

RADOMIR NOWAKOWSKI

Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy

UKŁAD PRZESTRZENNY BYDGOSZCZY A KOMPOZYCJA JEJ STRUKTURY

Abstract: Spatial Fabric of Bydgoszcz versus Composition of Its Structure. Increasing deglomeration processes of settlements structures are the spatial pattern of growing globalization phenomena.

Towns of medium population such as Bydgoszcz (371 000 inhabitants), though situated outside main directions of development, are influenced by these processes in a very high level. Besides Bydgoszcz is centre appointed to be the regional metropolis. So it is necessary to show the potential which could stop unprofitable processes on one hand. And at the same time it could direct the development of Bydgoszcz towards strong regional centre in the aspect of social, economic and environmental development at the same time. To do this it is necessary to analyze Bydgoszcz spatial structure according to the rules of sustainable development. Therefore it is just essential to identify spatial – culture potential, which can be used to realization main purposes. This approach justifies to base researches on theory of architecture landscape regionalism. It leads to examine the wide regional context and connecting it with urban one at the same time. In urban context the researches leads to identify landscape units, to define maturity level and mutual connections. At the same time the presence of crystallizing elements for particular units and for whole urban structure. Researches directed in such a way reveal several problems which reasons should be searched in the lack of clear spatial – functional composition roles for the whole city and its particular fragments. Researches also lead to identify the region of the Brda river as a main element to base the system concept of transformation of Bydgoszcz structure towards a city of sustainable development.

Key words: City planning, landscape architecture, sustainable development, regional planning, urban design.

*„...czynnik kompozycji urbanistycznej
tworzy myśl ogarniającą
całość zagadnień konstrukcji i formy miasta.
Koordynuje, harmonizuje i wytwarza
z poszczególnych czynników i fragmentów
jeden zwarty organizm,
prosty w konstrukcji i jasny w jednolitej formie.”*
Tołwiński (1947), s. 26

Wstęp

Przez kilka stuleci, a więc znaczny okres swojego istnienia obszar Bydgoszczy wyznaczały wyraźne, ostro zarysowane w krajobrazie granice między krajobrazem naturalnym stanowiącym tło wszelkich zjawisk kulturowych a krajobrazem uformowanym przez człowieka. Wielkość tego obszaru pokrywała się, z niewielkimi odstępstwami, z wielkością średniowiecznego miasta – gminy¹. W wyniku XIX-wiecznych procesów gospodarczo-demograficznych miasto zaczęło się rozrastać, na niespotykaną dotąd skalę. Równoległe z tymi procesami postępował rozwój możliwości w zakresie inżynierii miejskiej i budownictwa, który w połączeniu z ideami XX-wiecznego funkcjonalizmu, a więc separacji funkcji, doprowadziły do rozproszenia elementów struktury miejskiej². Współcześnie proces ten wzmocniony przez gwałtowny rozwój komunikacji indywidualnej postępuje, przybierając na intensywności i żywiołowości, pochłaniając coraz to nowe obszary wokół miast. Na gruncie rodzimym procesy te nałożyły się dodatkowo na odziedziczone po okresie dyktatury deformacje w sferze społecznej, gospodarczej, w tym deformacje przestrzeni³.

W poszukiwaniu lepszych warunków zamieszkiwania mieszkańcy Bydgoszczy uciekają poza jej granice. W ślad za nowymi formami osadniczymi nie idą usługi ani nowe miejsca pracy, nie krystalizują się nowe centra, brak jest logicznych układów i wzajemnych powiązań z pozostałymi elementami struktury miasta. Towarzyszy temu brak adekwatnej do nowych potrzeb infrastruktury, w tym infrastruktury służącej wypoczynkowi i rekreacji. Formują-

¹ Wielu autorów m.in. Krier i Kostof dokonuje studiów porównawczych form miast średniowiecznych w poszukiwaniu optymalnych parametrów dla nowych rozwiązań przestrzennych. Por. Duany *et al.* (2003), s. 86 oraz Kostof (1991), s. 37.

² Symbolem struktur miejskich ukształtowanych w tym procesie w Polsce są osiedla blokowe „blokowiska”, por. Böhm (1987), s. 93-101.

³ Uwarunkowania te tylko symbolicznie przestały obowiązywać od 1989 r. Por. Kwiatkowski (2003), s. 59-69.

ce się w ten sposób zespoły osadnicze na przedmieściach miast tylko pozornie i chwilowo przynoszą ulgę swoim mieszkańcom. Przed zmęczonymi miastem mieszkańcami przedmieść pojawiają się nowe problemy wynikające z oddalenia od infrastruktury miejskiej. Nowa sytuacja wywołuje konieczność codziennego pokonywania coraz większych odległości w celu zaspokajania podstawowych potrzeb oraz generuje wyższe koszty utrzymania. Ukształtowany w tym procesie krajobraz współczesnej Bydgoszczy staje się środowiskiem, które w coraz mniejszym stopniu zaspokaja potrzeby jej mieszkańców⁴. Miasto traci swoją ciągłość we wszystkich czterech wymiarach⁵.

1. Analiza formy przestrzennej

Miasto składa się z wielu różnych elementów i aby dobrze funkcjonowało i dawało satysfakcję jego mieszkańcom musi tworzyć całość. Nadrzędnym czynnikiem miastotwórczym, który koordynuje, harmonizuje i wytwarza z poszczególnych czynników i fragmentów jeden zwarty organizm jest czynnik kompozycji urbanistycznej i planowania przestrzennego (por. Tołwiński 1947, s. 16). Na paradygmacie nadrzędności czynnika kompozycji zbudowana jest klasyczna już metoda analizy struktury przestrzennej miasta. Prowadzi ona początkowo do wyodrębnienia pięciu elementów i są to; drogi, krawędzie, rejony, węzły oraz punkty orientacyjne (por. Lynch 1972, s. 47-83). Aby mogły uczestniczyć w budowaniu spójnej całości muszą zacząć łączyć się ze sobą na zasadzie wzajemnego dopełniania walorów. W wymiarze przestrzennym pojęcie *całości* należy rozumieć jako system ciągów sekwencji widokowych powstających wzdłuż osi komunikacyjnych. W wy-

⁴ Potwierdzeniem tego zjawiska jest proces wyludniania się miasta i gwałtowny rozwój budownictwa mieszkaniowego w gminach ościennych. Por. *Studium...* (2005), s. 87-93. Miasto jako środowisko życia jest narzędziem służącym do zaspokajania określonych potrzeb człowieka. Jak każde narzędzie – ma ono wartość o tyle, o ile przyczynia się do zaspokajania tych potrzeb. Miarą wartości środowiska jest zatem stopień zaspokajania związanych z nim potrzeb. Dalej klasyfikuje potrzeby psychiczne człowieka wymieniając 12 pozycji, tj: potrzebę bezpieczeństwa, zwracania uwagi, uznania, znaczenia, kontaktu, bliskiego kontaktu, przynależności i udzielnosci, aktywności, pracy i spokoju, poznawczą, piękną, dodatniej samooceny oraz sensu i wartości. Por. Niezabitowski (1987), s. 107.

⁵ Por. Novák (1997), s. 165, s. 43. Autor poświęca dużo uwagi czwartemu wymiarowi, jakim jest czas, nazywa go najwrażliwszym z wymiarów i przypisuje mu decydującą rolę w procesie planowania przestrzennego. Mówi o ustawicznym braku czasu, o powszechnym i ciągłym zagonieniu w miastach budowanych bez myśli o czasie, tzn. bez jasnej dyspozycji czaso-odległościowej (w ich aprowizacyjnej, pracowniczo-mieszkaniowej, zdrowotnej i komunikacyjnej konstrukcji).

miarze funkcjonalnym, efekt całości określany jest stopniem różnorodności funkcjonalnej w obrębie badanej jednostki (por. Böhm 1983, s. 42-45). Zatem początkowo należy zidentyfikować elementy jako odrębne części, a dopiero następnie odczytać związki między nimi lub stwierdzić ich brak.

Analiza układu przestrzennego współczesnej Bydgoszczy pozwala wyodrębnić, w pierwszej kolejności, jednostki strukturalne, które ze względu na dominujące tworzywo naturalne, określono jako naturalne. Są to jednostki o wartościach określonych długotrwałą tradycją miejsca⁶.

