezbędne jest odpowiedzialne zagospodarowanie pozostałych terenów w granicach miasta, co umożliwią odpowiednie wskaźniki zagospodarowania terenu. Przykłady realizacji zabudowy wielorodzinnej z ostatnich lat wskazują na silną tendencję ograniczania powierzchni biologicznie czynnej i zwiększania powierzchni zabudowy, co skutkuje fragmentacją terenów zieleni przydomowej i brakiem ich przydatności do pełnienia wspomnianych wyżej funkcji. Zwiększenie intensywności wykorzystania terenu, co jest intencją składającego uwagę, jest możliwe poprzez wielopoziomowe wykorzystanie terenu, jak na przykład realizację garaży podziemnych czy ogrodów lub przestrzeni rekreacyjnych na dachach. Argumenty ekonomiczne (intensywne zagospodarowanie w celu maksymalizacji zysków inwestora oraz obniżenia kosztów dla kupującego) w zagospodarowaniu terenów są istotne na etapie wstępnym i stanowią doraźne korzyści, jednak długofalowa polityka zagospodarowywania przestrzeni miejskiej powinna zmierzać do optymalizacji warunków życia, zwłaszcza w kontekście nieuchronnych zmian klimatycznych i dążenia do kreowania przestrzeni przyjaznej dla użytkowników i środowiska. Również doświadczenia z czasu przymusowej izolacji w okresie pandemii koronawirusa przemawiają na korzyść kształtowania modelu zamieszkania zbalansowanego pod względem proporcji terenów zabudowanych i otwartych. |
| 127 | 557.3 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy dla zabudowy usługowej na poziomie nie mniejszym niż 60%. | Fordońska 120 | MW/U | |
| 128 | 557.4 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej na poziomie nie wyższym niż 20%. | Fordońska 120 | MW/U | |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 129 | 557.1 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Rezygnacja ze wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. | Fordońska 120 | ustalenia dot. wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej /przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej | W Studium ustalono wskaźnik powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. Celem takiej regulacji jest zapewnienie dobrego standardu zagospodarowania terenów zabudowy wielorodzinnej. Obowiązujące przepisy, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w § 40 stanowi: w zespole budynków wielorodzinnych objętych jednym pozwoleniem na budowę należy przewidzieć place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne dostępne dla osób niepełnosprawnych, przy czym co najmniej 30% tej powierzchni powinno znajdować się na terenie biologicznie czynnym, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej. W praktyce budynki wielorodzinne są realizowane indywidualnie i w ten sposób pomijana jest realizacja tego typu elementów zagospodarowania terenu. Ustalenie wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej służy zapewnieniu terenom zabudowy wielorodzinnej niezbędnego standardu w zakresie terenów rekreacji dla mieszkańców. Brak terenów rekreacji przydomowej jest pozorną oszczędnością na etapie budowy i zbywania inwestycji, jednak w perspektywie jest niekorzystny dla przyszłych użytkowników zabudowy mieszkaniowej. W badaniach ankietowych, dotyczących terenów rekreacji i wypoczynku w Bydgoszczy, bydgoszczanie najchętniej wskazywali jako miejsce wypoczynku przydomowe ogrody i podwórka oraz potrzebę urządzania osiedlowych placów zabaw. |
| 130 | 557.7, 558.4 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Dopuszczenie dla rejonu ul. Fordońskiej 120 wysokości zabudowy do 55 m, zwiększenie dopuszczalnej wysokości zabudowy w dzielnicach znajdujących się niedaleko centrum lub wzdłuż ważniejszych tras, w szczególności po południowej stronie ul. Fordońskiej (rejon ul. Fordońskiej 120). | rejon Fordońska 120 | MW/U | Zasady dotyczące kształtowania wysokości zabudowy ustalono stosownie do intensywności zagospodarowania i zabudowy oraz występującej funkcji terenu oraz stosownie do uwarunkowań lokalnych i potrzeb funkcjonalnych. Nie jest zasadne zatem podnoszenie wysokości zabudowy w oderwaniu od kontekstu miejsca. Ponadto dla terenu po południowej stronie ul. Fordońskiej (rejon ul. Fordońskiej 120) utrzymano dotychczasową wysokość zabudowy, tj. 25 m. Wysokość zabudowy powinna korespondować z jej funkcją, a gabaryty obiektów powinny podkreślać rangę i ich znaczenie w przestrzeni miasta, akcentować ważne miejsca. Dominanty w skali lokalnej mogą być definiowane na poziomie planu miejscowego. |
| 131 | 632, 633, 634, 669.20 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Przekształcenie terenu z kategorii MW/U na ZR. | Bydgoszcz Bartodzieje - „Bydgoska Sahara” na płn. od ul. Kamiennej oraz ul. Pułaskiego 45, obr. 195, dz. nr 6/2 i 7/23 | MW/U | Projekt Studium, opierając się na zawartej w dotychczasowych dokumentach planistycznych możliwości inwestowania, wprowadza na przedmiotowym terenie funkcję mieszkaniowo-usługową. Wykładany projekt Studium w stosunku do obowiązującego dokumentu zakłada eliminację funkcji uciążliwych na styku z obszarem leśnym i zamiast funkcji produkcyjno-usługowej wprowadza funkcję mieszkaniowo-usługową. Funkcja ta jest kontynuacją zabudowy mieszkaniowo-usługowej istniejącej w sąsiedztwie. Wprowadzenie tutaj funkcji rekreacyjno-wypoczynkowych nie ma uzasadnienia, ponieważ w odległości ok. 300 m od przedmiotowego obszaru Studium wyznacza tereny o powierzchni ok. 18 ha, przeznaczone pod tego typu funkcje. |
| 132 | 559.2 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy na poziomie nie mniejszym niż 50%. | obszar zlokalizowany pomiędzy ulicami: Fordońską, Łęczycką, Kamienną | MW/U | W projekcie Studium ustalono minimalne wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej oraz maksymalne wskaźniki powierzchni zabudowy tak, aby przyjęte wskaźniki korespondowały z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i mogły być odniesione do planów miejscowych. Ponadto ustalenie wskaźników maksymalnej powierzchni zabudowy oraz minimalnej powierzchni biologicznie czynnej jest uzasadnione potrzebami kształtowania zrównoważonego środowiska miejskiego. W przestrzeni miejskiej ważna jest równowaga pomiędzy terenami zabudowy a terenami zieleni, wynikająca z potrzeby realizacji zarówno potrzeb zamieszkania, pracy, jak i potrzeby wypoczynku oraz zapewnienia odpowiedniej jakości środowiska miejskiego. Przyjęcie wnioskowanych korekt, tj. ustalenie wskaźnika zabudowy jako wskaźnika minimalnego, daje możliwość podniesienia tego wskaźnika do 100%, jednocześnie ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej, jako wskaźnika maksymalnego dawałoby możliwość obniżenia tego wskaźnika do 0. Takie ustawienie parametrów skutkowałoby nadmiernym zawyżeniem wskaźników powierzchni zabudowy, uniemożliwiając lub znacząco ograniczając tereny zieleni. Zaniżanie wartości wskaźników powierzchni biologicznie czynnej nie odpowiada aktualnym oczekiwaniom społecznym oraz potrzebom wynikającym ze zmian klimatycznych. Aby stworzyć komfortowe warunki życia, tereny mieszkaniowe powinny zapewniać swoim mieszkańcom możliwość wypoczynku fizycznego (umieszczenie chociażby ławek i drobnych urządzeń rekreacji przydomowej dla mieszkańców) oraz psychicznego (możliwość odpoczynku poprzez kontakt fizyczny i wizualny z naturą), zapewnić odbiór wody w ramach retencji wód opadowych, zapewnić odpowiednie proporcje zabudowy i terenów zieleni, tak aby zapobiegać powstawaniu miejskiej wyspy ciepła, jak również poprzez urządzanie przydomowych terenów zieleni współuczestniczyć w budowaniu potencjału przyrodniczego miasta. Nie jest możliwe i nie jest zasadne, aby wszystkie te potrzeby były realizowane jedynie w oparciu o system zielonych terenów publicznych. System zieleni jest wyznaczony w Studium, jednak aby pozytywne oddziaływanie zieleni było możliwie szerokie, niezbędne jest odpowiedzialne zagospodarowanie pozostałych terenów w granicach miasta, co umożliwią odpowiednie wskaźniki zagospodarowania terenu. Przykłady realizacji zabudowy wielorodzinnej z ostatnich lat wskazują na silną tendencję ograniczania powierzchni biologicznie czynnej i zwiększania powierzchni zabudowy, co skutkuje fragmentacją terenów zieleni przydomowej i brakiem ich przydatności do pełnienia wspomnianych wyżej funkcji. Zwiększenie intensywności wykorzystania terenu, co jest intencją składającego uwagę, jest możliwe poprzez wielopoziomowe wykorzystanie terenu, jak na przykład realizację garaży podziemnych, czy ogrodów lub przestrzeni rekreacyjnych na dachach. Argumenty ekonomiczne (intensywne zagospodarowanie w celu maksymalizacji zysków inwestora oraz obniżenia kosztów dla kupującego) w zagospodarowaniu terenów są istotne na etapie wstępnym i stanowią o doraźnych korzyściach, jednak długofalowa polityka zagospodarowywania przestrzeni miejskiej powinna zmierzać do optymalizacji warunków życia, zwłaszcza w kontekście nieuchronnych zmian klimatycznych i dążenia do kreowania przestrzeni przyjaznej dla użytkowników i środowiska. Również doświadczenia z czasu przymusowej izolacji w okresie pandemii koronawirusa przemawiają na korzyść kształtowania modelu zamieszkania zbalansowanego pod względem proporcji terenów zabudowanych i otwartych. |
| 133 | 559.3 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej na poziomie nie wyższym niż 20%. | obszar zlokalizowany pomiędzy ulicami: Fordońską, Łęczycką, Kamienną | MW/U | |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 134 | 559.1 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Rezygnacja ze wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. | obszar zlokalizowany pomiędzy ulicami: Fordońską, Łęczycką, Kamienną | ustalenia dot. wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej /przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej | W Studium ustalono wskaźnik powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. Celem takiej regulacji jest zapewnienie dobrego standardu zagospodarowania terenów zabudowy wielorodzinnej. Obowiązujące przepisy, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w § 40 stanowi: w zespole budynków wielorodzinnych objętych jednym pozwoleniem na budowę należy przewidzieć place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne dostępne dla osób niepełnosprawnych, przy czym co najmniej 30% tej powierzchni powinno znajdować się na terenie biologicznie czynnym, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej. W praktyce budynki wielorodzinne są realizowane indywidualnie i w ten sposób pomijana jest realizacja tego typu elementów zagospodarowania terenu. Ustalenie wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej służy zapewnieniu terenom zabudowy wielorodzinnej niezbędnego standardu w zakresie terenów rekreacji dla mieszkańców. Brak terenów rekreacji przydomowej jest pozorną oszczędnością na etapie budowy i zbywania inwestycji, jednak w perspektywie jest niekorzystny dla przyszłych użytkowników zabudowy mieszkaniowej. W badaniach ankietowych, dotyczących terenów rekreacji i wypoczynku w Bydgoszczy, bydgoszczanie najchętniej wskazywali jako miejsce wypoczynku przydomowe ogrody i podwórka oraz potrzebę urządzania osiedlowych placów zabaw. |
| 135 | 328.34 | osoba fizyczna | Umożliwienie 200-metrowej dominanty przy Węźle Wschodnim. | węzeł komunikacyjny w rejonie Bydgoszcz Wschód | zapisy Studium umożliwiaja lokalizację dominanty w obszarach węzłowych | Zgodnie z projektem Studium dopuszcza się lokalizację w tym rejonie zabudowy o wysokości powyżej 55 m. Wyznaczenie dominanty o wysokości 200 m w tym rejonie jest niezgodne z istniejącymi ograniczeniami dotyczącymi obiektów budowlanych i naturalnych w otoczeniu lotniska Bydgoszcz – Szwederowo, tj. maksymalną wysokością określoną poprzez linie wyznaczające powierzchnię ograniczającą przeszkody dla lotniska. Zgodnie z zapisami Studium dopuszczalne jest przekroczenie wskazanych wartości wysokości zabudowy dla obiektów lokalizowanych w punktach węzłowych, podnoszących rangę miejsca, wzmacniających potencjał identyfikacyjny miasta i kształtujących jego pozytywny wizerunek, przy zachowaniu proporcji projektowanych obiektów w odniesieniu do zabudowy istniejącej. Ponadto obiekt o zaproponowanej wysokości ingerowałby w strefę widokową znacznie szerszego otoczenia. Istotne jest, aby obiekty wysokościowe znajdujące się w zasięgu wzajemnego oddziaływania wizualnego prezentowały zbliżoną skalę. |
| 136 | 534.36 | osoba fizyczna | Strona 236 – uwaga do rozdziału 17.„Kierunki i priorytety rozwoju miasta”, punkt 6.„Przekształcenia obszarów gospodarczo-usługowych, które utraciły dynamikę rozwoju i są położone w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej, w kierunku kształtowania wielofunkcyjnych obszarów mieszkaniowo-usługowych o wysokim standardzie zabudowy, z możliwością lokalizacji zabudowy wysokiej w rejonie Bydgoszcz Wschód – Fordońska.” Wnioskowanie o zmianę lokalizacji zabudowy wysokościowej z rejonu Bydgoszcz Wschód w inny rejon miasta. | rejon Bydgoszcz Wschód – Fordońska | Rozdział 17 pkt 6 | Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany wysokości w rejonie Bydgoszcz Wschód. Wskazanie terenu w rejonie ulic Fordońskiej i Kamiennej w dzielnicy Bydgoszcz Wschód jako terenu kształtowania wielofunkcyjnego obszaru mieszkaniowo-usługowego, z możliwością lokalizacji zabudowy wysokościowej, wynika z przeprowadzonych analiz funkcjonalno-przestrzennych i uzasadnione jest istniejącymi uwarunkowaniami funkcjonalnymi oraz potencjałem inwestycyjnym przedmiotowego terenu. Jest to obszar bardzo dobrze skomunikowany, położony 4 km od centrum miasta – przy głównych arteriach komunikacyjnych, tj. ulicy Fordońskiej łączącej Śródmieście z Fordonem oraz ul. Kamiennej stanowiącej fragment trasy W-Z. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowany jest Węzeł Bydgoszcz Wschód, gdzie krzyżują się ze sobą trasy komunikacyjne transportu samochodowego, tramwaju (do Fordonu) i kolei (stacja kolejowa Bydgoszcz Wschód) wraz z zorganizowaną infrastrukturą przesiadkową. Wykształcona sieć ulic zapewnia jednocześnie dostęp do niezbędnych mediów, bez ponoszenia znacznych nakładów finansowych – istniejące sieci i przewody zapewniają stosunkowo łatwą możliwość podłączenia tego terenu do infrastruktury technicznej. Obszar położony na przedłużeniu osi kompozycyjnych ulic Fordońskiej i Kamiennej jest szczególnie eksponowany z Wiaduktów Warszawskich oraz z mostu Kazimierza Wielkiego. Wprowadzona zabudowa wysoka będzie stanowić zamknięcie widokowe tych osi oraz swoistą dominantę przestrzenną w skali miasta. Dodatkowym atutem dla przyszłych inwestycji mieszkaniowo-usługowych w jednostce Bydgoszcz Wschód jest jej lokalizacja w sąsiedztwie rzeki Brdy i istniejących oraz projektowanych nadrzecznych terenów rekreacji. Brak obszarów i obiektów podlegających ochronie konserwatorskiej czy przyrodniczej, dodatkowo predysponuje ten obszar do lokalizacji zabudowy wysokościowej. Skoncentrowanie w tym rejonie miasta zabudowy wysokiej i wysokościowej jest alternatywą dla pojawiających się przypadkowych form budynków wysokich, często obcych w odbiorze w kontekście otoczenia i w krajobrazie miasta. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wersji projektu wykładanego do wglądu publicznego tekst, do którego odnosi się uwagodawca, znajduje się na str. 244. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 137 | 669.25, 683, 684, 685 | Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew, osoba fizyczna | Zmiana kierunku zagospodarowania zalesionej części wskazanych działek z kategorii U2 i MN/MW na kategorię ZL. | teren leśny między ul. Kapliczną a ul. Przemysłową oraz na płn.-wsch. w kierunku linii kolejowej C-E65, obr. 230, dz. nr 2/1, obr. 231, dz. nr 44/5, 11/2, 12/2, 13/11, 17/5 | U2 i MN/MW | Uwaga nieuwzględniona w odniesieniu do działek nr: 44/5, 11/2, 12/2, 13/11, 17/5, obr. 231 – utrzymuje się dotychczasowe przeznaczenie, tj. tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i wielorodzinnego w powiązaniu z terenami wspomagającymi system przyrodniczo-rekreacyjny (zielony szraf). Na terenach wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny obowiązuje wymóg realizacji wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej, nie mniejszego niż 50% powierzchni działki budowlanej oraz istnieje możliwość lokalizacji infrastruktury z zakresu rekreacji i sportu, parków, skwerów i innych form zieleni. Takie przeznaczenie daje możliwość kształtowania szczegółowych rozwiązań na poziomie planu miejscowego. Dla części działki 2/1, obr. 230, na południe od ul. Kapliczne zmieniono przeznaczenie z U2 na ZL. |
| 138 | 300.1 | Rada Osiedla Brdyujście | W części „zagrożenia bezpieczeństwa ludności" wnosimy o skorygowanie stref zagrożeń od zakładów posiadających toksyczne środki przemysłowe do granic obszarów ograniczających powierzchnię, na których zlokalizowane są zakłady. Nie zgadzamy się na pozostawienie w projekcie Studium" zagrożeń wystąpienia poważnych awarii przemysłowych dla innych zakładów posiadających substancje niebezpieczne na poziomie danych zawartych w powyższym dokumencie. Wnosimy o zmianę akceptowalnych poziomów zagrożeń do terenu objętych terenem zakładu, weryfikację danych oraz przygotowania na potrzeby Studium dla miasta Bydgoszczy kryteriów odległości zakładów i innych obszarów oddziaływania na tereny mieszkalne na poziomie określenia dopuszczalnych skutków i akceptowalnego prawdopodobieństwa ich wystąpienia. | brak | podrozdział 8.3. „Zagrożenia związane z uwolnieniem materiałów niebezpiecznych i toksycznych środków przemysłowych" | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Zasięg stref zagrożenia nie jest przedmiotem ustaleń Studium. W dokumencie tym zamieszczane są jedynie informacje dotyczące zagrożeń związanych z zakładami posiadającymi toksyczne środki przemysłowe pochodzące z dokumentu„Ocena zagrożenia miasta Bydgoszczy". Jest to uwarunkowanie wynikające z art. 10, ust. 1 pkt 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w którym ustawodawca nakłada obowiązek uwzględnienia w dokumencie Studium zagrożeń bezpieczeństwa ludności i jej mienia (Dz.U. 2021.741 t.j. z dnia 2021.04.22). Taka informacja jest istotną przesłanką do zagospodarowania terenów, pozostających w strefie ewentualnego oddziaływania, w przypadku awarii, jak również daje informację podmiotom zainteresowanym inwestycjami w tym rejonie miasta. W związku z tym, iż zasięg stref, a nawet klasyfikacja zakładu pod względem zagrożenia awarią przemysłową może się zmieniać, usunięto graficzne oznaczenie potencjalnych stref zagrożeń z tekstu Studium oraz z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze". Tym niemniej należy podkreślić, że zasięg zagrożeń związanych z zakładami posiadającymi toksyczne środki przemysłowe jest niezależny od ustaleń Studium. Podstawą do korekty może być jedynie ograniczenie ilości substancji niebezpiecznych posiadanych przez zakład. W związku z powyższym uwaga nie może być uwzględniona. |
| 139 | 561.3 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Wykreślenie strefy zagrożenia zakładu Nowa Chłodnia Łódź z mapy na str. 127 i tabeli na str 126. | Brdyujście, obszar pomiędzy ul. Pilicką, ul. Witebską i Łowicką | U2, MN/U | Uwaga nieuwzględniona w zakresie wykreślenia z tabeli informacji o strefie zagrożenia od zakładu Nowa Chłodnia Łódź. W Studium zamieszczane są informacje dotyczące zagrożeń związanych z zakładami posiadającymi toksyczne środki przemysłowe pochodzące z dokumentu„Ocena zagrożenia miasta Bydgoszczy". Jest to uwarunkowanie wynikające z art. 10, ust. 1 pkt 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w którym ustawodawca nakłada obowiązek uwzględnienia w dokumencie Studium zagrożeń bezpieczeństwa ludności i jej mienia (Dz.U. 2021. 741 t.j. z dnia 2021.04.22). Taka informacja jest istotną przesłanką dla zagospodarowania terenów, pozostających w strefie ewentualnego oddziaływania, w przypadku awarii, jak również daje informację podmiotom zainteresowanym inwestycjami w tym rejonie miasta. W związku z tym, iż zasięg stref, a nawet klasyfikacja zakładu pod względem zagrożenia awarią przemysłową, może się zmieniać, usunięto graficzne oznaczenie potencjalnych stref zagrożeń z tekstu Studium oraz z mapy 2 „Środowisko przyrodnicze". Tym niemniej należy podkreślić, że zasięg zagrożeń związanych z zakładami posiadającymi toksyczne środki przemysłowe jest niezależny od ustaleń Studium. Podstawą do korekty może być jedynie ograniczenie ilości substancji niebezpiecznych posiadanych przez zakład. Z informacji przesłanych przez zakład Nowa Chłodnia w marcu 2021 r. do Wydziału Zarządzania Kryzysowego wynika, że zakład nadal funkcjonuje i posiada znaczne ilości substancji niebezpiecznych. Podstawą do korekty strefy nie może być zmiana sytuacji prawnej obiektu, ale ograniczenie ilości substancji niebezpiecznych, w tym wypadku amoniaku, zgromadzonych na jego terenie. |
| 140 | 300.2 | Rada Osiedla Brdyujście | Zmiana przeznaczenia niezabudowanych terenów Brdyujścia na MW/U (tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług), umożliwienie rozwoju budownictwa mieszkaniowego i rezygnacja z zapisów dotyczących planowania tu rozwoju działalności usługowej. | Brdyujście | U2, MN/U, ZR | Uwaga jest nieuwzględniona w odniesieniu do części obszaru Brdyujścia, tj. z wyłączeniem terenów zlokalizowanych w rejonie ul. Łowickiej, ul Pilickiej, ul. Regatowej. Nie jest zasadne wprowadzanie funkcji mieszkaniowo-usługowej na wszystkich wolnych terenach Brdyujścia, z uwagi na funkcjonujące tam obiekty usługowo-produkcyjne. |
| 141 | 561.1 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Zmiana przeznaczenia na tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług. | Brdyujście obszar pomiędzy ul. Pilicką, ul. Witebską i Łowicką | U2, MN/U | Uwaga jest nieuwzględniona w odniesieniu do terenów zajętych przez funkcjonujące obiekty usługowo-produkcyjne. Uwaga uwzględniona w zakresie wolnych terenów zlokalizowanych w rejonie ul. Łowickiej na odcinku na południe od ul Pilickiej do wysokości ul Regatowej. W tym obszarze wprowadzono zmianę przeznaczenia z usługowego na tereny mieszkaniowo-usługowe MW/U, dopuszczając możliwość realizacji zabudowy wielorodzinnej, której wprowadzenie jest warunkowe. Lokalizacja zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w rejonie Brdyujścia możliwa jest wyłącznie w przypadku braku w obszarze planowanej zabudowy, zagrożenia wynikającego z posiadania substancji niebezpiecznych, w rozumieniu przepisów z zakresu ochrony środowiska, ze strony zakładów zlokalizowanych na terenach U2, w rejonie Brdyujścia. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 142 | 561.5 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy na poziomie nie mniejszym niż 60%. | Brdyujście, obszar pomiędzy ul. Pilicką, ul. Witebską i Łowicką | U2, MN/U | W projekcie Studium ustalono minimalne wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej oraz maksymalne wskaźniki powierzchni zabudowy tak, aby przyjęte wskaźniki korespondowały z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i mogły być odniesione do planów miejscowych. Ponadto ustalenie wskaźników maksymalnej powierzchni zabudowy oraz minimalnej powierzchni biologicznie czynnej jest uzasadnione potrzebami kształtowania zrównoważonego środowiska miejskiego. W przestrzeni miejskiej ważna jest równowaga pomiędzy terenami zabudowy a terenami zieleni, wynikająca z potrzeby realizacji zarówno potrzeb zamieszkania, pracy, jak i wypoczynku oraz zapewnienia odpowiedniej jakości środowiska miejskiego. Przyjęcie wnioskowanych korekt, tj. ustalenie wskaźnika zabudowy jako wskaźnika minimalnego, daje możliwość podniesienia tego wskaźnika do 100%, jednocześnie ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej jako wskaźnika maksymalnego dawałoby możliwość obniżenia tego wskaźnika do 0. Takie ustawienie parametrów skutkowałoby nadmiernym zawyżeniem wskaźników powierzchni zabudowy, uniemożliwiając lub znacząco ograniczając tereny zieleni. Zaniżanie wartości wskaźników powierzchni biologicznie czynnej nie odpowiada aktualnym oczekiwaniom społecznym oraz potrzebom wynikającym ze zmian klimatycznych. Aby stworzyć komfortowe warunki życia, tereny mieszkaniowe powinny zapewniać swoim mieszkańcom możliwość wypoczynku fizycznego (umieszczenie chociażby ławek i drobnych urządzeń rekreacji przydomowej dla mieszkańców) oraz psychicznego (możliwość odpoczynku poprzez kontakt fizyczny i wizualny z naturą), zapewnić odbiór wody w ramach retencji wód opadowych, zapewnić odpowiednie proporcje zabudowy i terenów zieleni, tak aby zapobiegać powstawaniu miejskiej wyspy ciepła, jak również poprzez urządzanie przydomowych terenów zieleni współuczestniczyć w budowaniu potencjału przyrodniczego miasta. Nie jest możliwe i nie jest zasadne, aby wszystkie te potrzeby były realizowane jedynie w oparciu o system zielonych terenów publicznych. System zieleni jest wyznaczony w Studium, jednak aby pozytywne oddziaływanie zieleni było możliwie szerokie, niezbędne jest odpowiedzialne zagospodarowanie pozostałych terenów w granicach miasta, co umożliwią odpowiednie wskaźniki zagospodarowania terenu. Przykłady realizacji zabudowy wielorodzinnej z ostatnich lat wskazują na silną tendencję ograniczania powierzchni biologicznie czynnej i zwiększania powierzchni zabudowy, co skutkuje fragmentacją terenów zieleni przydomowej i brakiem ich przydatności do pełnienia wspomnianych wyżej funkcji. Zwiększenie intensywności wykorzystania terenu, co jest intencją składającego uwagę, jest możliwe poprzez wielopoziomowe wykorzystanie terenu, jak na przykład realizację garaży podziemnych czy ogrodów lub przestrzeni rekreacyjnych na dachach. Argumenty ekonomiczne (intensywne zagospodarowanie w celu maksymalizacji zysków inwestora oraz obniżenia kosztów dla kupującego) w zagospodarowaniu terenów są istotne na etapie wstępnym i stanowią doraźne korzyści, jednak długofalowa polityka zagospodarowywania przestrzeni miejskiej powinna zmierzać do optymalizacji warunków życia, zwłaszcza w kontekście nieuchronnych zmian klimatycznych i dążenia do kreowania przestrzeni przyjaznej dla użytkowników i środowiska. Również doświadczenia z czasu przymusowej izolacji w okresie pandemii koronawirusa przemawiają na korzyść kształtowania modelu zamieszkania zbalansowanego pod względem proporcji terenów zabudowanych i otwartych. |
| 143 | 561.6 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej na poziomie nie wyższym niż 20%. | Brdyujście, obszar pomiędzy ul. Pilicką, ul. Witebską i Łowicką | U2, MN/U | |
| 144 | 561.4 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Rezygnacja ze wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. | Brdyujście, obszar pomiędzy ul. Pilicką, ul. Witebską i Łowicką | ustalenia dot. wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej /przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej | W Studium ustalono wskaźnik powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. Celem takiej regulacji jest zapewnienie dobrego standardu zagospodarowania terenów zabudowy wielorodzinnej. Obowiązujące przepisy, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w § 40 stanowi: w zespole budynków wielorodzinnych objętych jednym pozwoleniem na budowę należy przewidzieć place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne dostępne dla osób niepełnosprawnych, przy czym co najmniej 30% tej powierzchni powinno znajdować się na terenie biologicznie czynnym, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej. W praktyce budynki wielorodzinne są realizowane indywidualnie i w ten sposób pomijana jest realizacja tego typu elementów zagospodarowania terenu. Ustalenie wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej służy zapewnieniu terenom zabudowy wielorodzinnej niezbędnego standardu w zakresie terenów rekreacji dla mieszkańców. Brak terenów rekreacji przydomowej jest pozorną oszczędnością na etapie budowy i zbywania inwestycji, jednak w perspektywie jest niekorzystny dla przyszłych użytkowników zabudowy mieszkaniowej. W badaniach ankietowych, dotyczących terenów rekreacji i wypoczynku w Bydgoszczy, bydgoszczanie najchętniej wskazywali jako miejsce wypoczynku przydomowe ogrody i podwórka oraz potrzebę urządzania osiedlowych placów zabaw. |
| 145 | 558.3, 561.2 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Zwiększenie dopuszczalnej wysokości zabudowy w dzielnicach znajdujących się niedaleko centrum lub wzdłuż ważniejszych tras, w szczególności na Brdyujściu, dopuszczenie dla terenu wysokości zabudowy do 35 m z dopuszczeniem dominant do 55 m. | Brdyujście, obszar pomiędzy ul. Pilicką, ul. Witebską i Łowicką | U2, MN/U | Uwaga nieuwzględniona w zakresie ogólnego postulatu zwiększenia dopuszczalnej wysokości zabudowy w dzielnicach znajdujących się niedaleko centrum lub wzdłuż ważniejszych tras, w szczególności na Brdyujściu. Model kształtowania wysokości zabudowy obejmuje cały obszar miasta, uwzględniając uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne i kompozycyjne wynikające z położenia poszczególnych terenów. Nie jest zasadne podnoszenie wysokości zabudowy w oderwaniu od kontekstu miejsca. Zasady dotyczące kształtowania wysokości zabudowy ustalono stosownie do intensywności zagospodarowania i zabudowy oraz występującej funkcji terenu oraz stosownie do uwarunkowań lokalnych i potrzeb funkcjonalnych. Teren Brdyujścia jest obszarem o znacznej powierzchni, nie powinien być objęty jednorodną wysokością zabudowy, a wprowadzaną zabudowę, zwłaszcza wysokościową, należy starannie wkomponować w istniejące zagospodarowanie. Wysokość zabudowy powinna korespondować z jej funkcją, a gabaryty obiektów powinny podkreślać rangę i ich znaczenie w przestrzeni miasta, akcentować ważne miejsca. Zgodnie z zapisami Studium dopuszczalne jest przekroczenie wskazanych wartości wysokości zabudowy dla obiektów lokalizowanych w punktach węzłowych, podnoszących rangę miejsca, wzmacniających potencjał identyfikacyjny miasta i kształtujących jego pozytywny wizerunek, przy zachowaniu proporcji projektowanych obiektów w odniesieniu do zabudowy istniejącej. Na części Brdyujścia występuje zabudowa niska i średniowysoka, zatem nie ma uzasadnienia wprowadzania zabudowy wysokiej na całości wskazywanego terenu. Dopuszczono wysokość zabudowy do 35 m dla wolnych terenów zlokalizowanych w rejonie ul. Łowickiej na odcinku na południe od ul. Pilickiej do wysokości ul. Regatowej. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 146 | 328.30 | osoba fizyczna | Podniesienie dopuszczalnej wysokości zabudowy na terenie między ul.Fordońską, mostem Fordońskim, ul. Sporną i Brdą do 55 m, z wyłączeniem terenu pod bulwary. | tereny między ul. Fordońską, Mostem Fordońskim, ul. Sporną i Brdą | teren o zróżnicowanej formie funkconalnej (tereny MW/U, U2, MN, ZP, ZL) oraz wysokościowej (MN - do 12 m, MW/U, U2 - od 25 m do 35 m, rejon Wyszogrodu do 55 m) | Wskazany teren obejmuje obszar o wielkości ok. 450 ha o zróżnicowanej zabudowie w zakresie funkcji obiektów, ich formy, parametrów, w tym wysokości zabudowy. W obszarze tym przeważa zabudowa niska i średniowysoka. Na potrzeby Studium wykonane zostały analizy przestrzenno-estetyczne wysokości istniejącej i projektowanej zabudowy na terenie miasta, wysokość zabudowy w Studium przyjęto w oparciu o proporcje wysokościowe, skalę i charakter zabudowy danych obszarów, uzasadniające lokalizację zabudowy wysokiej i wysokościowej we wskazanych miejscach. Zasady dotyczące kształtowania wysokości zabudowy ustalono stosownie do intensywności zagospodarowania i zabudowy oraz występującej funkcji terenu oraz stosownie do uwarunkowań lokalnych i potrzeb funkcjonalnych. Tej wielkości obszar nie powinien być objęty jednorodną wysokością zabudowy, a wprowadzaną zabudowę, zwłaszcza wysokościową, należy starannie wkomponować w istniejące zagospodarowanie. Wysokość zabudowy powinna korespondować z jej funkcją, a gabaryty obiektów powinny podkreślać rangę i ich znaczenie w przestrzeni miasta, akcentować ważne miejsca. Analizy przestrzenne i widokowe wykazały, że lokalizacja na całym obszarze pomiędzy ul. Fordońską, mostem Fordońskim, ul. Sporną i Brdą zabudowy o wysokości do 55 m nie jest zasadna, wskazano natomiast miejsca jej lokalizacji - w tym rejonie w sąsiedztwie Wyszogrodu. |
| 147 | 534.16 | osoba fizyczna | Postulat uwzględnienia w Studium dokładniejszych opisów dotychczasowych zadań związanych z rewitalizacją w Bydgoszczy oraz streszczenia podjętych działań, które były realizowane w dotychczasowych projektach. | nie określono | Rozdział 13 „Obszary zdegradowane i wskazane do rewitalizacji”. | Zgodnie z przepisami w Studium określa się obszary zdegradowane, co jest zawarte w projekcie Studium. Dokumenty dotyczące rewitalizacji terenów stanowią odrębne opracowanie, dostępne na stronie Urzędu Miasta. Opracowanie takie może podlegać zmianom, w związku z powyższym przytaczanie jego treści jest niezasadne, natomiast zasady zagospodarowania terenów określone w Studium uwzględniają potrzebę ochrony wartości historycznych i jakości życia mieszkańców, w tym zagadnienia uspokajania ruchu drogowego w strefie śródmiejskiej. |
| 148 | 552.2 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Umożliwienie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na obszarach dotychczas przewidzianych dla zabudowy usługowej lub jednorodzinnej (w tym Bielice, Brdyujście, Flisy, Jachcice, Jary, Glinki). | Bielice, Brdyujście, Flisy, Jachcice, Jary, Glinki | kierunki i wskaźniki zagospodarowania terenów | Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w rejonach: Bielic, Jachcic, Jarów, Glinek. Stan istniejący zagospodarowania terenów i wynikające z tego uwarunkowania decydują o określonym przeznaczeniu tych terenów. Uwaga dotycząca Bielic (tożsama z uwagą 562.1) i Glinek – istotnym uwarunkowaniem i ograniczeniem dla zagospodarowania powyższych terenów jest sąsiedztwo lotniska, które z jednej strony generuje uciążliwości zwłaszcza dla zabudowy mieszkaniowej, a z drugiej strony lokalizacja zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w otoczeniu lotniska może ograniczać jego potencjał rozwojowy. Z tego względu nie przewiduje się intensyfikacji zabudowy w rejonie Bielic i Glinek. Tereny zlokalizowane w jednostkach Jachcice, Jary są terenami o ukształtowanej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, w znacznym stopniu już zagospodarowane zabudową jednorodzinną, gdzie wprowadzenie zabudowy wielorodzinnej byłoby incydentalne, naruszałoby charakter jednostki oraz generowałoby konflikty na styku sąsiedztwa zabudowy jedno- i wielorodzinnej. |
