

Agnieszka Szumilas

Możliwości rozwiązania problemów parkingowych osiedli z wielkiej płyty w świetle istniejących dokumentów planistycznych, na przykładzie północnej części dzielnicy Fordon w Bydgoszczy

słowa kluczowe: Bydgoszcz, Fordon, parkingi

Wstęp

Problem braku miejsc parkingowych na osiedlach z wielkiej płyty jest powszechny. W latach 70.-90. ubiegłego stulecia urbaniści określali parametry osiedla (np. liczbę miejsc parkingowych) zgodnie z ówczesnymi normami. Zakładano około 100 miejsc parkingowych na 1000 mieszkań. Nie spodziewano się tak intensywnego rozwoju komunikacji oraz wzrostu znaczenia transportu indywidualnego. Obecnie wskaźniki określające zapotrzebowanie na liczbę miejsc parkingowych w zespołach zabudowy mieszkaniowej określa się jako 1-1,5 miejsca parkingowego na mieszkanie¹. Oznacza to, że współczesne potrzeby parkingowe mieszkańców osiedla z wielkiej płyty – jak Fordon – zapewnione są w niewielkim procencie.

Głównym celem artykułu jest określenie możliwości rozwiązania problemów parkingowych dzielnicy na podstawie istniejących dokumentów planistycznych. Celem pośrednim jest określenie skali problemu oraz deficytu parkingowego na badanym obszarze, a także przedstawienie rozwiązań problemu parkingowego miasta, które zostały wprowadzone w krajach Europy Zachodniej.

Obserwacje obejmują część bydgoskiej dzielnicy Fordon, która powstawała w latach 1970-1990, a obecnie liczy kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców. Przedmiotem szczegółowych badań jest szacowane na blisko 10 tysięcy mieszkańców osiedle Tatrzańskie, zlokalizowane w północnej części dzielnicy. Dla wybranego

¹ Zatem dla 1000 mieszkań potrzebnych jest 1000-1500 miejsc parkingowych.

obszaru poza analizą dokumentów planistycznych sporządzono inwentaryzację urbanistyczną, która określa rozmieszczenie wszystkich miejsc parkingowych, ich dostępność, własność (np. teren prywatny, publiczny) oraz odległość od zabudowy mieszkaniowej. Całokształt wyników pracy przedstawia zatem jasny obraz sytuacji parkingowej północnej części dzielnicy Fordon.

Geneza powstania dzielnicy Fordon

Wizja dzielnicy Fordon – projektowanej blisko pół wieku temu jako rozbudowa niewielkiego miasta położonego nad Wisłą – obejmowała wiele futurystycznych założeń, m.in. kilkudziesięciometrowe wieżowce górujące nad krajobrazem, korespondujące z otaczającymi wzgórzami. Dodatkowo rozbudowany układ transportowy oraz ponadregionalna uczelnia łącząca w sobie potencjał naukowy Bydgoszczy i Torunia. Również projekt układu komunikacyjnego dzielnicy wybiegał w przyszłość. Pomimo wielu nietypowych lub nawet naiwnych rozwiązań (z punktu widzenia XXI wieku) należy zwrócić uwagę na fakt, iż projekt został opracowany spójnie, a wszelkie funkcje rozmieszczone konsekwentnie.

Główna arteria komunikacyjna Fordonu istnieje w projekcie jako obwodnica biegnąca wzdłuż skarpy wyraźnie dzieląca dolny i górny taras. Arteria obsługiwała jednostronnie dzielnicę oraz tworzyła granicę pomiędzy atrakcyjnymi terenami rekreacyjnymi a dolnym tarasem. Zgodnie z projektem powstały główne ulice dzielnicy: W. Andersa oraz Akademicka, wyznaczające główne kierunki dzielnicy. Obwodnica natomiast przeistoczyła się w obecną ulicę W. Twardzickiego, przechodzącą dalej w Pelplińską. Projekt przewidywał również skomunikowanie dolnego tarasu Szybką Koleją Miejską² z miastem, miała ona biec ulicami Akademicką i Andersa. Problem parkowania nie został omówiony na etapie projektu, ponieważ w latach 70. nie było to istotne zagadnienie. Liczba samochodów była niewielka. Urbaniści nie przewidzieli tak dynamicznego wzrostu znaczenia transportu indywidualnego.