Jednostki naturalne stanowią elementy **systemu przyrodniczego miasta**. Podstawowymi elementami tego systemu determinującymi główne kierunki i obszary wzrostu współczesnej Bydgoszczy są tereny prawnie chronione, z zakazem lub ograniczoną możliwością zabudowy. Ich powierzchnia na terenie miasta wynosi 6089,5 ha co stanowi 34,9% powierzchni miasta oraz rzeka Brda wraz z obszarem dolinnym i dolina Wisły na odcinku 13,7 km⁷. Obszary prawnie chronione to przede wszystkim lasy zlokalizowane w północno-środkowej części miasta oraz w oddalonej od obszarów zurbanizowanych części południowej miasta (ryc. 1). Obszary te położone są zewnętrznie w stosunku do obszarów zainwestowanych.

W przypadku jednostki południowej, oddalonej od obszarów zainwestowania miejskiego, utrzymanie wyłącznie funkcji ochronnej jest uzasadnione ze względu na słabe zjawisko antropopresji w tym kierunku. Pozostałe elementy naturalne struktury miejskiej pozostają w ścisłych związkach z obszarami o dużej intensywności zainwestowania. Wskazywanie tych obszarów do ścisłej ochrony naraża je na postępujące przekształcenia zmierzające do zmiany funkcji lub sposobu ich użytkowania w sposób niekontrolowany. W konsekwencji prowadzi to do trwałego odkształcenia pierwotnej formy. W przypadku zespołu Lasu Gdańskiego przekształcenia zmierzające w kierunku rozwoju funkcji rekreacyjnych i wypoczynkowych (np. Myślęcinek), wyznaczają pożądany kierunek rozwoju. Zmiana sposobu użytkowania terenów leśnych przez wprowadzanie funkcji rekreacyjnych zmierza do osiągnięcia większej spójności funkcjonalnej z pozo-

⁶ Metoda analizy jest elementem teorii JARK. Por. Bogdanowski *et al.* (1979), s. 51-61.

⁷ Dopełnieniem tych najważniejszych elementów naturalnych w krajobrazie miasta pozostają: tereny zieleni urządzonej ogólnodostępnej w tym: parki spacerowo-wypoczynkowe (w tym parki śródmiejskie) – 802,4 ha, zieleńce 113,9 ha, skwery 2 ha, tereny zieleni nieurządzonej ogólnodostępnej; zieleń towarzysząca zabudowie osiedlowej i indywidualnej – 585 ha oraz zieleń uliczna – 163,2 ha, których to elementów nie powinno się wliczać do ogólnego bilansu, por. Zachariasz (2006), s. 139-140, użytki rolne – 23,46% oraz tereny zieleni o ograniczonej dostępności: zieleń towarzysząca terenom usług, w tym obiektom administracji szkolnictwa, oświaty, służby zdrowia.



Ryc. 1. Układ terenów naturalnych (jasnoszare) w obrębie miasta to przede wszystkim dwa duże kompleksy leśne: na północy Las Gdański oraz na południu obszar Lęginowa, które nie znajdują kontynuacji wewnątrz struktury miejskiej
Źródło: Studium... (2005).

stałymi elementami struktury miejskiej niż w przypadku utrzymywania funkcji wyłącznie ochronnych (por. Pietrzak 1984, s. 133-135). W ślad za funkcją podąży również forma, która ma szansę stać się bardziej oswojona i wyrazista dla mieszkańców niż forma pierwotna (por. Tuan Yi-Fu 1987, s. 216-218).

Bardzo istotnym elementem układu przestrzennego miasta są obszary dolinne wzdłuż rzeki oraz sama Brda⁸. Rzeka jest elementem centralnym

⁸ Ponadto, należy wymienić również, ważny historycznie i gospodarczo dla rozwoju miasta, Kanał Bydgoski. Jest to sztuczny odcinek sieci hydrograficznej Krajowej Żeglugi Śródlądowej łączący dorzecza Odry i Wisły, przez Noteć w okolicach Nakła oraz Brdę. Całkowita długość kanału to 24,7 km, z czego w granicach Bydgoszczy znajduje się ok. 7,0 km. Kanał łączy się z Brdą w zachodniej części miasta poza zasięgiem strefy centrum. Wobec

w tym układzie i wraz z terenami przyległymi stanowi naturalną oś kompozycyjną wyznaczając główny, naturalny kierunek rozwoju Bydgoszczy. W początkowym biegu na terenie miasta rzeka przepływa z północy ku południowi. Dopływając do zakola i Wyspy Młyńskiej dającej początek historycznemu centrum miasta (Stare Miasto), zmienia kierunek na równoleżnikowy i tak płynie, aż do ujścia, do Wisły, która również znajduje się w granicach administracyjnych miasta. Początkowy odcinek Brdy w północno-zachodniej części miasta przepływa przez tereny chronione z enklawami zabudowy jednorodzinnej, pozostaje peryferyjny w stosunku do głównych obszarów zainwestowania miejskiego i kierunków ich rozwoju. Odcinek od centrum, czyli Wyspy Młyńskiej do ujścia na długości ok. 14 km pozostaje potencjalnie pierwszorzędny elementem w strukturze miasta. Rzeka wraz z terenami przyległymi stanowi obszar, który jest jedynym elementem struktury miasta o charakterze ciągłym obejmującym swoim oddziaływaniem praktycznie całe miasto. Współtworzą go, obok wyjątkowo cennych obszarów przyrodniczych związanych z ekosystemem rzeki, również silne elementy kulturowe związane, w znacznej mierze, z przemysłową tradycją miasta. Stanowią one charakterystyczny, odrębny w skali całego miasta rejon architektoniczno-krajobrazowy. Jest to odrębna jednostka planistyczna obejmująca obydwie brzozy rzeki, która ze względu na swój nieproporcjonalnie wydłużony charakter powinna być postrzegana jako układ sekwencyjnie następujących po sobie jednostek planistycznych, których wspólną osią jest rzeka⁹. Obszar ten jest potencjalnie kluczowym obszarem dla rozwoju Bydgoszczy¹⁰.

Kolejnymi elementami układu przestrzennego Bydgoszczy są jednostki strukturalne, w których dominującym tworzywem są **elementy kulturowe**.

nieużytkowania gospodarczego pozostaje tylko atrakcją turystyczną wraz ze swoimi śluzami. Jest również elementem wzbogacającym system terenów rekreacyjnych dla osiedli domów jednorodzinnych zlokalizowanych w tej części miasta. Układ ten pozostaje peryferyjny w stosunku do centralnej części miasta i przeciwny w stosunku do kierunku jego rozwoju. W związku z tym, z punktu widzenia kształtowania krajobrazu miasta, znaczenie Kanału Bydgoskiego jest małe.

⁹ W strategicznych dokumentach planistycznych tereny przyrodnicze związane z Brdą nie są prawnie chronione, nie objęto ich też ani pełnym zakazem ani ograniczoną możliwością zabudowy. Tereny wzdłuż rzeki włączone są do różnych jednostek planistycznych, z których żadna nie obejmuje obydwu brzozy rzeki. Niezauważony pozostaje również aspekt sekwencyjności tych terenów. Por. *Studium...* (2005) oraz *Zmiana studium...* (2009).

¹⁰ Próbą całościowego spojrzenia na miejski rejon Brdy jest *Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego*, jednak słabą stroną opracowania jest brak szerokiego kontekstu miejskiego. Por. *Program* (2006).

Rozwój miasta od najdawniejszych czasów wynikał z umiejętności wykorzystania zasobów funkcjonalnych Brdy na potrzeby sfery gospodarczej, ale również jej walorów przestrzennych dla poprawy jakości walorów przestrzeni miejskiej. Dlatego podejmując analizę układu przestrzennego miasta szczególną uwagę należy zwrócić na jednostki przestrzenne znajdujące się w strefie istniejących, ale również potencjalnych związków funkcjonalno-przestrzennych z doliną Brdy, na odcinku od Starego Miasta do Wisły. Granice tych jednostek należy przyjąć zgodnie z administracyjnym podziałem na dzielnice (ryc. 2).