| 149 | 554.1 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Zwiększanie o 20% maksymalnej wielkość powierzchni zabudowy oraz zmniejszenie o 20% minimalnej powierzchni biologicznie czynnej w stosunku do powierzchni działki budowlanej dla obszarów oznaczonych symbolami MN1, MN2, MN/MW, MN/U, MW1, MW2, MW/U, MC. | tereny zabudowy mieszkaniowej | MN1, MN2, MN/MW, MN/U, MW1, MW2, MW/U, MC | W projekcie Studium wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej w zależności od typu terenu wynoszą: od 20 do 50% powierzchni w stosunku do powierzchni działki budowlanej. Zmniejszenie tych wskaźników zgodnie z wnioskiem, tj. o 20% (20 punktów procentowych), daje wskaźniki na poziomie od 0 do 30%. Z kolei wskaźniki maksymalnej powierzchni zabudowy ustalone w projekcie Studium mieszczą się w przedziale od 20 do 80 %, podwyższenie ich o 20% (20 punktów procentowych) dałoby, odpowiednio wartości od 40 do 100% powierzchni zabudowy. W przestrzeni miejskiej ważna jest równowaga pomiędzy terenami zabudowy a terenami zieleni, wynikająca z konieczności realizacji zarówno potrzeb zamieszkania, pracy, jak i potrzeby wypoczynku oraz zapewnienia odpowiedniej jakości środowiska miejskiego. Przyjęcie wnioskowanych korekt skutkowałoby nadmiernym zawyżeniem wskaźników powierzchni zabudowy, uniemożliwiając lub znacząco ograniczając możliwość realizacji terenów zieleni. Zaniżone wartości wskaźników powierzchni biologicznie czynnej nie odpowiadają aktualnym oczekiwaniom społecznym oraz potrzebom wynikającym ze zmian klimatycznych. Tereny mieszkaniowe, aby stworzyć komfortowe warunki życia swoim mieszkańcom, powinny zapewniać możliwość wypoczynku fizycznego (umieszczenie chociażby ławek i drobnych urządzeń rekreacji przydomowej dla mieszkańców, oraz psychicznego (możliwość odpoczynku poprzez kontakt fizyczny i wizualny z naturą), zapewnić odbiór wody w ramach retencji wód opadowych, zapewnić odpowiednie proporcje zabudowy i terenów zieleni, tak aby zapobiegać powstawaniu miejskiej wyspy ciepła, jak również współuczestniczyć poprzez urządzanie przydomowych terenów zieleni w budowaniu potencjału przyrodniczego miasta. Nie jest możliwe i nie jest zasadne, aby wszystkie te potrzeby były realizowane jedynie w oparciu o system zielonych terenów publicznych. System zieleni jest wyznaczony w Studium, jednak aby pozytywne oddziaływanie zieleni było możliwie szerokie, niezbędne jest odpowiedzialne zagospodarowanie pozostałych terenów w granicach miasta, co umożliwią odpowiednie wskaźniki zagospodarowania terenu. Przykłady realizacji zabudowy wielorodzinnej z ostatnich lat wskazują na silną tendencję ograniczania powierzchni biologicznie czynnej i zwiększania powierzchni zabudowy, co skutkuje fragmentacją terenów zieleni przydomowej i brakiem ich przydatności do pełnienia wspomnianych wyżej funkcji. Zwiększenie intensywności wykorzystania terenu, co jest intencją składającego uwagę, jest możliwe poprzez wielopoziomowe wykorzystanie terenu, jak na przykład realizację garaży podziemnych czy ogrodów lub przestrzeni rekreacyjnych na dachach. Argumenty ekonomiczne (intensywne zagospodarowanie w celu maksymalizacji zysków inwestora oraz obniżenia kosztów dla kupującego) w zagospodarowaniu terenów są istotne na etapie wstępnym i stanowią o doraźnych korzyściach, jednak długofalowa polityka zagospodarowywania przestrzeni miejskiej powinna zmierzać do optymalizacji warunków życia, zwłaszcza w kontekście nieuchronnych zmian klimatycznych oraz polegać na dążenia do kreowania przestrzeni przyjaznej dla użytkowników i środowiska. Również doświadczenia z czasu przymusowej izolacji w okresie pandemii koronawirusa przemawiają na korzyść kształtowania zbalansowanego pod względem proporcji terenów zabudowanych i otwartych oraz modelu zamieszkania. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 150 | 554.2 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Rezygnacja ze wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. | tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej | ustalenia dot. wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej /przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej | W Studium ustalono wskaźnik powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej dla zabudowy wielorodzinnej. Celem takiej regulacji jest zapewnienie dobrego standardu zagospodarowania terenów zabudowy wielorodzinnej. Obowiązujące przepisy, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w § 40 stanowi: w zespole budynków wielorodzinnych objętych jednym pozwoleniem na budowę należy przewidzieć place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne dostępne dla osób niepełnosprawnych, przy czym co najmniej 30% tej powierzchni powinno znajdować się na terenie biologicznie czynnym, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej. W praktyce budynki wielorodzinne są realizowane indywidualnie i w ten sposób pomijana jest realizacja tego typu elementów zagospodarowania terenu. Ustalenie wskaźnika powierzchni terenów rekreacji podstawowej/przydomowej służy zapewnieniu terenom zabudowy wielorodzinnej niezbędnego standardu w zakresie terenów rekreacji dla mieszkańców. Brak terenów rekreacji przydomowej jest pozorną oszczędnością na etapie budowy i zbywania inwestycji, jednak w perspektywie jest niekorzystny dla przyszłych użytkowników zabudowy mieszkaniowej. W badaniach ankietowych, dotyczących terenów rekreacji i wypoczynku w Bydgoszczy, bydgoszczanie najchętniej wskazywali jako miejsce wypoczynku przydomowe ogrody i podwórka oraz potrzebę urządzania osiedlowych placów zabaw. |
| 151 | 552.1 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Wyznaczenie w projekcie Studium terenów pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, dostępnych do zainwestowania w najbliższej przyszłości. | nie określono | brak odniesienia | Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Studium określa kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta i wymóg ten jest spełniony – projekt dokumentu wskazuje kierunki zagospodarowania terenów, na których mogą być realizowane określone funkcje miejskie, jednak stosownie do charakteru i skali opracowania w tego typu dokumencie nie wyodrębnia się katalogu terenów do bieżącego zainwestowania, również z uwagi na zmiany własnościowe, jakie następują niezależnie od trybu sporządzania dokumentów planistycznych. |
| 152 | 506 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Doprowadzenie do zgodności ze Studium„Lokalnych standardów urbanistycznych dla inwestycji mieszkaniowych na terenie Bydgoszczy” ustalonych Uchwałą Nr V/31/18 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 19 grudnia 2018 r. | Bydgoszcz | nie dotyczy ustaleń Studium | Nie ma możliwości zmiany lokalnych standardów urbanistycznych (uchwała nr V/31/18 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 19 grudnia 2018 r.) w trybie uchwalenia Studium. Są to osobne dokumenty sporządzane w oparciu o odrębne przepisy prawa. |
| 153 | 534.53 | osoba fizyczna | Strona 371: „Dzisiejsze, współczesne węzły komunikacyjne o potencjale urbanistycznym powinny w przyszłości stać się wielofunkcyjnymi placami miejskimi”. ,,Wielofunkcyjny plac miejski" powinien łączyć więcej funkcji niż tylko transportową: np. handlową, rekreacyjną, charakterystyczny punkt w przestrzeni miasta itp. Takimi miejscami może stać się Nowy Rynek i Plac Teatralny . W wyżej wymienione ,,place" czy ,,węzły" można wprowadzić elementy charakterystyczne, jednak winny być one unikalne i wyróżniające miasto, sięgające nawet bardziej do rozwiązań artystycznych niż urbanistycznych. | place miejskie | - | Wskazywane w Studium place miejskie należy interpretować w powszechnym rozumieniu. Historycznie i zwyczajowo place stanowiły przestrzenie wielofunkcyjne, stąd Studium nie wprowadza dodatkowej definicji dla takich obszarów. Na rysunku 91 węzły komunikacyjne zostały oznaczone równorzędnie jako węzły komunikacyjne/place miejskie, aby oddać intencje kształtowania wielofunkcyjności tych przestrzeni. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. |
| 154 | 669.33 | Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Wprowadzenie zakazu przekształcania istniejących ogrodów działkowych w tereny zabudowy mieszkaniowej lub usługi. W razie likwidacji ogrodów działkowych powinny być one przekształcane w tereny zieleni: ZR lub ZP. | tereny ogrodów działkowych na obszarze całego miasta | ZR, MN, MW1, U2 | Ogrody działkowe na terenie miasta mają różne uwarunkowania, m.in. część z nich w ramach obowiązujących planów miejscowych jest przeznaczona do przekształceń na cele mieszkaniowe czy usługowe. Wprowadzenie ogólnego zakazu na terenie miasta byłoby sprzeczne z obowiązującymi dokumentami planistycznymi. Ustalenia Studium są elastyczne i umożliwiają zarówno pozostawienie ogrodów działkowych w dotychczasowej formie, jak i ich przekształcenie na funkcje miejskie. Z uwagi na własność terenów i formę prawną ogrodów działkowych decyzje te całkowicie należą do zarządzających ogrodami działkowymi. |
| 155 | 534.39 | osoba fizyczna | Strona – 249 uwaga do punktu 17.7 „System przyrodniczo-rekreacyjny”. dopisanie dodatkowej podstawowej zasady kształtowania systemu przyrodniczo-rekreacyjnego: zwiększenie ogólnej liczby nasadzeń drzew oraz dodanie punktu nakazującego zwiększenie nasadzeń przede wszystkim na osiedlach, w których dokonano wycinek. | nie określono | podrozdział 17.7 „System przyrodniczo-rekreacyjny”. | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. W projekcie dokumentu istnieje zapis dotyczący ochrony drzew, zwłaszcza okazów starych, lecz jest to jedynie zapis intencyjny. Zasady kompensacji przyrodniczych są regulowane odrębnymi przepisami i zapisy Studium nie wpływają na ich realizację. W projekcie Studium podejście do kształtowania terenów przyrodniczo-rekreacyjnych na obszarze miasta ma charakter systemowy i odnosi się m.in. do wyodrębnienia terenów zieleni urządzonej (parków ogólnomiejskich, osiedlowych) i nieurządzonej, czy ustalenia poziomów wskaźników, tj. powierzchni biologicznie czynnej oraz powierzchni rekreacji domowej, które to regulacje mają bezpośredni wpływ na ustalenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wykładanym do wglądu dokumencie podrozdział 17.7 znajduje się na stronie 257. |
| 156 | 677.2, 676.2 | osoba fizyczna | Poprzedzenie Studium rzetelnymi badaniami nad siedliskującymi na tych terenach gatunkami flory i fauny prawnie chronionej. | teren leśny w rejonie ul. Szlakowej 20 | działania pozaplanistyczne | Na etapie sporządzania projektu Studium nie prowadzi się badań dotyczących szczegółowego rozmieszczenia gatunków prawnie chronionych. Do prac analitycznych wykorzystuje się dostępne materiały stosownie do skali i zakresu dokumentu, który sporządzany jest dla całego miasta i charakteryzuje się dużą skalą ogólności. Badania szczegółowe, wskazane w przedmiotowej uwadze, mogą być prowadzone na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Na etapie opiniowania i uzgadniania projektu Studium organy zajmujące się ochroną przyrody nie wniosły zastrzeżeń w zakresie tematu wskazanego w uwadze. |
| 157 | 677.4, 676.4 | osoba fizyczna | Zweryfikować przygotowane przez mgr inż. prognozy oddziaływania na środowisko przez osoby wysoce wyspecjalizowane i doświadczone w tych zagadnieniach. | nie dotyczy nieruchomości | prognoza oddziaływania na środowisko | Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Studium została wykonana przez osobę z kierunkowym wykształceniem oraz z wieloletnim doświadczeniem w opracowywaniu tego typu dokumentów. Prognoza została zaopiniowana przez stosowne instytucje, które nie zgłosiły uwag co do rzetelności i prawidłowości opracowania. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 158 | 328.39, 335.17 | osoba fizyczna | Zachęcanie do zielonych dachów i/lub paneli fotowoltaicznych na wielkopowierzchniowych obiektach handlowych. | obszar całego miasta | nie określono | Uwaga nieuwzględniona, wykraczająca poza zakres regulacji Studium, w zakresie wprowadzania zachęt do stosowania zielonych dachów i/lub paneli fotowoltaicznych. Studium z uwagi na skalę i problematykę dokumentu nie ma możliwości wprowadzania wskazanych w uwadze zachęt (typu: dofinansowanie, ulgi podatkowe itp.), a jedynie ogranicza się do ogólnych zaleceń. |
| 159 | 534.2 | osoba fizyczna | Objęcie tzw. kształtowaniem strefy czystego krajobrazu, tj. eliminacją reklam dla całego obszaru Bydgoszczy. | Bydgoszcz | ustalenia dot. lokalizacji reklam w mieście | Ustalenia Studium w zakresie reklam nie mają mocy prawnej i mają charakter intencyjny. Obecnie zgodnie z obowiązującym prawem miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie mogą zawierać ustaleń w zakresie sytuowania urządzeń reklamowych. Ustawodawca przewidział odrębne podstawy prawne dla sporządzenia Studium, planów miejscowych oraz dokumentu regulującego sytuowanie reklam. Szczegółowe zasady sytuowania urządzeń reklamowych na obszarach zainwestowanych oraz ich forma mogą być regulowane w odrębnej uchwale podejmowanej przez Radę Miasta w oparciu o ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (artykuły 37a i 37b). Studium w sposób ogólny, stosownie do skali i szczegółowości dokumentu, wskazuje obszary, które należy chronić przed lokalizacją reklam. W podrozdziale 19.3 wskazuje się następujący kierunek: „uporządkowanie oraz stopniową eliminację reklam, w szczególności niezwiązanych z funkcją terenu, w tym eliminację reklam z obszarów przyrodniczo-rekreacyjnych, tj. terenów ZK – zieleni krajobrazowej, ZL – lasów, ZP – zieleni urządzonej, ZR – rekreacji i sportu". Adekwatne ustalenia znajdują się w kartach ww. terenów. |
| 160 | 553.1 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Doprecyzowanie wymagań dotyczących terenów wspomagających system przyrodniczy. | Fordon, rejon ul. gen. Augusta Fieldorfa „Nila", obr. 338, dz. 2/6 | podrozdział 17.7.2, str. 262 Studium | Składający uwagę nie określił, w jakiej części zapis odnoszący się do terenów wspomagających system przyrodniczy miasta jest niezrozumiały, co uniemożliwia wprowadzenie ewentualnych korekt. W ocenie sporządzającego Studium zasady zagospodarowania wynikające z wprowadzenia oznaczonych zielonym szrafem terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny są jasne. W podrozdziale 17.7.2 w punkcie „Tereny wspomagające system przyrodniczo-rekreacyjny" określono wymagania dotyczące kształtowania terenów wspomagających system przyrodniczy, m.in.: „Zadaniem tych terenów jest utrzymanie w pierwszej kolejności ciągłości przyrodniczej systemu, w tym podniesienie aktywności biologicznej przestrzeni miejskiej i poprawa funkcjonowania systemu melioracji klimatycznej obszarów zwartej zabudowy, a następnie kształtowanie ciągłości funkcjonalnej systemu rekreacyjnego oraz uzupełnienie o drobne formy rekreacji terenowej". Ponadto w kartach terenów w, m.in. w karcie MW, wskazano, że: w przypadku położenia w zasięgu terenów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny miasta wskazanych na mapie 1 „Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta" procent powierzchni biologicznie czynnej w stosunku do powierzchni działki budowlanej powinien wynosić minimum 50%. W odniesieniu do przedmiotowej działki z zapisów projektu Studium jasno wynika, że znajduje się ona w terenie oznaczonym MW1, dla którego wyznaczonym kierunkiem zagospodarowania jest kształtowanie obszarów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej wraz z niezbędnym zapleczem usługowym i rekreacyjnym. Z uwagi na objęcie zielonym szrafem wymagany jest minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej 50%, pozostałe wskaźniki zgodnie z zapisami w karcie. |
| 161 | 344.2 | Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Wojewódzkiego | Studium w sposób bardzo pobieżny i nieadekwatny do aktualnej sytuacji analizuje uwarunkowania dotyczące zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia, pominięto w rozdziale 8 tematykę zagrożeń komunikacyjnych, w kontekście uszkodzeń obiektów inżynierskich. | nie określono | zapisy dotyczące zagadnień zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia | Stwierdzenie niepoparte konkretnymi wskazaniami, składający uwagę nie wskazał, jakie artykuły prawa zostały naruszone lub pominięte. Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym art. 10 ust. 1 pkt 6 w Studium uwzględnia się uwarunkowania wynikające w szczególności z bezpieczeństwa ludności i jej mienia. W ust. 2 ustawodawca wskazuje, co studium określa, i tutaj z zakresu zagrożeń bezpieczeństwa i mienia wskazuje w pkt. 11 obszary szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszary osuwania się mas ziemnych. W projekcie Studium w ramach analizy zagrożeń bezpieczeństwa ludności i mienia podjęto w formie wyodrębnionych rozdziałów zagadnienia: zagrożeń powodziowych (podrozdziały 8.1 – uwarunkowania i 18.3.1 – kierunki), zagrożeń geologicznych (podrozdziały 8.2 – uwarunkowania i 18.3.2 – kierunki), zagrożeń związanych w uwolnieniem materiałów niebezpiecznych i toksycznych środków przemysłowych (podrozdział 8.3 – uwarunkowania i punkt 18.3.3 – kierunki). Zagadnienia te umieszczono zarówno w części dotyczącej uwarunkowań, jak i w części dotyczącej kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, wypełniając wymagania zawarte w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym; uzyskano stosowne uzgodnienia i opinie. W dokumencie, w części dotyczącej uwarunkowań, zwrócono uwagę na możliwość występowania w mieście innych zagrożeń (podrozdział 8.4 „Zagrożenia pożarowe" oraz podrozdział 8.5 „Zagrożenia inne"), w przypadku których możliwości zapobiegania leżą poza sferą planowania przestrzennego, w związku z powyższym nie rozwijano tych zagadnień. Przywoływane w zgłoszonej uwadze zagrożenie związane z uszkodzeniami obiektów inżynierskich należy do zagadnień realizacyjnych związanych z bieżącym utrzymaniem obiektów, zapobieganie tego typu zagrożeniom nie jest właściwe i możliwe na poziomie studium uwarunkowań. W kwestii obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, Studium wskazuje kierunek zagospodarowania tego typu obszarów, tj. wyłączenie z zabudowy. Rozwiązania szczegółowe co do istniejącej na tego typu obszarach zabudowy będą poszukiwane na kolejnych etapach uszczegółowienia opracowań planistycznych, jak również mogą wynikać z działań pozaplanistycznych. Ponadto na obszarach występowania zagrożeń wskazano odpowiednie kierunki zagospodarowania. W gminie istnieje dokument poświęcony bezpieczeństwu ludności – cyklicznie aktualizowany „Ocena zagrożenia miasta Bydgoszczy", nie jest więc zasadne powielanie zapisów z innych dokumentów. |
| 162 | 328.13 | osoba fizyczna | Włączenie Trzcińca do miasta Bydgoszczy. | Trzciniec | poza granicami miasta | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium ustala kierunki rozwoju w granicach miasta. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 163 | 344.1, 534.1 | Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Wojewódzkiego, osoba fizyczna | Zastrzeżenia co do aktualności wykorzystanych materiałów w kontekście realizacji celu opracowania: „aktualizacja uwarunkowań i kierunków rozwoju miasta, oparta na nowych tendencjach i zjawiskach", umieszczenie w ostatecznym dokumencie jak najnowszych danych dotyczących ludności, liczby mieszkań i innych danych liczbowych. Lektura dokumentu uwidoczniła to, że powstawał on od kilku lat – wiele danych obejmuje okres do 2015 roku. | nie dotyczy | uwaga ogólna | Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu projektu studium dane zawarte w materiałach planistycznych sporządzonych na potrzeby przedmiotowego projektu powinny być aktualne na dzień przekazania tego projektu do opiniowania i uzgadniania. Natomiast dane wykorzystane na potrzeby projektu studium powinny być aktualne na dzień przystąpienia do sporządzenia tego projektu. Materiały, o których wspomniano w uwadze (z lat 2017-2018 czy wykorzystanych opracowań z lat 2016), są więc nowsze niż wskazane w rozporządzeniu. Częste trudności z pozyskaniem danych, ich późniejsza analiza i odpowiednia agregacja (dotyczące różnych zagadnień) wielokrotnie są zadaniami czasochłonnymi. Studium jako dokument kierunkowy (a nie statystyczny) ma za zadanie uchwycenie pewnych tendencji, które posłużą ustaleniu kierunków, z założenia nie jest opracowaniem, które podlegałoby corocznej aktualizacji. |
| 164 | 534.20 | osoba fizyczna | Uaktualnienie rysunku 29 (na stronie 102) – analiza dostępności obiektów handlowych oferujących sprzedaż produktów spożywczych. | nie określono | rysunek dotyczący analizy dostępności obiektów handlowych oferujących sprzedaż produktów spożywczych | Uwaga nieuwzględniona, Studium jako dokument kierunkowy (a nie statystyczny) ma za zadanie uchwycenie pewnych tendencji, które posłużą ustaleniu kierunków, z założenia nie jest opracowaniem, które podlegałoby corocznej aktualizacji. Długotrwałość procesu planistycznego uniemożliwia bieżącą aktualizację wszystkich materiałów wykorzystanych do analiz na etapie uwarunkowań. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wersji wykładanej do wglądu publicznego przedmiotowy rysunek ma nr 30 – str. 107. |
| 165 | 624.2, 624.8 | osoba fizyczna | Nie wyznaczono większej ilości stacji kolejowych – linii kolei aglomeracyjnych (kierunek Tuchola i Koronowo); propozycja do linii kolei aglomeracyjnej: wyznaczenie linii do Serocka/Świekatowa – obecnie brak propozycji kolei aglomeracyjnej w kierierunku Tucholi; linia S do Unisławia, a do Chełmży R (regionalna) - brak podstaw dla linii S, aż do Chełmży; linia S do Szubina, a do Kcyni R - jw.; linia S do Koronowa - Koronowo w ramach programu „Kolej+" ogłosiło przetarg na planowanie takiej linii, wobec czego należy taką linię uwzględnić w Studium. | przystanki kolejowe, poza granicami miasta | - | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium decyduje o polityce przestrzennej w obrębie gminy. Kolej, w tym kolej aglomeracyjna, jest przedsięwzięciem wykraczającym swym zasięgiem poza granice gminy. Studium uznaje za zasadne prowadzenie zintegrowanej polityki przestrzennej, w tym transportowej, także na poziomie aglomeracji. Jednak z uwagi na zakres kompetencji gminy w Studium znalazła się jedynie analiza uwarunkowań sprzyjających transportowi szynowemu i sugestie co do kierunków rozwoju transportu kolejowego zbieżne z polityką na poziomie kraju i regionu. |
| 166 | 548.3 | Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Rozwoju Transportu Publicznego | Włączenie w system komunikacji miejskiej linii kolejowej nr 209 wraz z linią 18 i utworzenie kolei miejskiej pomiędzy stacjami Bydgoszcz Osowa Góra - Bydgoszcz Fordon. | linie kolejowe 209 i 18 na odcinku Bydgoszcz Osowa Góra - Bydgoszcz Fordon | karta terenów kolejowych KK | Studium decyduje o polityce przestrzennej w obrębie gminy. Kolej, w tym kolej typu miejskiego (aglomeracyjnego), jest przedsięwzięciem wykraczającym swym zasięgiem poza granice gminy. Studium uznaje za zasadne prowadzenie zintegrowanej polityki przestrzennej. w tym transportowe,j także na poziomie aglomeracji. Jednak z uwagi na zakres kompetencji gminy w Studium znalazła się jedynie analiza uwarunkowań sprzyjających transportowi szynowemu i sugestie co do kierunków rozwoju transportu kolejowego zbieżne z polityką na poziomie kraju i regionu. Między innymi odnośnie do linii 18 i 209. |
| 167 | 335.5 | osoba fizyczna | Modernizacja linii kolejowej nr 209 pod potrzeby przyszłej kolei miejskiej. | linia kolejowa 209 | ustalenia dotyczące kolei | Studium decyduje o polityce przestrzennej w obrębie gminy. Kolej, w tym kolej aglomeracyjna, jest przedsięwzięciem wykraczającym swym zasięgiem poza granice gminy. Studium uznaje za zasadne prowadzenie zintegrowanej polityki przestrzennej, w tym transportowej, także na poziomie aglomeracji. Jednak z uwagi na zakres kompetencji gminy w Studium znalazła się jedynie analiza uwarunkowań sprzyjających transportowi szynowemu i sugestie co do kierunków rozwoju transportu kolejowego zbieżne z polityką na poziomie kraju i regionu. Między innymi odnośnie do linii 209. |
| 168 | 2.2. | osoba fizyczna | Modernizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Szubin – Kcynia. | linia kolejowa nr 356 relacji Bydgoszcz – Szubin – Kcynia | poza granicami miasta | Uwaga dotyczy zadania, które w większej części obejmuje tereny poza miastem Bydgoszczą. Modernizacja istniejącej infrastruktury nie jest przedmiotem ustaleń Studium. W Studium uznaje się za zasadne i pożądane wznowienie przewozów pasażerskich na linii kolejowej nr 356 w ramach zintegrowanego transportu publicznego w obszarze metropolitalnym. Informacja na ten temat – Karta terenów kolejowych KK. |
| 169 | 534.37 | osoba fizyczna | Strona 237 – uwaga do punktu „Do najważniejszych kierunków działań prowadzących do wzmocnienia ponadlokalnej funkcji miasta (...)" – wnoszę o dopisanie elementów rozwoju transportu kolejowego – rewitalizacja linii kolejowej nr 356, uruchomienie systemu kolei aglomeracyjnej wraz z wprowadzeniem taryfy miejskiej i metropolitalnej. | linia kolejowa nr 356 | podrozdział 17.1 „Rozwój ponadlokalnych funkcji miasta" | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium decyduje o polityce przestrzennej w obrębie gminy. Kolej, w tym kolej aglomeracyjna jest przedsięwzięciem wykraczającym swym zasięgiem poza granice gminy. Studium uznaje za zasadne prowadzenie zintegrowanej polityki przestrzennej, w tym transportowej, także na poziomie aglomeracji. Jednak z uwagi na zakres kompetencji gminy w Studium znalazła się jedynie analiza uwarunkowań sprzyjających transportowi szynowemu i sugestie co do kierunków rozwoju transportu kolejowego zbieżne z polityką na poziomie kraju i regionu. Postulat wykorzystania linii 356 do przewozów pasażerskich został w Studium zawarty. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wersji projektu wykładanego do wglądu publicznego tekst, do którego odnosi się składający uwagę, znajduje się na str. 246. |
| 170 | 328.24, 335.12 | osoba fizyczna | Utworzenie stałej linii SKM do portu lotniczego z Torunia lub z Chełmży, zwiększy to również liczbę kursów do Nowej Wsi Wielkiej; stworzenie linii kolei metropolitalnej: Chełmża – Szubin/Kcynia, Bydgoszcz Fordon – Nakło nad Notecią, Pruszcz Pomorski – Nowa Wieś Wielka, Toruń – Nakło nad Notecią, Bydgoszcz Fordon – Bydgoszcz Lotnisko. | linie kolejowe w rejonie lotniska | ustalenia dotyczące linii kolejowych | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium decyduje o polityce przestrzennej w obrębie gminy. Kolej, w tym kolej aglomeracyjna, jest przedsięwzięciem wykraczającym swym zasięgiem poza granice gminy. Studium uznaje za zasadne prowadzenie zintegrowanej polityki przestrzennej, w tym transportowej, także na poziomie aglomeracji. Jednak z uwagi na zakres kompetencji gminy w Studium znalazła się jedynie analiza uwarunkowań sprzyjających transportowi szynowemu i sugestie co do kierunków rozwoju transportu kolejowego zbieżne z polityką na poziomie kraju i regionu. Na terenie miasta natomiast Studium zakłada integrację różnych gałęzi transportu, w tym transportu szynowego, w węzłach integracyjnych, które w Studium wskazano. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 171 | 534.43, 747 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Samorządna Bydgoszcz | Strona 237 – uwaga do punktu „Do najważniejszych kierunków działań prowadzących do wzmocnienia ponadlokalnej funkcji miasta (..)" – wnoszę o dopisanie elementów rozwoju transportu kolejowego – budowa linii kolejowej łączącej linie 131, 201 i 18 jako linii przelotowej przez bydgoskie lotnisko; strona 307 – uwagi do „Struktura funkcjonalno-przestrzenna – zagospodarowanie terenu", punkt 9 –„budowa odgałęzienia do Portu Lotniczego dla potrzeb ruchu pasażerskiego i cargo lotniczego". Wnoszę o zmianę zapisu na –„budowa odgałęzienia od linii 131 do linii kolejowej nr 18, przebiegającego przez Port Lotniczy oraz budowa węzła z linią kolejową nr 201"; na schemacie Bydgoskiego Węzła Kolejowego powinien być uwzględniony przebieg linii kolejowej Trzciniec – Solec Kujawski oraz aby obok przystanku kolejowego Port Lotniczy, powstały przystanki Glinki oraz Park Przemysłowy. | linie kolejowe w rejonie lotniska | podrozdział 17.1 „Rozwój ponadlokalnych funkcji miasta", karta dla terenów kolejowych KK, ustalenia dotyczące linii kolejowych | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium decyduje o polityce przestrzennej w obrębie gminy. Wnioskowana linia kolejowa jest przedsięwzięciem wykraczającym swym zasięgiem poza granice gminy. Wytyczanie przebiegu nowych linii kolejowych wykracza poza zakres kompetencji samorządu lokalnego. Studium w obecnym kształcie uzgodnił Marszałek Województwa. Dla wskazanego połączenia Marszałek zamierza zlecić kolejne prace studialne. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wersji projektu wykładanego do wglądu publicznego tekst, do którego odnosi się składający uwagę, znajduje się na str. 246.oraz 315. |
| 172 | 624.7, 626.15 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Włączenie linii kolejowej w obszarze Parku Przemysłowego do systemu kolei aglomeracyjnej (ruch pasażerski), propozycja przystanków: Bydgoszcz Park Przemysłowy (skomunikowanie z liniami autobusowymi), Bydgoszcz Czersko Polskie i Zimne Wody – między ul. Toruńską a ul. Nowotoruńską (skomunikowanie z linią tramwajową), Bydgoszcz Przemysłowa – na krzyżowaniu się dróg kolejowych przy ul. Przemysłowej, nadanie linii kolejowej biegnącej przez Park Przemysłowy roli także pasażerskiej, wykorzystywanie jej tylko w ramach kolei aglomeracyjnej i wybudowanie na niej nowych stacji. | linie kolejowe w rejonie Parku Przemysłowego | ustalenia dotyczące linii kolejowych | Studium decyduje o polityce przestrzennej w obrębie gminy. Kolej, w tym kolej aglomeracyjna, jest przedsięwzięciem wykraczającym swym zasięgiem poza granice gminy. Studium uznaje za zasadne prowadzenie zintegrowanej polityki przestrzennej, w tym transportowej, także na poziomie aglomeracji. Jednak z uwagi na zakres kompetencji gminy w Studium znalazła się jedynie analiza uwarunkowań sprzyjających transportowi szynowemu i sugestie co do kierunków rozwoju transportu kolejowego zbieżne z polityką na poziomie kraju i regionu. |
| 173 | 624.11 | osoba fizyczna | Utworzenie kolejnej linii od stacji Bydgoszcz Fordon do okolic skrzyżowania Andersa/Kasztelańska i nazwanie jej Bydgoszcz Fordon Centrum, utworzenie w jej miejscu dużego węzła przesiadkowego na tramwaj oraz linie autobusowe obsługujące Fordon oraz linie międzygminne relacji Fordon – gminy ościenne. | Fordon | ustalenia dotczące kolei | Brak rezerw terenowych dla takiej trasy kolejowej w obowiązujących planach miejscowych. Nie ma funkcjonalnego uzasadnienia. Potrzeby transportowe zapewnia infrastruktura tramwajowa. |
| 174 | 548.4, 624.10 | Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Rozwoju Transportu Publicznego, osoba fizyczna | Uwzględnienie rozbudowy siatki kolejowej Bydgoskiego Węzła Kolejowego – tunelowy ciąg kolejowy pod ul. Kamienną, nowa linia kolejowa aglomeracyjna wzdłuż trasy W-Z wraz z utworzeniem 6 stacji: Bydgoszcz Gdańska, Bydgoszcz Sułkowskiego, Bydgoszcz Wyszyńskiego, Bydgoszcz Akademia Muzyczna, Bydgoszcz Bielawy (nowa), Bydgoszcz Fabryczna. | ul. Kamienna, przystanki kolejowe | ustalenia dotyczace drogi klasy głównej przyspieszonej – GP, przystanki kolejowe | Przygotowanie inwestycji polegającej na rozbudowie trasy W-Z jest znacznie zaawansowane. W prace przygotowawcze zaangażowano znaczne środki. ZDMiKP posiada wielowariantową koncepcję trasy oraz decyzję środowiskową dla wariantu optymalnego. Rozwiązania techniczne w korytarzu trasy W-Z na tym etapie są już przesądzone (GP 2×2 z węzłami w kluczowych lokalizacjach). |
| 175 | 624.9, 626.16 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Kształtowanie węzłów przesiadkowych w rejonach Bydgoszcz Zachód, Bydgoszcz Łęgnowo, Fordon Centrum, uwagi do węzłów przesiadkowych: wzmocnienie planowanej stacji Bydgoszcz Zachód, stworzenie małego węzła przesiadkowego na stacji Bydgoszcz-Łęgnowo, stworzenie węzła przesiadkowego Fordon Centrum. | tereny kolejowe | przystanki kolejowe, ustalenia dotczące kolei | Studium wskazuje jedynie główne potencjalne kierunki rozwoju kolei aglomeracyjnej. Rzeczywisty rozwój, trasowanie linii, budowa nowych przystanków będą wynikały z zapotrzebowania i szczegółowych analiz. Proponowane w Studium lokalizacje były już wstępnie poddane analizie. Podane przystanki Bydgoszcz Zachód i Bydgoszcz Łęgnowo z uwagi na lokalizację mają obecnie i będą mieć w przewidywalnej przyszłości marginalne znaczenie (brak intensywnego zagospodarowania w otoczeniu). W przypadku przystanku Fordon Centrum brak jest rezerw terenowych dla takiej trasy kolejowej w obowiązujących planach miejscowych. Trasa nie ma funkcjonalnego uzasadnienia, a potrzeby transportowe zapewnia infrastruktura tramwajowa. |
| 176 | 534.44 | osoba fizyczna | Uwzględnienie na liście budowy przystanków w rejonie wiaduktu drogowego ulicy Fordońskiej przy moście Fordońskim – linia kolejowa 209, ułatwiającego przesiadkę na autobusy w kierunku Torunia, przystanku na przecięciu się linii 18 i 131, w pobliżu siedzib dwóch wielkich bydgoskich pracodawców – Atosu i Unilevera. | rejon ulicy Fordońskiej przy moście Fordońskim oraz rejon Okole – ul. Kraszewskiego, nawysokości zakładów Atos i Unilever. | przystanki kolejowe | Zarządcą linii kolejowych przebiegających przez Bydgoszcz jest PKP PLK. Natomiast organizacja transportu na poziomie regionalnym należy do samorządu województwa. Studium sugeruje jedynie główne kierunki rozwoju kolei aglomeracyjnej. Uruchomienie tego typu przewozów, w szczególności trasowanie linii oraz lokalizacja nowych przystanków, będą wynikały ze szczegółowych analiz wymagających udziału zarządcy linii i transportu. Proponowane w Studium nowe lokalizacje przystanków mają swoje źródło w przygotowywanych projektach koncepcyjnych prowadzonych przez PKP. |
| 177 | 624.6, 626.14 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Wyznaczenie dodatkowych przystanków kolejowych: Bydgoszcz Osowa Góra Przemysłowa, Bydgoszcz Zawisza – na wysokości ul. Powstańców Warszawy, Bydgoszcz Przemysłowa – na krzyżowaniu się dróg kolejowych przy ul. Przemysłowej, Bydgoszcz Myślęcinek – rejon zajezdni Podkowa (skomunikowanie z pętlą), Bydgoszcz Łęgnowo Wieś (poniżej os. Awaryjnego). | przystanki kolejowe Bydgoszcz Osowa Góra – Przemysłowa, Bydgoszcz Zawisza – na wysokości ul. Powstańców Warszawy, Bydgoszcz Przemysłowa – na krzyżowaniu się dróg kolejowych przy ul. Przemysłowej, Bydgoszcz Myślęcinek – rejon zajezdni Podkowa, Bydgoszcz Łęgnowo Wieś (poniżej os. Awaryjnego) | ustalenia dotyczace przystanków kolejowych | |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 178 | 335.9 | osoba fizyczna | Budowa przystanku kolejowego Bydgoszcz Grunwaldzka na linii kolejowej nr 18, na wysokości wiaduktu nad ulicą Grunwaldzką. | przystanki kolejowe | przystanki kolejowe | Zarządcą linii kolejowych przebiegających przez Bydgoszcz jest PKP PLK. Natomiast organizacja transportu na poziomie regionalnym należy do samorządu województwa. Studium sugeruje jedynie główne kierunki rozwoju kolei aglomeracyjnej. Uruchomienie tego typu przewozów, w szczególności trasowanie linii oraz lokalizacja nowych przystanków, będą wynikały ze szczegółowych analiz wymagających udziału zarządcy linii i transportu. Proponowane w Studium nowe lokalizacje przystanków mają swoje źródło w przygotowywanych projektach koncepcyjnych prowadzonych przez PKP. |
| 179 | 328.38, 335.18 | osoba fizyczna | Budowa nowego przystanku kolejowego „Dw. Płątnowo" na linii kolejowej nr 18 przy ul. Płątnowskiej, budowa przystanku „Bydgoszcz - Otorowo" w rejonie ul. Płątnowskiej na linii kolejowej nr 18. | rejon ul. Płątnowskiej | przystanki kolejowe | |
| 180 | 534.45 | osoba fizyczna | Wykreślenie ul. Toruńskiej i ul. Nowotoruńskiej z listy ulic głównych przyspieszonych, z karty „GP – ulice główne przyspieszone". | ulice Toruńska i Nowotoruńska | karta terenu — drogi GP | Ulica Nowotoruńska to ulica łącząca sieć miejską z układem dróg ekspresowych. Umożliwia dostęp do miasta. Na kongestię w mieście wielkości Bydgoszczy przeważający wpływ ma ruch miejski, a nie tranzytowy. Dostępność drogowa miasta nie przekłada się na zatłoczenie centrum. Ulica Nowotoruńska stanowi główny wylot z miasta w kierunku S10 i A1 na Warszawę i Śląsk. Z tego powodu utrzymanie klasy jest niezbędne. Droga już dziś posiada parametry geometryczne zbliżone do wymagań klasy GP. Wylot z miasta na węzeł Bydgoszcz Południe z uwagi na znaczne, dwukrotne wydłużenie trasy nie jest alternatywą dla ul. Nowotoruńskiej. |
| 181 | 534.23 | osoba fizyczna | Wykreślenie z projektu potrzeby rozbudowy ulic Nowotoruńskiej oraz Koronowskiej. | ulice Nowotoruńska oraz Koronowska | karta terenu – drogi GP | Ulice Koronowska i Nowotoruńska to ulice łączące sieć miejską z układem dróg ekspresowych. Umożliwiają dostęp do miasta. Na kongestię w mieście wielkości Bydgoszczy przeważający wpływ ma ruch miejski, a nie docelowy. Dostępność drogowa miasta nie przekłada się na zatłoczenie centrum. Ciąg wylotowy w kierunku węzła Bydgoszcz Opławiec jest na części przebiegu przez miasto dwujezdniowy. Ulica Nowotoruńska stanowi główny wylot z miasta w kierunku S10 i A1 na Warszawę i Śląsk. Z tego powodu utrzymanie klasy jest niezbędne. Droga już dziś posiada parametry geometryczne zbliżone do wymagań klasy GP. Wylot z miasta na węzeł Bydgoszcz Południe z uwagi na znaczne, dwukrotne wydłużenie trasy nie jest alternatywą dla ul. Nowotoruńskiej. |