Normatywy urbanistyczne, które stanowiły bazę do projektowania nie tylko Fordonu, ale również wielu innych osiedli w okresie socjalizmu, zostały ostatecznie wycofane w 1981 roku. Normatywy miały za zadanie zabezpieczenie interesu publicznego, zapewnienie odpowiedniej ilości środowiska mieszkaniowego przez zapewnienie parametrów (nie tylko sam budynek, ale również szkoła, przestrzeń zielona, sklep itp.). Zostały one zastąpione ustawą o planowaniu przestrzennym oraz warunkami technicznymi³. Pierwsze osiedla na terenie Fordonu, które

2 A. Szumilas, *Nowy Fordon – wizje i rzeczywistość*, „Kronika Bydgoska”, t. 30, 2008, s. 185-197.

3 T. Bradecki, A. Twardoch, *Współczesne kierunki kształtowania zabudowy mieszkaniowej*, Wydawnictwo Politechniki Gliwickiej, Gliwice 2013.

powstały zgodnie z dawnymi normami, to osiedle Bajka i osiedle Bohaterów, jako jedyne zrealizowane zgodnie z projektem. Poza zabudową mieszkaniową posiadały szkołę, przedszkole, niewielki ośrodek kultury, przestrzeń rekreacyjną oraz odpowiednią bazę usług podstawowych.

Istnieją dwie główne przyczyny wpływające na obecny kształt i wygląd dzielnicy. Pierwszym czynnikiem było uprzemysłowienie w budownictwie. Pierwotny projekt pokonkursowy⁴ został zmodyfikowany i dostosowany do systemu wielokopłytowego, co przyczyniło się do zniknięcia miękkich form poszczególnych budynków. Równie istotnym czynnikiem mającym wpływ na kształt obecnego Fordonu była zmiana systemu politycznego w 1989 r., a co za tym idzie: rozdzielenie terenu pomiędzy spółdzielnie mieszkaniowe, to natomiast przełożyło się na opóźnienie budowy⁵.

Problem braku miejsc parkingowych w osiedlach mieszkaniowych zrealizowanych w XX wieku

Problem polityki parkingowej jest zagadnieniem znajdującym się na styku wielu dziedzin, dlatego w literaturze jest poruszany zarówno jako problem natury ekonomicznej, ekologicznej, jak również transportowej czy urbanistycznej. W niniejszej pracy przytoczone zostały badania z dziedziny architektury i urbanistyki ze względu na charakter niniejszego tekstu.

Początek ery osiedli socjalistycznych nie zwiastował zmiany znaczenia tradycyjnej miejskiej ulicy⁶. Ówczesne zasady projektowania zespołów urbanistycznych przewidywały budowę skończonych modułów, osiedli posiadających odpowiednią infrastrukturę zarówno techniczną, jak i socjalną. Malowniczość miast miała zostać zastąpiona prefabrykowanymi osiedlami. W kontekście planowanych układów komunikacyjnych większość osiedli, w tym również Fordon, posiada układ korytarzowy. Główne arterie komunikacyjne dają efekt długich wnętrz, kontrastujących z blokami zabudowy, a następnie rozchodzą się między blokami, zapewniając dojazd samochodem do rozproszonych miejsc postojowych. Już na początku lat 70., blisko pół wieku przed „kryzysem parkingowym” na osiedlach, w polskiej literaturze pojawiały się przesłanki mające zwrócić

4 W 1971 roku został ogłoszony konkurs architektoniczno-urbanistyczny na projekt dzielnicy przyszłości. Brało w nim udział 38 zespołów. Wiosną 1972 roku wyłoniono zwycięzców konkursu. Biurem wiodącym zostało Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Ogólnego „Miastoprojekt”, a generalnymi projektantami: Jerzy Szafarski, Grzegorz Chodkowski.

