

DWORCE AUTOBUSOWE KOMUNIKACJI PODMIEJSKIEJ W BYDGOSZCZY

*Rynek,
Kilka uliczek –
Oto całe miasto.
Wszędzie jest bardzo blisko...
Dostównie dwa kroki.*

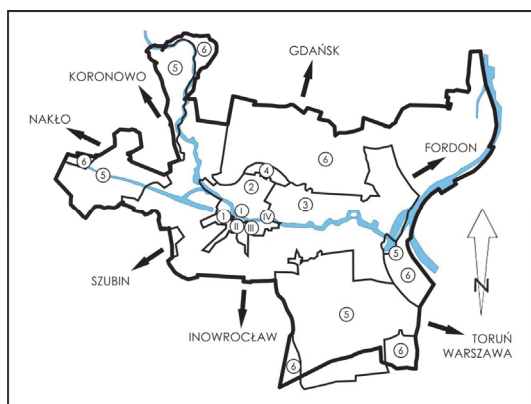
Ryszard Marek Groński

1. WPROWADZENIE

W Bydgoszczy, tak jak w innych polskich miastach, rozwój komunikacji publicznej przypada na drugą połowę XIX wieku i łączy się z rozkwitem przemysłowym miasta, który zdeterminował jego rozrost terytorialny. Pierwszymi środkami transportu były omnibusy oraz tramwaje konne, które wyjechały na bydgoskie linie w 1888 roku. Wraz z powstawaniem elektrowni miejskiej zaczęły kursować tramwaje elektryczne, które w 1896 roku rozpoczęły przewożenie pasażerów po bydgoskich trasach. Wynalezienie silnika spalinowego doprowadziło do pojawienia się nowego środka komunikacji – autobusu. Ten rodzaj transportu nie wymagał sztywnej infrastruktury technicznej, stąd jego zasięg był szerszy od dotychczasowych środków lokomocji. Transport kołowy początkowo opierał się na przekształcanych w autobusy ciężarówek, odkupionych od wojska po zakończeniu I wojny światowej. Takie autobusy obsługiwały komunikację podmiejską z Fordonu, Koronowa czy Szubina. Autobus miejski pojawił się w Bydgoszczy dopiero w 1936 roku¹. Wiązało się to z koniecznością wygenerowania w mieście terenu stanowiącego punkt przesiadkowy, dobrze skomunikowany z publicznym miejskim transportem zbiorowym. Napływ ludności do miasta i jej wzmożona mobilność związana z lokowaniem przemysłu na obrzeżach miasta, nowa zabudowa mieszkaniowa, a także wypadki autobusów podmiejskich doprowadziły magistrat do zarezerwowania w strukturze miejskiej terenu, który wraz ze specjalną zabudową realizował funkcje dworca autobusowego. Pierwszy taki dworzec w Bydgoszczy zlokalizowany został w 1933 r. przy Placu Kościeleckich. Sąsiedztwo Starego Rynku, zbieg dróg dojazdowych, powiązania z komunikacją tramwajową były znaczącym atutem wyboru tej lokalizacji.

mgr inż. Patrycja Cetnarowska, Katedra Architektury, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy,
e-mail: patrycja.cetnarowska@utp.edu.pl

¹ W planach było również utworzenie komunikacji trolejbusowej. Inwestycje rozpoczęli Niemcy w 1943 roku, jednak nie została ona ukończona, a trolejbusy nigdy nie wyjechały na ulice miasta.



LEGENDA

- I – pierwsza lokalizacja przystanku przesiadkowego, ul. Stary Port (Hermann Franke Strasse), lata 20. XX w. – styczeń 1931 r.,
- II – lokalizacja przystanku tymczasowego, Nowy Rynek (wg wspomnień mieszkańców), 1931-1933 r.,
- III – pierwszy dworzec autobusowy komunikacji podmiejskiej, Plac Kościeleckich, 1933-1975 r.,
- IV – drugi dworzec autobusowy PKS, ul. Jagiellońska 58, 1975 r. – czasów współczesnych.
- 1 – Stare Miasto z Wyspą Zamkową i Młyńską w 1346 r.,
- 2 – terytorium miasta do 1920 r.,
- 3 – tereny miasta włączone w 1920 r.,
- 4 – tereny miasta włączone w 1933 r.,
- 5 – tereny miasta włączone w latach 1954, 1959 i 1961,
- 6 – tereny miasta włączone po 1961 r.