| 182 | 744.8 | osoba fizyczna | Obniżenie klasy ul. Nowotoruńskiej. | ul. Nowotoruńska | karta terenu – drogi GP | Ulica Nowotoruńska stanowi główny wylot z miasta w kierunku S10 i A1 na Warszawę i Śląsk. Z tego powodu utrzymanie klasy jest niezbędne. Droga już dziś posiada parametry geometryczne zbliżone do wymagań klasy GP. Wylot z miasta na węzeł Bydgoszcz Południe z uwagi naznaczne, dwukrotne wydłużenie trasy nie jest alternatywą. |
| 183 | 626.13 | Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Brak propozycji rozwiązania problemu „zatorów na drogach wylotowych" poprzez rozwój transportu zbiorowego, np. budowanie buspasów dla komunikacji miejskiej, podmiejskiej i ponadlokalnej oraz zwiększenie częstotliwości ruchu autobusowego, zarządzanego przez gminę lub związek gmin. | wjazdy do miasta | powiązania z siecią dróg wewnętrznych | Studium zakłada powiązania z układem obwodnicowym w klasie S systemem podstawowych dróg wylotowych radialnych, dwujezdniowych klasy GP (G) o przepustowości odpowiedniej do prognozowanych natężeń ruchu. Jeśli to okaże się niezbędne, będzie możliwość wprowadzenia preferencji dla transportu autobusowego. Podstawowe tzw. „wąskie gardła" to przejście przez gminy sąsiednie Osielsko i Białe Błota. Studium obejmuje jednak tylko obszar miasta. Kierunki w nim wyznaczone nie są wiążące dla gmin sąsiednich. Połączenie z węzłem Bydgoszcz Północ powinna zapewnić dwujezdniowa droga klasy GP, będąca przedłużeniem al. Armii Krajowej. Uzupełniająca Obwodnica Wschodnia jest dedykowana głównie dla ruchu ciężkiego. Połączenie z węzłem Bydgoszcz Błonie powinna zapewnić dwujezdniowa droga klasy G, stanowiąca przedłużenie ul. Szubińskiej. Przebieg drogi zależy od wielostronnych ustaleń pomiędzy samorządami. Połączenie z węzłem Bydgoszcz Opławiec zapewnia ul. Koronowska i Nad Torem, a z węzłem Makowiska – ul. Nowotoruńska. Z węzłem Pawłówek natomiast zbudowana dwujezdniowa trasa W-Z. Studium nie wskazuje szczegółowych rozwiązań w zakresie transportu autobusowego. Wskazuje jedynie na lokalizację węzłów integracyjnych i pożądanych pasów autobusowych na odcinkach ulic miejskich o dużych potokach pasażerskich pozbawionych komunikacji tramwajowej. Dużą rolę w transporcie publicznym w regionie i obszarze metropolitalnym może odegrać kolej aglomeracyjna i regionalna niezależna od kongestii na drogach. Jednym z podstawowych założeń Studium jest ograniczanie ruchu samochodowego, w tym oczywiście ciężkiego, w obszarach centralnych. Temu celowi jest podporządkowane kształtowanie sieci drogowej. |
| 184 | 534.22 | osoba fizyczna | Strona 133 – uwaga o wskazanie, jaką formę powinna mieć nowa przeprawa – czy drugi, dodatkowy most równoległy do mostu im. Rudolfa Modrzejewskiego, czy budowa nowej przeprawy w miejscu istniejącej, czy budowa nowego mostu np. na przedłużeniu ul. Andersa. | Fordon | ustalenia z zakresu komunikacji | Uwaga nieuwzględniona w zakresie formy przeprawy mostowej. O technicznych szczegółach przeprawy rozstrzygną projekt koncepcyjny i budowlany. W Studium wskazuje się jednoznacznie lokalizację wzdłuż istniejącego mostu na DK 80. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zleciła koncepcję modernizacji przeprawy. |
| 185 | 626.11 | Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Dodanie zapisu o konieczności dostosowania pasów ruchu do klas ulic zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. | drogi na terenie miasta | - | Ustalenie szczegółowych parametrów technicznych jakimi są np. szerokości pasów ruchu, nie należy do zakresu Studium. Zagadnienie jest regulowane odrębnymi przepisami technicznymi. |
| 186 | 534.25 | osoba fizyczna | Strona 145 – punkt o planowanych pomiarach ruchu samochodowego co 5 lat. Propozycja, aby miasto objęło takim samym badaniem również ruch pieszy i rowerowy, aby właściwie i adekwatnie zarządzać przestrzeniami z funkcjami komunikacyjnymi. | nie określono | podrozdział 10.2.1 „Transport drogowy" | W tekście Studium jest wniosek dotyczący prowadzenia regularnych, kompleksowych badań ruchu, które mogą dotyczyć również ruchu rowerowego i pieszego. W Studium jest to jedynie zalecenie, natomiast realizacja tego typu działań – pomiary ruchu to zadanie zarządcy drogi i od jego decyzji zależy, w jakim zakresie będzie te dane pozyskiwał. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wersji projektu wykładanego do wglądu publicznego tekst, do którego odnosi się składający uwagę, znajduje się na str. 151. |
| 187 | 744.1 | osoba fizyczna | Kierunki rozwoju systemu transportu przedstawione w części opisowej nie mają pełnego odzwierciedlenia w rozwiązaniach pokazanych na załączonych mapach. | całe miasto | ustalenia w zakresie transportu | Uwaga ogólna. Przegląd zapisów i rysunków nie wykazał merytorycznych niespójności. W uwadze nie wskazano konkretnych niezgodności. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 188 | 328.3 | osoba fizyczna | Budowa węzła na skrzyżowaniu ul. Nowomagnuszewskiej z Al. Jana Pawła II. | skrzyżowanie planowanej drogi z Al. Jana Pawła II, w rejonie ul. Łuckiej | ustalenia dla rozwiązań komunikacyjnych | Ewentualna budowa przyszłych węzłów drogowych będzie uzależniona od szeregu czynników. Do najważniejszych należą struktura i wielkość potoków ruchu, klasy krzyżujących się dróg i uwarunkowania terenowe. W Studium wskazano kierunki rozwoju sieci i wytypowano miejsca przyszłych węzłów na podstawie prognoz ruchu i klasyfikacji przecinających się dróg. Studium nie wyklucza budowy węzłów w innym niż wskazane miejscach, jeżeli na taką potrzebę wskazywać będą analizy szczegółowe. |
| 189 | 328.1 | osoba fizyczna | Budowa bezkolizyjnego zjazdu do ronda Inowrocławskiego od strony południowej na tzw. Węźle Kujawskim. | rondo Kujawskie | - | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium nie rozstrzyga o kształcie węzła. Zapisy w Studium sugerują jedynie w sposób ogólny miejsca przyszłych węzłów (na podstawie szacunków natężenia ruchu, klas przecinających się ulic i uwarunkowań terenowych). We wskazanym miejscu rezerwy w mpzp pozwalają na realizację takiej bezkolizyjnej relacji. |
| 190 | 328.42 | osoba fizyczna | Budowa węzła w miejscu skrzyżowania ulic: Gdańska, al. Armii Krajowej, Jeździecka. | skrzyżowania ulic: Gdańska, al. Armii Krajowej, Jeździecka | ustalenia dotyczące transportu | Ewentualna budowa przyszłych węzłów drogowych będzie uzależniona od szeregu czynników. Do najważniejszych należą struktura i wielkość potoków ruchu, klasy krzyżujących się dróg i uwarunkowania terenowe. W Studium wskazano kierunki rozwoju sieci i wytypowano miejsca przyszłych węzłów na podstawie prognoz ruchu i klasyfikacji przecinających się dróg. Studium nie wyklucza budowy węzłów w innym niż wskazane miejscach, jeżeli na taką potrzebę wskazywać będą analizy szczegółowe. |
| 191 | 624.29, 626.18 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Sporządzenie wielowariantowej koncepcji dla trasy W-Z uwzględniającej różne środki transportu, w tym kolej, szybki tramwaj i buspasy, rezygnacja z budowy wielopoziomowych węzłów drogowych. | trasa W-Z | trasa W-Z | Uwaga nieuwzględniona ze względu na znaczne zaawansowanie przygotowania inwestycji polegającej na rozbudowie trasy W-Z. W prace przygotowawcze zaangażowano znaczne środki. ZDMiKP posiada wielowariantową koncepcję trasy oraz decyzję środowiskową dla wariantu optymalnego. Rozwiązania techniczne w korytarzu trasy W-Z na tym etapie są już przesądzone (GP 2×2 z węzłami w kluczowych lokalizacjach). Wyniki opracowań są uwzględnione w projekcie Studium. Mapa 4. |
| 192 | 624.30 | osoba fizyczna | Rezygnacja z planu wielopoziomowych węzłów drogowych, a w szczególności węzła z ulicą Gdańską. | ul. Gdańska | ustalenia dotyczące węzłów drogowych | Ewentualna budowa przyszłych węzłów drogowych będzie uzależniona od szeregu czynników. Do najważniejszych należą struktura i wielkość potoków ruchu, klasy krzyżujących się dróg i uwarunkowania terenowe. W Studium wskazano kierunki rozwoju sieci i wytypowano miejsca przyszłych węzłów na podstawie prognoz ruchu i klasyfikacji przecinających się dróg. Przygotowanie inwestycji polegającej na rozbudowie trasy W-Z jest znacznie zaawansowane. W prace przygotowawcze zaangażowano znaczne środki. ZDMiKP posiada wielowariantową koncepcję trasy oraz decyzję środowiskową dla wariantu optymalnego z węzłem przy ul. Gdańskiej. |
| 193 | 483.2 | osoba fizyczna | Zmiana prowadzenia trasy Obwodnicy Wschodniej miasta, która obecnie miałaby być prowadzona przez bardzo cenne przyrodniczo tereny. | projektowana Obwodnica Wschodnia na odcinku mieszczącym się w obrębie ewidencyjnym 386 | ustalenia dla drogi klasy głównej G | Proponowany w Studium przebieg jest zgodny z ustaleniami obowiązującego Planu Województwa i projektu tego planu oraz skoordynowany ze Studium gminy Osielsko. Zadaniem trasy jest prowadzenie ruchu ciężkiego z pominięciem intensywnie zabudowanych obszarów także w sąsiedniej gminie Osielsko. |
| 194 | 328.4 | osoba fizyczna | Uznanie węzłów na Obwodnicy Wschodniej jako niezbędnych i sklasyfikowanie tej drogi jako główna przyspieszonej (GP). | Obwodnica Wschodnia | ustalenia dla drogi klasy głównej G | Tak zwana Obwodnica Wschodnia jest trasą dedykowaną ruchowi ciężkiemu i obsłudze terenów przemysłowych z pominięciem śródmieścia. Trasa będzie budowana niemal w całości od podstaw. Parametry planowanej drogi klasy G są adekwatne do funkcji jaką trasa w układzie drogowym miasta będzie spełniać. Koszt drogi klasy GP jest około dwukrotnie wyższy od kosztu drogi klasy G (SEKOCENBUD BCO). Natomiast ewentualna budowa przyszłych węzłów drogowych będzie uzależniona od szeregu czynników. Do najważniejszych należą struktura i wielkość potoków ruchu, klasy krzyżujących się dróg i uwarunkowania terenowe. W Studium wskazano kierunki rozwoju sieci i wytypowano miejsca przyszłych węzłów na podstawie prognoz ruchu i klasyfikacji przecinających się dróg. Decyzja o budowie węzła powinna być jednak poprzedzona szczegółowymi analizami. Studium nie wyklucza budowy węzłów w innym niż wskazane miejscach, jeżeli na taką potrzebę wskazywać będą analizy szczegółowe. |
| 195 | 624.28, 626.17 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Zmiana klas dróg planowanej Obwodnicy Południowo-Wschodniej (z G na GP) oraz ciągu al. Jana Pawła II i al. Wyszyńskiego (z GP na G). | projektowana Obwodnica Wschodnia oraz al. Jana Pawła II i ul. Wyszyńskiego | ustalenia dla dróg klasy głównej G oraz głównej przyspieszonej GP | Tak zwana Obwodnica Wschodnia jest trasą dedykowaną ruchowi ciężkiemu i obsłudze terenów przemysłowych z pominięciem śródmieścia. Trasa będzie budowana niemal w całości od podstaw. Parametry klasy G są adekwatne do funkcji, jaką trasa w układzie drogowym miasta będzie spełniać. Koszt drogi klasy GP jest około dwukrotnie wyższy od kosztu drogi klasy G (SEKOCENBUD BCO). Istniejący ciąg ulic: Jana Pawła II, Wyszyńskiego i Armii Krajowej był budowany z założeniem klasy GP i posiada takie parametry. Wprowadzenie elementów zagospodarowania przestrzeni ulicznej, o których mowa we wniosku jest możliwe w pasie obecnej ulicy klasy GP bez obniżenia klasy. Dotychczasowe Studium zakładało rozbudowę al. Wyszyńskiego. W projekcie Studium zrezygnowano z dodatkowych jezdni obsługujących w klasie Z na odcinku al. Wyszyńskiego. |
| 196 | 745.2 | Stowarzyszenie Samorządna Bydgoszcz | Uwzględnienie aby z realizacją linii kolejowej Trzciniec – Port Lotniczy równolegle realizowano drogę w klasie G Węzeł Lotnisko – Trzciniec. | poza granicami miasta, w rejonie lotniska | ustalenia dotyczące przebiegu dróg | Propozycja trasowania nowej drogi pomiędzy węzłem Lotnisko i drogą powiatową w Trzcińcu wykracza poza zakres regulacji Studium. Proponowany przebieg znajduje się w całości poza granicami miasta. |
| 197 | 335.10 | osoba fizyczna | Wydłużenie Obwodnicy Wschodniej od węzła Lotnisko, do ronda turbinowego w Białych Błotach, w formacie 2x1. | projektowana Obwodnica Wschodnia | ustalenia dla drogi klasy głównej G | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Proponowany przebieg znajduje się w całości poza granicami miasta. Przebieg w Studium jest zgodny z ustaleniami Planu Województwa. Zadaniem trasy jest prowadzenie ruchu ciężkiego z pominięciem intensywnie zabudowanych obszarów pomiędzy Węzłem Bydgoszcz Południe i Węzłem Bydgoszcz Północ. |
| 198 | 745.1 | Stowarzyszenie Samorządna Bydgoszcz | Wykreślenie z planów realizacji drogi z Węzła Bydgoszcz Północ do ul. Zamczysko (wschodniej obwodnicy miasta), zamiast tego realizacja połączenia ul. Twardzickiego z ul. Armii Krajowej. | projektowana Obwodnica Wschodnia od węzła Północ do ul. Zamczysko | ustalenia dotyczące przebiegu dróg | Proponowany w Studium przebieg jest zgodny z ustaleniami Planu Województwa. Ulica Ciszewskiego pełnić będzie rolę ulicy miejskiej obsługującej otaczająca zabudowę mieszkaniową i nie kwalifikuje się do przenoszenia ruchu ciężkiego (konflikt funkcji). Zadaniem Obwodnicy Wschodniej jest prowadzenie ruchu ciężkiego z pominięciem intensywnie zabudowanych obszarów także w sąsiedniej gminie Osielsko. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 199 | 328.9 | osoba fizyczna | Budowa węzła na skrzyżowaniu ul. Lewińskiego i Obwodnicy Wschodniej. | skrzyżowanie ul. Lewińskiego i Obwodnicy Wschodniej | ustalenia dla drogi klasy głównej G | W Studium wskazano kierunki rozwoju sieci i wytypowano miejsca przyszłych węzłów na podstawie prognoz ruchu i klasyfikacji przecinających się dróg. Decyzja o budowie węzła powinna być jednak poprzedzona szczegółowymi analizami. Studium nie wyklucza budowy węzłów w innym niż wskazane miejscach, jeżeli na taką potrzebę wskazywać będą analizy szczegółowe. Zasady lokalizacji węzłów reguluje § 80 ust. 2. Warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. |
| 200 | 328.40 | osoba fizyczna | Poszerzenie Obwodnicy Zachodniej od ul. Szubińskiej do ul. Grunwaldzkiej do formatu 2x2. | planowana obwodnica w rejonie Miedzynia | droga klasy Z | Przekrój Obwodnicy Zachodniej został dobrany stosownie do rangi połączenia, roli drogi w układzie drogowym i prognozowanych natężeń ruchu. |
| 201 | 326, 493.1, 624.25 | osoba fizyczna | Odstąpienie od realizacji planowanej drogi biegnącej od ronda Białe Błota/ Bydgoszcz, poprzez al. Ofiar Hitleryzmu w kierunku Plażowej, rezygnacja z przebiegu planowanej drogi na przedłużeniu ul. Plażowej, rezygnacja lub ograniczenie parametrów ul. Nowoplażowej. | planowana droga w ciągu: rondo Białe Błota/ Bydgoszcz, al. Ofiar Hitleryzmu, Plażowa, planowana droga na przedłużeniu ul. Plażowej | ustalenia dla drogi klasy Z | Planowana droga zbiorcza stanowi ważny fragment Obwodnicy Zachodniej, której realizacja pozwoli na przejęcie ruchu międzyosiedlowego z ulic lokalnych (Bronikowskiego, Widok). Trasa uzupełnia siatkę ulic miejskich układu podstawowego na kierunku południkowym w rejonie Miedzynia. Projektuje się ulicę o stosunkowo niskiej klasie zintegrowaną z otoczeniem. Trasa stanowić będzie także alternatywę dla przeciążonej ulicy Nakielskiej, stanowiącej dziś jedyne połączenie Miedzynia i Prądów (około ok. 15 tys. mieszkańców) z resztą miasta. |
| 202 | 346, 347, 355, 365, 383, 399, 584.5, 585.5, 586.5, 587.5, 588.5, 589.5, 667.5, 668.5, 669.5, 670.5, 714, 715, 716.1, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew - Monitoring Obywatelski Drzew | Rezygnacja z trasy Z i przeznaczenie terenu pod funkcje rekreacji i wypoczynku ZR i ZP, wprowadzenie szlaku turystycznego, ciągu rowerowego lub pieszego; sprzeciw wobec budowy trasy „Z" łączącej węzeł Bydgoszcz Zachód z al. Ofiar Hitleryzmu i zagrożeniom dla środowiska związanym z budową trasy. | teren projektowanej drogi zbiorczej na Miedzyniu i Flisach od ul. Mińskiej do połączenia z al. Ofiar Hitleryzmu | ustalenia dla dróg klasy zbiorczej Z | Planowana droga zbiorcza stanowi ważny fragment Obwodnicy Zachodniej, której realizacja pozwoli na przejęcie ruchu międzyosiedlowego z ulic lokalnych (Bronikowskiego, Widok i Pijarów). Trasa uzupełnia siatkę ulic miejskich układu podstawowego na kierunku południkowym w rejonie Miedzynia, co poprawi powiązania pomiędzy północną i południową częścią miasta oraz częściowo umożliwi odciążenie ulicy Nakielskiej stanowiącej dziś jedyne połączenie Miedzynia i Prądów (ok. 15 tys. mieszkańców) z resztą miasta. Rezerwa pod prowadzenie tego rozwiązania komunikacyjnego jest utrzymywana w dokumentach planistycznych od wielu lat i nie ma możliwości alternatywnego trasowania jej przebiegu. Ponadto w projekcie Studium planuje się ulicę o stosunkowo niskiej klasie Z. Szczegóły ochrony wartościowych przyrodniczo terenów zostaną ustalone w postępowaniu środowiskowym dla inwestycji drogowej. Na odcinku od granicy miasta do ulicy Botanicznej, po wschodniej stronie drogi Z, w Studium przewiduje się ciąg zieleni urządzonej oraz wytyczenie ciągu rowerowego łączącego tereny leśne z Kanałem Bydgoskim oraz terenami położonymi po północnej stronie kanału. |
| 203 | 336.2 | osoba fizyczna | Wprowadzenie rozwiązań z zakresu ochrony środowiska przy realizacji planowanej drogi równoległej do ul. Pijarów – inwestycja może powodować potencjalną dewastację ekosystemu – konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich gatunków zwierząt występujących na terenie oraz zaplanowanie realizacji płyt dźwiękochłonnych oraz płyt zatrzymujących emisję spalin. | działki 111/12 oraz 119, obręb 51 | ZP, droga klasy Z nowo projektowana, rejon ul. Pijarów | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Szczegóły ochrony zostaną ustalone w postępowaniu środowiskowym dla inwestycji drogowej. Studium nie odnosi się do szczegółowych rozwiązań technicznych poszczególnych inwestycji. |
| 204 | 336.1 | osoba fizyczna | Wprowadzenie zapisów dotyczących zabezpieczenia przed osuwaniem się skarpy – uwaga do planowanej drogi równoległej do ul. Pijarów. | działki 111/12 oraz 119, obręb 51 | ZP, droga klasy Z nowo projektowana, rejon ul. Pijarów | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Szczegóły technicznego zabezpieczenia skarpy przy ewentualnej realizacji drogi będą rozwiązywane w projekcie technicznym. Studium nie odnosi się do szczegółowych rozwiązań technicznych poszczególnych inwestycji. |
| 205 | 4 | osoba fizyczna | Utrzymanie dotychczasowych klas dróg dzielnicy Miedzyń, rezygnacja z nowych przepraw przez Kanał Bydgoski oraz dróg dojazdowych do przepraw. | ulice: Żywiecka, Notecka, Cieplicka, Plażowa oraz inne na dolnym tarasie dzielnicy Miedzyń | MN/U, drogi klasy zbiorczej – Z i lokalnej – L | Klasy istniejących dróg na osiedlu Miedzyń pozostają utrzymane. W Studium przewiduje się natomiast dwie nowe drogi klasy Z stanowiące lokalne połączenia międzyosiedlowe, powiązane z przeprawami mostowymi na Kanale Bydgoskim, niezbędne do prawidłowego funkcjonowania miasta. (tzw. Obwodnicę Zachodnią i przedłużenie ul. Podmiejskiej do Nakielskiej). Zaplanowane w Studium przeprawy mostowe w rejonie Kanału Bydgoskiego uzupełniają siatkę ulic miejskich na kierunku południkowym w tym rejonie miasta. Obecnie brak jest połączeń na długości 5 km pomiędzy drogą ekspresową S5/S10 i ulicą Bronikowskiego (10 t). Wyjątkiem jest przejazd przy śluzie „Prądy" (2,5 t). Skutkiem jest przeciążenie układu drogowego ul. Nakielskiej, Bronikowskiego i rejonu Okola oraz zachodniego Śródmieścia. Proponuje się parametry ulic odpowiednie do zakładanej funkcji, czyli przyjmuje się, że będą to drogi jednojezdniowe z obsługą przyległych terenów. Przeprawa przy Żywieckiej to odtworzenie istniejącej dawniej lokalnej przeprawy położonej w połowie odległości pomiędzy śluzami na kanale. |
| 206 | 549.1, 584.4, 585.4, 586.4, 587.4, 588.4, 589.4, 667.4, 668.4, 670.4 | osoba fizyczna | Sprzeciw wobec budowy mostów nad Kanałem Bydgoskim, tj. przy ul. Plażowej, ul. Żywieckiej oraz w okolicy ogródków działkowych. | projektowane mosty nad Kanałem Bydgoskim zlokalizowane przy ul. Plażowej, ul. Żywieckiej oraz w okolicy ogródków działkowych | drogi klasy zbiorczej – Z i loklalnej – L | Zaplanowane w Studium przeprawy mostowe w rejonie Kanału Bydgoskiego uzupełniają siatkę ulic miejskich na kierunku południkowym w tym rejonie miasta. Projektuje się ulice niskiej klasy L i Z 1×2, których głównym celem jest przejęcie ruchu międzyosiedlowego. Obecnie brak jest połączeń na długości 5 km pomiędzy drogą ekspresową S5/S10 i ulicą Bronikowskiego (10 t). Wyjątkiem jest przejazd przy śluzie „Prądy" (2,5 t). Skutkiem jest przeciążenie układu drogowego ul. Nakielskiej, Bronikowskiego i rejonu Okola oraz zachodniego Śródmieścia. Przeprawa przy Plażowej jest elementem dłuższego ciągu obwodowego. Przeprawa przy Żywieckiej to odtworzenie istniejącej dawniej lokalnej przeprawy w połowie odległości pomiędzy śluzami na kanale. Przeprawa przy Podmiejskiej to kontynuacja dłuższego ciągu (ul. Kolbego). |
| 207 | 689.3 | Rada Osiedla Miedzyń-Prądy | Zaprojektowanie kładek pieszo-rowerowych, które połączą osiedla na wysokości ul. Żywieckiej/Kruszyńskiej (powiązanie m.in. ze stacją kolejową Bydgoszcz – Prądy), przystosowanie kładki przy ul. Janowieckiej, budowa kładki przy ul. Wojnowskiej. | ul. Żywiecka/Kruszyńska, ul. Janowiecka, ul. Wojnowska | ustalenia dotyczące kształtowania ciągów pieszo- rowerowych | Studium wskazuje na kierunki rozwoju systemu dróg rowerowych. Na rysunku 5 oznaczone zostały główne istniejące i projektowane drogi rowerowe wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych. Jednak nie wyklucza się budowy innych ciągów i związanych z nimi przepraw. |
| 208 | 744.4 | osoba fizyczna | Przywrócenie obwodnicy z ukierunkowaniem jej przebiegu na węzeł Bydgoszcz-Miedzyń, przypisanie jej klasę G na całej długości, również na dalszym odcinku w kierunku wschodnim, do wpięcia w trasę N-S. | zachodnia część miasta | - | Z koncepcji alternatywnej trasy w stosunku do ul. Nakielskiej definitywnie zrezygnowano. Na przeszkodzie stanęły uwarunkowania środowiskowe (prowadzenie drogi przez tereny leśne) oraz ingerencja praktycznie na całym przebiegu w tereny gminy Białe Błota. W tej sytuacji pozostawiono jedynie powiązanie na przedłużenia ul. Podmiejskiej z ul. Nakielską. Z klasą G wiążą się zdecydowanie wyższe parametry techniczne i ograniczona obsługa terenów przyległych. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 209 | 584.6, 585.6, 586.6, 587.6, 588.6, 589.6, 667.6, 668.6, 670.6 | osoba fizyczna | Sprzeciw wobec budowy trasy przebiegającej przez ogródki działkowe od ul. Nakielskiej do ul. Spacerowej. | ogródki działkowe w rejonie ul. Nakielskiej i ul. Spacerowej | ustalenia dla drogi klasy zbiorczej Z | W Studium zaplanowano lokalizację przepraw mostowych na Nowym Kanale Bydgoskim. Przeprawy uzupełniają siatkę ulic miejskich na kierunku południkowym. Projektuje się ulice niskiej klasy L i Z 1×2, których głównym celem jest przejęcie ruchu międzyosiedlowego i powiązań z trasą W-Z, co daje alternatywę dla przeciążonej ulicy Nakielskiej. Brak jest połączeń na długości 5 km pomiędzy drogą ekspresową S5/S10 i ulicą Bronikowskiego (10 t). Wyjątek przejazd przy śluzie Prądy (2,5 t). Skutkiem jest przeciążenie układu drogowego ul. Nakielskiej, Bronikowskiego i rejonu Okola oraz zachodniego Śródmieścia. Przeprawa przy Podmiejskiej to kontynuacja dłuższego ciągu (ul. Kolbego). |
| 210 | 328.10 | osoba fizyczna | Budowa trasy do Górnego Tarasu Fordonu w formacie 2 x 2 i nietraktowanie jej jako obwodnicy. | planowana droga Górny Taras Fordonu | G – droga główna | Podstawą projektowania układu drogowego Górnego Tarasu były założenia urbanistyczne i docelowa liczba potencjalnych mieszkańców. Rozległy teren tarasu oraz ciążenia wymagają powiązania osiedla w dwóch kierunkach: z centrum Nowego Fordonu oraz ze śródmieściem Bydgoszczy. Zastosowana klasa ulicy (G1×2) jest adekwatna do roli, jaką pełni w układzie drogowym, oraz prognozowanych natężeń ruchu. Stanowi minimum niezbędne do obsługi planowanej nowej zabudowy. Dokonano zmiany w stosunku do Studium obowiązującego zakładając jednojezdniowy przekrój docelowy. |
| 211 | 488, 624.16, 657, 658, 669.30, 751 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zmiana kategorii drogi z głównej G na lokaliną L lub zaniechanie jej budowy, rezygnacja lub ograniczenie parametrów obwodnicy Fordonu (2x2). | planowana droga Górny Taras Fordonu | G – droga główna | Podstawą projektowania układu drogowego Górnego Tarasu były założenia urbanistyczne i docelowa liczba potencjalnych mieszkańców. Rozległy teren tarasu oraz ciążenia wymagają powiązania osiedla w dwóch kierunkach: z centrum Nowego Fordonu oraz ze śródmieściem Bydgoszczy. Zastosowana klasa ulicy (G1×2) jest adekwatna do roli, jaką pełni w układzie drogowym, oraz prognozowanych natężeń ruchu. Stanowi minimum niezbędne do obsługi planowanej nowej zabudowy. Dokonano zmiany w stosunku do Studium obowiązującego, zakładając jednojezdniowy przekrój docelowy. |
| 212 | 535.7, 536.7, 537.7, 538.7, 539.7 | osoba fizyczna | Zmiana klasy al. Leona Barciszewskiego (na odcinku górnego tarasu) z ulicy głównej na zbiorczą lub lokalną, przy wjeździe na płaskowyż należy zastosować zasadę „tempo 30”, ograniczenie do 3,5 t, spowalniacze ruchu, ekrany akustyczne, brak barier dla korytarzy ekologicznych i inne rozwiązania zgodne z ideą „wizja zero”. | al. Barciszewskiego (na odcinku górnego tarasu) | ustalenia dotyczące drogi klasy G | Podstawą projektowania układu drogowego Górnego Tarasu Fordonu były założenia urbanistyczne i docelowa liczba potencjalnych mieszkańców. Rozległy teren tarasu oraz ciążenia wymagają powiązania osiedla w dwóch kierunkach: z centrum Nowego Fordonu oraz ze śródmieściem Bydgoszczy. Zastosowana klasa ulicy (G1×2) jest adekwatna do roli, jaką pełni w układzie drogowym, oraz prognozowanych natężeń ruchu. Stanowi minimum niezbędne do obsługi planowanej nowej zabudowy. Dokonano zmiany w stosunku do Studium obowiązującego, zakładając jednojezdniowy przekrój docelowy. Szczegółowe rozwiązania techniczne wykraczają poza zakres regulacji Studium. |
| 213 | 744.11 | osoba fizyczna | Odgałęzienie drogi DK 80 (klasy G) w kierunku Osielska należy wpiąć w projektowaną Obwodnicę Wschodnią, powyżej północnej granicy miasta, zamiast tworzyć pętlę okalającą Fordon. | Teren Górnego Tarasu Fordonu | drogi klasy G i Z | Ulica G zlokalizowana na Górnym Tarasie Fordonu została przewidziana do obsługi nowo projektowanej zabudowy mieszkaniowej. Studium zakłada powiązanie Górnego Tarasu w Fordonie z Obwodnicą Wschodnią drogą klasy Z prowadzoną na granicy miasta. Wypracowanie powiązania komunikacyjnego z Obwodnicą Wschodnią, inne niż w projekcie Studium, wymaga ingerencji w tereny gminy Osielsko oraz zapewnienia spójności rozwiązań w dokumentach planistycznych. |
| 214 | 490.1 | osoba fizyczna | Zaniechanie budowy planowanej drogi kategorii L. | planowana droga klasy L - Górny Taras Fordonu | drogi kategorii L | Zastosowana klasa projektowanej ulicy jest adekwatna do roli, jaką pełni w układzie drogowym. Podstawą projektowania układu drogowego Górnego Tarasu Fordonu były kompleksowe założenia urbanistyczne i docelowa liczba potencjalnych mieszkańców. Droga tej klasy stanowi minimum niezbędne do obsługi planowanej zabudowy. |
| 215 | 490.2 | osoba fizyczna | Utrzymanie istniejących dróg w zakresie i parametrach przewidzianych dla dróg lokalnych, funkcjonujących pod nazwami jako ulice: Bieszczadzka, Gorczańska, Świętokrzyska, Alpejska. | drogi w obszarze Górnego Tarasu Fordonu, Fordon Mariampol – ulice: Bieszczadzka, Gorczańska, Świętokrzyska, Alpejska, - działki 27, 26/3, 25/3, 24, 23, 21/3, 21/1, 10 obr. 400 i dz. 9 obr. 397, dz. 8 obr. 400 | drogi w obszarze MN1 | Studium nie rozstrzyga o kształcie sieci wszystkich ulic lokalnych i dojazdowych. Do obsługi terenów mieszkaniowych wyznaczono jedną ważniejszą nowo projektowaną ulicę w klasie L – lokalną, która zlokalizowana jest osiowo względem terenów zabudowy, przewidzianą do prowadzenia linii transportu publicznego (autobusowego). Nowa ulica to kolejne powiązanie z istniejącym układem drogowym, stanowiącym przedłużenie ul. Sudeckiej na terenie gminy Osielsko. |
| 216 | 624.17 | osoba fizyczna | Rezygnacja lub ograniczenie parametrów ciągów Andersa — Akademicka. | ul. Andersa — ul. Akademicka | ustalenia dotyczące dróg klasy Z i G | Układ Andersa – Akademicka to główny „kręgosłup” drogowy osiedla Fordon (około 80 tys. mieszkańców). Utrzymanie wysokiej klasy tego układu jest elementem hierarchizacji sieci i pozwoli na przynajmniej częściową eliminację ruchu tranzytowego z ul. Twardzickiego. Ulice Akademicka i Andersa powinny w pierwszej kolejności rozprowadzać ruch na poszczególne jednostki mieszkaniowe. Dzisiejsza sytuacja, kiedy główny potok samochodów porusza się ul. Twardzickiego, jest z punktu widzenia optymalizacji i bezpieczeństwa ruchu niewłaściwa. Rola ul. Andersa wzrośnie po połączeniu jej z ul. Fordońską. |
| 217 | 534.46 | osoba fizyczna | Uwagi do karty„G – Ulice Główne” Wnoszę o wykreślenie z listy ulic głównych ul. Władysława Andersa. Zamiast planów rozbudowy drogi do drugiej jezdni, wnoszę o budowę drogi dla rowerów i chodnika na istniejącej rezerwie terenowej na odcinku od ul. Akademickiej (rondo ONZ) do ul. Kasztelańskiej. | ul. Andersa | ustalenia dotyczące drogi klasy G | |
| 218 | 624.21 | osoba fizyczna | Rezygnacja lub ograniczenie parametrów ul. Akademickiej (do ul. Brzechwy). | ul. Akademicka | ustalenia dotyczące drogi klasy Z | |
| 219 | 324 | osoba fizyczna | Korekta trasy drogi zbiorczej, planowany ciąg ulic: Stefana Ciszewskiego – Zamczysko (42 KDZ, 138 – Las Gdański – Bystrzycka) i poprowadzenie jej wzdłuż ściany lasu, po południowej stronie planowanego osiedla zabudowy jednorodzinnej. | planowany ciąg ulic: Stefana Ciszewskiego – Zamczysko | droga zbiorcza, MN1 | Rozwiązania przyjęte w projekcie Studium są następstwem przesądzeń planistycznych w zakresie przebiegu podstawowego układu drogowego, określonych w Miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy z 1994 r. i obowiązującym Studium 2009. Powyższe dokumenty planistyczne określiły przebieg ulicy zbiorczej, który uszczegółowiono w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Na tej podstawie przeprowadzono regulacje własnościowe w zakresie gruntów przeznaczonych pod ww. drogę oraz wybudowano magistralne sieci infrastruktury technicznej, m.in. kolektor kanalizacji sanitarnej fi 500mm czy magistralę wodociągową fi 800mm. W oparciu o miejscowy plan dokonano wydzielenia terenów do realizacji inwestycji celu publicznego, w tym dróg niższych klas, a także działek budowlanych, kształtując docelowy układ osiedla. Przy tak zaawansowanym stanie realizacji ustaleń mpzp zmiana podstawowych założeń przestrzennych jest nieuzasadniona i byłaby kosztowna. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 220 | 328.7 | osoba fizyczna | Zmiana parametrów drogi zbiorczej na przedłużeniu ul. Kmicica do przekroju 2x2. | projektowana ulica klasy Z na przedłużeniu ul. Andrzeja Kmicica | projektowana ulica klasy Z | Budowa ulicy klasy Z na przedłużeniu ul. Kmicica jest ściśle związana z ewentualnym powstaniem zabudowy mieszkaniowej na terenie dawnego poligonu wojskowego po zdjęciu ograniczeń związanych z funkcjonowaniem obiektów wojskowych. Projektowana ulica stanowić będzie jego główną oś. Kontynuacją ulicy jest ulica Smukalska. Nie pełni ona w układzie drogowym roli trasy wylotowej z miasta. Wielkość osiedla i lokalizacja nie upoważniają do projektowania do jego obsługi ulicy dwujezdniowej. |
| 221 | 212 | Chemia SP.z o.o. | Rezygnacja z projektowanej drogi na przedłużeniu istniejącej ul. Skłodowskiej-Curie, wytyczonej przez środek terenu zajmowanego przez przedsiębiorstwo Chemia. Takie wytyczenie ulicy uniemożliwi funkcjonowanie oraz dalszą rozbudowę firmy. | ul. Łęczycka 8, dz. 115/52, obr. 0208; dz. 74/37 i 77/26 obr. 0209 | projektowana ulica klasy Z | Zakłada się, że obszar pomiędzy ulicami: Fordońską, Kamienną i Łęczycką ulegnie znacznym przekształceniom i nastąpi na nim intensyfikacja zabudowy. Obrzeżne ulice Fordońska i Kamienna pełnią rolę ulic tranzytowych w stosunku do obszaru. Planowana ulica na przedłużeniu ul. Skłodowskiej-Curie, o tym samym charakterze co obecny odcinek, zapewni dobry dostęp do obszaru. (Analogiczne rozwiązanie funkcjonuje na os. Bartodzieje). Ulica, ułatwiając dostępność do obszaru, podniesie wartość i atrakcyjność działek przyległych. |
| 222 | 624.23 | osoba fizyczna | Rezygnacja lub ograniczenie parametrów ul. Łęczyckiej. | ul. Łęczycka | ustalenia dla drogi klasy Z | Zastosowana klasa ulicy jest adekwatna do roli, jaką pełni w układzie drogowym, oraz spodziewanych (prognozowanych) natężeń ruchu. Ulica obsługuje obszary intensywnej zabudowy wielorodzinnej i usługowej. Łączy ciągi równoleżnikowe: trasę W-Z, Fordońską, Toruńską, Nowotoruńską i Chemiczną. |
| 223 | 744.9 | osoba fizyczna | Podwyższenie klasy ulic: Łęczycka, Kazimierza Wielkiego, Glinki, Bydgoskich Przemysłowców, Petersona. | ulice: Łęczycka, Kazimierza Wielkiego, Glinki, Bydgoskich Przemysłowców, Petersona | drogi klasy Z | Wysokie parametry ulic generują znacząco wyższe koszty. Ulice miejskie w większości powinny obsługiwać przyległe tereny. Tę rolę pełnią ulice zbiorcze. Różnica kosztów pomiędzy ulicami klasy Z i G może być nawet dwukrotna. Podwyższenie klasy wymaga jednocześnie rozbudowy układu obsługującego, gdyż ulica G nie obsługuje co do zasady przyległego terenu. |
| 224 | 328.12 | osoba fizyczna | Rezygnacja z dwupasmowych tras w Parku Przemysłowym. | ulice na terenie Parku Przemysłowego | Bydgoskich Przemysłowców, Ernesta Petersona, Wojska Polskiego | Dla głównych ciągów ulicznych, w celu zapewnienia korzystnych warunków rozwojowych terenów przemysłowo-usługowych, zaproponowano przekroje o dużej przepustowości i bezpieczeństwie. Ulice te będą pełnić również rolę tranzytową – stanowią jedno z powiązań miasta z S10 i Obwodnicą Wschodnią. Wskazanie w Studium docelowych przekrojów ulicznych nie wyklucza realizacji elementów sieci drogowej w formie ograniczonej, uzasadnionej szczegółowymi analizami, uwarunkowaniami i potrzebami. Nie wyklucza się budowy etapowej. Pasy drogowe w większej części są już uregulowane, ułożono infrastrukturę podziemną. |
| 225 | 624.20 | osoba fizyczna | Rezygnacja lub ograniczenie parametrów ul. Wojska Polskiego (w BPP). | ul. Wojska Polskiego (w BPP) | utalenia dotyczące drogi klasy G | Zastosowana klasa ulicy jest adekwatna do roli, jaką pełni w układzie drogowym, oraz spodziewanych (prognozowanych) natężeń ruchu. Ulica to przedłużenie istniejącego ciągu Wojska Polskiego mającego klasę G i łączy się z drogą klasy GP. |
| 226 | 744.12 | osoba fizyczna | Uzupełnienie sieci dróg o rekomendację głównych dojazdów do przyszłego portu rzecznego na Wiśle. | Łęgnowo | - | Uwaga nieuwzględniona. Sposób powiązania terenów platformy multimodalnej jest zbieżny ze Studium lokalizacyjnym dla platformy multimodalnej. |
| 227 | 624.18 | osoba fizyczna | Rezygnacja lub ograniczenie parametrów dwupasmowej obwodnicy Łęgnowa. | Łęgnowo | ustalenia dla drogi klasy Z | Ustalenia dotyczące przekroju ulicy nie są obligatoryjne. Ostateczny przekrój ulicy wynikać będzie z programu funkcjonalnego platformy multimodalnej, zagospodarowania otoczenia i zapotrzebowania na transport. Ustalenie docelowych przekrojów w Studium zapobiega niespójności zapisów mpzp dotyczących korytarzy drogowych. Rezerwowany korytarz dla 2×2 może być zagospodarowany również alternatywnie (np. 1×3), pozwala na realizację zieleni i małej retencji istotnych jako elementy polityki klimatycznej. |
| 228 | 328.11 | osoba fizyczna | Przebudowa ul. Toruńskiej od Obwodnicy Wschodniej do skrzyżowania za Portem Drzewnym na format 2x2. | ul. Toruńska | ustalenia dla drogi klasy Z | Przekrój dwujezdniowy na wskazanym odcinku nie ma uzasadnienia w prognozach ruchu. W Studium faktycznie zaproponowano przebieg nowej drogi klasy Z o przekroju 2×2, lecz związany ściśle z obsługą platformy multimodalnej (z portem rzecznym). Nie zakłada się rozbudowy ulicy istniejącej. |