5 S. Białowąs, *Budowlane improwizacje*, „Gazeta Pomorska”, 14 maja 1981, nr 104, s. 13.

6 K. Gruszecka, S. Gzell, G. Rembarz, *Osiedle: reurbanizacja*, Wydawnictwo Urbanista, Warszawa 2009.

uwagę projektantów na rozwój transportu indywidualnego, w tym postulaty dotyczące organizacji parkingów na wjazdach do zespołów zabudowy wielorodzinnej⁷ oraz zwiększenia wskaźnika określającego zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, który wynosił w Wielkiej Brytanii 1:1⁸ (jedno miejsce parkingowe przypada na jedno mieszkanie).

Temat komunikacji indywidualnej podejmuje Barbara Gronostajska w artykule *Samochód w osiedlu mieszkaniowym XXI wieku*⁹. Komunikacja indywidualna od zawsze budzi emocje użytkowników, a auta zawsze miały swoich zwolenników i przeciwników. Niezaprzeczalnym jest jednak fakt, że samochód jako środek komunikacji wpłynął na kształt przestrzenny miast. Dzieje się tak, począwszy od czasów rzymskich, kiedy miasta powstawały na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych, aż po XXI wiek, kiedy – paradoksalnie – miasta odwracają się od głównych arterii komunikacyjnych, kierując ruch na obwodnicę. Przenosząc się do skali ulicy, należy zgodzić się z B. Gronostajską, która pisze: *Ulica jest częścią składową przestrzeni życia mieszkańców. Cechy sieci ulicznej mają zasadniczy wpływ na poprawę struktury przestrzennej osiedla. Ulica w bardzo ważnym stopniu wpływa na organizację życia ludzi mieszkających w budynkach przy niej usytuowanych*. Ulica jest miejscem codziennych spotkań mieszkańców, krótkich rozmów lub długich dialogów. Miejscem, gdzie biegają dzieci i spacerują mieszkańcy. Przestrzeń ulicy jest potrzebna dla utrzymania zdrowych kontaktów międzyludzkich, dlatego też należy znaleźć rozwiązanie problemu parkingowego. We współczesnych osiedlach mieszkańcy jedynie przemykają między wszechobecnymi samochodami. Gronostajska przywołuje przykład wiedeńskiego osiedla, na którym mieszkańcy świadomie zrezygnowali z posiadania samochodów. Osiedle to jest zlokalizowane 9 km od centrum, za Dunajem. Ze względu na bardzo dobrze rozwiązany system transportowy Wiednia, odległość do centrum, jaką codziennie pokonują, nie stanowi problemu. Szybko jeżdżącą koleją można dostać się wygodnie do pracy w kilkanaście minut. Na terenie osiedla znajduje się parking podziemny przeznaczony dla 25 samochodów – są to miejsca przeznaczone dla gości. Imponujący jest natomiast parking dla rowerów, na którym znajduje się 400 stanowisk. Osiedla, które nie posiadają parkingów, pojawiają się w realnym świecie, szczególnie w Europie Zachodniej, coraz częściej.

⁷ F. Sobierajska, K. Lewicka, J. Michalkowska-Furman, *Układy komunikacji w zespołach mieszkaniowych*, Wydawnictwo Akcydensowe, Warszawa 1978.

⁸ J. Podolski, *Transport w miastach*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1977.

⁹ B. Gronostajska, *Samochód w osiedlu mieszkaniowym XXI wieku*, [w:] *Tendencje w kształtowaniu zabudowy mieszkaniowej współczesnych miast*, Agencja Wydawniczo-Edytorska EkoPress, Białystok 2006, s. 196-201.

Problem parkowania należy rozpatrywać kompleksowo. Ograniczenie liczby miejsc postojowych, wyznaczenie odpowiedniej rezerwy terenowej należy wykonywać przy jednoczesnym rozwoju systemu komunikacji miejskiej. Tyko myślenie zintegrowane ma szansę przyczynić się do problemów komunikacyjnych polskich miast.