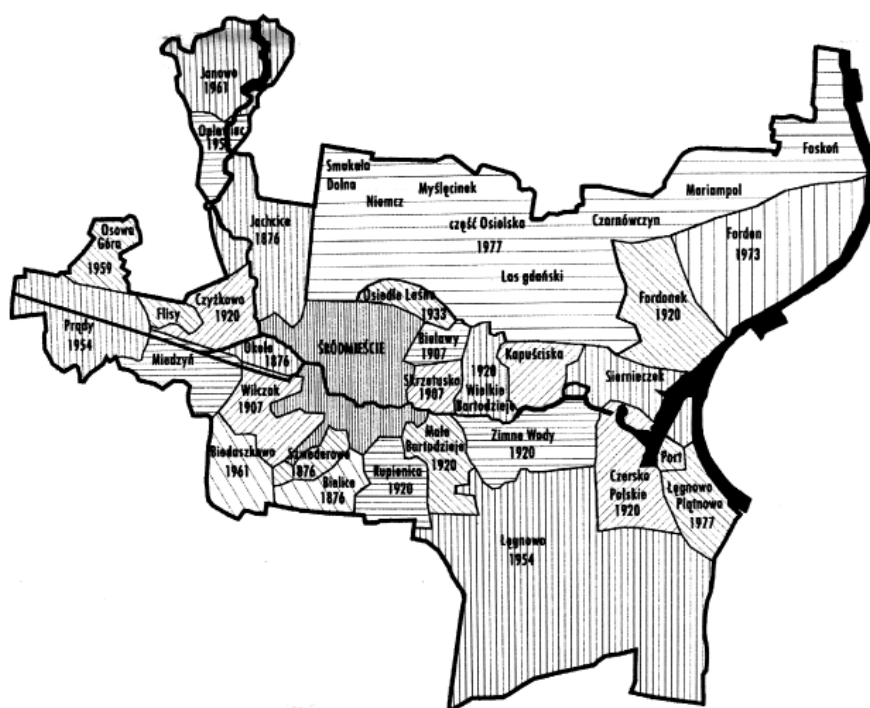


Ryc. 2. Rozproszenie struktury przestrzennej, brak czytelnych zasad kompozycji, nieproporcjonalnie duże w stosunku do pozostałych obszarów „tereny inwestycyjne” (oznaczone symbolami G1-G7) to podstawowe mankamenty struktury Bydgoszczy. Rysunek zmiany *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy z 2009 r.*

Źródło: <http://www.mpu.bydgoszcz.pl>.

Będą to zatem obszary o jednorodnym ukształtowaniu, tym samym rodowodem historycznym i wynikającymi z tego konsekwencjami dotyczącymi odmienności zarówno formy pokrycia, jak i struktury funkcjonalnej. Taki podział z kolei pozwoli wyodrębnić jednostki historyczne i jednostki współczesne¹¹.

Układ przestrzenny Bydgoszczy formował się początkowo jako koncentryczno-promienisty wokół lokacyjnego zespołu Starego Miasta. Najsilniejszym obszarem wykształconym w wyniku rozwoju przedmieść były przedmieścia północne, które z czasem przekształciły się w obszar śródmiejski. Te dwie jednostki wykształciły najpełniejszy system wzajemnych związków funk-



Ryc. 3. Rozwój terytorialny Bydgoszczy z uwzględnieniem podziału na dzielnice oraz daty przyłączenia obszaru do miasta

Źródło: <http://wirtualnabydgoszcz.pl>.

¹¹ Za cezurę czasową proponuje się przyjąć okres, kiedy zaczynają pojawiać się przestrzenne skutki zmian w strukturze miejskiej związane z realizacją koncepcji miasta modernistycznego i wynikającą z tego ideą separacji funkcji i ujednoczenia przestrzeni, ze wszystkimi konsekwencjami. Przerwanie ciągłości historycznej w procesie rozwoju miast negatywnie oceniają m.in. Mumford (1989), s. 410-419 oraz Morris (1987).

cyjonalnych, jak również najpełniej rozwiniętą i dojrzałą formę przestrzenną. Zatem, uwzględniając podział na dzielnice (ryc. 3), jako jednostki historyczne należy potraktować: Stare Miasto oraz Śródmieście, a w nim Nowe Miasto, Bocianowo i Bocianowo Małe. Natomiast pozostałe jednostki należy zaliczyć do kategorii współczesnych. Wyróżniono zatem; na południe od Brdy poczynając od Starego Miasta w kierunku wschodnim kolejno (tab. 1):

Tabela 1

Charakterystyka dzielnic Bydgoszczy na południe od Brdy

Nazwa	Rodowód	Powierzchnia (ha)	Liczba ludności (w tys.)	Dominująca funkcja
Stare Miasto	historyczna	80	11,50	śródmiejska
Wzgórze Wolności	współczesna 1976			
Wyżyny	współczesna 1971			
Kapuściska	współczesna 1951, 1968			
Zimne Wody				
Czersko Polskie			24,45	przemysłowa

oraz na północ od Brdy w tej samej kolejności (tab. 2):

Tabela 2

Charakterystyka dzielnic Bydgoszczy na północ od Brdy

Nazwa	Rodowód	Powierzchnia (ha)	Liczba ludności (w tys.)	Dominująca funkcja
Nowe Miasto,	Od 1820 początek zabudowy przedmieścia Gdańskiego wytyczenie ul.Gdańskiej – XIX w. oraz przeł. XIX/XX w.	60		śródmiejska
Bocianowo (1851 data przyłączenia), Bocianowo Małe (1867)		45		
Skrzetusko	współczesny	830	24,44	mieszkaniowa
Bartodzieje	współczesny			
Bydgoszcz Wschód	współczesny			
Siernieczka	współczesny			
Brdy Ujście	współczesny			
Fordon	współczesny			
			9,00	przemysłowa
			70,00	mieszkaniowa

Stare Miasto jest jednostką, którą można zidentyfikować i wyodrębnić jako wewnętrznie spójną przestrzennie i zamkniętą całość w krajobrazie Bydgoszczy. Jest to układ geometryczny – szachownicowy, skupiony wokół centralnie wyznaczonego placu. Takie rozplanowanie stanowi podstawę przyszłego układu wewnątrz ulic, placów i działek. W wyniku nałożenia na taki układ rozplanowania elementów trójwymiarowych formuje się system wewnątrz o najróżniejszych rodzajach i odmianach, spośród których wyróżnia się wnętrza główne (np. place i ulice) i podporządkowane (proste i labiryntowe, np. pasáže, podwórka) (por. Bogdanowski 1976, s. 86-88). Tak ukształtowany obszar jest pod względem formy układem dojrzałym (por. Bogdanowski *et al.* 1979, s. 59-60) (fot. 1). Przekształcenia funkcjonalne ostatnich lat zmierzające do ograniczenia różnorodności funkcjonalnej w kierunku dominacji funkcji handlowych nad pozostałymi i eliminacja funkcji mieszkaniowej powodują deformację



Fot. 1. Ściśle ograniczony zasięg struktury Starego Miasta w dalszym procesie wzrostu prowadzi do stopniowego zagęszczenia form, z jednoczesnym wzrostem różnorodności funkcjonalnej, w efekcie doprowadza do wypracowania optymalnych rozwiązań przestrzenno-funkcjonalnych charakterystycznych dla układów dojrzałych

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com>.

treści użytkowej i zapotrzebowanie na odkształcenie formy pierwotnej (por. Böhm 1983, s. 42-45). Zatem w całości układ ten staje się wtórnie niedojrzały.