| 229 | 624.19 | osoba fizyczna | Ograniczenie parametrów ul. Glinki. | ul. Glinki | ustalenia dla drogi klasy Z | Uwaga nieuwzględniona na odcinku al. Jana Pawła II - Magnuszewska oraz od Obwodnicy Wschodniej w kierunku terenów Parku Przemysłowego. Zastosowana klasa ulicy jest adekwatna do roli, jaką pełni w układzie drogowym, oraz spodziewanych (prognozowanych) natężeń ruchu. Ulica obsługuje obszary intensywnej zabudowy wielorodzinnej, a jej przedłużenie jest jedną z osi Parku Przemysłowego. Ciąg ulicy Glinki ma powiązanie z węzłem na S10. Z wyżej wymienionych powodów ulica Glinki, jedynie na odcinku od Magnuszewskiej do Obwodnicy Wschodniej, projektowana jest jako ulica jednojezdniowa. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 230 | 624.15 | osoba fizyczna | Rezygnacja lub ograniczenie parametrów ul. Nowomagnuszewskiej. | planowana droga w klasie Z przedłużenie ul. Magnuszewskiej | ustalenia dla drogi klasy Z | Tereny zurbanizowane powinny być pokryte siecią ulic układu podstawowego o bokach ca 1 km. Odpowiednia gęstość sieci dróg układu podstawowego o podwyższonych w stosunku do układu lokalnego parametrach (plansza 4, schemat 2) zapewnia bezkonfliktową i bezpieczną (w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego) obsługę obszaru. Zapewnia optymalny rozkład ruchu w sieci i umożliwia prowadzenie linii transportu publicznego. Kumulowanie ruchu tranzytowego i obsługującego, a w przypadku obszarów z zabudową usługową także ruchu ciężkiego, na ulicach lokalnych wywołuje konflikty i pogarsza znacząco bezpieczeństwo ruchu. W przypadku os. Glinki uwzględniono w projekcie Studium podjęte dotąd działania inwestycyjne. Zmieniono klasę ul. Cmentarnej z Z na L. Uwzględniono ul. Dobrzyńską wybudowaną w parametrach ulicy klasy Z rezygnując z projektowania nowej, równoległej do niej ulicy klasy Z. Zachowano natomiast przedłużenie ul. Magnuszewskiej do ul. Łuckiej w klasie Z z powodów podanych powyżej. Rezerwy terenu na rozbudowę dróg przewidziano w obowiązującym mpzp. |
| 231 | 547 | osoba fizyczna | Rezygnacja z wytyczania ul. Nowej Brzozowej. | nowo projektowana droga na Bielicach | ustalenia dla planowanej drogi klasy Z na przedłużeniu Inowrocławskiej | Ulica Brzozowa została zaplanowana i wybudowana jako ulica lokalna obsługująca przyległe tereny. W tej chwili oprócz ruchu lokalnego przenosi ruch tranzytowy (międzyosiedlowy). Jest to sprzeczne z założeniami tej jednostki mieszkaniowej (w perspektywie około 10 tys. mieszkańców), wbrew zasadzie hierarchizacji sieci drogowej (plansza 4 schemat 2) i tym samym konfliktogenne. Na przykład ulica stanowi barierę przestrzenną, która dzieli w tym przypadku rejon szkolny. Podstawowy układ drogowy na tym odcinku wymaga uzupełnienia. Nowo projektowana ulica będzie oprócz obsługi Szwederowa służyła także obsłudze zabudowy usługowo-mieszkaniowej usytuowanej po stronie południowej, dziś o ograniczonym dostępie. Korytarz ulicy jest rezerwowany w mpzp. W stosunku do poprzednich dokumentów planistycznych Studium ogranicza przekrój ciągu ulicznego do jednej jezdni, co pozwoli ograniczyć ingerencję w istniejącą zieleń. |
| 232 | 534.52 | osoba fizyczna | Rezygnacja z wytyczania ul. Nowej Brzozowej i zastąpienie jej w tym układzie dotychczasowym przebiegiem ul. Brzozowej. | nowo projektowana droga na Bielicach | ustalenia dla planowanej drogi klasy Z na przedłużeniu Inowrocławskiej | |
| 233 | 650, 651, 652, 669.8 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zaniechanie budowy drogi klasy Z, będącej przedłużeniem ul. Inowrocławskiej i włączenie znacznej części tego obszaru w system przyrodniczo-rekreacyjny miasta poprzez utworzenie tam terenów zieleni urządzonej ZP. | obr. 498 dz. nr 221, 222, 223, obr. 496 dz. nr 148/5, 163, 164, 173/3, 173/1, 173/2, 174, 175, 176 | ustalenia dla planowanej drogi klasy Z na przedłużeniu Inowrocławskiej | |
| 234 | 328.17, 626.6 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Trasowanie DW 223 przez ul. Piękną, rezygnacja z przebiegu w ul. Nowostromej, rezygnacja z wytyczenia ul. Nowostromej. | ul. Piękna i Nowostroma | ustalenia dla drogi klasy głównej (G) oraz zbiorczej (Z) | Przedmiotem Studium nie jest definiowanie docelowego układu dróg pod względem kategorii. Natomiast racjonalizując kształt funkcjonalnej sieci drogowej, dokonano korekty w stosunku do obowiązującego Studium. Ulica Nowostroma otrzymała klasę Z, ulica Piękna klasę G (+ linia tramwajowa). Jest zasadne wprowadzenie ulicy klasy Z (Nowostroma), porządkującej układ lokalny i rozprowadzającej ruch wewnątrz osiedla Szwederowo (w perspektywie 11,5 tys. mieszkańców). Istniejący układ lokalnych ulic Szwederowa jest nieczytelny, o niskich parametrach i jest przeciążony, a tym samym także niebezpieczny. Czytelność układu i właściwa geometria ma, znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu, wydajności energetycznej transportu (skracanie drogi) i są istotne w aspekcie ekologicznym (redukcja emisji). |
| 235 | 624.14 | osoba fizyczna | Rezygnacja z ul. Nowostromej, a zamiast niej wyznaczenie velostrady. | ul. Piękna i Nowostroma | drogi klasy głównej (G) oraz zbiorczej (Z) | Racjonalizując kształt funkcjonalnej sieci drogowej, dokonano korekty w stosunku do obowiązującego Studium. Ulica Nowostroma otrzymała klasę Z, ulica Piękna klasę G (+ linia tramwajowa). Jest zasadne wprowadzenie ulicy klasy Z (Nowostroma), porządkującej układ lokalny i rozprowadzającej ruch wewnątrz osiedla Szwederowo (w perspektywie 11,5 tys. mieszkańców). Istniejący układ lokalnych ulic Szwederowa jest nieczytelny, o niskich parametrach i jest przeciążony, a tym samym także niebezpieczny. Czytelność układu i właściwa geometria mają znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu, wydajności energetycznej transportu (skracanie drogi) i są istotne w aspekcie ekologicznym (redukcja emisji). Niezależny ciąg rowerowy z pl. Poznańskiego na Szwederowo wytyczono i istnieje w Dolinie Pięciu Stawów. |
| 236 | 627, 628, 629, 669.9 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zaniechanie planowania budowy drogi klasy Z od ul. Stromej przy pl. Poznańskim do skrzyżowania ul. Solskiego z ul. Bielicką i włączenie tego obszaru w system przyrodniczo-rekreacyjny miasta poprzez utworzenie terenów zieleni urządzonej ZP, w szczególności parków osiedlowych. | obr. 85, dz. nr 188, obr. 95, dz. nr 178/7, 178/6, 178/5, 177/5, 177/6, 177/4, 168/19, 168/6, 168/13, 168/6, 139/4, 140/1, 140/5, 140/3, 140/6, 139/7, 139/16, 139/15, 140/4, 139/14, 139/13, 139/10, 139/9, 89/1, 89/2, 93 | droga klasy zbiorczej (Z) | Racjonalizując kształt funkcjonalnej sieci drogowej dokonano korekty w stosunku do obowiązującego Studium. Klasę ulicy Nowostromej obniżono do klasy Z, ulica Piękna otrzymała klasę G (+ linia tramwajowa). Zadaniem projektowanej ulicy klasy Z (Nowostroma) jest porządkowanie układu lokalnego, w celu rozprowadzenia ruchu wewnątrz osiedla Szwederowo (w perspektywie 11,5 tys. mieszkańców). Istniejący układ lokalnych ulic Szwederowa jest nieczytelny, o niskich parametrach i jest przeciążony, a tym samym także niebezpieczny. Czytelność układu i właściwa geometria ma znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu, wydajności energetycznej transportu (skracanie drogi), komfortu obsługi osiedla, są istotne w aspekcie ekologicznym (redukcja emisji). Funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe na poziomie ogólnoosiedlowym są przewidziane w obszarze parku Dolina Pięciu Stawów oraz ciągu zieleni związanej ze Skarpą Południową Bydgoszczy. Uzupełniające formy zieleni służące rekreacji przydomowej mogą być realizowane w ramach wyznaczonych terenów mieszkaniowych. |
| 237 | 584.2, 585.2, 586.2, 587.2, 588.2, 589.2, 624.24, 667.2, 668.2, 670.2 | osoba fizyczna | Odstąpienie od rozbudowy ul. Nakielskiej do trasy dwujezdniowej, ograniczenie parametrów ul. Nakielskiej. | dz. 101, obr. 65, dz. 1, obr. 55 ul. Nakielska | ustalenia dla drogi klasy Z | Studium jest dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju, które doprecyzowywane są na etapie projektu budowlanego. Kierunki wskazane w Studium mogą być realizowane w dalszej perspektywie czasowej. Ulica Nakielska na odcinku Lisia – Plażowa jest planowana jako jednojezdniowa z preferencjami dla transportu autobusowego, zgodnie z wnioskiem. Docelowo ul. Nakielska wymaga rozbudowy na odcinku Czerwonego Krzyża – Plażowa adekwatnie do natężenia ruchu, łącznie z dodatkowym wiaduktem na skrzyżowaniu z linią kolejową 131. Ulica powinna mieć charakter współczesnej, typowo miejskiej ulicy, w miarę możliwości godzącej funkcje obsługi przyległego terenu i tranzytową, gwarantując przy tym wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu. Przekrój powinien być zwarty, uzupełniony zielenią przyuliczną o charakterze szpalerowym. Standardowe przekroje tego typu opisane są w karcie terenu – ulica klasy Z (rozdz. 17.11.27) |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 238 | 534.21 | osoba fizyczna | Strona 133 – zapisano “Planowany docelowy przekrój ul. Nakielskiej i ul. Łochowskiej powinien uwzględniać połączenie ciągu z węzłem Bydgoszcz Miedzyń oraz powiązania funkcjonalne z sąsiednią gminą Białe Błota”. Proszę o uzupełnienie, czy projekt przebudowy ulicy, opracowywany obecnie przez ZDMiKP, spełnia określone powyżej standardy. | Miedzyń Prądy | droga klasy Z | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Nie jest zadaniem Studium ocena będących w toku inwestycji. Studium wyznacza kierunki, które doprecyzowywane będą na etapie projektu budowlanego. Procedowany obecnie projekt ulicy Nakielskiej (faza koncepcji) przewiduje przekrój jednojezdniowy, czteropasowy, z pasami autobusowymi, o podobnej przepustowości jak klasyczny przekrój dwujezdniowy z pasami autobusowymi (zgodnie z projektem Studium). Kierunki wyznaczone w Studium mogą być realizowane w dalszej perspektywie czasowej. Ulica powinna mieć charakter współczesnej, typowo miejskiej ulicy, w miarę możliwości godzącej funkcje obsługi przyległego terenu i tranzytową, gwarantując przy tym wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu. Przekrój powinien być zwarty, uzupełniony zielenią przyuliczną o charakterze szpalerowym. Standardowe przekroje tego typu opisane są w karcie terenu – ulica klasy Z (rozdz. 17.11.27). Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wersji projektu wykładanego do wglądu publicznego tekst, do którego odnosi się uwagodawca znajduje się na str. 137. |
| 239 | 493.2 | osoba fizyczna | Zakaz wjazdu samochodów na ul. Spacerową. | ul. Spacerowa | ZP | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Organizacja ruchu nie należy do tematyki dokumentu. Ulica Spacerowa obsługuje przyległe nieruchomości, stanowi jedyną możliwość obsługi komunikacyjnej dla wielu nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż niej. |
| 240 | 744.5 | osoba fizyczna | Podniesienie klasy ul. Lisiej z L do Z. | ul. Lisia | L | Kontynuację ulicy Lisiej w gminie Białe Błota stanowi droga gminna. Klasa ulicy Lisiej została skoordynowana z rozwiązaniami przyjętymi w sąsiedniej gminie. Obsługa przyległego terenu (MN) nie wymaga ulicy o wyższej klasie. |
| 241 | 372 | osoba fizyczna | Obniżenie klasy drogi ul. Jeździeckiej. | ul. Jeździecka | Z - droga zbiorcza | Ul. Jeździecka stanowi element obwodowego ciągu w klasie Z. (rys. 90, str. 381). Klasa tego odcinka jest konsekwencją ogólnych założeń. Fragment ulicy to droga powiatowa w kierunku Niemcza, Maksymilianowa i Żołędowa (DP1504C). |
| 242 | 534.47 | osoba fizyczna | Uwagi do karty „Z – Ulice Zbiorcze”wykreślenie z listy przykładowych ulic klasy Z ulicy Gdańskiej. | ul. Gdańska | ustalenia dla drogi klasy Z | Ulica Gdańska obecnie posiada parametry i pełni w układzie ulicznym miasta rolę ulicy klasy Z od Al. Mickiewicza do Armii Krajowej. Jest to jeden z istotnych ciągów radialnych o znaczeniu ponadlokalnym (rys 90, str. 381). Prawidłowe modelowanie sieci drogowej minimalizuje długość tras podróży, a tym samym pracę przewozową i wydatek energetyczny, co jest istotne z punktu widzenia polityki klimatycznej. |
| 243 | 328.5, 335.25 | osoba fizyczna | Zmiana klasy ul. Gdańskiej na lokalną od ul. Modrzewiowej do obwodnicy śródmiejskiej i rezygnacja z węzła z trasą W-Z (brak węzła zmniejszy tam ruch i pozwoli zwiększyć punktualność oraz konkurencyjność tramwajów) | ul. Gdańska | ustalenia dla drogi klasy Z | Ulica Gdańska obecnie posiada parametry i pełni w układzie ulicznym miasta rolę ulicy klasy Z od Al. Mickiewicz do Armii Krajowej. Jest to jeden z istotnych ciągów radialnych o znaczeniu ponadlokalnym. Ciągi tego typu powinny mieć powiązania z ciągami obwodowymi (rys 90, str. 381). W przeciwnym wypadku dodatkowym ruchem zostanie obciążona sieć drogowa wewnątrz śródmieścia. Prawidłowe modelowanie sieci drogowej minimalizuje długość tras podróży, a tym samym pracę przewozową i wydatek energetyczny, co jest istotne z punktu widzenia polityki klimatycznej. |
| 244 | 748.2 | osoba fizyczna | Przecięcie trasy W-Z z ul. Gdańską bez roli węzła. | ul. Gdańska | ustalenia dla drogi klasy Z | Ulica Gdańska obecnie posiada parametry i pełni w układzie ulicznym miasta rolę ulicy klasy Z od Al. Mickiewicz do Armii Krajowej. Jest to jeden z istotnych ciągów radialnych o znaczeniu ponadlokalnym. Ciągi tego typu powinny mieć powiązania z ciągami obwodowymi. W przeciwnym wypadku dodatkowym ruchem zostanie obciążona sieć drogowa wewnątrz śródmieścia. Prawidłowe modelowanie sieci drogowej minimalizuje długość tras podróży, a tym samym pracę przewozową i wydatek energetyczny co jest istotne z punktu widzenia polityki klimatycznej. |
| 245 | 624.44 | osoba fizyczna | Zmiana przebiegu Dużego Ringu bez planowanego mostu na ul. Zygmunta Augusta, a przez trasę W-Z i ul. Grunwaldzką. | Śródmieście | ustalenia dla dróg klasy głównej G | Wpisana do Studium idea obwodnic porządkujących i optymalizujących rozkład ruchu oraz umożliwiających wprowadzenie strefowych ograniczeń ruchu kołowego, w szczególności w Śródmieściu, polega na zdefiniowaniu kilku koncentrycznych ciągów ulicznych o coraz większych średnicach wokół obszaru centralnego (rys. 90 i 91). Geometrycznie prawidłowa konstrukcja układu ulicznego przekłada się na optymalizację efektywności energetycznej transportu, co jest jednym z celów zrównoważonego transportu i polityki klimatycznej. Układ ulic opisany w Studium jako Wielki Ring w dużej części już funkcjonuje. Projekt Studium postuluje domknięcie tego układu, podobnie jak Studium obowiązujące, gdzie również idea stworzenia czytelnego systemu obwodnicowego (pierścieniowego) została zawarta. Bez ciągu Graniczna – Zygmunta Augusta ciąg jest niepełny i nie zapewnia możliwości ominięcia Śródmieścia od strony zachodniej, w konsekwencji stan ten powoduje nieakceptowalne zatłoczenie ul. Królowej Jadwigi. Trasa przez Węzeł Zachodni nie jest alternatywą z uwagi na różnice w długości (dwu-, trzykrotne). |
| 246 | 624.27, 626.4, 748.1 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Zmiana przebiegu Małego Ringu z pominięciem ul. Świętej Trójcy, wyznaczenie Małego Ringu ulicami: Bernardyńską, 3 Maja, Paderewskiego, Mickiewicza, Świętojańska, Hetmańską, Sienkiewicza, Mazowiecką, Fredry, Królowej Jadwigi, rondem Grunwaldzkim, Kruszwicką, placem Poznańskim, Grudziądzką, Wałami Jagiellońskimi, usunięcie z zapisów Studium „wewnętrznego ringu” drogowego oznaczonego w ciągu ulic: Królowej Jadwigi – Fredry – Mazowiecka – Mickiewicza – Paderewskiego. | Śródmieście | ustalenia dla dróg klasy Z | Wpisana do Studium idea obwodnic porządkujących i optymalizujących rozkład ruchu oraz umożliwiających wprowadzenie strefowych ograniczeń ruchu kołowego, w szczególności w Śródmieściu, polega na zdefiniowaniu kilku koncentrycznych ciągów ulicznych o coraz większych średnicach wokół obszaru centralnego (rys. 90 i 91). Stąd zaproponowany przebieg jednej obwodnicy (tzw. Małego Ringu, 1 Ramy) przez ul. Świętej Trójcy. Zaproponowany przebieg zapewnia czytelność układu. Mały i Wielki Ring nie pokrywają się na żadnym z odcinków (w przeciwieństwie do propozycji, w której dwa ringi nakładają się na siebie na Kruszwickiej i rondzie Grunwaldzkim powodując dociążenie tego newralgicznego skrzyżowania, pełniącego kluczową rolę w systemie i pracującego na granicy przepustowości). Układ ulic opisany w Studium jako Mały Ring funkcjonuje już praktycznie od dziesięcioleci a Studium systematyzuje i wprowadza nazewnictwo opisujące praktycznie stan obecny. Zdefiniowanie ciągu w Studium nie powinno powodować zauważalnej zmiany natężeń ruchu. Projekt Studium postuluje jedynie dwupunktowe korekty tego układu podobnie jak Studium obowiązujące, gdzie również idea stworzenia czytelnego systemu obwodnicowego (pierścieniowego) została zawarta. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 247 | 534.11, 626.9 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Rezygnacja z planu rozbudowy ul. Toruńskiej (na odcinku rondo Bernardyńskie - rondo Toruńskie). | ul. Toruńska | droga klasy Z | Argumentem dla przyjętego rozwiązania są prognozowane natężenia ruchu. Prognozy ruchu dla tego odcinka trasy wykazują maksymalny potok 1600 poj./h szczytu, co uprawnia do projektowania układu dwujezdniowego ulic klasy Z. Wykonane prognozy ruchu nie zakładały rozbudowy przekroju (przyjęto stan obecny), co w konsekwencji skutkowało nierównomiernym obciążeniem równoległych relacji wschód-zachód na lewym i prawym brzegu Brdy, podobnie jak to ma miejsce dzisiaj. Natężenie w analogicznym przekroju ul. Jagiellońskiej w przytoczonej prognozie jest dwa razy większe (około 3000 poj./h) niż na ul. Toruńskiej. Odpowiedni przekrój ul. Toruńskiej, jak założono w Studium, zoptymalizuje rozkład ruchu, zwiększy równomierność obciążenia i zdejmie część ruchu z ronda Jagiellonów. Jest to bardzo istotne w kontekście ewentualnego przekształcenia ronda Jagiellonów. Ulica Toruńska stanowi część ważnego ciągu Grudziądzka – Wały Jagiellońskie – Toruńska do ronda Toruńskiego, który powinien charakteryzować się podobnymi parametrami. |
| 248 | 626.1 | Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Zmiana klasy ulic zbiorczych na lokalną w ciągu: ul. Toruńska (od ronda Toruńskiego do ronda Bernardyńskiego) – Wały Jagiellońskie - Grudziądzka/Poznańska. | ul. Toruńska | droga klasy Z | Argumentem dla przyjętej klasy ulicy są prognozowane natężenia ruchu. Prognozy ruchu dla tego odcinka trasy wykazują maksymalny potok 1600 poj./h szczytu, co uprawnia do projektowania układu dwujezdniowego ulic klasy Z. Odpowiedni przekrój ul. Toruńskiej, jak założono w Studium (plansza 5), zoptymalizuje rozkład ruchu, zwiększy równomierność obciążenia i zdejmie część ruchu z ronda Jagiellonów. Jest bardzo istotne w kontekście ewentualnego przekształcenia ronda Jagiellonów. Ulica Toruńska stanowi część ważnego ciągu Grudziądzka – Wały Jagiellońskie - Toruńska do ronda Toruńskiego, który powinien charakteryzować się podobnymi parametrami. |
| 249 | 744.7 | osoba fizyczna | Podniesienie klasy ul. Grudziądzkiej, Wały Jagiellońskie, Toruńskiej do klasy drogi głównej - G. | ulice: Grudziądzka, Wały Jagiellońskie i Toruńska | Z | Z uwagi na lokalizację omawianego ciągu w obszarze Śródmieścia oraz prognozowane natężenia ruchu w projekcie Studium utrzymuje się na tym odcinku przekrój 2x2, obniża się natomiast klasę z G do Z (w stosunku do obowiązującego Studium). Pozwoli to na kształtowanie przekroju ulicznego jako alei miejskiej, właściwej dla Śródmieścia, z ruchem spowolnionym, co najmniej równorzędnym ruchowi pieszemu i rowerowemu według zasad szczegółowo opisanych na karcie terenu (ulicy klasy Z – podrozdz. 17.11.27). Istotne dla eliminacji ruchu będzie ograniczenie prędkości poprzez elementy uspokojenia ruchu, preferencje dla transportu publicznego i liczne przejścia poprzeczne oraz skrzyżowania. Przykłady tego typu ulic: Al. Mickiewicza, Al. Ossolińskich, w Warszawie udana realizacja ul. Świętokrzyskiej. |
| 250 | 534.5 | osoba fizyczna | Zmiana klasy ciągu Wały Jagiellońskie – Grudziądzka na L. | Wały Jagiellońskie – Grudziądzka | droga klasy Z | Zgodnie z zawartymi w projekcie Studium ogólnymi celami polityki transportowej obniżono klasę ciągu Wały Jagiellońskie – Toruńska do klasy Z. Dalsze obniżanie klasy ciągu ulic pomiędzy pl. Poznańskim i rondem Toruńskim nie jest właściwe. Ciąg ulic od pl. Poznańskiego do ronda Fordońskiego jest elementem tzw. podstawowego układu ulicznego, czyli siatki ulic od klasy zbiorczej (Z) w górę. Zgodnie z podstawowymi regułami urbanistyki ulice układu podstawowego na terenie zurbanizowanym powinny tworzyć sieć o rozmiarach ca 1x1 km, a ich parametry powinny być adekwatne do wielkości miasta i generowanego przez miasto ruchu. Taki układ uliczny zapewnia prawidłową obsługę kwartałów, zabudowy i optymalny rozkład ruchu. Pozwala na eliminację niekontrolowanego, zbędnego tranzytu z wnętrz kwartałów zapewniając w ten sposób właściwy poziom bezpieczeństwa wszystkich użytkowników. Ulice klasy Z planowane w Studium, nawet o przekroju dwujezdniowym, nie będą z założenia arteriami drogowymi rozcinającymi miasto. Przeciwnie parametry techniczne tego typu ulicy powodują, że wpisuje się ona w tkankę miejską, pełniąc rolę częściowo trasy przelotowej, a jednocześnie obsługującej przyległy teren. Standardowy przekrój miejskiej ulicy klasy Z opisany został szczegółowo w karcie ulicy. To typowa aleja miejska z ruchem uspokojonym, preferencjami dla transportu publicznego i dużym udziałem ruchu pieszego i rowerowego traktowanym równorzędnie w stosunku do ruchu samochodowego. Sporządzane dotychczas prognozy ruchu potwierdzają, że natężenia ruchu na omawianym odcinku będą na poziomie, który wymaga zastosowania zakładanego przekroju. |
| 251 | 534.65 | osoba fizyczna | Sprzeciw wobec naruszenia zabudowy historycznej pomiędzy ul. Przy Zamczysku a ul. Długą, celem budowy łącznika dróg. | ul. Przy Zamczysku, ul. Długa | drogi lokalne | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Przebicie ul. Przy Zamczysku nie znajduje się na rysunkach Studium (plansza 5). Ulice w tym rejonie (Długa, Przy Zamczysku) są ulicami układu obsługującego, do których Studium się nie odnosi. |
| 252 | 534.10, 626.8 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Rezygnacja z planu rozbudowy ul. Grudziądzkiej i zawarcie w nim długoterminowego planu zwężenia ciągu ulic Wały Jagiellońskie – Grudziądzka do przekroju 1x2. | ul. Grunwaldzka | droga klasy Z | Argumentem dla przyjętego rozwiązania są prognozowane natężenia ruchu. Wysokie natężenie ruchu na ciągu Wały Jagiellońskie – Grudziądzka będzie się utrzymywać niezależnie od kształtowania sieci obwodnic. Prognozy wskazują na natężenia rzędu 3500 do nawet 4600 poj./h szczytu. Dziś wynoszą one około 3000 poj./h. Jest to konsekwencja zdecydowanie bardziej wielkości miasta niż zachowań transportowych. Studium zakłada aktywną politykę transportową zachęcającą do korzystania z transportu publicznego i układu obwodnicowego z dala od Śródmieścia. Decydujący o wyborze trasy czy środka transportu jest czas przejazdu od źródła do celu podróży. Niemniej z uwagi na rangę omawianego ciągu w sieci drogowej i prognozowane natężenia utrzymuje się na tym odcinku przekrój 2x2, obniża się natomiast klasę z G do Z (względem obecnie obowiązującego Studium). Obniżenie klasy pozwoli na kształtowanie przekroju ulicznego jako alei miejskiej z ruchem spowolnionym, co najmniej równorzędnym ruchowi pieszemu i rowerowemu według zasad szczegółowo opisanych w karcie terenu (ulicy klasy Z – podrozdz. 17.11.27). Zakłada się ograniczenie prędkości poprzez elementy uspokojenia ruchu, preferencje dla transportu publicznego i liczne przejścia poprzeczne dla pieszych oraz skrzyżowania. Przykłady tego typu ulic to: Al. Mickiewicza, Al. Ossolińskich, w Warszawie udana realizacja ul. Świętokrzyskiej. Należy zauważyć, że preferencje dla autobusów narzucają w zasadzie przekrój 2x2 - w formie dwa pasy dla autobusów i dwa pasy ruchu ogólnego, nie licząc ewentualnych pasów dla rowerów. Ulice: Wierzbickiego, Wełniany Rynek i Poznańska docelowo będą ulicami lokalnymi, bez ruchu tranzytowego. Ruch ten zostanie w całości przeniesiony na ul. Grudziądzką. Umożliwi to m.in. przywrócenie Wełnianemu Rynkowi w pełni roli placu miejskiego. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 253 | 534.6, 626.7 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Sprzeciw wobec naruszenia zabudowy historycznej na odcinku od ul. św. Trójcy do ul. Grudziądzkiej, celem budowy łącznika dróg, rezygnacja z przebicia ul. św. Trójcy do ul. Grudziądzkiej. | Śródmieście, rejon ul. św.Trójcy i ul. Grudziądzkiej | droga klasy Z oraz ciąg pieszy | Proponowane w projekcie Studium przebicie od ul. św. Trójcy do ul. Grudziądzkiej wymaga jedynie punktowego wyburzenia zabudowy na osi ul. św. Trójcy. Połączenie ul. św. Trójcy z ul. Grudziądzką to ingerencja w istniejącą zabudowę, co pozwoli osiągnąć założony zasadniczy cel, jakim jest wycofanie ruchu tranzytowego z ciągu ulic Wierzbickiego – Wełniany Rynek – Poznańska. Ulice: Wierzbickiego i Poznańska oraz Wełniany Rynek nabiorą kameralnego charakteru dopełniając obszar Starego Miasta. Dzięki temu ulice te będą służyć głównie ruchowi pieszemu i rowerowemu. Wełniany Rynek stanie się w pełni miejskim placem. |
| 254 | 534.4, 626.3 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Zwężenie przekroju ul. Focha na odcinku od ul. Kordeckiego do budynku Opery, rozważenie wyburzenia północnego mostu Solidarności bądź przeznaczenie go na szeroki chodnik i drogę dla rowerów. Zawężenie ulicy Focha od ul. Kordeckiego do Opery (uspokojenie ruchu). Przeznaczenie po jednym pasie w obu kierunkach na DDR. W dalszej kolejności warto rozważyć możliwość przeniesienia całego ruchu na południowy most i zlikwidowanie mostu północnego jako krok w kierunku możliwości przyszłego odtworzenia Starego Kanału Bydgoskiego. | ul. Focha | droga klasy L w części ciąg pieszy | Uwaga nieuwzględniona w odniesieniu do konkretnych wskazań dotyczących wyburzenia północnego mostu Solidarności lub przeznaczenia go na szeroki chodnik i drogę dla rowerów. Studium nie reguluje konkretnych rozwiązań technicznych. Ostateczny kształt danego odcinka ulicy będzie opracowany na etapie koncepcji programowej i/lub projektu budowlanego. W Studium ulica Focha ma klasę L, niższą niż w dotychczas obowiązującym dokumencie. Wprowadzenie klasy L daje możliwość zawężenia parametrów przekroju drogowego w odniesieniu do stanu istniejącego i wprowadzenie nowych standardów dla ciągów pieszych i rowerowych. |
| 255 | 624.26 | osoba fizyczna | Ograniczenie parametrów mostu łączącego ul. Zygmunta Augusta z ul. Graniczną (bez tramwaju/buspasów i DDR). | projektowany most w ul. Granicznej | ustalenia dla drogi klasy Z oraz parametrów infrastruktury drogowej | Ulica Graniczna wraz z mostem jest planowana jako ulica klasy Z (zbiorcza). Standardowe przekroje dla ulicy tej klasy opisane są w karcie ulicy (rozdz. 17.11.27). Szczegóły przekroju ustalone zostaną na etapie koncepcji i projektu budowlanego (także dotyczące dróg rowerowych i buspasów). Połączenie rejonu dworca kolejowego z resztą miasta linią tramwajową w obecnie obowiązującym Studium zapisane było alternatywnie. Jednym z alternatywnych przebiegów był przebieg ul. Graniczną. Ostatecznie zrealizowano wariant wzdłuż ul. Naruszewicza. W tej sytuacji oczywiście budowa alternatywnego połączenia nie znajduje uzasadnienia. |
| 256 | 744.6 | osoba fizyczna | Podniesienie klasy ul. Zygmunta Augusta do klasy G. | droga klasy Z (ul. Zygmunta Augusta) | ustalenia dla drogi klasy Z | Klasa G i związane z tym parametry nie są właściwe dla obszaru śródmiejskiego, przez który ulica przebiega. |
| 257 | 534.9, 624.13, 626.25 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Rezygnacja z planu budowy ulicy tzw. „Nowomazowieckiej", która wymaga wyburzenia budynków w zabytkowym Śródmieściu, w pierzejach ulic Gdańskiej i Pomorskiej. Realizacja tej koncepcji jest mało zasadna przy możliwości skierowania ruchu dwukierunkowego ulicą Mazowiecką. | Śródmieście, ul. Nowomazowiecka | planowana droga Z na przedłużeniu Mazowieckiej | Dla poprawy funkcjonowania i rewitalizacji terenów położonych w zachodniej części Śródmieścia i Bocianowa istnieje potrzeba trasowania nowych połączeń pieszych, rowerowych i kołowych, integrujących ten obszar z ul. Gdańską i kwartałami zabudowy położonymi na wschód od ulicy. Obszar zwartej zabudowy śródmiejskiej zawarty pomiędzy ulicami Pomorską i Gdańską stanowi obecnie barierę utrudniającą scalenie Śródmieścia i Bocianowa oraz integrację terenów położonych na wschód od ul. Gdańskiej z terenami położonymi na zachód od ul. Pomorskiej. Zaproponowane przedłużenie ul. Mazowieckiej do ul. Gdańskiej będzie dopełnieniem istniejącej, obwodowej sieci ulicznej, służącym wykształceniu układu ulic o charakterze śródmiejskim, stanowiących jednokierunkowe ciągi komunikacyjne przeznaczone do wygodnego ruchu pieszych, rowerzystów, zagospodarowane zielenią, z dopuszczeniem parkowania. Te dwa ciągi uliczne po stronie wschodniej i zachodniej Śródmieścia spina ul. Świętojańska oraz ul. Cieszkowskiego, na której po modernizacji stopniowo wygaszany jest ruch samochodowy. Z kolei ul. Świętojańska stanowi tzw. „wąskie gardło" i nie powinna pełnić roli ulicy dwukierunkowej, posiada bowiem niewielką szerokość w liniach rozgraniczających (niecałe 12 m) i dodatkowo jest obudowana wysokimi kamienicami. Te cechy dyskwalifikują ją jako dwukierunkowy element ciągu komunikacyjnego Mickiewicza – Hetmańska/Mazowiecka. Realizacja przedłużenia ul. Mazowieckiej w założonym kształcie, tj. jako ulicy jednokierunkowej, umożliwi ograniczenie ruchu w centrum, w szczególności eliminację dość intensywnego tranzytu z ul. Śniadeckich, na co wyraźnie wskazują prognozy ruchu. Nowa ulica pozwoli na aktywizację tego rejonu Śródmieścia adekwatnie do rangi centrum miasta. Umożliwi podział dużych, obecnie nieefektywnie zagospodarowanych kwartałów na mniejsze. Da szanse na stworzenie nowych pierzei zabudowy śródmiejskiej o charakterze mieszkaniowym lub mieszkaniowo-usługowym jak również pozwoli na realizację nowych przestrzeni publicznych z zielenią towarzyszącą. Zgodnie z rysunkiem Studium w rejonie projektowanej ulicy, wyznaczono teren wspomagający system przyrodniczo-rekreacyjny miasta poprzez wprowadzenie zielonego szrafu oraz graficznego oznaczenia ciągów funkcjonalno-przestrzennych - zielonych kropek, co wskazuje kierunek zagospodarowania części terenu zielenią i lokalizację ciągów pieszych i pieszo-rowerowych. Będzie to znacząca poprawa jakości zagospodarowania tej części miasta w porównaniu ze stanem aktualnym. |
| 258 | 630, 631, 669.21 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew | Zaniechanie budowy drogi klasy Z i włączenie znacznej części tego terenu w system przyrodniczo-rekreacyjny miasta poprzez utworzenie tam terenów zieleni urządzonej ZP i pasażu pieszego lub pieszo-rowerowego. | działki pomiędzy ul. Pomorską 64a, a Gdańską 73, obr. 127 dz. nr 23, 26, 27, 25, 24/3 | planowana droga Z na przedłużeniu Mazowieckiej | |
| 259 | 534.14, 626.10 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Zwężenie Al. Adama Mickiewicza do przekroju 2x1 lub ewentualnie 1x2, zawężenie ul. Mickiewicza. | Al. Adama Mickiewicza | drogi klasy Z | Przekrój uliczny Al. Mickiewicza ma charakter wyjątkowy, historyczny. Jest to układ urbanistyczny wpisany do ewidencji zabytków i podlega ochronie. Jedną z podstawowych cech kompozycyjnych tej ulicy jest symetria alei. Stąd likwidacja jednej jezdni nie jest wskazana. Funkcjonalną przeszkodą jest fakt, że na przekroju 1×2 nie ma możliwości wprowadzenia preferencji dla transportu publicznego, co przy natężeniach ruchu kołowego rzędu 1500 poj./h wydaje się konieczne i było postulowane. W przypadku układów dwujezdniowych zalecany sposób organizacji przekroju jest opisany w karcie terenu ulicy klasy Z (rozdz. 17.11.27) i nie wyklucza się zastosowania przekroju 2×1. Postulat przeniesienia miejsc postojowych i ruchu rowerowego na jezdnię, wydzielenia pasów autobusowych tam, gdzie to konieczne, czy poszerzenia chodników jest jak najbardziej w takim przekroju możliwe do zrealizowania. System rozwiązań alejowych jest pokazany zbiorczo na rys. 91 Studium. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 260 | 534.63 | osoba fizyczna | Zwężenie ul. Al. Ossolińskich do przekroju 2x1 lub ewentualnie 1x2. | Aleje Ossolińskich | drogi klasy Z | Przekrój uliczny Al. Ossolińskich ma charakter wyjątkowy, historyczny, jest to układ urbanistyczny wpisany do obszaru wskazanego w ewidencji zabytków i podlega ochronie. Jedną z podstawowych cech kompozycyjnych tej ulicy jest symetria alei. Stąd likwidacja jednej jezdni nie jest wskazana. W przypadku układów dwujezdniowych zalecany sposób organizacji przekroju jest opisany w karcie terenu ulicy klasy L (rozdz. 17.11.28) i nie wyklucza się zastosowania przekroju 2×1. Takie zmiany zostały już zainicjowane. Wydzielono jeden pas ruchu kołowego, pas postojowy i pas rowerowy. System rozwiązań alejowych jest pokazany zbiorczo na rys. 91 Studium. |
| 261 | 555.1 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Rezygnacja lub zmniejszenie wymaganej liczby miejsc parkingowych dla strefy B, minimum 0,5-0,8 miejsca parkingowego na mieszkanie. | strefa parkingowa B | ustalenia wskaźników parkowania w strefie B | Przyjęte wskaźniki oparte są na szerokiej, szczegółowej analizie stosowanych wskaźników w innych miastach Polski i nie tylko. Przyjęte rozwiązania są optymalne dla lokalnych warunków. Wskaźniki niższe niż jedno miejsce parkingowe na mieszkanie powodują przerzucenie kosztów zapewnienia infrastruktury parkingowej na Miasto. Wskaźniki niższe są dopuszczalne jedynie w zabudowie śródmiejskiej ze względu na pozostałe uwarunkowania przestrzenne i wynikające z polityki komunikacyjnej. |
| 262 | 557.5, 560.7, 561.7, 562.6 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie dla terenu strefy parkingowej B. | Fordońska 120, ul. Mińska 15 działka 26/2, Brdyujście obszar pomiędzy ul. Pilicką, ul. Witebska i Łowicką, Bielice | MW/U, MN2, U2, MN/U, U7 | Granice stref wyznaczono w oparciu o analizę obecnego i przeszłego zagospodarowania terenu oraz wyposażenia w transport publiczny. |
| 263 | 555.2 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Rezygnacja lub zmniejszenie wymaganej liczby miejsc parkingowych dla strefy C, minimum 1 miejsce parkingowe na mieszkanie. | strefa parkingowa C | ustalenia dla strefy parkingowej C | Granice stref wyznaczono w oparciu o analizę obecnego i przeszłego zagospodarowania terenu oraz wyposażenia w transport publiczny. |
| 264 | 553.6 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika parkingowego na poziomie nie wiekszym niż 0,8 miejsca parkingowego na mieszkanie. | Fordon, rejon ul. gen. Augusta Fieldorfa „Nila”, obr. 338, dz. 2/6 | MW1 | Przyjęte wskaźniki oparte są na szerokiej, szczegółowej analizie stosowanych wskaźników w innych miastach Polski i nie tylko. Przyjęte rozwiązania są optymalne dla lokalnych warunków. Wskaźniki niższe niż jedno miejsce parkingowe na mieszkanie powodują przerzucenie kosztów zapewnienia infrastruktury parkingowej na Miasto. Wskaźniki niższe są dopuszczalne jedynie w zabudowie śródmiejskiej ze względu na pozostałe uwarunkowania przestrzenne i wynikające z polityki komunikacyjnej. |
| 265 | 561.8 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika parkingowego na poziomie nie wiekszym niż 0,7 miejsca parkingowego na mieszkanie. | Brdyujście obszar pomiędzy ul. Pilicką, ul. Witebska i ul. Łowicką | U2, MN/U | |
| 266 | 559.4 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika parkingowego na poziomie nie wiekszym niż 0,7 miejsca parkingowego na mieszkanie. | obszar zlokalizowany pomiędzy ulicami: Fordońską, Łęczycką, Kamienną | MW/U | |
| 267 | 557.6 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika parkingowego w wielkości nie wiekszym niż 0,5 miejsca parkingowego na mieszkanie. | ul. Fordońska 120 | MW/U | |
| 268 | 562.7 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika parkingowego na poziomie nie wiekszym niż 0,7 miejsca parkingowego na mieszkanie. | Bielice | U8 | |
| 269 | 550 | DROZAPOL-PROFIL S.A. | Zmiana wskaźnika parkingowego z 1,5 na 1,0-1,2 dla obszaru MW/U w rejonie Grunwaldzkiej 235. | ul. Grunwaldzka 235 dz. 32/20, 32/22, 46/9, 46/10 obr. 319, dz. 463/8, obr. 335 | MW/U | |
| 270 | 560.8 | Moderator Inwestycje sp. z o.o. | Ustalenie wskaźnika parkingowego na poziomie nie wiekszym niż 0,8 miejsca parkingowego na mieszkanie. | ul. Mińska 15, działka 26/2 | MN2 | |