Analiza dokumentów planistycznych miasta

Władze miasta zauważają problemy komunikacyjne i transportowe Bydgoszczy, w tym również problem braku miejsc parkingowych zarówno w centrum, jak i na osiedlach. Z punktu widzenia planowania przestrzennego, na poziomie zarządzania miastem istnieją trzy typy dokumentów określających szczegółowość problemów przestrzennych, w tym również komunikacyjnych oraz proponujących rozwiązania: *Studium kierunków rozwoju i uwarunkowań miasta Bydgoszczy*, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz *Polityka transportowa Bydgoszczy do roku 2025*.

Obciążenie sieci drogowej ruchem w Bydgoszczy stale wzrasta¹⁰. Ocenia się, że wzrost natężenia ruchu drogowego sieci ulic wynosi 3-4% rocznie, według statystyk prowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny w Bydgoszczy liczba samochodów w mieście wciąż rośnie¹¹.

	Rok 2010	Rok 2012	Rok 2013
Liczba pojazdów zarejestrowanych na 1000 mieszkańców woj. kujawsko-pomorskiego	470	513	533

Tab. 1. Liczba pojazdów zarejestrowanych w woj. kujawsko-pomorskim w latach 2010/2012/2013

Stan istniejący oraz perspektywy rozwoju miasta, m.in. w kontekście transportu, zostały opisane w *Studium kierunków rozwoju i uwarunkowań miasta Bydgoszczy*, które jest narzędziem do tworzenia spójnej polityki przestrzennej miasta. Autorzy *Studium*¹² na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzili, iż deficyt

¹⁰ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy z dn. 15 lipca 2009, s. 160-161, [http://www.mpu.bydgoszcz.pl/studium/Studium\[159_173\].pdf](http://www.mpu.bydgoszcz.pl/studium/Studium[159_173].pdf) (dostęp: 10.10.2015).

¹¹ Statystyczne Vademecum Samorządowca. Województwo kujawsko-pomorskie, http://bydgoszcz.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_kujawsko-pomorskie/portrety_powiatow/powiat_bydgoski.pdf (dostęp: 10.10.2015).

¹² Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy z dn. 15 lipca 2009, s. 165, [http://www.mpu.bydgoszcz.pl/studium/Studium\[159_173\].pdf](http://www.mpu.bydgoszcz.pl/studium/Studium[159_173].pdf)

miejsce parkingowych w Bydgoszczy wynosi 60-70%. Potrzeby parkingowe bilansują się jedynie w obszarach zabudowy jednorodzinnej, na pozostałych terenach miejsc parkingowych jest za mało. Wyjątek stanowią osiedla mieszkaniowe budowane w ostatnich latach, gdzie uwzględniono potrzeby parkingowe¹³. Na podstawie *Studium* można wyodrębnić dwa najważniejsze problemy komunikacyjne, z którymi boryka się Fordon: brak miejsc parkingowych oraz duża odległość od centrum miasta. Autorzy *Studium* stwierdzają, że zaspokojenie potrzeb parkingowych mieszkańców jest niewystarczające, a jednym z zalecanych rozwiązań jest realizacja parkingów wielopoziomowych. Kolejnym dokumentem traktującym o szeroko pojętej komunikacji w Bydgoszczy jest raport *Polityka transportowa Bydgoszczy do roku 2025*¹⁴ autorstwa specjalistów z Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy. W raporcie uwzględniono transport publiczny, samochodowy, rowerowy oraz ograniczenie indywidualnego ruchu na pewnych obszarach. Według specjalistów z UTP priorytetami w rozwoju systemu transportowego Bydgoszczy do roku 2020 jest transport tramwajowy¹⁵.