Rys. 1. Bydgoszcz, rozwój terytorialny w latach 1920-2017 w zestawieniu ze współczesnym obszarem miasta, lokalizacja przystanków przesiadkowych oraz dworców autobusowych podmiejskich (źródło: Kronika Bydgoska t.2, Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz, 1964-1965, opracowanie własne)

Dynamiczny rozwój Bydgoszczy w połowie XX wieku i wywołane nim przekształcanie się struktury przestrzennej miasta, wzrastająca konieczność dojazdu do pracy, miejsca nauki czy zaspokojenia potrzeb bytowych oraz ograniczona przepustowość istniejącego dworca wywarły wpływ na podjęcie decyzji o zorganizowaniu obiektu, który wraz z infrastrukturą będzie spełniał ówczesne potrzeby pasażerów. Nowy dworzec autobusowy powstał wiele lat po wojnie przy głównej arterii miasta, na terenie oddalonym od ścisłego centrum, lecz o znacznej powierzchni, której zagospodarowanie realizowało potrzeby coraz bardziej mobilnych mieszkańców lat 70. XX wieku. Powstały dworzec autobusowy był sprawnie skomunikowany z połączeniami komunikacji miejskiej i podmiejskiej. Kolejne dworce autobusowe sytuowano na osi wschód-zachód pokrywającej się z przebiegiem rzeki Brdy oraz istniejących już dróg wylotowych z miasta, co było spójne z ówczesnymi tendencjami rozwoju terytorialnego miasta.

Celem pracy jest analiza funkcjonalnego i przestrzennego wpływu kolejnych lokalizacji podstawowych „punktów napełniania i odpraw pasażerów” w mieście, jakimi są przystanki przesiadkowe i dworce autobusowe komunikacji

podmiejskiej w Bydgoszczy na ich najbliższe otoczenie urbanistyczne. W publikacji przedstawiono następujące lokalizacje: przystanek przesiadkowy komunikacji podmiejskiej przy ulicy Stary Port (dawna Hermann Franke Strasse), dworzec autobusowy komunikacji podmiejskiej przy Placu Kościeleckich oraz dworzec autobusowy komunikacji podmiejskiej przy ulicy Jagiellońskiej 58. (rys. 1). Praca wywołuje temat, który w przyszłości wymagać będzie pogłębionych analiz architektoniczno-urbanistycznych oraz planistycznych dotyczących całej komunikacji miejskiej w Bydgoszczy, której elementem jest komunikacja autobusowa podmiejska.

2. KOMUNIKACJA ZBIOROWA ORAZ PROBLEM LOKALIZACJI AUTOBUSOWYCH DWORCÓW PODMIEJSKICH W BYDGOSZCZY

Historię miejskiej komunikacji zbiorowej zapoczątkowało powstanie pierwszych połączeń tramwajowych, które umożliwiły integrację komunikacyjną ówczesnych dzielnic Bydgoszczy z ośrodkami przemysłowymi. Jak wcześniej wspomniano, pierwszy tramwaj konny wyjechał na ulice miasta w maju 1888 roku, na trasę łączącą Dworzec Kolejowy – Wełniany Rynek (ul. Poznańska). Tramwaj o konstrukcji wagonu z zaprzęgiem konnym mieścił dwadzieścia pasażerów: 10 osób z miejscami siedzącymi i 10 osób stojących na przednim i tylnym pomoście. Przełomem w komunikacji miejskiej było pojawienie się w lipcu 1896 roku tramwajów elektrycznych obsługujących początkowo dwie linie tramwajowe: linia A Dworzec Kolejowy – ul. Grunwaldzka na Okolu (przedłużenie połączenia z Wełnianego Rynku aż do ulicy Grunwaldzkiej w związku z powstaniem kolei wąskotorowej Bydgoszcz – Koronowo) oraz powstała w 1899 roku trasa linii B z ulicy Gdańskiej na Toruńską. Włącznie z powstałą w 1900 roku linią C łączącą znacznie oddalone dzielnice Bartodziej i Wilczak, trasy komunikacji tramwajowej obejmowały ponad 12 kilometrów długości². Następne lata były czasem stagnacji dla układu komunikacyjnego. Dopiero po zakończeniu I wojny światowej, w latach 1921-1925 wraz z dynamicznym rozrostem terytorialnym miasta związanym z włączaniem kolejnych dzielnic do obszaru Bydgoszczy, rozpoczął się dalszy rozwój miejskiej komunikacji tramwajowej. Starzejący się tabor oraz wzrastające ceny biletów spowodowały, iż do wybuchu II wojny światowej na mapie Bydgoszczy pojawiła się zaledwie jedna dodatkowa trasa tramwaju łącząca ze sobą ulice Gdańską i Długą. Trasę linii B zmieniono na połączenie osiedla Bielawki z ulicą Toruńską, a w 1937 roku nadano jej nazwę Bielawki - Strzelnica.³ (rys. 2).