Kolejna jednostka historyczna to Nowe Miasto. Wydaje się, że pod względem dojrzałości formalnej i funkcjonalnej jest to układ bardziej dojrzały niż Stare Miasto. Jego granice są czytelne, układ rozplanowania nawiązuje do układu wcześniejszych przedmieść, formował się stopniowo i bez z góry założonej koncepcji całościowej i jako taki jest dość chaotyczny. Powiększał się i dojrzewał wraz z rosnącymi potrzebami. Nie wykształcił centralnie położonego placu miejskiego krystalizującego układ, ma natomiast główną oś kompozycyjną biegnącą w kierunku północ-południe w postaci ulicy Gdańskiej. Ulica ta, wraz



Ryc. 4. Fragment śródmieścia Bydgoszczy. Dominuje czytelny podział na przestrzeń publiczną i półpubliczną. Zabudowa mieszkaniowa kształtująca zamknięte kwartały, obiekty użyteczności publicznej często sytuowane tak, aby podnosić rangę obiektów; tereny rekreacyjne oraz związana z nimi rozluźniona zabudowa mieszkaniowa o wyższym standardzie tworzą układ dojrzały przestrzennie i funkcjonalnie

Źródło: *Mapa Topograficzna Polski, Bydgoszcz-Bartodzieje 1:10 000, N-34-97-C-a-1, Warszawa, 2000 (ryc. 5, 6, 8).*

z kilkoma aneksami bocznymi w postaci poszerzeń lub placów, odgrywa rolę wnętrza głównego i krystalizuje układ przestrzenny Nowego Miasta (ryc.4). Dominujący model zabudowy to zabudowa kwartałowa obrzeżna formująca zwarte pierzeje uliczne. Podstawową jednostką tej struktury jest kamienica XIX i XX-wieczna, która sprzyja rozwijaniu wieloużytkowości (por. Böhm 1981, s. 88-89). Wschodnia część jednostki powstawała pod wpływem idei miasta-ogrodu Howarda i jako taka obok Poznania (Dzielnica Cesarska, Sołacz), czy planu dla Głogowa z 1905 r. była pionierską we wdrażaniu tej idei na ziemiach polskich¹². W konsekwencji powstaje założenie, którego kanwą są liczne parki, skwery, aleje i bulwary. Duża rola terenów zieleni w kompozycji tego obszaru czyni ten fragment najbardziej atrakcyjnym fragmentem miasta. Jednostka ta, wzbogacona o obiekty administracyjno-usługowe wyższej rangi, staje się układem o wysokim stopniu dojrzałości. Ponadto, pod względem funkcjonalno-przestrzennym, stanowi naturalną kontynuację rozwojową Starego Miasta, pozostając z nim w ścisłych związkach¹³. Niestety, idea ta nie doczekała się kontynuacji w okresach późniejszych.

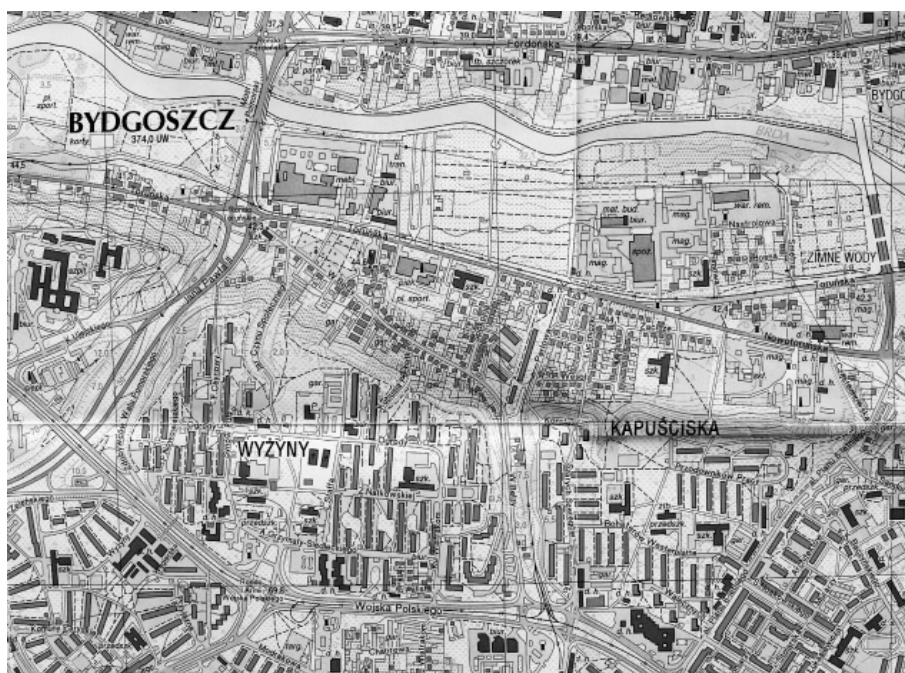
Z kolei w wyniku dynamicznie rozwijającego się przemysłu i znacznych inwestycji przemysłowych, przede wszystkim w dolinie rzeki Brdy, aż do jej ujścia, układ przestrzenny miasta zaczyna przybierać charakter układu pasmowego podążającego zgodnie z biegiem rzeki. W okresie po 1945 r., w wyniku znacznych inwestycji przemysłowych przede wszystkim w dolinie rzeki Brdy, aż do jej ujścia, układ ten przybrał charakter pasmowy – ciągły.

Rozwój przemysłu stymulował **wzrost demograficzny**. Rosnąca bardzo szybko liczba ludności wywołała gwałtowne zapotrzebowanie na mieszkania i sprawiła, że miasto rozrasta się przede wszystkim w wyniku ekspansji no-

¹² Wschodnie kwartały Nowego Miasta zaprojektował wybitny urbanista praktyk i teoretyk Stübben (1845-1936), autor planów zabudowy największych ówczesnych metropolii europejskich np. Berlin, Düsseldorf, Luksemburg. Autor pierwszego podręcznika nowoczesnej urbanistyki *Der Städtebau* (1907), kładł nacisk na naukowe metody budowy miast, oparte na rozwiązaniach normatywnych i sprawdzonych w praktyce. Jako pierwszy dostrzegł konieczność traktowania miasta jako złożonej całości oraz kontroli jego rozwoju. Por. Ward (2002), s. 28-29.

¹³ Świadczy o tym budowa wielu monumentalnych obiektów municypalnych, takich jak: gmach rejencji (1834-36), który zapoczątkował przekształcenia obszaru, szpital (1850-52), Plac Wolności (1854), kościół ewangelicki, Królewskie Gimnazjum, Poczta Główna (1883-99), Bank Królewski (1863-64), Miejska Szkoła Męska (1872), Miejska Szkoła Żeńska (1875-78), Miejska Wyższa Szkoła dla Dziewcząt (1882-84), oraz Teatr Miejski (1895). Obiekty te zlokalizowane na lewym brzegu rzeki między ul. Gdańską, 3 maja, Brdą i Krasińskiego, a zatem w strefie między oboma jednostkami, odgrywały jako nowe centrum, rolę integrującą, podobnie jak sama rzeka. Por. Biskup (1991).

wych terenów na lewym i prawym brzegu rzeki, aż do ujścia¹⁴. W efekcie Brda na odcinku kilkunastu kilometrów została obudowana, stała się niedostępna i nieczytelna w krajobrazie miasta. W okresie tym powstają dzielnice na południe od Brdy: Wzgórze Wolności, Wyżyny, Kapuściska (ryc. 5). Struktura przestrzenna tych osiedli jest charakterystyczna dla monofunkcyjnych jednostek mieszkaniowych. Dominuje w nich zabudowa wielorodzinnna blokowa. Budynki wielokondygnacyjne w układzie rozproszonym nie formują układów tradycyjnie rozumianych jako miejskie, gdzie system wnętrz podstawowych i podporządkowanych jest podstawą organizacji przestrzennej. Taki charakter zabudowy uniemożliwił funkcjonowanie drobnoziarnistej struktury usług równomiernie wypełniającej układ, przez co osiedla zatraciły zdolność do dojrzewania wraz z postępującymi zmianami i stały się niesprawne. Znaczne rozproszenie zabudowy nie sprzyjało również formowaniu lokalnych centrów koncentrujących usługi i generujących miejsca pracy. W ostatniej dekadzie



Ryc. 5. Rozproszona struktura osiedlowa jest zaprzeczeniem historycznie ukształtowanych norm dla krajobrazu miejskiego. Osiedla Wyżyny i Kapuściska

¹⁴ 1950 r. – 168 470 mieszkańców, 1970 r. – 281 000, 1990 r. – 381 750 mieszkańców.