Szczegółowe zasady zagospodarowania poszczególnych obszarów miasta są zapisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Są to akty prawa miejscowego określające granice terenów, funkcje, zasady kompozycji oraz parametry i wskaźniki (np. wysokość zabudowy, powierzchnia, współczynnik określający liczbę miejsc parkingowych). Architekci projektujący osiedla na bazie MPZP są zobowiązani przestrzegać określonych zasad kompozycji. W ramach niniejszej pracy przeanalizowano obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego sporządzone dla północnego Fordonu w kontekście polityki parkingowej dzielnicy:

- Uchwała Nr XLVI/1479/2002 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 stycznia 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla „Palcz” w jednostce Fordon w Bydgoszczy (Bydgoszcz, dnia 24 maja 2010 r.),
- Uchwała Nr LII/1687/2002 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 10 lipca 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedli „Zofin” i „Niepodległości” w jednostce Fordon w Bydgoszczy (Bydgoszcz, dnia 16 września 2002 r.)
- Uchwała Nr XXXIII/776/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 września

(dostęp: 10.10.2015).

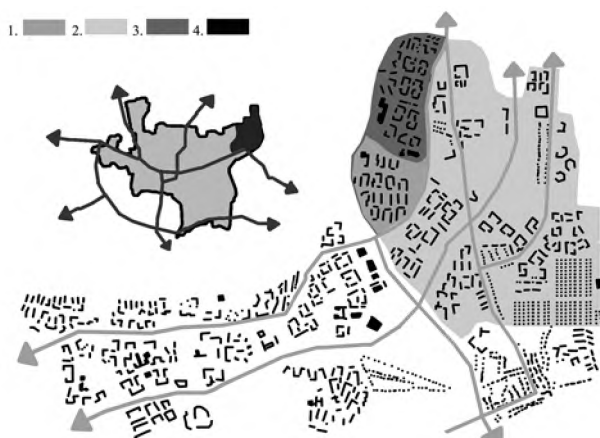
¹³ Zapotrzebowanie parkingowe określa miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

¹⁴ http://transinfo.pl/polityka-transportowa-bydgoszczy-do-roku-2025_more_45886.html (dostęp: 10.10.2015).

¹⁵ Np. tramwaj na ul. Kujawskiej i do Fordonu, a następnie do roku 2025 przedłużenie linii tramwajowej z ul. Perłowej.

2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla „Tatrzańskie” w jednostce Fordon w Bydgoszczy (Bydgoszcz, dnia 10 grudnia 2004 r.)

- Uchwała Nr XXXVII/832/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 listopada 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla „Łoskoń” w jednostce Fordon w Bydgoszczy (Bydgoszcz, dnia 24 listopada 2004 r.).



Dzielnica Fordon, Bydgoszcz. Oznaczenie mapy Fordonu: 1. obszar objęty analizą planistyczną, 2. południowy fragment osiedla Tatrzańskiego, 3. północna część osiedla Tatrzańskiego, 4. zabudowa

Wszystkie przeanalizowane plany miejscowe zakładają 1,5 stanowiska parkingowego na jedno mieszkanie w zabudowie wielorodzinnej. W wielu miejscach pojawia się również nakaz lokalizacji zatok parkingowych przy nowo budowanych drogach. Wymienione miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dopuszczają lokalizację parkingów aż na 25 działkach, w tym na 7 działkach dopuszczona jest lokalizacja parkingów wielopoziomowych oraz podziemnych. Zapisy uwzględnione w planach miejscowych są budujące. Oznaczają one, że władze miasta są świadome problemu i pozostawiają rezerwę pod budowę parkingów zarówno na terenach już zainwestowanych, jak również na niezagospodarowanych obszarach. Namacalna realizacja kilkudziesięciu parkingów z pewnością rozwiązałaby problemy parkingowe Fordonu.

Sytuacja Parkingowa – Osiedle Tatrzańskie

Osiedle Tatrzańskie znajduje się w północnej części dzielnicy Fordon, podobnie jak cała dzielnica stało się częścią miasta Bydgoszczy 1 stycznia 1973 r. Budowę osiedli mieszkaniowych w technologii wielkopłytowej prowadzono w latach 1980-1996. Pojemność dróg lokalnych oraz dojazdowych osiedla jest ograniczona. Wyznaczone oraz niewyznaczone miejsca parkingowe na osiedlu Tatrzańskim znajdują się w każdym możliwym miejscu. Liczba wszystkich miejsc