LEGENDA

- R – Stary Rynek, centrum miasta Bydgoszcz,
- I – pierwsza lokalizacja przystanku przesiadkowego, ul. Stary Port, lata 20. XX w. – styczeń 1931 r.,
- II – lokalizacja przystanku tymczasowego, Nowy Rynek (wg wspomnień mieszkańców), 1931-1933 r.,
- III – pierwszy dworzec autobusowy komunikacji podmiejskiej, Plac Kościeleckich, 1933-1975 r.,
- IV – drugi dworzec autobusowy PKS, ul. Jagiellońska 58, 1975 r. – czasów współczesnych.

Rys. 2. Bydgoszcz, mapa przedstawiająca lokalizację kolejnych przystanków końcowych i dworców autobusowych komunikacji podmiejskiej (źródło: Bydgoszcz Wojskowy Instytut Geograficzny, Warszawa 1933 r., www.mapywig.org)

² I. Gasler, 1959. Urządzenia socjalne i komunalne w okresie przedrozbiorowym i zaborów. [W:] Bydgoszcz. Historia, Kultura, Życie gospodarcze. Wydawnictwo Morskie Gdynia, s.195.

³ W. Dębicki, 1996. Komunikacja miejska. [W:] Bydgoska gospodarka komunalna. Instytut Wydawniczy Świadectwo Bydgoszcz, s.65-68.

Lata dwudzieste XX wieku to także rozrost terytorialny Bydgoszczy oraz rozbudowa międzymiastowej sieci połączeń autobusowych, integrujących tereny miejskie z podmiejskimi. Głównymi kierunkami przewozowymi były Fordon, Toruń, Inowrocław, Szubin, Nakło i Koronowo.⁴ W okresie tym powstał pierwszy przystanek komunikacji autobusów podmiejskich zlokalizowany na nabrzeżu Brdy przy ulicy Stary Port, pełniący rolę dworca aż do początku lat trzydziestych XX wieku. Usytuowanie punktu przesiadkowego na zapleczu budynku Poczty Głównej warunkowane było dogodnym dostępem do pobliskiego Starego Rynku oraz bezpośrednim połączeniem z miejską komunikacją tramwajową przebiegającą ówczesnie przez płytę Starego Rynku i most obecnie Sulimy-Kamińskiego. Dzielnie zagospodarowania okolic postoju autobusowego z punktem cumowania barek przy bulwarach uniemożliwiło wykonanie bezpiecznego oddzielenia terenów utwardzonych przeznaczonych do poruszania się pojazdów transportu drogowego z obszarami nabrzeżnymi, co doprowadziło do wypadków z udziałem podmiejskich autobusów. Pierwszy miał miejsce 31 lipca 1930 roku, drugi w 25 stycznia 1931 roku, kiedy w związku z niesprzyjającymi warunkami pogodowymi śmierć poniosło sześć osób. W obu przypadkach autobus osunął się do rzeki⁵ (rys. 3).