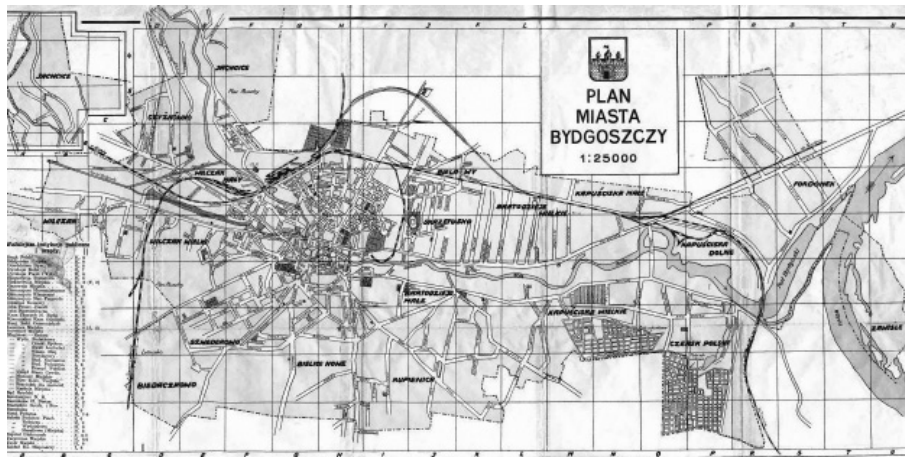
brak zasady **wielostopniowego, hierarchicznego systemu usług** został zastąpiony tendencją do kumulowania w jednym obiekcie (markety, centra handlowe) wszystkich funkcji, co sprawia że ich ranga w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej w sposób nieadekwatny do treści funkcjonalnych znacznie wzrasta. Dzieje się to z jednoczesnym niedoborem usług wyższego rzędu.

Istotnym aspektem budowy struktury układów osiedlowych jest nieczytelna zasada sytuowania usług lokalnych, takich jak obiekty służby zdrowia, opieki społecznej, oświaty szczebla ponadpodstawowego, lokalnej administracji, a także usług integrujących lokalną społeczność, a więc usług kultury (kościół, domy kultury, czytelnie, biblioteki, klubokawiarnie). Nie koncentruje się usług w miarę wzrostu ich rangi w obszarach o korzystnych walorach funkcjonalnych. Często obiekty te powstają w miejscach przypadkowych, oddalonych od obszarów zamieszkiwania, którym mają służyć i nie są wzajemnie powiązane. Problem ten dotyczy również podstawowego systemu terenów rekreacji i wypoczynku wraz z obiektami i urządzeniami terenowymi sportu¹⁵, których po prostu nie ma. Towarzyszy temu brak jakiegokolwiek idei w kształtowaniu kompozycji formy przestrzennej. Brak jest ciągłości przestrzennej i charakterystycznej dla układów dojrzałych wyczuwalnej hierarchizacji przestrzeni. W skali poszczególnych obiektów, ich formy często są nieadekwatne do rangi funkcji, którą reprezentują. Zaniżają, lub nienaturalnie awansują rangę danej funkcji, co skutecznie zakłóca czytelność całych układów przestrzennych.

Układy takie prowadzą do zakłóceń w sferze organizacji i funkcjonowania komunikacji. Rozproszona struktura osiedli generuje konieczność znacznej liczby przemieszczeń między miejscem zamieszkania, centrum miasta, punktami usługowymi również powstającymi w rozproszeniu i miejscami pracy. Komunikacja zbiorowa, której istota funkcjonalności wynika z zasad koncentrowania funkcji w określonych węzłach, wobec dużego rozproszenia staje się niesprawna. Sprzyja to z kolei rozwojowi komunikacji indywidualnej, co skutkuje znacznym natężeniem ruchu i prowadzi do niewydolności sieci drogowej.

Te patologiczne zjawiska funkcjonalno-przestrzenne wynikają z błędnych założeń i standardów planistycznych realizowanych w II połowie XX w. Potwierdza to plan sporządzony w latach 1928-31 przez Stanisława Filipkowskiego (ryc. 6). Wyznaczał on wschodni kierunek rozwoju Bydgoszczy wzdłuż Brdy w kierunku Wisły oraz wskazywał silny rozwój dzielnic połu-

¹⁵ Chodzi o system terenów zielonych, w tym parki spacerowo-wypoczynkowe i zieleńce z różnorodnym programem funkcjonalnym oraz system ich powiązań tzw. zielonych korytarzy – *greenwayów*, o powierzchni od 1-5 ha. Por. Zachariasz (2006), s. 89-96 i 135-141.



Ryc. 6. Plan Stanisława Filipkowskiego z 1931 r. uwzględniał możliwość wzrostu liczby mieszkańców Bydgoszczy do 600 tys.

Źródło: <http://bydgotianin.blogspot.com>.

dniowych. Obejmując swoim zasięgiem obszar mniejszy od dzisiejszego obszaru miasta określał jego chłonność na 600 tys. mieszkańców (por. Licznerski 1972, s. 283). Obecnie, obszar pokrywający się z obszarem planu z 1931 r. zamieszkuje ok. 200 tys. mieszkańców. Okazuje się jednak, że tereny te nie są wystarczające w stosunku do potrzeb. W latach 70. układ ten na przedłużeniu kierunku wschodniego został wzbogacony o silną, ze względu na wielkość, jednostkę mieszkaniową Fordon. Zostaje ona wyznaczona już nad Wisłą w pewnym oddaleniu, na północ od Brdy na gigantycznej powierzchni ok. 3000 ha (30 km²) z przeznaczeniem na ok. 150 tys. mieszkańców¹⁶. Inwestycja ta dała początek dalszym przeobrażeniom układu miejskiego w kierunku układu dwuogniskowego. Jedno ognisko skoncentrowane jest wokół historycznego układu centrum miasta. Drugie natomiast, to odległe od pierwszego o ponad 10 km w kierunku wschodnim – osiedle Fordon. Układy te przestrzennie nie łączą się. Jednostka pełniąca historycznie funkcje centralne, czyli Stare Miasto oraz Śródmieście, pozostają pod względem funkcjonalnym samowystarczalne, jednak w miarę postępujących procesów degradacji struktury społeczno-przestrzennej, stopniowo wyludniają się, pozostając ośrodkiem koncentracji funkcji administracyjno-usługowych o randze ogólnomiejskiej oraz wyższego rzędu.

¹⁶ Co daje gęstość 50 mieszkańców/ha.

Z kolei jednostka Fordon (ryc. 7) pozostaje od momentu powstania całkowicie niesamodzielna pod względem funkcjonalnym. Jest w efekcie monofunkcyjną strukturą mieszkaniową. Jednostki te funkcjonują w układzie symbiotycznym całkowicie zależnym od pozostałych dzielnic.

Spośród elementów obszarowych kluczowym zwornikiem dla kompozycji miasta jest jego obszar centralny. Istotą takiego obszaru jest koncentracja usług o szerokim zasięgu i wysokiej randze, podnoszących prestiż miasta z zakresu kultury, nauki i oświaty, administracji, służby zdrowia i opieki społecznej, sportu, rekreacji i wypoczynku. Sama koncentracja nie jest jednak wystarczająca – kluczowa dla zaistnienia takiego obszaru, szczególnie kiedy miasta gwałtownie się rozprzestrzeniają, jest jego dostępność. Aspekt ten podkreśla Maliszowa definiując centrum jako obszar funkcjonalnie wyodrębnionego ośrodka miasta o funkcjach usług oddziałujących co najmniej



Ryc. 7. Fordon – ogromne rozproszenie form mieszkaniowych o niskim, niezróżnicowanym standardzie; brak usług wszelkiego rzędu oraz brak jakiegokolwiek podziału na przestrzeń publiczną i półpubliczną to najważniejsze wady tego układu

w skali całego miasta, położony w miejscu, gdzie zbiegają się szlaki różnych rodzajów komunikacji (Maliszowa 1974, s. 13, 14).

Zatem z punktu widzenia kompozycji miasta, centrum takie powinno być relatywnie łatwo dostępne dla wszystkich obszarów miasta za pomocą środków komunikacji masowej wszystkich rodzajów, a jego granice jasno określone i czytelne w strukturze. Istotne jest również, aby obszar taki wyróżniał się przestrzennie. Możliwe to jest dzięki zwartej strukturze przestrzennej wytwarzającej wyraziste układy sekwencyjne oraz dzięki obiektom architektonicznym o wysokich walorach funkcjonalno-przestrzennych. Dzięki takim walorom centrum może odgrywać rolę układu odniesienia dla obszaru całego miasta.

Bydgoszcz jest miastem średniej wielkości, które w okresie gwałtownego wzrostu struktury zurbanizowanej nie wykształciło nowoczesnego ośrodka centralnego. Ośrodek taki powinien w sposób organiczny uzupełniać i stopniowo przejmować rolę historycznego centrum, na poziomie usług ogólnomiejskich i regionalnych. Ponadto, powinien być zbliżony lokalizacyjnie do nowych struktur osiedlowych. Wobec powyższego, należy stwierdzić, że **Bydgoszcz pozostaje układem bez centrum**¹⁷.