Mapa przedstawia analizowany obszar osiedla Tatrzańskie. Oznaczenie: 1. drogi, 2. zabudowa, 3. parkingi przy ulicy Pelplińskiej, 4. garaże przy ul. Kadłubka

parkingowych w badanej części osiedla to 1156, mieszkań jest 2520. Współczynnik określający stosunek liczby miejsc parkingowych do liczby mieszkań wynosi 0,45. Według współczesnych wytycznych, uwzględnionych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, powinien być trzykrotnie większy. Plany miejscowe uchwalone dla Fordonu¹⁶ zakładają 1,5 miejsca parkingowego na mieszkanie. Oznacza to, że każda nowa inwestycja musi zapewnić przyszłym mieszkańcom określoną liczbę miejsc parkingowych. Można również wnioskować, iż w istniejących osiedlach współczynnik dotyczący liczby miejsc parkingowych powinien być taki sam. Zatem zapotrzebowanie parkingowe osiedla jest spełnione jedynie w 30%, co oznacza brak 2 600 miejsc parkingowych. Budowa parkingu dysponującego tak olbrzymią liczbą miejsc parkingowych wymagałaby terenu o powierzchni 6,5 ha.

Na obszarze osiedla nie ma tak dużego terenu możliwego do zagospodarowania. Rozwiązaniem problemu są parkingi wielopoziomowe.

Jedynym rozwiązaniem z punktu widzenia polityki parkingowej jest wyznaczenie obszarów, na których dopuszczalna będzie lokalizacja piętrowych

¹⁶ Uchwała Nr XLVI/1479/2002 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 stycznia 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla Palcz w jednostce Fordon w Bydgoszczy, Uchwała Nr LII/1687/2002 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 10 lipca 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedli „Zofin” i „Niepodległości” w jednostce Fordon w Bydgoszczy (Bydgoszcz, dnia 16 września 2002 r.), Uchwała Nr XXXIII/776/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 września 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla „Tatrzańskie” w jednostce Fordon w Bydgoszczy (Bydgoszcz, dnia 10 grudnia 2004 r.), Uchwała Nr XXXVII/832/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 listopada 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla „Łoskoń” w jednostce Fordon w Bydgoszczy (Bydgoszcz, dnia 24 listopada 2004 r.).

parkingów kubaturowych. Takie zapisy uwzględnia plan miejscowy, dopuszczając lokalizację parkingów kubaturowych wzdłuż ulicy Pelplińskiej. Obecnie na terenie tym znajdują się parkingi: strzeżony oraz publiczny. Ustalenia planu miejscowego stanowią światelko w tunelu dla rozwiązania problemów parkingowych mieszkańców osiedla. Jeżeli miasto lub inwestor dysponować będzie odpowiednimi środkami, nic nie stoi na przeszkodzie, aby zrealizować inwestycję.

Miejsca parkingowe wyznaczone przy drogach lokalnych, dojazdowych i wewnętrznych	Miejsca parkingowe „dzikie” przy drogach lokalnych, dojazdowych i wewnętrznych, na skwerach, trawniku itp.
425	325

Tab. 2. Zestawienie liczby miejsc parkingowych wyznaczonych przy drogach i „dzikie”

Miejsca parkingowe przy drogach wewnętrznych (pod zarządem spółdzielni)		Miejsca parkingowe przy drogach lokalnych i dojazdowych (pod zarządem miasta)	
wyznaczone	dzikie	wyznaczone	dzikie
233	116	278	123

Tab. 3. Zestawienie liczby miejsc parkingowych wyznaczonych przy drogach wewnętrznych i publicznych (lokalnych i dojazdowych)

Tereny przewidziane do parkowania na obszarze osiedla (wyznaczone poza granicami dróg)		
parkingi strzeżone	ogólnodostępne	garaże
180	108	118

Tab. 4. Zestawienie liczby miejsc parkingowych na parkingach strzeżonych, ogólnodostępne, w prywatnych garażach