| 271 | 325.1 | Hurtostal | W odniesieniu do zapisu projektu Studium, punkt 2, strona 389– „Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach przyjęcie wartości indywidualnych po dokonaniu analizy potrzeb parkingowych” uwaga o zmniejszenie obecnego wskaźnika, (zawartego w mpzp „Miedzyń - Widok”) z 30 miejsc parkingowych na 20 miejsc przypadających na 1 000 $m^2$ powierzchni użytkowej. | teren oznaczony w miejscowym planie 112 „Miedzyń -Widok” symbolem A8US/UT | U1 | W projekcie Studium zawarty jest katalog funkcji i odpowiadających im wskaźników parkingowych, których szczegółowe rozstrzygnięcia będą możliwe na poziomie planu miejscowego. W ramach Studium, z uwagi na skalę opracowania, nie jest możliwe uwzględnienie uwagi dotyczącej wskaźników dla konkretnego terenu. Zasadność zgłoszonych zmian powinna być rozpatrzona na poziomie mpzp. |
| 272 | 328.37, 335.24 | osoba fizyczna | Podwyższenie opłat za parkowanie w centrum miasta zniechęci ludzi do korzystania z samochodów oraz zwiększy ruch w transporcie publicznym, radykalne zwiększenie opłat za strefy parkowania oraz kar za brak pobrania opłaty co najmniej do poziomu kary za brak biletu w komunikacji miejskiej. | obszar całego miasta | - | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Studium określa ogólny zarys polityki, parkingowej. Szczegółowe zasady tej polityki jak np. taryfy, nie są przedmiotem Studium. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 273 | 624.5 | osoba fizyczna | Błędne założenia dotyczące rozwoju dróg; proponowane położenie nacisku na transport publiczny poprzez rozbudowę buspasów, linii tramwajowych i dróg rowerowych. | drogi na terenie miasta | - | Polityka transportowa miasta jest opartana współczesnych założeniach zrównoważonego rozwoju, kładzie nacisk na transport publiczny i alternatywny, uwzględnia dostosowanie do zmian klimatycznych i redukcję wydatków energetycznych na transport oraz uwzględnia współczesne rozwiązania techniczne i organizacyjne w tym zakresie. (tekst Studium rozdz. 20.2). |
| 274 | 746 | Stowarzyszenie Samorządna Bydgoszcz | Sieć linii tramwajowych powinna być spójna z siecią linii kolejowych, aby prawie z każdej stacji znajdującej się wokół Bydgoszczy była docentryczna linia tramwajowa. | całe miasto | ustalenia dotyczące linii tramwajowych | System transportu publicznego zakłada integrację wszystkich środków transportu (Plansza 5). To zagadnienie jest wyraźnie zaakcentowane w Studium i zgodne ze współczesną polityką transportową. |
| 275 | 624.32, 744.13 | osoba fizyczna | Brak przeniesienia z tekstu Studium na mapę przebiegu proponowanych linii tramwajowych (nowe trasy). | całe miasto | ustalenia w zakresie transportu | Nie jest możliwe ani zasadne, aby wszystkie przyjęte kierunki opisane w tekście miały odzwierciedlenie graficzne w Studium. W Studium system szynowej komunikacji tramwajowej opisano następująco: 1. Trasy istniejące – oznaczenie na rysunku; 2. Trasy o przesądzonym w ramach prac studialnych przebiegu (na etapie realizacji lub w przygotowaniu): Kazimierza Wielkiego, Solskiego-Piękna-Szubińska-Kruszwicka – oznaczenie na rysunku, opis w tekście rozdz. 20.4; 3. Trasy planowane, obecne we wcześniejszych i obowiązujących opracowaniach planistycznych: Szubińska-Schulza i Barciszewskiego – oznaczenie na rysunku, opis w tekście podrozdz. 20.4; 4. Trasy potencjalne, dotąd szczegółowo nieanalizowane, których realizację można rozważać – opis wyłącznie w tekście. Większość propozycji opisanych szczegółowo w uwadze zawiera się w tej czwartej kategorii. Tramwaj ze względu na przepustowość linii przy jednoczesnych dużych nakładach inwestycyjnych i utrzymaniowych jest dedykowany stosunkowo dużym potokom pasażerskim. Zgodnie z założeniami ma stanowić szkielet systemu transportu publicznego w mieście. Wielkości potoków podróży obecnych i prognozowanych znamy dzięki pomiarom i sporządzanym prognozom ruchu. Wielkość potoków pasażerskich jest uzależniona od wielkości miasta i stopnia zainwestowania terenu. Planując rozbudowę sieci i kierując propozycje do dalszych analiz, trzeba mieć na uwadze powyższe uwarunkowania i poszukiwać rozwiązań potencjalnie atrakcyjnych dla użytkownika i gwarantujących optymalne funkcjonowanie całej sieci. Istotna jest wstępna analiza popytu, czyli ustalenie ilu potencjalnych klientów znajduje się w akceptowalnej odległości dojścia do przystanku oraz jaki potok pasażerski (dziś obsługiwany przez autobus) nowa linia będzie w stanie przejąć. Większość proponowanych tras mieści się w którejś z tych grup (z wyjątkiem ulic: Magnuszewskiej, Glinki, trasy W-Z, Koronowskiej, Zaświat, Powstańców Warszawy, Grunwaldzkiej, Ametystowej, Modrzewiowej). |
| 276 | 624.35 | osoba fizyczna | Wytyczanie buspasów: Fordońska w kierunku centrum od Wiślanej, wiaduktów nad koleją francuską lub od ul. Sochaczewskiej (do czasu budowy trasy W-Z); Wojska Polskiego na odcinku al. Prezydenta L. Kaczyńskiego – Chemiczna; Magnuszewska – Sułkowskiego; Marszałka Focha na odcinku Garbary - rondo Grunwaldzkie (oba kierunki), także na północnej nitce mostów Solidarności oraz przedłużenie istniejącego trambuspasa na odcinek od Gdańskiej do Opery, utworzenie nowego trampasa od Opery do placu Teatralnego lub dalej do ronda Jagiellonów; kontrbuspas na Markwarta; Twardzickiego - Pelplińska (w kluczowych miejscach) – trasa W-Z (przy jednoczesnej analizie budowy linii kolei aglomeracyjnej lub linii tramwajowej); Bernardyńska (od ronda Jagiellonów do mostu Bernardyńskiego) al. Jana Pawła II - Ujejskiego (od Ronda Toruńskiego do Wojska Polskiego) rondo lnowrocławskie - Aleja Jana Pawła II - Rondo Toruńskie (wraz z utworzeniem przystanków) – na wlotach skrzyżowań, na których tworzą się duże zatory drogowe, na rondzie Toruńskim (oba kierunki), na Łęczyckiej na skrzyżowaniu z Fordońską, na środku ronda Grunwaldzkiego w kierunku Focha, na Fordońskiej na skrzyżowaniu z Kamienną w kierunku Fordonu (do czasu rozbudowy trasy W-Z), na rondzie Skrzetuskim. | drogi na terenie miasta | - | Sugestie odnośnie do pożądanych lokalizacji pasów autobusowych wskazano na podstawie wielkości obecnych i prognozowanych potoków pasażerskich, na głównych ciągach pozbawionych komunikacji szynowej. Studium nie jest programem inwestycyjnym, a decyzje o budowie buspasów powinny być poprzedzone szczegółowymi analizami. |
| 277 | 624.36, 626.20 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Budowa trambuspasów od ronda Toruńskiego do skrzyżowania Wyszyńskiego/Powstańców Wielkopolskich wraz ze wspólnymi przystankami, poddanie analizie zasadności budowy trambuspasów od ronda Toruńskiego do skrzyżowania Wyszyńskiego/Powstańców Wielkopolskich wraz ze wspólnymi przystankami. | al. Wyszyńskiego | rozwiązania transportowe | Sugestie odnośnie do pożądanych lokalizacji pasów autobusowych wskazano na podstawie wielkości obecnych i prognozowanych potoków pasażerskich, na głównych ciągach pozbawionych komunikacji szynowej. Studium nie jest programem inwestycyjnym a decyzje o budowie buspasów powinny być poprzedzone szczegółowymi analizami. Natomiast szczegółowe rozwiązania techniczne, jak np. lokalizacja wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych nie są przedmiotem Studium. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 278 | 534.28 | osoba fizyczna | Strona 149 – wnioski do podrozdziału 10.2.4 „Transport publiczny". W projekcie studium zapisano : „W Bydgoszczy nie wprowadzono dotąd wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych zdecydowanie ułatwiających przesiadki pomiędzy liniami tramwajowymi i autobusowymi". Proszę o zapisanie w Studium proponowanych lokalizacji takich przystanków, tj.: przystanek tramwajowy Przylesie, przystanek dla projektowanej linii wzdłuż ulic Pięknej i Solskiego – Solskiego/Skorupki, Solskiego/Ugory, pętla Błonie (w wypadku rozbudowy linii tramwajowej na Błonie), Kazimierza Wielkiego, Fordońska/Wyścigowa. | przystanek tramwajowy Przylesie, przystanek rejon ul. Pięknej, Solskiego, Ugory, pętla Błonie, Kazimierza Wielkiego, Fordońska/Wyścigowa | - | Studium nie rozstrzyga tak szczegółowo o rozmieszczeniu elementów infrastruktury. Istotne jest, aby tego typu rozwiązania poprawiające funkcjonalność transportu publicznego zacząć wdrażać systemowo i na ten temat wzmiankę Studium zawiera. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści do których odnosi się składający uwagę. |
| 279 | 624.1 | osoba fizyczna | Brak na planszy transportowej planowanych w najbliższym czasie inwestycji tramwajowych. | linie tramwajowe w Bydgoszczy | ustalenia w zakresie transportu szynowego | W Studium system szynowej komunikacji tramwajowej opisano następująco: 1. Trasy istniejące – oznaczenie na rysunku; 2. Trasy o przesądzonym w ramach prac studialnych przebiegu (na etapie realizacji lub w przygotowaniu): Kazimierza Wielkiego, Solskiego-Piękna-Szubińska-Kruszwicka - oznaczenie na rysunku, opis w tekście rozdz. 20.4.; 3. Planowane trasy obecne we wcześniejszych i obowiązujących opracowaniach planistycznych: Szubińska-Schulza, Barciszewskiego – oznaczenie na rysunku, opis w tekście rozdz. 20.4; 4. Potencjalne trasy, dotąd szczegółowo nieanalizowane, których realizację można rozważać – opis wyłącznie w tekście. Większość propozycji opisanych szczegółowo uwadze zawiera się w tej czwartej kategorii. Tramwaj ze względu na przepustowość linii przy jednoczesnych dużych nakładach inwestycyjnych i utrzymaniowych jest dedykowany stosunkowo dużym potokom pasażerskim. Zgodnie z założeniami ma stanowić szkielet systemu transportu publicznego w mieście. Wielkości potoków podróży obecnych i prognozowanych znamy dzięki pomiarom i sporządzanym prognozom ruchu. Wielkość potoków pasażerskich jest uzależniona od wielkości miasta i stopnia zainwestowania terenu. Planując rozbudowę sieci i kierując propozycje do dalszych analiz, trzeba mieć na uwadze powyższe uwarunkowania i poszukiwać rozwiązań potencjalnie atrakcyjnych dla użytkownika i gwarantujących optymalne funkcjonowanie całej sieci. Istotna jest wstępna analiza popytu, czyli ustalenie, ilu potencjalnych klientów znajduje się w akceptowalnej odległości dojścia do przystanku oraz jaki potok pasażerski (dziś obsługiwany przez autobus) nowa linia będzie w stanie przejąć. W dokumencie, jakim jest Studium, zasadniczo unika się wariantowania. Dopiero po etapie wielowariantowych analiz i podjęciu na ich podstawie decyzji można propozycje przedstawić w formie graficznej. |
| 280 | 534.57, 534.58, 624.33, 626.12, 626.21, 744.14 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Wpisanie proponowanych do rozważenia projektów budowy nowych tras tramwajowych (Poznańska, Wały Jagiellońskie, Obwodowej Śródmieścia (Rycerska – Chodkiewicza ze spięciem do Jagiellońskiej, Fordońskiej w alternatywnych przebiegach, na Osiedle Leśne (ul. Sułkowskiego), alternatywne przebiegi w Fordonie (Fordońska, Akademicka do Wyzwolenia), na podstawową listę projektów do realizacji wpisanie w plan rozwoju sieci tramwajowej kolejnych przebiegów: rondo Grunwaldzkie – Grunwaldzka – Nad Torem – Czyżkówko – rondo Grunwaldzkie; Nakielska – Osowa Góra (zamiast zbędnego przedłużenia tylko do ulicy Plażowej); Glinki – Bydgoskich Przemysłowców – Park Przemysłowy; Kazimierza Wielkiego – Łęczycka – Dworzec Bielawy; Perłowa – pętla Bałtycka, Wyznaczenie kilka linii tramwajowych, które wydają się najbardziej realne. Są to: Solskiego – Piękna – Szubińska – Kruszwicka, Wyszyńskiego wraz z jednym z dwuch wariantów prowadzenia, tj. Nowochocimska lub wzdłuż Artyleryjskiej; Szubińska – Dworzec Błonie, Grunwaldzka – Węzeł Zachodni, Kasztelańska – Pelplińska – Łoskoń, na Osiedle Leśne (Sułkowskiego), Poznańska – Wały Jagiellońskie, trasa W-Z, np. Dworzec Główny – Dworzec Wschód, propozycja szybkiego bezkolizyjnego tramwaju zamiast proponowanej przeskalowanej trasy uwzgledniającej tylko jeden środek transportu, ul. Brzozowa wraz z podłączeniem do sieci z wykorzystaniem Kujawskiej i/lub Bielickiej oraz analiza zasadności, przebudowy istniejącej zajezdni autobusowej przy ul. Inowrocławskiej również na zajezdnie tramwajowa, Magnuszewska – Glinki, zamiast drugiej jezdni proponowanej na ul. Glinki, Graniczna – Zygmunta Augusta, zamiast Dużego Ringu, w formule podobnej do mostu im. Władysława Jagiełły, rondo Toruńskie – Jana Pawła II – Kujawska i ul. Brzozowa – częściowo również, jako linia szybkiego tramwaju bezkolizyjnego, Błonie do Białych Błot, uwzględnienie wykonania odcinków tras tramwajowych łączących pojedyncze odnogi w pełną sieć, ponowne przeanalizowanie projektowanego przebiegu nowych linii tramwajowych, nowe odcinki torowisk tramwajowych | linie tramwajowe w Bydgoszczy | ustalenia dotyczące linii tramwajowych | |
| 281 | 328.44, 335.20 | osoba fizyczna | Budowa trasy tramwajowej na Górny Fordon wzdłuż projektowanej trasy, rozwinie to projektowane nowe osiedla i ograniczy ruch samochodowy. | rejon Górnego Tarasu Fordonu | kierunki w zakresie rozwoju sieci tramwajowej | Propozycja ściśle związana ze sposobem i intensywnością zagospodarowania obszaru Górnego Tarasu Fordonu. Wynikać będzie z liczby mieszkańców. Przy odpowiedniej intensywności propozycja może mieć uzasadnienie. Planowany do zabudowy teren stanowi rezerwę perspektywiczną, z tego względu nie wprowadza się wiążących ustaleń w zakresie komunikacji publicznej. |
| 282 | 534.55, 624.3 | osoba fizyczna | Propozycja przedłużenia planowanej trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Barciszewskiego ulicą Pelplińską do pętli Tatrzańskie wraz z jej przedłużeniem do ulicy Andersa celem stworzenia jej spięcia z linią tramwajową na Łoskoń, propozycja przedłużenia torowiska ulicą Pelplińską do pętli Łoskoń. | Fordon | ustalenia dotyczące linii tramwajowych | Zaplanowano odnogę w ul. Barciszewskiego. Propozycja w ul. Pelplińskiej to trasa równoległa do ul. Andersa. Linie nie powinny się dublować. Proponowana linia leży w stosunku do istniejącej w ul. Andersa w odległości ca 600 m. |
| 283 | 328.36, 335.21, 534.60 | osoba fizyczna | Budowa trasy tramwajowej na Nowe Jachcice/Piaski, rozwinie to projektowane nowe osiedla i ograniczy ruch samochodowy, budowa odnogi tramwaju na osiedle Piaski od planowanego tramwaju w trasie W-Z, uwzględnienie rezerwy terenu pod linię tramwajową obsługującą planowane osiedle zabudowy mieszkaniowej na obszarze poligonu Jachcice. | rejon Jachcice-Poligon | kierunki w zakresie rozwoju sieci tramwajowej | Propozycja ściśle związana ze sposobem i intensywnością zagospodarowania obszaru poligonu. Przy odpowiedniej intensywności propozycja może mieć uzasadnienie. Jednakże obecnie teren Jachcice Poligon jest terenem zamkniętym, niedostępnym dla celów inwestycyjnych, a planowany do zabudowy teren stanowi rezerwę perspektywiczną. Z tego względu nie wprowadza się wiążących ustaleń w zakresie komunikacji publicznej. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 284 | 335.15 | osoba fizyczna | Rozbudowa linii tramwajowej z pętli Stomil, przez Dworzec Łęgnowo, do Osiedla Awaryjnego. | linia tramwajowa w rejonie Dworca Łęgnowo | ustalenia w zakresie linii tramwajowych | Potencjał rejonu i przystanku kolejowego nie kwalifikuje tego miejsca jako węzła integracyjnego. |
| 285 | 548.6 | Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Rozwoju Transportu Publicznego | Likwidacja pętli tramwajowej Łęgnowo, wydłużenie torów i budowa pętli tramwajowej ulicami Świetlicową i Spółdzielczą. | tereny w rejonie ul. Świetlicowej, Spółdzielczej | ZK, P/U | Potencjał rejonu miasta nie kwalifikuje do takiej przebudowy. |
| 286 | 548.7 | Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Rozwoju Transportu Publicznego | Połączenie pętli tramwajowej Łęgnowo z pętlą Glinki. | tereny w rejonie Parku Przemysłowego | P/U | Dzisiejsze tereny przemysłowe nie generują już dużych potoków pasażerskich właściwych dla obsługi tramwajem. Długość proponowanej trasy w stosunku do liczby potencjalnych klientów nie kwalifikuje propozycji do dalszych analiz. |
| 287 | 624.46 | osoba fizyczna | Przedłużenie istniejącej linii tramwajowej do BPPT, np. do proponowanej stacji kolejowej Bydgoszcz BPPT. | tereny w rejonie Parku Przemysłowego | P/U | Dzisiejsze tereny przemysłowe nie generują już dużych potoków pasażerskich właściwych dla obsługi tramwajem. Długość proponowanej trasy tramwajowej w stosunku do liczby potencjalnych klientów nie kwalifikuje propozycji do dalszych analiz. |
| 288 | 624.4 | osoba fizyczna | Brak połączenia tramwajowego Błonia i Białych Błot. | Błonie | - | Tramwaj na Błonie jest przewidywany w Studium. Długość proponowanej trasy do Białych Błot w stosunku do liczby potencjalnych klientów nie kwalifikuje propozycji do dalszych analiz. Atrakcyjną propozycją dla gminy Białe Błota powinna być reaktywacja linii kolejowej 356 i uruchomienie przewozów aglomeracyjnych. |
| 289 | 328.43, 335.19, 548.2, 584.1, 585.1, 586.1, 587.1, 588.1, 589.1, 667.1, 668.1, 670.1 | osoba fizyczna, Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Rozwoju Transportu Publicznego | Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Nakielskiej do pętli Lisia, wydłużenie linii tramwajowej w kierunku ul. Lisiej, przedłużenie linii tramwajowej poprzez budowę trambuspasa wzdłuż ul. Nakielskiej, nie tylko do ul. Plażowej, co najmniej do ul. Lisiej. | ul. Nakielska do pętli Lisia, 44/4, obr. 48; 4/5, obr.56 oraz ul. Nakielska do ul. Lisiej, działki 44/4, obr. 48; 4/5 obr. 56, rejon ul. Nakielskiej do ul. Lisiej | droga klasy Z | W Studium dopuszcza się możliwość przedłużenia linii tramwajowej wyłącznie do węzła integracyjnego przy ul. Plażowej. Dalsze prowadzenie trasy w kierunku ul. Lisiej, z uwagi na niekorzystną proporcję długości trasy w stosunku do liczby potencjalnych pasażerów, nie kwalifikuje propozycji do uwzględnienia. |
| 290 | 549.2 | osoba fizyczna | Propozycja budowy linii tramwajowej w ul. Nakielskiej do ul. Lisiej, ul. Candera, ul. Ociepki, wzdłuż Horno-Popławskiego do śluzy Prądy. | Miedzyń – Prądy | L, MN1 | W Studium dopuszcza się przedłużenie linii tramwajowej wyłącznie do węzła integracyjnego przy ul. Plażowej. Długość proponowanej trasy w stosunku do liczby potencjalnych pasażerów nie kwalifikuje propozycji do dalszych analiz. |
| 291 | 748.3 | osoba fizyczna | Uwzględnienie przebiegu przyszłej trasy tramwajowej do Osowej Góry przez Miedzyń w sposób pozwalający na utworzenie węzła Kolej-Tramwaj-Autobus-P&R na wysokości planowanej nowej lokalizacji stacji Bydgoszcz Osowa Góra wraz z budową mostu drogowo-szynowego nad Kanałem Bydgoskim. | rejon Miedzyń – Osowa Góra | - | Potencjał osiedli Miedzyń i Osowa Góra i długość trasy nie wskazują na zasadność budowy linii tramwajowej. Co więcej, istnieje zelektryfikowana linia kolejowa z Osowej Góry do Centrum. Zakłada się stworzenie węzła integracyjnego przy przystanku Osowa Góra. |
| 292 | 584.10, 585.10, 586.10, 587.10, 588.10, 589.10, 667.10, 668.10, 670.10 | osoba fizyczna | Jako alternatywę dla budowy trasy „Z" (na przedłużeniu ul. Plażowej) na osiedlu Miedzyń proponuję budowę linii tramwajowej biegnącej od ul. Saperów przez ul. Filtrową; włącza się ona następnie w ul. Mińską, ul. Józefa Bronikowskiego, ul. Nakielską, skręca w ul. Pijarów, potem w ul. Zapłotek, ul. Widok, ul. Kłosową z pętlą przy stacji kolejowej Bydgoszcz-Błonie. Można by było rozważyć połączenie linii tramwajowej z tramwajem od ul. Szubińskiej. | Jachcice, Miedzyń | ustalenia dotyczące linii tramwajowych | W Studium system szynowej komunikacji tramwajowej opisano następująco: 1. Trasy istniejące – oznaczenie na rysunku; 2. Trasy o przesądzonym w ramach prac studialnych przebiegu (na etapie realizacji lub w przygotowaniu): Kazimierza Wielkiego, Solskiego-Piękna-Szubińska-Kruszwicka – oznaczenie na rysunku, opis w tekście podrozdz. 20.4; 3. Planowane trasy obecne we wcześniejszych i obowiązujących opracowaniach planistycznych: Szubińska-Schulza, Barciszewskiego – oznaczenie na rysunku, opis w tekście podrozdz. 20.4; 4. Potencjalne trasy, dotąd szczegółowo nieanalizowane, których realizację można rozważać – opis wyłącznie w tekście. Wskazana w uwadze trasa ze względu na charakter i parametry geometryczne ulic nie kwalifikuje się do prowadzenia komunikacji tramwajowej. |
| 293 | 335.3 | osoba fizyczna | Usunięcie zapisu o planach budowy linii tramwajowej przez ulicę Grunwaldzką do Węzła Zachodniego. | ul. Grunwaldzka do Węzła Zachodniego | ustalenia dotyczące linii tramwajowych | Propozycji lokalizacji linii tramwajowej w ul. Grunwaldzkiej nie należy traktować jako elementu planu inwestycyjnego. Jest to propozycja wskazana do dalszych analiz. Decyzja o rozbudowie układu szynowego powinna być zawsze poprzedzona wielowariantowymi pracami studialnymi. |
| 294 | 335.2 | osoba fizyczna | Wprowadzenie planu budowy linii tramwajowej z Osowej Góry przez ulicę Grunwaldzką i trasę W-Z w rejon dworca kolejowego w formule szybkiego tramwaju. | Osowa Góra, ul. Grunwaldzka, trasa W-Z | ustalenia dotyczące linii tramwajowych | Potencjał osiedla Osowa Góra i jego oddalenie od centrum miasta nie wskazują na zasadność budowy linii tramwajowej. Co więcej, równolegle do ul. Grunwaldzkiej istnieje zelektryfikowana linia kolejowa. Zakłada się stworzenie węzła integracyjnego przy przystanku Osowa Góra. |
| 295 | 534.54 | osoba fizyczna | Wykreślenie z zapisów Studium „planowanej rozbudowy linii tramwajowej wzdłuż ul. Gdańskiej do ul. Konnej". | ul. Gdańska do ul. Konnej | ustalenia dotyczące sieci tramwajowej | W projekcie Studium zawarto sugestię rozważenia takiej linii (do Myślęcinka) po dekapitalizacji buspasa. |
| 296 | 534.59 | osoba fizyczna | Budowa linii tramwajowej wzdłuż ulicy Zaświat od planowanego połączenia ulicy Gdańskiej z pętlą Rycerska wzdłuż ulicy Artyleryjskiej. | ul. Zaświat | ustalenia dotyczące linii tramwajowych | Długość proponowanej trasy w stosunku do liczby potencjalnych pasażerów oraz bliskość trasy równoległej w ul. Gdańskiej, słabo obciążonej ruchem nie kwalifikują propozycji do dalszych analiz. |
| 297 | 328.25, 335.23 | osoba fizyczna | Rezygnacja z P+R przy Dworcu Głównym, Rycerskiej, Dworcu Wschodnim, Babiej Wsi, Zawiszy, Dworcu Leśna. | wskazane parkingi w systemie P&R na planszy 5 | ustalenia dotyczace lokalizacji parkingów w systemie P&R | Parkingi P&R przy dworcach i przystankach kolejowych mają uzasadnienie w przypadku podróży łączonych samochód – kolej regionalna i dalekobieżna. Pozostałe są potencjalnymi parkingami strategicznymi dla śródmieścia. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 298 | 328.26 | osoba fizyczna | Utworzenie nowych parkingów B+R przy Dworcu Łęgnowo, Dworcu Płątnowo, przystankach tramwaju na Górny Fordon, Dworcu Akademia, rondzie Kujawskim, pętli Bielicka, skrzyżowaniu Pięknej z Szubińską, pętli Bielawy, skrzyżowaniu ul. Łęczyckiej z Fordońską, pętli Glinki oraz wdrożenie systemu B+R jak najszybciej w życie. | całe miasto | ustalenia dotyczace lokalizacji parkingów w systemie B&R | W Studium znalazły się postulowane lokalizacje kluczowych parkingów P&R i B&R. Lokalizacje wskazano w miejscach wybranych przez ZDMiKP i realizowanych. Ponadto wskazano miejsca kluczowe, biorąc pod uwagę lokalizację w węzłach komunikacyjnych. Zapisy w Studium nie przekreślają możliwości lokalizacji parkingów w innych miejscach. |
| 299 | 624.40 | osoba fizyczna | Wyznaczenie parkingów rowerowych na pętlach w Łęgnowie, na Kapuściskach, Glinkach oraz ul. Rekreacyjnej. | Łęgnowo, Kapuściska, Glinki oraz Myślęcinek | ustalenia dotyczące parkingów B&R | W Studium znalazły się postulowane lokalizacje kluczowych parkingów B&R. Zapisy w Studium nie przekreślają możliwości lokalizacji parkingów w innych miejscach. Lokalizacje parkingów rowerowych skrajnie w stosunku do zabudowy mieszkaniowej nie mają uzasadnienia. Pożądana jest lokalizacja centralna z atrakcyjną ofertą linii transportu publicznego, np. węzeł Szarych Szeregów. |
| 300 | 548.5, 624.34 | Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Rozwoju Transportu Publicznego, osoba fizyczna | Budowa jednotorowego odcinka tramwaju po śladzie dawnej bocznicy kolejowej od zakładów Stomil do przystanku PKP Bydgoszcz Łęgnowo; zamiast skrócenia trasowanie linii tramwajowej do Dworca Łęgnowo, przy którym można byłoby utworzyć węzeł przesiadkowy, z którego mogłyby korzystać np. osoby podróżujące z kierunku Solca Kujawskiego czy Torunia. | rejon ul. Spornej, Toruńskiej, zakłady Stomil | ustalenia dotyczące linii tramwajowych | Potencjał rejonu i przystanku kolejowego nie kwalifikuje tego miejsca jako węzła integracyjnego. |
| 301 | 328.22 | osoba fizyczna | Przeniesienie parkingów P+R i B+R z ul. Spornej w rejon pętli Stomil lub Łęgnowo. | rejon ul. Spornej | parkingi P+R i B+R | W Studium znalazły się postulowane lokalizacje kluczowych parkingów P&R i B&R. Lokalizacje wskazano w miejscach wybranych przez ZDMiKP i realizowanych. Ponadto wskazano miejsca kluczowe, biorąc pod uwagę lokalizację w węzłach komunikacyjnych. Skrzyżowanie ul. Toruńskiej i ul. Spornej jest takim potencjalnym węzłem. Zapisy w Studium nie przekreślają możliwości lokalizacji parkingów w innych miejscach jak np. przystanek kolejowy Bydgoszcz Łęgnowo czy też pętla „Stomil". |
| 302 | 335.22 | osoba fizyczna | Budowa parkingu P+R przy ul. Lisiej. | ul. Lisia | ustalenia dotyczące polityki parkingowej | Strategiczny parking P&R dla dojeżdżających z kierunku Łochowa wskazano w rejonie pętli tramwajowej przy ul. Nakielskiej. W tym systemie miejsce węzłowe powinno być atrakcyjne, czyli oferować możliwie wiele wariantów transportu publicznego. Taki warunek spełniają pętle tramwajowe. W Studium wskazano parkingi strategiczne. Nie wyklucza się lokalizacji parkingów tego typu w innych miejscach po szczegółowych analizach. |
| 303 | 584.3, 585.3, 586.3, 587.3, 588.3, 589.3, 667.3, 668.3, 670.3 | osoba fizyczna | Odstąpienie od lokalizacji parkingu P&R koło wiaduktu przy ul. Nakielskiej i zlokalizowanie parkingu dla osiedla Miedzyń przy ul. Łochowskiej. | dz. 3 i 4/5, obr. 56 | ustalenia dotyczące parkingów P&R | |
| 304 | 689.9 | Rada Osiedla Miedzyń-Prądy | Propozycja umiejscowienie Park&Ride na granicy miasta, przy ul. Łochowska/Łochowska-Belma. | ul. Łochowska, Prądy | ustalenia dotyczące parkingów P&R | |
| 305 | 328.21, 335.4, 626.2 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Dyslokacja dworca autobusowego w rejon Węzła Wschodniego. | dworzec autobusowy ul. Jagiellońska; rejon Węzła Wschodniego | MC, KK | Idea integracji dworca kolejowego z autobusowym jest słuszna. Studium wskazuje możliwość stworzenia integracyjnego węzła przesiadkowego w rejonie Węzła Wschodniego, jednak z uwagi na mnogość uwarunkowań, w tym uwarunkowania pozaplanistyczne, np. organizacyjne, które muszą być spełnione dla lokalizacji tego typu obiektu, w dokumencie nie przesądza się o lokalizacji (rozdz. 10.1.2, rozdz. 20.1) Zasadne jest zorganizowanie dworców autobusowych w rozproszeniu, czyli zarówno przy stacji Bydgoszcz Główna, jak i przy Bydgoszcz Wschód (rozdz. 20.4) |
| 306 | 534.24 | osoba fizyczna | Strona 133 – w projekcie zapisano: „Lokalizacja dworca autobusowego nie zapewnia integracji z koleją. Niezbędna jest docelowo zmiana lokalizacji dworca tak, aby integracja z koleją była pełna". Proszę o dokładne wskazanie ewentualnych lokalizacji nowego dworca i wpisanie ich w ostateczny projekt Studium jako rezerwy terenu. Mając jednak na uwadze ograniczenia terenowe w okolicy Dworca Bydgoszcz Główna, wnoszę o analizę lokalizacji w pobliżu węzła Bydgoszcz Wschód. | dworzec autobusowy ul. Jagiellońska, rejon Węzła Wschodniego | MC, KK | Idea integracji dworca kolejowego z autobusowym jest słuszna. Studium wskazuje możliwość stworzenia integracyjnego węzła przesiadkowego w rejonie Węzła Wschodniego, jednak z uwagi na mnogość uwarunkowań, w tym uwarunkowania pozaplanistyczne, np. organizacyjne, które muszą być spełnione dla lokalizacji tego typu obiektu, w dokumencie nie przesądza się o lokalizacji (rozdz. 10.1.2, rozdz. 20.1) Zasadne jest zorganizowanie dworców autobusowych w rozproszeniu, czyli zarówno przy stacji Bydgoszcz Główna jak i przy Bydgoszcz Wschód. (rozdz. 20.4) Zagadnienie wymaga szczegółowych analiz przed podjęciem decyzji. |
| 307 | 744.15 | osoba fizyczna | Brak przeniesienia z tekstu Studium na mapę dyslokacji dworca autobusowego. | całe miasto | ustalenia w zakresie transportu | Studium wskazuje możliwość stworzenia integracyjnego węzła przesiadkowego w rejonie Węzła Wschodniego, jednak z uwagi na mnogość uwarunkowań, w tym uwarunkowania pozaplanistyczne np. organizacyjne, które muszą być spełnione dla lokalizacji tego typu obiektu, w dokumencie nie przesądza się o lokalizacji w tym miejscu dworca autobusowego i dlatego nie wskazano lokalizacji dworca na rysunku Studium (rozdz. 10.1.2, rozdz. 20.1) |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 308 | 534.26, 534.27, 534.61 | osoba fizyczna | Uzupełnienie w Studium zapisu o zdecydowanym przyspieszeniu prac nad rozbudową infrastruktury rowerowej na terenie miasta, a także priorytetowych realizacjach dróg dla rowerów, uzupełnienie priorytetowej listy inwestycji z zakresu infrastruktury rowerowej o zapisy: budowa drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Fordońskiej na całej długości; droga dla rowerów wzdłuż bulwarów nad Brdą; budowa infrastruktury w ciągu ulicy Józefa Sułkowskiego – proponowane pasy rowerowe; budowa drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Andersa (od Akademickiej do Kasztelańskiej) oraz od ulicy Gieryna do Geodetów wraz z chodnikiem; przebudowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ulicy Pelplińskiej i Twardzickiego; budowa dróg dla rowerów wzdłuż ulicy Sudeckiej, Pod Skarpą i Zamczysko; budowa infrastruktury w ciągu Dworzec Główny – Bartodzieje; przebudowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Lewińskiego i ul. Inwalidów na rozwiązanie zgodne z obowiązującymi standardami budowy dróg dla rowerów; budowa kładki dla pieszych i rowerów w ciągu mostu Uniwersyteckiego, Strona 380 - uwagi do podrozdziału 20.5 „Infrastruktura rowerowa”. Uwaga o umieszczenie na priorytetowej liście inwestycji z zakresu infrastruktury rowerowej: budowa drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Fordońskiej na całej długości, droga dla rowerów wzdłuż bulwarów nad Brdą, budowa infrastruktury w ciągu ulicy Józefa Sułkowskiego - proponowane pasy rowerowe; budowa drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Andersa (od Akademickiej do Kasztelańskiej) oraz od ulicy Gieryna do Geodetów wraz z chodnikiem; przebudowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Pelplińskiej i ul. Twardzickiego; budowa dróg dla rowerów wzdłuż ulicy Sudeckiej, Pod Skarpą i Zamczysko; budowa infrastruktury w ciągu Dworzec Główny – Bartodzieje; przebudowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Lewińskiego i ul. Inwalidów na rozwiązanie zgodne z obowiązującymi standardami budowy dróg dla rowerów; budowa kładki dla pieszych i rowerów w ciągu mostu Uniwersyteckiego oraz innych, proponowanych ciągów istniejącej infrastruktury; budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Nakielskiej do pętli Lisia, wydłużenie linii tramwajowej w kierunku ul. Lisiej, przedłużenie linii tramwajowej poprzez budowę trambuspasa wzdłuż ul. Nakielskiej, nie tylko do ul. Plażowej, co najmniej do ul. Lisiej. | ul. Fordońska, bulwary nad Brdą, ul. Sułkowskiego, ul. Andersa (od Akademickiej do Kasztelańskiej) oraz ul. Gieryna do ul. Geodetów, ul. Pelplińska i ul. Twardzickiego, ul. Sudecka, ul. Pod Skarpą i ul. Zamczysko, ciąg ulic: od Dworca Głównego do Bartodziejów, ul. Lewińskiego i ul. Inwalidów, most Uniwersytecki | zagadnienia kształtowania infrastruktury dla rowerów, uwarunkowania w zakresie dróg rowerowych, kierunki kształtowania dróg rowerowych | Studium jest dokumentem o wysokim stopniu ogólności, kierunkowym, wyznaczającym długookresowe cele rozwoju przestrzennego miasta. Zakres Studium nie obejmuje ustalenia programu zadań inwestycyjnych i ich kolejności, to poziom branżowych dokumentów krótko i średnioterminowych. Zagadnienia kształtowania infrastruktury dla rowerów poruszono w rozdziale 20.5 Studium. Zakres Studium nie obejmuje ustalenia programu zadań inwestycyjnych i ich kolejności. W Studium przyjęto, że podstawową sieć dróg rowerowych zapewniającą szybką podróż pomiędzy źródłami i celami podróży zapewnić ma sieć dróg rowerowych wzdłuż głównych ciągów. Zagadnienia kształtowania infrastruktury dla rowerów poruszono w rozdziale 20.5 Studium. Na mapie 5 proponowana docelowa sieć dróg rowerowych uwzględnia ul. Fordońską, bulwary nad Brdą, ul. Sułkowskiego, Andersa, Pelplińską, Twardzickiego, Sudecką, Zamczysko, Śniadeckich, Krasińskiego, Markwarta, Skłodowskiej-Curie, Inwalidów, Lewińskiego, ciąg równoległy do Trasy Uniwersyteckiej. Pozostałe ulice wymienione we wniosku to ulice lokalne, na których co do zasady dróg rowerowych nie wydziela się. Jednakże nie wyklucza to w żaden sposób ich przyszłej realizacji. |
| 309 | 624.39 | osoba fizyczna | Wyznaczenie planowanej drogi rowerowej na ul. Nowochocimskiej. | Nowochocimska | przebieg dróg rowerowych | Ulica Chocimska i jej przedłużenie do ul. Rycerskiej jest kwalifikowana jako ulica klasy L. Co do zasady na ulicach niskich klas (L, D) dróg rowerowych nie wyznacza się. Ulice tego typu są ulicami o ograniczonej szerokości pasa drogowego, o uspokojonym ruchu, rowerzyści mogą korzystać ze wspólnej jezdni. W szczególnych przypadkach, w sytuacji rezerw terenowych w przekroju, możliwe jest wydzielenie drogi rowerowej (lub pasów ruchu dla rowerów), ale decyzja taka zapada na etapie projektu budowlanego lub koncepcji ulicy. |
| 310 | 624.37 | osoba fizyczna | Wydłużenie planowanej drogi rowerowej na ul. Powstańców Wielkopolskich do ul. Gajowej. | ul. Powstańców Wielkopolskich, ul. Gajowa | przebieg dróg rowerowych | Docelowa główna sieć dróg rowerowych ujęta w Studium składa się z wydzielonych ciągów rowerowych wzdłuż ulic układu podstawowego, uzupełnionych o niezależne ciągi rowerowe lokalizowane na terenach zieleni. W strefach „tempo 30” oraz strefach zamieszkania dróg rowerowych nie wydziela się. Wymienione w uwadze odcinki to odcinki ulic lokalnych (niezaliczonych do układu podstawowego). Treść Studium rys. 95. str. 393. |
| 311 | 624.45 | osoba fizyczna | Wydłużenie planowanej drogi rowerowej wzdłuż ulic: Bielicka – Leszczyńskiego – Podgórna. | ulice: Bielicka – Leszczyńskiego – Podgórna | przebieg dróg rowerowych | |
| 312 | 624.38 | osoba fizyczna | Wyznaczenie velostrady na Nowostromej zamiast ulicy. | Nowostroma | przebieg dróg rowerowych | W stosunku do obowiązującego Studium dokonano zmian w sieci układu podstawowego w tym rejonie. W projekcie Studium podnosi się rangę ul. Pięknej stanowiącej kontynuację ul. Solskiego z linią tramwajową (ma to odzwierciedlenie w koncepcjach rozbudowy linii tramwajowych). Korytarz ul. Nowej Stromej zostaje rezerwą dla przyszłej ulicy klasy Z. Ulica klasy Z dzieli obszar miasta na kwartały i obsługuje przyległy obszar bezpośrednio oraz posiada liczne powiązania z ulicami poprzecznymi. Obecnie obszar północnego Szwederowa takiej struktury nie posiada. Kwartał ma powierzchnię aż 142 ha, a istniejący system ulic lokalnych nie jest odpowiedni do obsługi intensywnej zabudowy mieszkaniowej, co uzasadnia planowanie ul. Nowej Stromej. Niezależny od układu drogowego ciąg rowerowy z podnóża skarpy na Szwederowie, jest już poprowadzony i funkcjonuje w Dolinie Pięciu Stawów (Plansza 5, schemat 4). |
| 313 | 328.6 | osoba fizyczna | Uznanie ulic Dworcowej i Gdańskiej za główne trakty piesze w całej strefie centrum i wyłączenie ich z ruchu kołowego. | ul. Dworcowa i ul. Gdańska | w części drogi w klasie dr. zbiorczej i lokalnej, w części ciągi piesze | Zasadniczo w obszarze Centrum ul. Gdańska i Dworcowa są oznaczone jako główne ciągi piesze. Odcinek ul. Dworcowej od Matejki do Królowej Jadwigi jest potraktowany jako ulica lokalna z ruchem uspokojonym i linią tramwajową (stan obecny można uznać za docelowy). Ideę przedstawiono na planszy nr 5. Z uwagi na konieczność obsługi przyległych nieruchomości nie jest możliwe całkowite wyłączenie z ruchu kołowego traktów na terenie Śródmieścia. Niemniej wskazuje się potrzebę preferowania ruchu pieszego. |