Spośród scharakteryzowanych jednostek na obszarze miasta tylko zespół Stare Miasto – Nowe Miasto potencjalnie może odgrywać rolę elementu krysta-

¹⁷ Ponadto, analiza dokumentów strategicznych nie wskazuje na to, aby miasto przewidywało obszar, na którym w przyszłości będzie się kształtować nowoczesne centrum miasta. Potwierdzeniem tego stanu rzeczy jest lokalizacja obiektów administracji miejskiej Ratusz BIS. Lokalizacja w historycznej strukturze starego miasta na zachód od historycznego centrum wbrew wyznaczonemu w latach 30. i konsekwentnie w latach 50. wschodniemu kierunkowi rozwoju. Skutkuje to trudną dostępnością ze względu na słabą przepustowość dróg dojazdowych i konieczność przejazdu przez ściśle centrum. Obiekty powstały w oddaleniu od najważniejszych linii transportu zbiorowego (tramwaje, autobusy), a także najważniejszych punktów napełniania, tj. dworzec PKS i PKP. Wreszcie z punktu widzenia kompozycji urbanistycznej obiekty pofabryczne w układzie oficynowym bez żadnej ekspozycji i związków przestrzennych ze strukturą miejską są przykładem niewykorzystanej szansy na krystalizację układu przestrzenno-funkcjonalnego w strefie śródmiejskiej.

Kolejną inwestycją świadczącą o braku koncepcji rozwojowej obszaru centralnego jest wprowadzenie na obszarze byłych zakładów mięsnych przy ul. Jagiellońskiej wielkopowierzchniowego centrum handlowego z systemem wewnętrznych pasażów skutecznie izolujących przestrzeń wewnętrzną od zewnętrznej. Obiekt jest samowystarczalny funkcjonalnie i nie wchodzi we wzajemne relacje przestrzenno-funkcjonalne z otoczeniem. Lokalizacja takiego obiektu z pominięciem związków przestrzenno-funkcjonalnych z tak istotnymi obiektami w strukturze miasta, jak: dworzec PKS wraz z liniami komunikacji tramwajowej 150 m, Rynek Starego Miasta 1000 m, Hali Łuczniczki 700 m czy wreszcie rzeka Brda 200 m, uniemożliwia skutecznie rozwój obszaru o charakterze centralnym.

lizującego w strukturze przestrzennej Bydgoszczy. Aby tak mogło być obszar ten powinien mieć silnie powiązania funkcjonalno-formalne z pozostałymi jednostkami w obrębie całego układu. Tak jednak nie jest. Obszar ten pozostaje wyłącznie dojrzały wewnętrznie i jako taki nie będzie miał istotnego wpływu na proces krystalizacji struktury miejskiej w obrębie całego układu. Przemawiają za tym dwa aspekty. Po pierwsze, zakończony proces strukturotwórczy. Oznacza to, że jednostka nie jest w stanie przyjąć bez szkód dla istniejącego układu przestrzennego przekształceń, które są konieczne, aby można mówić o przekształceniu w nowe centrum (por. Bogdanowski *et al.* 1979, s. 97-100). Drugi aspekt związany jest z zewnętrznym położeniem jednostki w stosunku do rozwijającej się w przeciwnym kierunku struktury miejskiej. Taki układ silnie ogranicza i utrudnia możliwości rozwoju powiązań funkcjonalnych z pozostałymi częściami miasta.

2. Układ komunikacyjny

Układ komunikacyjny Bydgoszczy odzwierciedla układ zagospodarowania przestrzennego i ma charakter pasmowy. Charakteryzuje się znacznym rozciągnięciem na osi wschód – zachód oraz relatywnie niewielką odległością na osi północ – południe. Topografia terenu, a więc Brda wraz z pasem dolinym rozcinająca strukturę miejską wzdłuż osi rzeki na część północną i południową oraz znaczne różnice poziomów ok. 40 m między górnym i dolnym tarasem doliny rzeki utrudnia przeprowadzenie gęstej sieci sprawnych połączeń wewnętrznych.

Oś wschód-zachód pokrywa się z główną osią komunikacji kołowej, na którą składają się ul. Fordońska oraz jej przedłużenie – ul. Jagiellońska. Ranga tego połączenia dotyczy zarówno powiązań wewnętrznych miasta, jak i powiązań zewnętrznych. Pozostaje ona podstawowym i jedynym elementem komunikacji kołowej łączącym potencjalne dwa bieguny rozwoju: śródmieście i oś. Fordon. Oś ta zaczynając od centrum biegnie równoległe do rzeki Brdy, aby w połowie dystansu dzielącego jednostki odchylić się na północ odsuwając się od rzeki Brdy i stać się styczną do zakola Wisły. Ulica Fordońska odgrywa rolę tranzytową od mostu Fordońskiego aż do ronda Fordońskiego, które to powstaje w wyniku krzyżowania się osi wschód-zachód z osią północ-południe. Tu następuje zmiana kierunku tranzytowego na północny lub południowy. Biegająca dalej wzdłuż rzeki ul. Jagiellońska odgrywa rolę ulicy zbiorczej i wprowadza nas do centrum miasta, gdzie następuje jej przewężenie i znaczny spadek jej przepustowości z jednoczesnym wzrostem kolizyjności.

Zatem ul. Jagiellońska może pełnić tylko swoje funkcje tranzytowe w ograniczonym zakresie pozostając przede wszystkim szlakiem doprowadzającym do centrum, bez możliwości kontynuowania tego kierunku ruchu w odpowiednich parametrach. Podobny problem dotyczy większości powiązań między poszczególnymi obszarami wewnętrznymi miasta. Większość z nich prowadzi ruch przez obszar śródmieścia i tam napotyka na kolizje z ciasnym, historycznie ukształtowanym układem urbanistycznym. Czytelny staje się więc brak arterii obwodowych dla śródmieścia, jak również niewystarczająca liczba przepraw mostowych między lewą i prawobrzeżną częścią miasta. Mostów jest 6, z czego tylko 4 mogą odgrywać istotną rolę w systemie komunikacyjnym. Ważną z punktu widzenia spójności struktury jest również znaczna odległość między trzema najważniejszymi mostami, tj. mostem Bernardyńskim a Pomorskim, która wynosi 4 km oraz między mostem Pomorskim a Kazimierza Wielkiego – 3,2 km¹⁸.

Wobec takiego układu przestrzennego, a także wzrostu znaczenia tranzytu na kierunku północ-południe, kluczowego znaczenia, dla kompozycji całego złożonego układu miejskiego nabiera rejon Ronda Fordońskiego wraz z mostem Pomorskim (ryc. 8).

Zdecydowanie mniejszą rolę w systemie komunikacji odgrywa **komunikacja kolejowa**, zarówno w kontekście powiązań wewnętrznych, jak i zewnętrznych. Dla systemu powiązań wewnętrznych istniejący układ jest tylko w ograniczonym zakresie do wykorzystania. Linia kolejowa biegnąca w układzie wschód-zachód omija dużym łukiem od północy zasadniczą część struktury miejskiej wchodząc w nią dopiero w miejscu dworca kolejowego, który zlokalizowany jest na obrzeżu szeroko rozumianej części śródmieścia Bydgoszczy. Ponadto, rejon w którym znajduje się dworzec Bydgoszcz Główna czyli północno-zachodnia część śródmieścia jest oddalony od najważniejszych tras komunikacyjnych. Pozostaje na zewnątrz rejonu śródmieścia i jego lokalizacja jest sprzeczna z podstawowym kierunkiem rozwoju centrum, tj. wzdłuż rzeki Brdy w kierunku jej ujścia. Swoich funkcji nie może również pełnić skutecznie w stosunku do największych osiedli mieszkaniowych znajdujących się w południowej części miasta, po jego drugiej stronie względem rzeki. Układ komunikacji kołowej i kolejowej nie uzupełniają się, a ich wzajemne oddalenie

¹⁸ Warto w tym miejscu dla porównania przytoczyć modelowy przykład Paryża, uchodzącego obecnie za jedno z lepiej powiązanych struktur miejskich z rzeką. Na jego 13-km odcinku Sekwany znajduje się 37 mostów, oddalonych od siebie średnio o 400 m. Służą ruchowi ulicznemu, pociągom metra lub wyłącznie pieszym. Por. Rudka (2000), s. 74-76.