Podsumowanie

Ilościowa oraz jakościowa analiza sytuacji parkingowej osiedla Tatrzańskiego oraz analiza dokumentów planistycznych miasta prowadzi do następujących wniosków: osiedle Tatrzańskie – tak jak cały Fordon – boryka się z olbrzymim

problemem braku miejsc parkingowych dla 70% pojazdów. Osiedle projektowane w latach 70. wpisywało się w nurt ówczesnych założeń komunikacyjnych, jednak po blisko 50 latach wymaga reorganizacji. Problem narasta z każdym rokiem, a samochody zajmują coraz więcej terenu zielonego. Ważnym i budującym wnioskiem wynikającym z analizy zapisów planistycznych jest to, że organy miasta odpowiedzialne za politykę przestrzenną Bydgoszczy zauważają problem. Urbaniści nie tworzą planistycznych barier, nie proponują wyimaginowanych wizji, tylko podchodzą do rozwiązania problemu rzetelnie. Wyznaczają tereny (obecnie wolne od zabudowy) i to w olbrzymiej liczbie 25 obszarów, na których dopuszcza się lokalizację parkingów wielopoziomowych oraz podziemnych.

Gdyby Fordon powstawał w XXI wieku, z pewnością miałby inny charakter, zapewne problem parkingowy zostałby rozwiązany zgodnie ze współczesnymi wskaźnikami, a system transportowy byłby sprawniejszy. Oczywistym dla projektantów XXI wieku jest fakt, iż osiedla powinny wpisywać się w nurt zrównoważonego rozwoju, a miasto powinno promować inne środki transportu niż samochód. Jednak posiadają oni tę wiedzę dzięki doświadczeniu kolegów oraz obserwacji niezwykle dynamicznego rozwoju polskich miast, jaki nastąpił po 1989 roku. Tymczasem Fordon istnieje w takim kształcie, w jakim został wybudowany prawie 20 lat temu, dlatego jako autor niniejszego tekstu zgadzam się z faktem, iż rozwiązaniem problemu parkingowego będzie jedynie wyznaczenie obszarów pod parkingi kubaturowe, a następnie ich realizacja.

Possibilities of solving parking problems in large-panel housing estates in the light of existing planning documents, based on the example of the northern part of the Fordon District in Bydgoszcz

keywords: Bydgoszcz, Fordon, parking

Summary

The problem related to lack of parking space in large-panel housing estates is quite common. It results from intensive development of communication and an increasing role of individual transport. Only a small percentage of the current parking needs of residents of large-panel housing estates such as Fordon is satisfied. The subject of study was the northern part of the Bydgoszcz district of Fordon, i.e. Tatrzańskie housing estate with an estimated population of 10,000. The estate, which was designed in the 1970s, was part of the communication principles of that time. However, after nearly 50 years, it requires restructuring. According to analysis, the only solution from the aspect of parking policy is determination of

areas, in which location of multi-story parking is allowable.

Möglichkeiten der Lösung von Parkplatzproblemen in den Plattenbau-Siedlungen anhand vorhandener Planungsunterlagen am Beispiel des nördlichen Teils des Stadtviertels Fordon in Bydgoszcz

Schlüsselworte: Bydgoszcz, Fordon, Parkplätze

Zusammenfassung

Das Parkplatzproblem in den Plattenbau-Siedlungen ist allgemein bekannt. Es ergibt sich aus einer intensiven Entwicklung des Straßenverkehrs und einer steigenden Bedeutung des individuellen Transports. Der gegenwärtige Parkplatzbedarf der Einwohner solcher Plattenbau-Siedlungen wie Fordon ist lediglich in einem geringen Prozentsatz gelöst worden. Dieses Problem war Gegenstand der Untersuchungen in der Tatrzańskie-Siedlung im nördlichen Teil des Stadtviertels Fordon in Bydgoszcz, in der fast 10.000 Einwohner leben. Die Pläne dieser Wohnsiedlung wurden in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts erstellt und sie waren den damaligen verkehrstechnischen Voraussetzungen angepasst. Nach fast 50 Jahren bedürfen sie jetzt der Neugestaltung. Die durchgeführte Analyse hat ergeben, dass als die einzige Lösung des Parkplatzproblems die Einplanung von Zonen in Frage käme, in denen Großraumparkhäuser gebaut werden können.