| Lp uwag nieuwzgl. | Nr uwagi | Zgłaszający uwagę | Treść uwagi | Oznaczenie nieruchomości | Ustalenia projektu Studium | Uzasadnienie rozstrzygnięcia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 314 | 534.15, 626.24 | osoba fizyczna, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy | Uwzględnienie w Studium, szczególnie w przypadku omawiania przestrzeni z planowanym dominującym ruchem pieszym, odniesienia się i obowiązywania Zarządzenia Prezydenta Miasta Bydgoszczy Nr 539/2018 jako obowiązującego prawa lokalnego, wskazującego na preferowane rozwiązania infrastrukturalne w projektowaniu przestrzeni pieszej. | - | - | Wprowadzenie w Studium odwołań do Zarządzenia Prezydenta Miasta Bydgoszczy Nr 539/2018 „Katalogu dobrych praktyk w projektowaniu przestrzeni pieszej" nie jest właściwe. W Studium przyjmuje się generalnie zasadę braku odniesień do obowiązujących aktów prawnych, stanowiących prawo lokalne. Możliwość zmiany takich dokumentów wiązałaby się z sytuacją, w której Studium powoływałoby się na nieaktualną ich wersję. Jednakże należy zauważyć, iż zasady zawarte w przywołanym powyżej dokumencie są przeniesione do Studium na tyle, na ile jego stopień ogólności pozwala. Katalog tego typu rozwiązań przeznaczony jest do stosowania przez zarządców dróg i projektantów na etapie projektowania szczegółowych rozwiązań. Kompleksowe wytyczne dla infrastruktury drogowej, w tym w rowerowej i pieszej, są przygotowywane przez wiodące politechniki i częściowo już opublikowane przez właściwe ministerstwo. |
| 315 | 534.29 | osoba fizyczna | Skablowanie linii napowietrznych dwutorowych WN 110 kV pomiędzy GPZ Fordon i GPZ Fordon ATR, uwaga dotycząca podrozdziału 11.6 „Zaopatrzenie w energię elektryczną"(strona 180). | Fordon | podrozdział 11.6 „Zaopatrzenie w energię elektryczną" | W projekcie Studium wnioskowane linie energetyczne docelowo przewidziane są do skablowania według mapy 11 „Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w energię elektryczną". Ogólne zapisy dotyczące skablowania linii energetycznych zawarto, w kartach terenów w wytycznych dla infrastruktury. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wersji projektu wykładanego do wglądu publicznego tekst do którego odnosi się uwagodawca znajduje się na str. 184 (cz. I „Uwarunkowania"). |
| 316 | 534.30 | osoba fizyczna | Skablowanie linii napowietrznej 110 kV pomiędzy GPZ Śródmieście a Błonie na całej długości, uwaga dotycząca podrozdziału 11.6 „Zaopatrzenie w energię elektryczną"(strona 180). | Śródmieście, Błonie | podrozdział 11.6 „Zaopatrzenie w energię elektryczną" | W projekcie Studium wnioskowane linie energetyczne docelowo przewidziane są do skablowania na odcinku Stroma - Filarecka do GPZ Błonie, według mapy 11 „Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w energię elektryczną". Ogólne zapisy dotyczące skablowania linii energetycznych zawarto w kartach terenów w wytycznych dla infrastruktury. Odcinek skablowania sieci 110 kV został zaopiniowany przez gestora sieci – ENEA. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wersji projektu wykładanego do wglądu publicznego tekst do którego odnosi się uwagodawca znajduje się na str. 184 (cz. I „Uwarunkowania"). |
| 317 | 534.31 | osoba fizyczna | Zmiana nazw GPZ ATR (na UTP), Kauczuk (na Stomil), Romet (na Brdyujście) i weryfikację pozostałych w celu dostosowania ich do nowego nazewnictwa firm, instytucji czy osiedli; uwaga dotycząca podrozdziału 11.6 „Zaopatrzenie w energię elektryczną"(strona 180). | całe miasto | podrozdział 11.6 „Zaopatrzenie w energię elektryczną" | Uwaga wykracza poza zakres regulacji Studium. Postulat zmiany nazw wskazanych GPZ-ów nie leży w kompetencjach dokumentów planistycznych i takie sugestie należy kierować bezpośrednio do operatorów sieci. Uwaga nie odnosi się do dokumentu wykładanego do wglądu publicznego. Przywołane strony nie zawierają treści, do których odnosi się składający uwagę. W wersji projektu wykładanego do wglądu publicznego tekst do którego odnosi się uwagodawca znajduje się na str. 184 (cz. I „Uwarunkowania"). |