Ryc. 8. Układ systemu komunikacji kolejowej i szynowej – stan docelowy.
Zwraca uwagę brak czytelnych – silnych powiązań obszaru śródmiejskiego
z pozostałymi jednostkami
Źródło: *Studium...* (2005).

powoduje niemożność formowania jednego wspólnego i pozostającego w ścisłym związku z obszarem centralnym systemu komunikacyjnego.

Najbliższym centrum węzłem, gdzie te systemy łączą się ze sobą jest rejon dworca kolejowego Bydgoszcz Wschód. Znajduje się on w połowie odległości między obszarem śródmiejskim a Fordonem. W tym miejscu linia kolejowa odchyła się na północ oddalając się od ul. Fordońskiej. Jest to miejsce istotne dla obsługi komunikacyjnej Fordonu. W układzie powiązań zewnętrznych odgrywa rolę głównego dworca kolejowego dla Fordonu. W układzie wewnętrznym potencjalnie może odgrywać rolę węzła przesiadkowego.

Również w stosunku do dworca lotniczego, zlokalizowanego w południowo-zachodnim obszarze miasta i jego powiązań komunikacyjnych

z centrum, układ kolejowy wraz z dworcem Głównym pozostają układem zewnętrznym bez związków funkcjonalnych. Zatem układ kolejowy w obecnym kształcie i systemie funkcjonowania pozostaje nieużyteczny w budowaniu zintegrowanego systemu komunikacyjnego w mieście i również w powiązaniach zewnętrznych.

System komunikacyjny dla skutecznego funkcjonowania powinien być zintegrowany wewnętrznie, tak aby skutecznie minimalizować konieczność użytkowania indywidualnych środków komunikacji samochodowej. Oznacza to wzajemne uzupełnianie i wzmacnianie systemu przemieszczeń z wykorzystaniem możliwie wielu rodzajów i form transportu zbiorowego. Integracja tego systemu musi dotyczyć także jego związków zewnętrznych ze wszelkimi innymi sposobami zagospodarowania. Odbywać się to powinno przez skracanie dystansu oraz umiejętne lokowanie przystanków komunikacji zbiorowej dającymi możliwość wyboru rodzaju transportu i jego zmiany, tak aby cel podróży był łatwiej, precyzyjniej i w krótszym czasie osiągalny. Takiej organizacji przemieszczeń sprzyja układ wieloogniskowy – węzłowy, charakteryzujący się jednoczesną koncentracją zainwestowania skupioną wokół węzłów komunikacji zbiorowej. Taka zależność między węzłowym układem komunikacyjnym a rozmieszczeniem usług ze szczególnym uwzględnieniem usług wyższego rzędu z zakresu kultury, administracji, handlu, gastronomii, bankowości i turystyki sprzyja formowaniu się głównych obszarów ciężenia w strukturze – **obszarów węzłowych**. Obszary takie krystalizują jednocześnie system powiązań wewnętrznych i regionalnych. Powyższa analiza układu przestrzennego Bydgoszczy prowadzi do wniosku, że w obecnym stanie zagospodarowania brak jest na obszarze miasta obszarów węzłowych. W procesie krystalizacji układu wieloogniskowego wzrasta rola wzajemnych powiązań poszczególnych jednostek w obrębie całego układu makrownętrza miejskiego. Nabiera zatem znaczenia rola układów liniowych ciągłych. Podstawą rozwoju takiego regionu jest sieć systemu korytarzy komunikacyjno-transportowych i węzłów, w których następuje ich integracja. Jako elementy zagospodarowania przestrzennego mają wymiar funkcjonalny i formalny. W wymiarze funkcjonalnym sieć taka zapewnia płynność przemieszczeń¹⁹, a podstawowym kryterium sprawności jest

¹⁹ Idea ta wyrosła z tradycji howardowskiego Miasta Ogrodu i jest wraz z rozwojem systemów komunikacji coraz bardziej aktualna, rozwijana i doskonalona. W ostatnich latach (lata 90. XX w.) ideę tę promuje koncepcja opracowana przez członków New Urbanism w USA pod nazwą Transit Oriented Development (TOD) Patern, Por. Duany *et al.* (2003), s. 15. Na polskim gruncie idea ta znajduje odzwierciedlenie w znacznie wcześniejszej koncepcji Warszawskiego Zespołu Miejskiego z 1946 r. autorstwa Jana Olafa Chmielewskiego, będącej rozwinięciem

czas potrzebny na przemieszczenie. W wymiarze formalnym ich rola nie jest już tak oczywista. Zapewniając sprawne połączenia odległych fragmentów regionu minimalizują uciążliwości życia wynikające z konieczności pokonywania coraz większych odległości, prowadząc tym samym do dalszego rozprzestrzeniania i wzajemnego oddalania obszarów zainwestowanych. Jednocześnie korytarze takie nie zapewniają automatycznie ciągłości przestrzennej. Aby jej nie zrywać, ciągi komunikacyjne powinny jednocześnie stanowić sekwencję widokową, która może zapewnić ciągłość przestrzenną w skali regionu miejskiego. Ciąg komunikacji kołowej czy szynowej może posiadać takie walory pod warunkiem, że nie przekroczy bariery odległości, po której przekroczeniu następuje konieczność podwyższenia parametrów sprawności podróży, czyli zwiększania dopuszczalnych prędkości. Odbywa się to kosztem zmniejszania odczuwalności sekwencyjności i w konsekwencji zostaje zerwana ciągłość przestrzenna. W wyniku takiego procesu usprawniania komunikacyjnego wzmagają się proces dezintegracji przestrzennej poszczególnych jednostek. W tym kontekście zapewnienie ciągłości struktury może następować w wyniku integracji przestrzennej układów komunikacyjnych z elementami przestrzennymi, które ze względu na swoją rozległą skalę lub siłę oddziaływania mogą być stałym elementem odniesienia dla podróżujących (por. Lynch 1972, s. 112-115). W strukturze przestrzennej Bydgoszczy takim potencjalnym elementem odniesienia w skali całego makroregionu może być naturalny korytarz doliny Brdy.

Wnioski i wytyczne

Brak konsekwentnej polityki przestrzennej Bydgoszczy na przestrzeni kilkudziesięciu lat doprowadził do tego, że jej układ przestrzenny jest chaotyczny, bardzo rozczłonkowany i rozbudowany nieproporcjonalnie do skali potrzeb²⁰. Największym mankamentem struktury przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy jest brak w niej czytelnych zasad kompozycji. Dotyczy to zarówno całego układu miejskiego, jak i jego poszczególnych fragmentów. Problem ten ujawnia się:

koncepcji Warszawy funkcjonalnej z 1934 r., wprowadzającej pojęcie *rozluźnionego układu osadniczego*, składającego się z czynnych pasów uzbrojenia, których strukturę mają stanowić wielofunkcyjne jednostki osadnicze i obszarów urbanistycznie biernych (wolne od zabudowy kliny zieleni). Por. Kotarbiński (1979), s. 34-38, oraz Malisz (1979), s. 94-95.

²⁰ Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych to 17,448.00 ha z czego tereny zainwestowane to 8,814.00 ha, a niezainwestowane to 8,634.00 ha. Liczba ludności w 2003 r. to 371 000 tys. co daje gęstość zaludnienia 2126 os/km².

- brakiem ciągłości przestrzenno-funkcjonalnej miasta, do której dochodzi w wyniku rozproszenia przestrzennego poszczególnych jednostek względem siebie oraz silnie ekstensywnej zabudowy wewnątrz jednostek;
- brakiem elementów krystalizujących na poziomie całości struktury, w tym najważniejszego elementu, jakim jest centrum miasta oraz na poziomie poszczególnych jednostek;
- brakiem wykształconego centrum miasta skupiającego usługi na poziomie miejskim i regionalnym obsługiwanego przez zintegrowany intermodalny system transportu publicznego;
- powstawaniem błędnych, ze względu na lokalizację, inwestycji o funkcjach administracyjnych, handlowych i usługowych, które pogłębiają rozbić przestrzenno-funkcjonalne;
- brakiem zintegrowanego, wielostopniowego systemu transportowego o układzie węzłowym;
- rozdrobnieniem istniejących terenów zielonych w mieście;
- brakiem czytelnego, spójnego wewnętrznie systemu terenów otwartych obejmującego obszar całego miasta i spójnego z terenami otwartymi zewnętrznymi;
- brakiem terenów rekreacyjnych w mieście;
- brakiem wyeksponowania obszarów podkreślających tożsamość i indywidualność przyrodniczo-kulturową miasta;
- słabym wykorzystaniem istniejących rezerw terenowych wewnątrz struktury miejskiej.