Załącznik nr 4
Do uchwały Nr LXII/1263/22 Rady Miasta Bydgoszczy
z dnia 14 grudnia 2022 r.

# UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ ORAZ SYNTEZA USTALEŃ STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA MIASTA BYDGOSZCZY

## UZASADNIENIE

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta (w skrócie studium), poprzez określenie polityki przestrzennej gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego, stanowi podstawowe narzędzie umożliwiające realizację zadań własnych gminy w zakresie ładu przestrzennego, komunikacji i infrastruktury technicznej. Jest to jedyny, obligatoryjny, interdyscyplinarny dokument planistyczny, uwzględniający długofalowe zamierzenia, określający kierunki przemian przestrzennych
i infrastruktury technicznej na obszarze całego miasta.

Podstawą jego sporządzenia jest Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która określa również stopień szczegółowości i problematykę tego dokumentu. Kierunki wyznaczone w studium są realizowane poprzez sporządzane plany miejscowe, które nie mogą naruszać jego ustaleń. Prace nad projektem Studium podjęto w związku z realizacją Uchwały Nr LXII/1303/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 września 2014 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy. Niniejsze Studium stanowi zmianę Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy, uchwalonego uchwałą Nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r.

Niniejsze opracowanie jest aktualizacją uwarunkowań i kierunków rozwoju miasta, dostosowuje problematykę Studium do zmieniających się przepisów z zakresu planowania przestrzennego. Ważnym zadaniem Studium jest wyznaczenie ram przestrzennych dla realizacji wyzwań rozwojowych określonych w strategii rozwoju miasta „Bydgoszcz 2030. Strategia rozwoju" takich jak:

- umocnienie pozycji Bydgoszczy w sieci polskich i europejskich metropolii,
- poprawa jakości przestrzeni publicznych,
- zahamowanie spadku liczby ludności,
- rozwój konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki,
- poprawa jakości środowiska przyrodniczego,
- dostosowanie miasta do zmian klimatu oraz ograniczenie jego wpływu na dalsze zmiany.

Stosownie do tych wyzwań, a także uwzględniając uwarunkowania społeczne, środowiskowe, kulturowe, funkcjonalne, gospodarczo-ekonomiczne, wytyczne dokumentów nadrzędnych, Studium w zakresie rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych daje podstawy do:

- kształtowania miasta przyjaznego mieszkańcom, charakteryzującego się wielofunkcyjnymi przestrzeniami miejskimi, cechującego się różnorodną ofertą miejsc zamieszkania, miejsc pracy, dogodnego dostępu do usług i przestrzeni publicznych, do terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, posiadającego wysoką jakość środowiska miejskiego;
- kształtowania miasta zwartego, opartego o optymalne wykorzystanie istniejących zasobów infrastrukturalnych, transportowych, usług publicznych oraz rezerw terenowych zawartych w istniejącej tkance miejskiej;
- kształtowania miasta o harmonijnej kompozycji architektoniczno-urbanistycznej, podkreślającej jego indywidualny charakter;
- rozwoju funkcji metropolitalnych miasta jako ważnego ośrodka miejskiego o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, oferującego szeroki wachlarz usług z zakresu: zdrowia, kultury,

administracji, nauki i szkolnictwa wyższego, sportu, szeroko pojętych usług transportu lądowego, wodnego i powietrznego, turystyki – zwłaszcza wodnej;
- kształtowania zrównoważonego systemu transportu umożliwiającego swobodne przemieszczanie się do celów podróży w mieście, w tym podniesienie rangi transportu przyjaznego dla środowiska tj. transportu publicznego z kompatybilnym systemem park&ride oraz rozbudowę systemu ścieżek rowerowych;
- kształtowania systemu transportu umożliwiającego swobodną wymianę towarów i usług w skali regionu, kraju i Europy;
- wyodrębnienia systemu przyrodniczo-rekreacyjnego w strukturze miasta w celu stworzenia właściwych warunków dla zdrowia i regeneracji mieszkańców;
- kształtowania przestrzeni publicznych sprzyjających integracji mieszkańców, budowaniu poczucia przynależności społecznej i podkreślaniu tożsamości miejsca;
- ochrony wartości kulturowych, poprzez bezpośrednią ochronę obiektów zabytkowych, ale również poprzez harmonijne, odnoszące się z szacunkiem do obiektów wartościowych kulturowo, zagospodarowanie otoczenia;
- ochrony obszarów i obiektów cennych przyrodniczo.

## SYNTEZA

Określenie ustaleń dotyczących kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta zostało poprzedzone analizami istniejących uwarunkowań w wymaganym ustawowo zakresie:
- dotychczasowego przeznaczenia, zagospodarowania i uzbrojenia terenu miasta (Uwarunkowania: rozdział 2.6 *Zagospodarowanie terenów – stan istniejący* i rozdział 11. I*nfrastruktura techniczna*)*,*
- stanu ładu przestrzennego i wymogów jego ochrony (Uwarunkowania: rozdział 4. *Ład przestrzenny*)*,*
- stanu środowiska, w tym stanu rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej, wielkości i jakości zasobów wodnych oraz wymogów ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu, w tym krajobrazu kulturowego (Uwarunkowania: rozdział 5. *Środowisko przyrodnicze* i rozdział 6.1. *Krajobraz kulturowy Bydgoszczy*)*,*
- stanu dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej (Uwarunkowania: rozdział 6. *Dziedzictwo kulturowe*)*,*
- warunków i jakości życia mieszkańców, w tym ochrony ich zdrowia (Uwarunkowania: rozdział 7. W*arunki i jakości życia mieszkańców*),
- zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia (Uwarunkowania: rozdział 8. *Zagrożenie bezpieczeństwa ludności i jej mienia*),
- potrzeb i możliwości rozwoju gminy (Uwarunkowania: rozdział 15. *Potrzeby i możliwości rozwoju*),
- stanu prawnego gruntów (Uwarunkowania: rozdział 3. *Stan prawny gruntów)*,
- występowania obiektów i terenów chronionych na podstawie przepisów odrębnych (Uwarunkowania: *rozdział 5.8. Obszary chronione na podstawie ustawy o ochronie przyrody* i rozdział 6. *Dziedzictwo kulturowe*),
- występowania obszarów naturalnych zagrożeń geologicznych (Uwarunkowania: rozdział 8.2. *Zagrożenia geologiczne*),
- występowania udokumentowanych złóż kopalin, zasobów wód podziemnych (Uwarunkowania: rozdziały 5.3. *Występowanie złóż kopalin* i rozdział 5.5. *Wody podziemne*),
- stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej, w tym stopnia uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej, energetycznej oraz gospodarki odpadami (Uwarunkowania: rozdziały 10. *Transport* - u*warunkowania wewnętrzne i zewnętrzne* i rozdział 11. I*nfrastruktura techniczna*),
- zadań służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych (Uwarunkowania: rozdział 12. *Dokumenty planistyczne wyższego rzędu – zadania służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych*),
- wymagań dotyczących ochrony przeciwpowodziowej (Uwarunkowania: rozdział 8.1. Zagrożenie powodziowe).

Nie uwzględniono uwarunkowań wynikających z:

- rekomendacji i wniosków zawartych w audycie krajobrazowym lub określenia przez audyt krajobrazowy granic krajobrazów priorytetowych, z uwagi na brak takiego dokumentu dla Bydgoszczy,
- występowania udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla, z uwagi na brak ich lokalizacji na terenie Bydgoszczy,
- występowania terenów górniczych wyznaczonych na podstawie przepisów odrębnych, z uwagi na brak ich lokalizacji na terenie Bydgoszczy.

Wnioski z uwarunkowań i wyniki poszczególnych analiz stanowiły podstawę do sformułowania kierunków i priorytetów rozwoju miasta w zakresie gospodarki przestrzennej. Studium wyznacza kierunki zagospodarowania obszarów i terenów tworzących strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta oraz kierunki w zakresie kształtowania systemów miejskich.

Na poziomie Studium podstawową strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta stanowią:

- obszar śródmiejski obejmujący wielofunkcyjne tereny centrum miasta oraz obszary o charakterze zabudowy śródmiejskiej, mieszkaniowo-usługowej;
- obszary zamieszkania obejmujące tereny zabudowy jednorodzinnej, tereny zabudowy mieszanej jednorodzinnej i wielorodzinnej, tereny zabudowy wielorodzinnej, tereny zabudowy jednorodzinnej i usługowej, oraz tereny zabudowy wielorodzinnej i usługowej;
- obszary aktywności gospodarczej obejmujące tereny: usług i tereny produkcyjno-usługowe;

oraz przenikające tkankę miejską systemy:

- przyrodniczo-rekreacyjny, obejmujący tereny lasów, tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej, tereny zieleni urządzonej, tereny rekreacji i sportu oraz ogrodów działkowych, tereny rolne, tereny wód powierzchniowych, tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej;
- transportowy obejmujący tereny transportu oraz tereny obsługi transportu;
- infrastruktury technicznej obejmujący tereny i urządzenia infrastruktury technicznej.

Szczegółowe ustalenia dotyczące kierunków zmian w strukturze przestrzennej miasta oraz kierunki i wskaźniki zagospodarowania i użytkowania poszczególnych terenów zapisane zostały w części Studium zatytułowanej „Kierunki" oraz na rysunku Studium, obejmującym mapy od 1-12, stanowiące załącznik do uchwały Studium.

Punktem wyjścia dla określenia potrzeb rozwoju miasta jest docelowa liczba ludności. Liczba mieszkańców Bydgoszczy została oszacowana z uwzględnieniem dostępnych prognoz demograficznych, ale także z uwzględnieniem przesłanek dotyczących potencjału rozwojowego miasta. Biorąc pod uwagę procesy koncentracji ludności i działalności gospodarczej na obszarach funkcjonalnych dużych miast, funkcje miasta w regionie, ofertę miejsc pracy, nauki, usług ponadlokalnych, warunki zamieszkania, zewnętrzne powiązania transportowe oraz możliwości dalszego rozwoju tych zasobów, przyjęto założenie, iż w perspektywie 30 lat liczba ludności Bydgoszczy będzie kształtowała się na poziomie 360 tys. mieszkańców tj. o około 28% więcej niż podają prognozy GUS (co jest zgodne z zapisami Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która umożliwia zwiększenie zapotrzebowania w stosunku do wyników analiz o nie więcej niż 30%).

Dla realizacji funkcji mieszkaniowych w Studium wskazano obszary zamieszkania, które obejmują wyodrębnione na rysunku Studium tereny: MN, MN/MW, MW, MN/U, MW/U i ZM oraz tereny mieszkaniowo-usługowe UC i MC.

Wyznaczone w Studium tereny mieszkaniowe umożliwiają poprawę standardu zamieszkania mieszkańców w zakresie zwiększenia powierzchni mieszkaniowej przypadającej na mieszkańca – zakładany wzrost z 25,04 $m^2$ powierzchni użytkowej (pu) mieszkania na osobę do ok. 33,6 $m^2$pu/osobę.

Standard ten będzie realizowany w obszarach zabudowy mieszkaniowej poprzez:

- uzupełnianie zabudową rezerw terenowych w istniejących strukturach mieszkaniowych, tj. uzupełnienie zabudowy na wolnych działkach, zwiększenie intensywności zagospodarowania poprzez rozbudowę lub wymianę obiektów substandardowych o parametrach nieadekwatnych do wskaźników przyjętych w niniejszym Studium,

- uzupełnienie struktury miejskiej o nowe tereny zabudowy mieszkaniowej pozyskane w drodze przekształceń terenów zainwestowania miejskiego na funkcje zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz mieszkaniowo-usługowej (Bydgoszcz Wschód-Fordońska),
- uruchomienie nowych terenów mieszkaniowych w jednostkach Prądy-Lisia oraz Fordon-Mariampol,
- uruchomienie, stosownie do potrzeb i po spełnieniu warunków formalno-prawnych, terenów stanowiących rezerwy perspektywiczne w jednostkach Jastrzębie-zabudowa i Fordon-Górny Taras oraz w przypadku możliwości pozyskania terenów wojskowych i leśnych uruchomienie terenów w rejonie Jachcice-Poligon.

Poprawa standardu zamieszkania powinna następować również poprzez eliminowanie funkcji uciążliwych, poprawę jakości przestrzeni miejskiej oraz zapewnienie dostępu do miejskiego systemu przyrodniczo-rekreacyjnego.

Szczególnym obszarem w strukturze miasta jest obszar śródmiejski, jako obszar historycznych początków miasta buduje tożsamość Bydgoszczy i wpływa na wizerunek miasta odbierany zarówno przez mieszkańców jak i przyjezdnych. Oprócz funkcji reprezentacyjnych i ogólnomiejskich, które powinny się tutaj koncentrować, obszar ten na równi z funkcjami usługowymi powinien być miejscem komfortowego zamieszkania. Niezbędna jest ochrona wartości dziedzictwa kulturowego jak również stałe podnoszenie standardu przestrzeni publicznych oraz dbałość o jakość i spójność architektoniczną nowo powstających obiektów. Obszar śródmiejski obejmuje tereny oznaczone symbolami UC i MC. W obecnej edycji Studium oprócz terenów śródmiejskich Bydgoszczy, wskazywany jest również śródmiejski obszar Starego Fordonu.

Podstawowym kierunkiem rozwoju obszaru śródmiejskiego jest ochrona wartości dziedzictwa kulturowego oraz kształtowanie wielofunkcyjnej przestrzeni miejskiej o wysokich walorach estetycznych, z udziałem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz usługami o znaczeniu centrotwórczym, w tym:

1. kształtowanie zrównoważonej struktury mieszkaniowo-usługowej, obejmującej funkcje mieszkaniowe wielorodzinne ze znaczącym udziałem usług,
2. lokalizacja usług o znaczeniu ogólnomiejskim, regionalnym i ponadregionalnym, zwiększających różnorodność oferowanych usług oraz podnoszących prestiż miejsca,
3. dyslokacja funkcji uciążliwych, sprzecznych z założonym charakterem obszaru centralnego,
4. kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni miejskiej, będącej wizytówką miasta z wysokiej klasy obiektami architektury oraz dużym udziałem atrakcyjnych przestrzeni publicznych, stanowiących miejsca spotkań i arenę działań kulturalnych,
5. kształtowanie obszarów nadwodnych jako prestiżowych przestrzeni publicznych ważnych dla tożsamości miasta oraz miejsca lokalizacji oferty kulturalno-usługowej i turystyczno-wypoczynkowej,
6. kształtowanie krajobrazu śródmiejskiego w oparciu o elementy tożsamości (kulturowe i naturalne) z podkreśleniem i kreowaniem wartościowych widoków obserwowanych z przestrzeni publicznych, dbałość o standard małej architektury, nawierzchni, elementów informacyjnych i reklamowych umieszczanych w przestrzeni publicznej,
7. poprawa jakości struktury przestrzennej terenu poprzez uzupełnianie zabudową istniejących rezerw terenowych, wymianę obiektów o parametrach nieadekwatnych do struktury śródmiejskiej lub substandardowych, a także kreowanie nowych placów, ciągów pieszych i rowerowych, zagospodarowanie wnętrz kwartałów dla wypoczynku i usług zgodnych z profilem obszaru śródmiejskiego,
8. polepszenie jakości zamieszkania poprzez dążenie do poprawy jakości powietrza, wprowadzanie elementów zagospodarowania zielenią, korektę standardów ilościowych i jakościowych zagospodarowania zielenią,
9. kształtowanie przestrzeni przyjaznej dla użytkowników pieszych obejmujące ograniczanie ruchu samochodowego w strefie centralnej, uporządkowanie zasad parkowania, ograniczanie parkowania przyulicznego,
10. rewitalizacja i kompleksowa poprawa jakości życia mieszkańców.

Studium wskazuje obszary aktywności gospodarczej i usług, które stanowią główne rejony generowania

miejsc pracy oraz dochodów. Obszary aktywności gospodarczej w Studium obejmują tereny o wiodących funkcjach produkcyjno-usługowych i usługowych oznaczone symbolami P/U i U2, KW, KL.

Koncentracja takiego typu aktywności na wyodrębnionych terenach miejskich stwarza przestrzeń dla rozwoju gospodarczego miasta, pozwala zarówno na rozwój przemysłu oraz nowoczesnych centrów usługowych, sprzyja powstawaniu klastrów przemysłowych oraz rozwijaniu nowych dziedzin biznesu. Ważną część obszarów aktywności stanowią tereny obsługi transportu, tj. teren lotniska oraz projektowany nad Wisłą – węzeł multimodalny przeznaczony pod rozwój funkcji transportu i przeładunku towarów. Zaletą wyodrębnienia obszarów aktywności gospodarczej w strukturze miejskiej jest minimalizacja potencjalnych konfliktów z funkcjami wrażliwymi, czyli mieszkaniowymi oraz właściwe dla nich wyposażenie w infrastrukturę techniczną i drogową.

Rozmieszczenie terenów aktywności gospodarczej w mieście bazuje na już wykształconych obszarach związanych z produkcją i usługami. Znaczącą zmianą w stosunku do dotychczasowych założeń rozwoju jest zmiana profilu zagospodarowania terenów w rejonie Bydgoszczy Wschód. Dotychczas były to obszary koncentracji usług, a obecnie wskazany kierunek to przekształcenia na obszary o funkcjach mieszanych mieszkaniowo–usługowych o wysokiej intensywności zagospodarowania. Ponadto na obszarach Sierznieczka, Brdyujścia, Zimnych Wód wskazuje się zmianę profilu wykorzystania terenów z uwagi na potencjał i walory inwestycyjne terenów położonych w sąsiedztwie rzeki Brdy, oraz uciążliwości funkcji produkcyjnych, zakłada się ograniczenie funkcji produkcji na rzecz usług. Przewiduje się też powiększenie obszarów możliwych do zagospodarowania pod funkcje aktywności gospodarczej w rejonie parku przemysłowego, stanowiącego główny obszar rozwoju funkcji produkcyjno-usługowych. W obecnej edycji Studium wskazuje się w rejonie Łęgowa tereny pod lokalizację portu rzecznego wraz z platformą multimodalną.

Podstawowe kierunki rozwoju dla obszarów aktywności gospodarczej to stworzenie przestrzeni dla rozwoju funkcji gospodarczych w tym rozwoju przemysłu, nowoczesnych centrów usługowych oraz rozwijaniu nowych dziedzin biznesu, jak również rozwój transportu i przeładunku.

Usługi są specyficzną częścią struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w zależności od ich charakteru występują jako funkcja wiodąca na wyodrębnionych obszarach lub stanowią integralną część obszarów o innych funkcjach wiodących.

Wyodrębnione w strukturze miasta obszary dedykowane usługom jako funkcji wiodącej, obejmują tereny U1, U2, UP, gdzie tereny U1 służą lokalizacji usług ponadpodstawowych nieuciążliwych w rejonach zabudowy mieszkaniowej lub w obszarach cennych przyrodniczo, tereny U2 to tereny usług budujących obszary aktywności gospodarczej. Tereny oznaczone symbolem UP są przeznaczone pod rozwój usług publicznych z zakresu administracji, nauki i szkolnictwa wyższego, kultury i sztuki, wystawiennictwa, zdrowia i opieki społecznej, sportu i rekreacji, turystyki, bezpieczeństwa publicznego i obronności państwa.

Studium ustala kształtowanie sieci usług ogólnospołecznych i konsumpcyjnych w układzie trójstopniowym: usługi ogólnomiejskie i regionalne, usługi ponadlokalne – miedzyosiedlowe, usługi lokalne – osiedlowe. Lokalizacja usług produkcyjnych i biznesu nie podlega hierarchizacji pod względem zasięgu obsługi. Dla lokalizacji usług ogólnomiejskich i regionalnych budujących ponadlokalną pozycję miasta w regionie są dedykowane tereny UC i MC jako obszary śródmiejskie oraz tereny UP wyodrębnione w strukturze miasta jako tereny usług o charakterze publicznym oraz o znaczeniu ogólnomiejskim i regionalnym.

Kierunki i wskaźniki zagospodarowania poszczególnych terenów budujących strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta określone są w kartach terenów.

Dla kształtowania zrównoważonego rozwoju Bydgoszczy w Studium wskazano system przyrodniczo-rekreacyjny, który tworzą tereny: lasów ochronnych, zieleni krajobrazowej i ochronnej, obszary rekreacji i wypoczynku, tereny cmentarzy oraz tereny rolne. System ten wzmacniają również tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej.

Wyodrębnienie systemu przyrodniczo-rekreacyjnego służy ochronie oraz kształtowaniu przyrodniczych wartości miasta, stworzeniu warunków rekreacji i wypoczynku dla mieszkańców, poprawie warunków mikroklimatycznych i zdrowotnych miasta, zachowaniu i kształtowaniu bioróżnorodności miasta oraz kształtowaniu odporności środowiska miejskiego na zmiany klimatyczne.

Jednym z ważniejszych zagadnień w tym zakresie jest rozwój osi przyrodniczo-rekreacyjnej budowanej w oparciu o zasoby wodne tj. rzeki Brdę i Wisłę oraz Kanał Bydgoski, z priorytetowym odcinkiem Stare Miasto - Stary Fordon oraz sukcesywnym rozwojem w kierunku zachodnim wzdłuż Kanału Bydgoskiego i w kierunku północnym wzdłuż Brdy. Studium zakłada również rozwój osi przyrodniczo-rekreacyjnej w oparciu o Skarpę Południową oraz Skarpę Północną Bydgoszczy. Przewiduje się zapewnienie mieszkańcom łatwego dostępu do systemu terenów wypoczynkowych poprzez uzupełnienie istniejącego systemu o nowe tereny rekreacji i wypoczynku, na poziomie ogólnomiejskim i osiedlowym, w tym wyznaczenie parków osiedlowych oraz rozbudowę systemu połączeń (ciągów) przyrodniczo-rekreacyjnych pomiędzy terenami mieszkaniowymi a terenami wypoczynkowymi. Dla spójności i siły oddziaływania zielonego systemu istotne jest również kształtowanie zieleni na terenach o innych funkcjach wiodących. Proces ten będzie następował w oparciu o: wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej, wskazanie obszarów wspomagających system przyrodniczo-rekreacyjny, zapisy odnoszące się do ochrony drzew oraz wzbogacania systemu przyrodniczo-rekreacyjnego o zieleń zintegrowaną z zabudową tj. zieleń w postaci zielonych ścian, ogrodów na dachach, ogrodów deszczowych itp., wprowadzania zieleni na parkingi wielkopowierzchniowe oraz wzbogacanie ciągów transportowych zielenią wysoką.

W Studium wskazano tereny wyłączone z zabudowy:

- Tereny lasów – ZL, wyodrębnione w rejonach: Opławiec, Smukała, Piaski, Rynkowo, Myślęcinek, Las Gdański, Skarpa Północna, Mariampol oraz Wypaleniska, Park Przemysłowy.
- Tereny rolne - R, znajdujące się w rejonie Osowa Góra - Prądy, Łoskoń.
- Obszary szczególnego zagrożenia powodzią – tereny zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego.
- Strefy ochrony ujęć wody – znajdujące się na terenie Czyżkówka, Lasu Gdańskiego oraz w południowej części miasta w Parku Przemysłowym.

W Studium określono zasady ochrony środowiska i jego zasobów, ochrony przyrody, krajobrazu, w tym krajobrazu kulturowego. W zakresie rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych związanych ze środowiskiem przyrodniczym jako podstawowe priorytety przyjęto:

- Wzmacnianie potencjału przyrodniczego miasta jako odpowiedź na: zmiany klimatyczne, potrzebę kształtowania środowiska zrównoważonego, poprawę jakości życia mieszkańców, zapewnienie kontaktu z naturą.
- Poprawę jakości powietrza realizowaną m.in. poprzez wskazanie terenów stanowiących korytarze przewietrzające dla miasta.
- Dbałość o kształtowanie krajobrazu miejskiego, w tym wskazanie stref lokalizacji zabudowy wysokiej, sytuowanych z poszanowaniem dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego miasta.

W odniesieniu do postępujących zmian klimatycznych w studium uwzględniono zagadnienia retencji wód opadowych oraz możliwości lokalizacji odnawialnych źródeł energii na terenie miasta.

Do najważniejszych kierunków polityki przestrzennej w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego określonych w Studium należą:

- Zachowanie i ochrona wartości środowiska kulturowego oraz przeciwdziałanie jego niszczeniu i zmianom, które mogą stanowić zagrożenie dla jego unikatowych walorów składających się na tożsamość miasta.
- Racjonalne, zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju, wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego dla zaspokajania współczesnych potrzeb społecznych, zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej i promocji turystycznej miasta.
- Zagospodarowanie i rewaloryzacja obszarów o wartości historycznej, kreowanie indywidualnego charakteru i klimatu miejsc, przy wykorzystaniu niematerialnych walorów kulturowych, w tym lokalnych tradycji i zwyczajów, symboli, nazewnictwa itp.

Zgodnie z art. 19. 3 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w celu ochrony elementów dziedzictwa kulturowego w Studium ustalono strefy ochrony konserwatorskiej określone na mapie nr 3, do których należą: strefa „A" ścisłej ochrony konserwatorskiej, strefa „B" ochrony konserwatorskiej, strefa „AW"

ścisłej ochrony archeologicznej, strefa „W" ochrony archeologicznej.

W zakresie ochrony dóbr kultury współczesnej jako elementu krajobrazu kulturowego miasta w Studium wskazuje się tereny i obiekty, które nie stanowią zabytków w rozumieniu ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2014 poz. 1446 z późn. zm.) lecz z uwagi na wartość artystyczną lub historyczną powinny podlegać ochronie. Na zasób dóbr kultury współczesnej składają się: obiekty architektury i techniki, założenia urbanistyczne i zespoły zabudowy, założenia krajobrazowe, parkowo-ogrodowe, miejsca obiekty pamięci narodowej, pomniki, znaki i rzeźby.

Studium określa kierunki kształtowania systemu transportowego miasta w zakresie powiązań wewnętrznych i zewnętrznych w odniesieniu do układu drogowego, kolejowego, tramwajowego, systemu obsługi parkingowej oraz podstawowego układu ścieżek rowerowych, a także transportu wodnego i lotniczego. Przyjęte założenia stanowią podstawę do dalszego projektowania docelowych rozwiązań w taki sposób, aby uzyskać odpowiedni standard i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników.

W szczególności w Studium wskazuje się:

- powiązania sieci miejskiej z krajowym systemem autostrad i dróg ekspresowych, zakłada się podniesienie parametrów obecnych dróg krajowych nr 5 i 10 do parametrów tras ekspresowych,
- kierunki uzupełnienia układu drogowego, tak aby poprawić efektywność, sprawność układu transportowego oraz podwyższyć standardy techniczne – poprawić jakość systemu, przyczyniając się do redukcji zanieczyszczeń powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz obniżenia zużycia energii,
- potrzebę kształtowania zrównoważonego rozwoju różnych podsystemów transportu i ich integracji, w tym kształtowanie sieci transportu publicznego, sieci dróg rowerowych,
- potrzebę integracji obszaru funkcjonalnego,
- strefy ruchu uspokojonego, m.in. na obszarze Śródmieścia,
- główne węzły drogowe,
- strefy polityki parkingowej dla miasta oraz rozmieszczenie węzłów integracyjnych,
- układ sieci dróg rowerowych.

Zgodnie z ustaleniami Studium rozwój infrastruktury technicznej należy prowadzić w kierunku:

- zapewnienia wszystkim mieszkańcom dostępu do sieci infrastruktury technicznej, które będą spełniały normy krajowe i UE w zakresie parametrów technicznych, jakościowych i ilościowych,
- realizacji sieci infrastruktury technicznej na terenach rozwojowych (mieszkaniowych, usługowych, przemysłowych) w celu kreowania Bydgoszczy jako przestrzeni przyjaznej dla inwestora,
- rozwoju sieci infrastruktury technicznej w celu poprawy jakości środowiska poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń, przeciwdziałaniu obniżenia poziomu wód gruntowych, poprawy walorów przyrodniczych terenów, ograniczenia oddziaływania na środowisko,
- rozwoju sieci, szczególnie wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej, w celu zwiększenia zasięgu obsługi gmin sąsiednich.

Do najistotniejszych obszarów, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym oraz ponadlokalnym, zgodnie z ustaleniami *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego* i ustaleniami programów rządowych należą: realizacja dróg ekspresowych stanowiących obwodnicę miasta, budowa terminala intermodalnego wraz z portem śródlądowym oraz budowa siedziby Akademii Muzycznej.

W Studium określono kierunki i zasady kształtowania leśnej przestrzeni produkcyjnej. Na terenie miasta znajdują się grunty własności Lasów Państwowych. Przeważająca część terenów leśnych pozostaje w dotychczasowym użytkowaniu stanowiąc uzupełnienie systemu przyrodniczo-rekreacyjnego miasta, wzmacniając jego potencjał przyrodniczy i rekreacyjny. Część gruntów jest przewidywana pod zagospodarowanie na potrzeby inwestycji miejskich, w tym w szczególności dla rozbudowy terenów produkcyjno-usługowych i usługowych oraz infrastruktury technicznej i transportowej.

W Bydgoszczy nie przewiduje się rozwoju rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

Wskazane w Studium obszary zagrożeń to:

- występujące na terenie miasta obszary szczególnego zagrożenia powodzią, a także obszary narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia wału przeciwpowodziowego,
- obszary osuwania mas ziemnych.

W Studium wskazano obszary wymagające przekształceń funkcjonalno-przestrzennych obejmujące tereny wykorzystywane dotychczas pod funkcje miejskie, które aktualnie utraciły swe znaczenie lub cechują się małą intensywnością zagospodarowania nieadekwatną do struktury miejskiej, często kolidują z przeważającym zagospodarowaniem danego rejonu, w związku z powyższym wymagają przekształceń funkcjonalnych i przestrzennych, w tym wymiany substancji budowlanej.

W Studium wskazano obszary do rehabilitacji dla struktur przestrzennych o szczególnych walorach kulturowych, celem utrzymania zasadniczych elementów decydujących o tożsamości układu urbanistycznego. W urbanistyce pojęcie rehabilitacji odnosi się do działań techniczno-budowlanych, polegających na przywróceniu lub nadaniu nowych wartości użytkowych budynkom i przestrzeniom, poprawie warunków życia mieszkańców oraz podniesieniu jakości zagospodarowania przestrzeni. Jako obszary do rehabilitacji wskazano: obszar Szwederowo - Wzgórze Wolności - Ścieżka górska na Skarpie Południowej, obszar Miedzyń - Widok - Jary - Wilczak - Park Nad Starym Kanałem, obszar Osowa Góra - Stalowa.

Jako granicę obszaru zdegradowanego przyjęto granicę określoną w Uchwale Nr XXXVII/734/16 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 listopada 2016 r. w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji na terenie miasta Bydgoszczy.

W Studium wskazano, zgodnie z aktami prawnymi je ustanawiającymi, granice terenów zamkniętych: wojskowych, bezpieczeństwa wewnętrznego i porządku konstytucyjnego, utrzymania porządku publicznego oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, odpowiedzialne za transport (w tym kolejowy) oraz zakłady produkujące na potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa. Wskazano również granice stref ochronnych terenów zamkniętych.

W Studium ustalono rozmieszczenie urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii wykorzystujących energię słoneczną, o mocy przekraczającej 500 kW. Jest ono możliwe w następujących obszarach:

- w granicach terenów oznaczonych symbolami: P/U, KL, KW, I,
- w jednostce Fordon Niecponie i Fordon Łoskoń w granicach terenu ZK – poza obszarami siedlisk gatunków będących przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000,
- w jednostce Bydgoszcz Wschód - Inwalidów w granicach terenu ZR,
- w jednostce Prądy-Lisia w granicach terenu MN1 – na terenie nieczynnej oczyszczalni ścieków Osowa Góra, zlokalizowanej po wschodniej stronie projektowanej drogi lokalnej, pomiędzy terenem ZR a Kanałem Bydgoskim,
- jako zagospodarowanie czasowe w jednostce Fordon Górny Taras w granicach terenu MW1 położonego w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania projektowanych dróg G i Z, i jednostki Jastrzębie-Las.

Lokalizacja powyższych urządzeń nie może powodować zanieczyszczenia i degradacji gleby oraz nie może oddziaływać negatywnie na przedmioty ochrony obszarów prawnie chronionych, a strefy ochronne urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii nie mogą wykraczać poza teren lokalizacji urządzeń.

Na terenie miasta wprowadza się zakaz realizacji zawodowych elektrowni wiatrowych, w tym pojedynczych obiektów.

W Studium dopuszcza się lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$:

- Na terenach wskazanych w Studium obejmujących istniejącą zabudowę wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, z możliwością rozbudowy istniejących obiektów oraz lokalizacji nowych. Są to:

rejon Fordon-Centrum, Jasiniec, Brdyujście, Bydgoszcz Wschód, Kapuściska-Dolne, Kapuściska-Górne, Wyżyny-Modrakowa, Wzgórze Wolności, Glinki-Rupienica, Szwederowo-Brzozowa, Śródmieście-Sielanka, Wilczak.

- Na terenach wskazanych w Studium obejmujących tereny możliwej lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Są to: Osiedle Leśne, Skrzetusko, Flisy, Czyżkówko, Osowa Góra-Stalowa, Górzyskowo, Fordon-Tatrzańskie, Fordon-Bajka.
- W obszarze śródmiejskim obejmującym tereny UC i MC z wymogiem dostosowania formy architektonicznej obiektów i funkcji do specyfiki wymagań terenów podlegających ochronie konserwatorskiej. Wyklucza się na tym terenie lokalizację terenochłonnych, jednokondygnacyjnych obiektów handlowych, z parkingami w poziomie terenu, o monolitycznej, typowej dla hipermarketów formie architektonicznej stanowiących dysonans przestrzenny w historycznej zabudowie śródmiejskiej.

Obszary na których możliwa jest lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ oznaczono na mapie nr 1 *Kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta* symbolem „2000".

W Studium jako obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie przepisów odrębnych wskazano obszary objęte „Planem generalnym dla Portu Lotniczego Bydgoszcz".

Za obszary, dla których będzie wymagane sporządzenie mpzp w związku z rozmieszczeniem obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 $m^2$ (WOH – wielkopowierzchniowe obiekty handlowe) uznano:

- tereny istniejących obiektów WOH w przypadku ich rozbudowy, gdy zlokalizowane są one na terenach poza obowiązującymi planami miejscowymi lub obiekt jest zlokalizowany na terenie posiadającym tylko częściowe pokrycie planami,
- tereny lokalizacji obiektów projektowanych poza obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego lub gdy plan jest nieadekwatny do obowiązujących ustaleń studium i nie uwzględnia możliwości lokalizacji takich obiektów.

Za obszary, dla których będzie wymagane sporządzenie mpzp w związku z podjęciem inwestycji na gruntach leśnych uznano:

- obszary inwestycji w zakresie infrastruktury technicznej obejmujące tereny gruntów leśnych,
- obszary inwestycji w zakresie systemu transportowego, obejmujące drogi istniejące, które wymagają poszerzenia w liniach rozgraniczających oraz drogi projektowane obejmujące tereny gruntów leśnych (z wyłączeniem realizowanych na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych),
- inwestycje o charakterze kubaturowym, niezbędne dla gospodarczego rozwoju miasta.

Ponadto wskazano obszary, dla których gmina zamierza sporządzić mpzp:

A. **Obszary zainwestowania miejskiego wymagające intensyfikacji i/lub poprawy funkcjonalności i jakości zagospodarowania przestrzennego terenów.** Sporządzenie planów zagospodarowania dla wskazanych obszarów służyć będzie poprawie funkcjonalności, poprawie lub zabezpieczeniu jakości zagospodarowania terenów miasta, w tym zabezpieczenia potrzeb w zakresie kształtowania układów transportowych, przestrzeni publicznych, wypoczynkowych, wzajemnych relacji pomiędzy różnymi funkcjami i formami zabudowy.

B. **Obszary zainwestowania miejskiego wymagające ochrony wartości kulturowych obszaru.** Sporządzenie planów w tych obszarach stanowić będzie kontynuację działań w zakresie stopniowego obejmowania planami miejscowymi terenów zurbanizowanych położonych w centralnej części miasta, w celu ochrony wartości kulturowych obszaru i stworzenia podstaw do jego rewaloryzacji i rewitalizacji w efekcie realizacji nowych inwestycji i wprowadzania przekształceń służących poprawie funkcjonowania terenów i jakości ich zagospodarowania.

C. **Obszary, na których sporządzenie planu jest istotne dla ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych.** Sporządzenie planów zagospodarowania dla wskazanych obszarów służyć będzie ochronie wartościowych przyrodniczo terenów, szczególnie istotnych dla kształtowania systemu

rekreacyjno-wypoczynkowego miasta oraz ustaleniu zasad ich zagospodarowania w kontekście potrzeb mieszkańców i zrównoważonego rozwoju miasta.

D. **Obszary rozwoju funkcji miejskich dla których niezbędnie jest określenie zasad zabudowy i zagospodarowania.** Sporządzenie planów zagospodarowania dla wskazanych obszarów otworzy nowe tereny inwestycyjne. Grupa ta obejmuje obszary miasta dotychczas niezainwestowane, wymagające określenia zasad zabudowy i zagospodarowania od podstaw.

E. **Obszary obowiązujących planów miejscowych, które z uwagi na nieadekwatność do wymagań określanych w obowiązujących przepisach, wymagają aktualizacji.**

F. **Obszary istotne dla rozwoju infrastruktury.**

Bilans terenów wyznaczonych w Studium przedstawia się następująco:

Tabela. Bilans terenów wg przeznaczenia

| grupa | symbol | przeznaczenie terenu | powierzchnia w ha | % | % |
|---|---|---|---|---|---|
| tereny funkcjonalne system przyrodniczo-rekreacyjny | ZL | Tereny lasów ochronnych | 3 302,77 | 18,8 | 43,6 |
| | ZK | Tereny zieleni krajobrazowej i ochronnej | 1 430,05 | 8,1 | |
| | ZP | Tereny zieleni urządzonej | 570,90 | 3,2 | |
| | ZR | Tereny rekreacji i sportu | 1 124,12 | 6,4 | |
| | ZM | Tereny zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej | 324,86 | 1,8 | |
| | ZC | Tereny cmentarzy | 128,26 | 0,7 | |
| | R | Tereny rolne | 144,40 | 0,8 | |
| | W | Rzeki i kanały żeglowne | 641,59 | 3,6 | |
| tereny funkcjonalne tereny zabudowy | MN1 | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego | 578,75 | 3,3 | 45,7 |
| | MN2 | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego | 886,64 | 5,0 | |
| | MN/U | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i usług | 108,80 | 0,6 | |
| | MN/MW | Tereny mieszkalnictwa jednorodzinnego i wielorodzinnego | 247,59 | 1,4 | |
| | MW1 | Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego | 1 620,65 | 9,2 | |
| | MW2 | Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego | 146,21 | 0,8 | |
| | MW/U | Tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego i usług | 391,94 | 2,2 | |
| | MC | Tereny śródmiejskie mieszkaniowo-usługowe | 270,48 | 1,5 | |
| | UC | Tereny wielofunkcyjne w centrum miasta | 142,53 | 0,8 | |
| | UP | Tereny usług o znaczeniu ponadlokalnym | 295,00 | 1,7 | |
| | U1 | Tereny usług | 83,82 | 0,5 | |
| | U2 | Tereny usług | 1 223,92 | 7,0 | |
| | P/U | Tereny produkcyjno-usługowe | 2 050,32 | 11,7 | |
| tereny funkcjonalne - system transportowy i infrastruktury technicznej | I | Tereny infrastruktury technicznej | 172,96 | 1,0 | 10,7 |
| | S | Droga ekspresowa | 37,27 | 0,2 | |
| | GP | Ulica główna ruchu przyspieszonego | 155,92 | 0,9 | |
| | G | Ulica główna | 189,73 | 1,1 | |
| | Z | Ulica zbiorcza | 307,39 | 1,7 | |
| | L | Ulica lokalna | 102,03 | 0,6 | |
| | Ki | Tereny obsługi transportu - inne | 98,56 | 0,6 | |
| | KK | Tereny kolejowe | 217,01 | 1,2 | |
| | KL | Tereny obsługi transportu - lotnisko | 392,06 | 2,2 | |
| | KW | Tereny obsługi transportu - platforma multimodalna | 207,12 | 1,2 | |
| **Suma końcowa** | | | **17 593,67** | **100** | **100** |

Załącznik Nr 5 do uchwały Nr LXII/1263/22

Rady Miasta Bydgoszczy

z dnia 14 grudnia 2022 r.

Zalacznik5.gml

**Dane przestrzenne, o których mowa w art. 67a ust. 3 i 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (j.t. Dz.U. z 2022 r. poz. 503 z późn. zm.) ujawnione zostaną po kliknięciu w ikonę**

**Uzasadnienie**

**1. Przedmiot regulacji**

Przedmiotem regulacji jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy (w skrócie Studium). Dokument sporządzono w związku z realizacją uchwały Nr LXII/1303/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 września 2014 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy.

Część tekstowa i graficzna Studium oraz wymagane rozstrzygnięcia stanowią załączniki do uchwały. Nieuwzględnione uwagi do projektu Studium, które wpłynęły na etapie wyłożenia projektu do publicznego wglądu, zawarte zostały w załączniku nr 3 do uchwały, ze względu na ich złożoność i zakres, uszeregowano je tematycznie.

**2. Omówienie podstawy prawnej**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2022 poz. 559, 1005, 1079 i 1561), do wyłącznej właściwości rady gminy należy uchwalanie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 3 ust 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2022 poz. 503, 1803, 2185), kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy należy do zadań własnych gminy.

Zgodnie z art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503, 1803, 2185), studium uchwala rada gminy, rozstrzygając jednocześnie o sposobie rozpatrzenia uwag.

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

Zgodnie z art.11 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, po podjęciu przez Radę Miasta Bydgoszczy Uchwały Nr LXII/1303/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 września 2014 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszcz, zwanym dalej Studium, Prezydent Miasta Bydgoszczy podał do publicznej wiadomości informację o jej podjęciu oraz o możliwości składania wniosków do Studium, określając nieprzekraczalny termin ich składania do dnia 31 grudnia 2014 r., a następnie przedłużył termin do 31 stycznia 2015 r.

Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zawiadomiono organy opiniujące i uzgadniające projekt dokumentu. Niezależnie od wymogów ww. ustawy zawiadomiono 81 instytucji mogących mieć wpływ na gospodarkę przestrzenną miasta, w tym Rady Osiedli. W określonym terminie wpłynęły 204 wnioski. Złożone wnioski zostały rozpatrzone przez Prezydenta Bydgoszczy.

Zgodnie z art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2022 poz. 1029, 1260, 1261, 1783 i 1846) w trakcie sporządzania Studium, przeprowadzono postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Sporządzona na potrzeby projektu Studium prognoza oddziaływania na środowisko została opracowana zgodnie z wymogami określonymi w art. 51 ust. 2 ww. ustawy. Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie, zgodnie z art. 53 ww. ustawy, uzgodniono z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Bydgoszczy (pismo NNZ.42.2.2.2018 z dnia 15.11.2018 r.) oraz Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (pismo WOO.411.218.2017.KB z dnia 27.12.2017 r.).

Projekt Studium był poddany opiniowaniu i uzgadnianiu zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, uzyskał wymagane opinie i uzgodnienia.

Niezależnie od wymogów prawnych, projekt Studium był poddany dodatkowym konsultacjom społecznym w 2017 i 2019 r. Konsultacje w 2017 r. były prowadzone na podstawie Zarządzenia Prezydenta Miasta Bydgoszczy nr 249/2017 z dnia 27 kwietnia 2017 r. Konsultacje obejmowały zagadnienia dotyczące zasad zabudowy i zagospodarowania terenów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki oraz zasad zagospodarowania Skarpy Północnej i osiedlowych terenów rekreacyjnych w Fordonie. Konsultacje w 2019 roku były prowadzone na podstawie Zarządzenia Prezydenta Miasta Bydgoszczy nr 418/2019 z dnia 24 maja 2019 r. Konsultacjom był poddany cały projekt Studium będący przed etapem opiniowania i uzgadniania prowadzonego w trybie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Zgodnie z art. 11 pkt 7 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Prezydent Miasta Bydgoszczy ogłosił o wyłożeniu projektu Studium wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do wglądu publicznego w dniach od 7.06 do 31.07.2021 r. i o dacie dyskusji publicznej - 23.06.2021 r., określając termin składania uwag do projektu planu nie dłuższy niż do dnia 31.08.2021 r. W określonym terminie wpłynęło 757 pism zawierających ponad 1600 uwag, które pogrupowano w 359 tematów. W wyniku uwzględnienia części uwag do projektu Studium wprowadzono zmiany, następnie ponowiono procedurę w niezbędnym zakresie. Rozstrzygniecie dotyczące nieuwzględnionych uwag stanowi załącznik nr 3 do niniejszej uchwały.

**4. Uzasadnienie merytoryczne**

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy poprzez określenie polityki przestrzennej gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego, stanowi podstawowe narzędzie, umożliwiające realizację zadań własnych gminy w zakresie ładu przestrzennego, komunikacji i infrastruktury technicznej. Jest to jedyny, obligatoryjny, interdyscyplinarny dokument planistyczny, uwzględniający długofalowe zamierzenia, określający kierunki przemian przestrzennych i infrastruktury technicznej na obszarze całego miasta.

Podstawą jego sporządzenia jest ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która określa również stopień szczegółowości i problematykę tego dokumentu. Kierunki wyznaczone w Studium są realizowane poprzez sporządzane plany miejscowe, których ustalenia nie mogą naruszać ustaleń Studium. Prace nad projektem Studium podjęto w związku z realizacją Uchwały Nr LXII/1303/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 września 2014 r. o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy. Niniejsze Studium stanowi zmianę Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy, uchwalonego uchwałą Nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r. obejmuje całe miasto.

Celem niniejszego opracowania jest aktualizacja uwarunkowań i kierunków rozwoju miasta, dostosowanie problematyki Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy do zmieniających się przepisów z zakresu planowania przestrzennego. Ważnym zadaniem Studium jest wyznaczenie ram przestrzennych dla realizacji wyzwań rozwojowych określonych w strategii rozwoju miasta „Bydgoszcz 2030. Strategia rozwoju".

Do wyzwań określonych w strategii, realizowanych również poprzez odpowiednie zagospodarowanie przestrzenne należą:

- umocnienie pozycji Bydgoszczy w sieci polskich i europejskich metropolii;
- poprawa jakości przestrzeni publicznych;
- zahamowanie spadku liczby ludności;
- rozwój konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki;
- poprawa jakości środowiska przyrodniczego;
- dostosowanie miasta do zmian klimatu oraz ograniczenie jego wpływu na dalsze zmiany.

Stosownie do tych wyzwań, a także uwzględniając uwarunkowania społeczne, środowiskowe, kulturowe, funkcjonalne, gospodarczo-ekonomiczne, wytyczne dokumentów nadrzędnych, Studium w zakresie rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych daje podstawy do:

- kształtowania miasta przyjaznego mieszkańcom, charakteryzującego się wielofunkcyjnymi przestrzeniami miejskimi, cechującego się różnorodną ofertą miejsc zamieszkania, miejsc pracy, dogodnego dostępu do usług i przestrzeni publicznych, do terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, posiadającego wysoką jakość środowiska miejskiego;
- kształtowania miasta zwartego, opartego o optymalne wykorzystanie istniejących zasobów infrastrukturalnych, transportowych, usług publicznych oraz rezerw terenowych zawartych w istniejącej tkance miejskiej;
- kształtowania miasta o harmonijnej kompozycji architektoniczno-urbanistycznej, podkreślającej jego indywidualny charakter;
- rozwoju funkcji metropolitalnych miasta jako ważnego ośrodka miejskiego o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, oferującego szeroki wachlarz usług z zakresu: zdrowia, kultury, administracji, nauki i szkolnictwa wyższego, sportu, szeroko pojętych usług transportu lądowego, wodnego i powietrznego, turystyki - zwłaszcza wodnej;
- kształtowania zrównoważonego systemu transportu umożliwiającego swobodne przemieszczanie się do celów podróży w mieście, w tym podniesienie rangi transportu przyjaznego dla środowiska tj. transportu publicznego z kompatybilnym systemem park&ride oraz rozbudowę systemu ścieżek rowerowych;
- kształtowania systemu transportu umożliwiającego swobodną wymianę towarów i usług w skali regionu, kraju i Europy;
- wyodrębnienia systemu przyrodniczo-rekreacyjnego w strukturze miasta w celu stworzenia właściwych warunków dla zdrowia i regeneracji mieszkańców;
- kształtowania przestrzeni publicznych sprzyjających integracji mieszkańców, budowaniu poczucia przynależności społecznej i podkreślaniu tożsamości miejsca;
- ochrony wartości kulturowych, poprzez bezpośrednią ochronę obiektów zabytkowych, ale również poprzez harmonijne, odnoszące się z szacunkiem do obiektów wartościowych kulturowo, zagospodarowanie otoczenia;
- ochrony obszarów i obiektów cennych przyrodniczo.

**5. Ocena finansowych skutków regulacji**

Studium jest dokumentem kierunkowym, dla którego nie sporządza się prognozy finansowej, tak jak to ma miejsce w przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Uchwała w sprawie przyjęcia Studium bezpośrednio nie powoduje skutków finansowych dla budżetu miasta, jednakże wpływa na kształtowanie polityki przestrzennej miasta poprzez wymóg zgodności miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego ze Studium, co w dalszej perspektywie może powodować skutki finansowe.