Wobec tak przytłaczającej liczby istotnych mankamentów struktury przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy, należy odpowiedzieć na pytanie, jak wyznaczyć kierunek dalszych przekształceń i na podstawie jakiego potencjału. Źródłem sukcesu w kreowaniu przekształceń struktury układów osadniczych należy zawsze poszukiwać w poprawnym odczytaniu kontekstu określonego miejsca. Przede wszystkim będą to elementy najtrwalsze i przez to najsilniej związane z danym miejscem. Elementy takie zawsze związane są z systemem przyrodniczym danego regionu. W Bydgoszczy najczytelniejszym elementem w strukturze miejskiej jest Brda wraz z terenami przyległymi.

Określenie potencjału danego miejsca zależy również od poprawnego określenia zasięgu powiązań przestrzenno-funkcjonalnych. Układ Bydgoszczy jest układem silnie rozproszonych jednostek mieszkaniowych z wewnątrz rozproszoną strukturą usługową. Jest to układ wieloogniskowy z dominującą rolą Starego Miasta i Fordonu i jako taki wkracza w sferę problematyki regionu metropolitalnego. W tym kontekście uzasadnione zasto-

sowanie, w analizie układu przestrzennego, mają koncepcje wyrosłe z nurtu regionalno-krajobrazowego. Odwołują się one przede wszystkim do utrzymania w równowadze środowiska naturalnego. W praktyce planistycznej oznacza to umiejętność wprowadzania zmian w środowisko, tak aby były one powiązane z formami pierwotnymi reprezentującymi tradycję miejsca w sposób organiczny, funkcjonalny i formalny (Bogdanowski *et al.* 1979, s. 59-60). Dotyczy to również przekształceń form istniejących i niespójnych z lokalną tradycją miejsca. Koncepcje regionalno-krajobrazowe mają za zadanie przede wszystkim wyeksponować walory naturalne regionu i traktować je jak drogowskazy dla kolejnych przekształceń. Prowadzi to do wyznaczania systemów terenów otwartych, które stanowią kanwę dalszych przekształceń. W Bydgoszczy kierunkuje to uwagę na Brdę wraz z terenami otwartymi bezpośrednio powiązanymi z rzeką.

Zatem uzasadnione wydaje się stwierdzenie, że największy potencjał przestrzenny Bydgoszczy, który może posłużyć jako klucz do przyszłych przekształceń leży w rejonie Brdy. Tam zgromadzony jest największy zasób elementów kulturowych miasta. Ze względu na uprzywilejowane, centralne położenie tego obszaru ma on potencjalny walor dostępności na całym miejskim odcinku²¹. Jest to obszar rozległy, dzięki czemu może pomieścić różnorodne funkcje i zagospodarowanie. Dzięki ciągłemu charakterowi jego poszczególne fragmenty mogą mieć bardzo zróżnicowany charakter przestrzenny i funkcjonalny, a jednocześnie mogą zachować podobieństwo. Jest to potencjalnie możliwe w wyniku działań, które pomogą włączyć rzekę w układ powiązań przestrzenno-funkcjonalnych z pozostałymi elementami struktury miasta. Rejon rzeki staje się wtedy wspólnym elementem dla różnych fragmentów miasta. Ten walor jest szczególnie ważny w kontekście przywracania wskazanego braku ciągłości przestrzennej miasta. Kluczem jednak do równoważonego wykorzystania tego rejonu na potrzeby przekształceń struktury miasta jest rozpatrywanie go jako elementu znacznie szerszego ekosystemu regionalnego.

Literatura

Biskup M. (red.), 1991, *Historia Bydgoszczy, tom I do roku 1929*. PWN, Warszawa–Poznań.

²¹ Przyjęcie za podstawę rozwoju miasta uwarunkowań naturalnych i spuścizny kulturowej, z zasadą odwrócenia procesów urbanizacji na korzyść systemów ekologicznych jako wyjściowych, ma charakter uniwersalny i jako metoda modyfikowana może znaleźć powszechne zastosowanie. Por. Sierecka-Nowakowska (1999), s. 85-100.

- Bogdanowski J., 1976, *Kompozycja i planowanie w architekturze krajobrazu*. Ossolineum, Kraków.
- Bogdanowski J., Łuczyńska-Bruzda M., Novák Z., 1979, *Architektura krajobrazu*. PWN, Warszawa–Kraków.
- Böhm A., 1981, *O budowie i synergii wewnątrz urbanistycznych*. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Böhm A., 1983, *Krajobraz śródmieścia Krakowa a jego użytkowa treść*. Teka Komisji Urbanistyki i Architektury O/PAN w Krakowie, t. XVII, Ossolineum, Kraków.
- Böhm A., 1987, *Koncepcja sieci synergicznej dla rekompozycji krajobrazu osiedla blokowego*. Teka Komisji Urbanistyki i Architektury O/PAN w Krakowie, t. XXI. Ossolineum, Kraków.
- Duany A., Plater Zyberk E., Alminana R., 2003, *The New Civic Art*. Rizzoli, New York.
- Kostof S., 1991, *The City Shaped*. Bulfinch Press Book, Boston–Toronto–London.
- Kotarbiński A., 1979, *Jan Chmielewski – Sylwetka twórcy i zarys działalności*, [w:] *Początki planowania przestrzennego w Polsce*. PWN, Warszawa.
- Kwiatkowski K., 2003, *Przemiany przestrzeni miejskiej i jej społecznego kontekstu w Europie Środkowej w drugiej połowie XX w.* Teka Komisji Urbanistyki i Architektury O/PAN w Krakowie, t. XXXV, PAN, Kraków.
- Licznarski A., 1972, *Dorobek budowlany i architektoniczno-urbanistyczny miasta w latach 1920-1945*, [w:] *Bydgoszcz w latach 1920-1970. Materiały z sesji popularnonaukowej*. Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Bydgoszcz.
- Lynch K., 1972, *The Image of the City*. MIT Press, Cambridge, Mass.
- Malisz B., 1979, *W poszukiwaniu przyszłego kształtu Warszawy*, [w:] *Początki planowania przestrzennego w Polsce*. PWN, Warszawa.
- Maliszowa B., 1974, *Śródmieście*. Arkady, Warszawa.
- Morris A. E. J., 1987, *History of Urban Form*. Longman, New York.
- Mumford L., 1989, *The City in History*. Harcourt, New York.
- Niezabitowski A., 1987, *Zagadnienia oceny wartości środowiska*, [w:] *Ochrona i kształtowanie krajobrazu z zabytkowych układach przestrzennych*, A. Böhm (red.). Politechnika Krakowska, Kraków.
- Novák Z., 1997, *Planowanie regionalne i udział w nim architekta*. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Pietrzak A., 1984, *Metody utrwalania i wzbogacania specyfiki krajobrazu niezurbanizowanego*, [w:] *Kierunki i metody współczesnego regionalizmu w architekturze*. Politechnika Krakowska, Kraków–Zakopane.
- Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego*. Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz, 2006.
- Rudka E., 2000, *Z biegiem rzeki – historia paryskich mostów na Sekwanie*. Archiwolta, 4(8), Kraków.

- Sierecka-Nowakowska B., 1999, *Rozwój przestrzenny Łodzi przemysłowej u progu XXI wieku w oparciu o dziedzictwo przyrodniczo-kulturowe*. Politechnika Łódzka, Łódź.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy. Stan istniejący i uwarunkowania rozwoju*, t. 1. Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz, 2005.
- Tołwiński T., 1947, *Urbanistyka*, t. I. Wyd. Ministerstwa Odbudowy, Warszawa.
- Tuan Yi-Fu., 1987, *Przestrzeń i miejsce*. PIW, Warszawa.
- Ward S. V., 2002, *Planning the Twentieth-century City*. John Wiley&Sons Ltd, New York.
- Wejchert K., 1974, *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Arkady, Warszawa.
- Zachariasz A., 2006, *Zieleń jako współczesny czynnik miastotwórczy ze szczególnym uwzględnieniem parków publicznych*. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bydgoszczy*, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz, 2009.