Rys. 3. Bydgoszcz, plac przy ulicy Stary Port, rekonstrukcja katastrofy autobusu Bydgoszcz-Fordon z dnia 26.01.1931 r. (źródło: Ilustracja Polska 1931 nr 18 z dnia 18.01.1931 r., s.2)

Tragiczne wydarzenia z bulwarów nad Brdą oraz duże zainteresowanie komunikacją podmiejską zobligowały magistrat do stworzenia nowoczesnego dworca autobusowego z kompletną infrastrukturą uzupełniającą. Na lokalizację nowego obiektu wybrany został teren przy Placu Kościeleckich w Bydgoszczy, gdzie ówczesnie znajdowały się pozostałości po poprzedniej zabudowie⁶. Teren sąsiadujący ze Starym Rynkiem, dobrze skomunikowany z siecią dróg miejskich oraz w pobliżu tras linii tramwajowych spełniał wymagania lokalizacji podmiejs-

⁴ E. Biskup (red.), 2004. Historia Bydgoszczy, tom. II, część druga 1939-1945. Bydgoskie Towarzystwo Naukowe Bydgoszcz, s. 423.

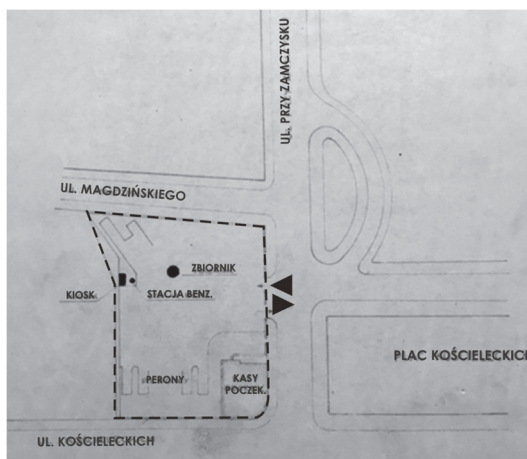
⁵ Z. Raszewski, 1994. Pamiętnik Gapia. Bydgoszcz, jaką pamiętam z lat 1930-1945. Pomocze Bydgoszcz, s.145.

⁶ Czy Bydgoszcz doczeka się dworca autobusowego?, Dziennik Bydgoski nr 205, Bydgoszcz 1930, s.8.

skich dworców autobusowych. Realizacja projektu powierzona została architektowi Bogdanowi Raczkowskiemu⁷. Na narożnej parceli miejskiej został wybudowany i oddany do użytku w 1933 roku budynek dworca autobusowego komunikacji podmiejskiej utrzymany w stylu modernizmu przedwojennego. Parterowy, częściowo podpiwniczony budynek mieścił przedsionek, poczekalnię dla pasażerów, bufet, kuchnię z zapleczem, pomieszczenie kierownika, biuro oraz zespół toalet⁸. Z budynkiem dworca łączyła się konstrukcja zadaszania nad pięcioma peronami. Na terenie nowego dworca autobusowego funkcjonowała również stacja benzynowa wraz z pawilonem do jej obsługi⁹ (rys. 4, 5 i 6).

Znaczącym przełomem dla komunikacji miejskiej było uruchomienie w październiku 1936 roku pierwszej linii autobusowej łączącej ulicę Gdańską z Dworcem Kolejowym¹⁰. Wybuch II wojny światowej wstrzymał jednak funkcjonowanie zarówno połączeń tramwajowych, jak i autobusowych. Okres ten był krótkotrwały i szybko przywrócono ruch tramwajów, a jeszcze w 1939 roku także autobusów podmiejskich, początkowo tylko

na trasie **Bydgoszcz – Fordon. Komunikacja międzymiastowa uzyskała dodatkowe połączenia z sąsiadującymi miasteczkami dzięki prywatnym przewoźnikom między innymi do: Grudziądza, Koronowa, Nakła, Szubina, Świecia czy Żnina, do których nie docierała kolej.** W czasie okupacji, do 1943 roku, funkcjonowała tylko komunikacja tramwajowa z niewielką przerwą na początku wojny, kiedy to Niemcy wprowadzili komunikację o nowym rodzaju paliwa¹¹ oraz zmodernizowali istniejącą sieć komunikacji autobusowej w mieście¹².



Rys. 4. Bydgoszcz, Plac Kościeleckich, zagospodarowanie przestrzeni autobusowego dworca komunikacji podmiejskiej, plan sytuacyjny z 1933 r. (źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy. Akta dotyczące stacji benzynowej przy dworcu autobusowym na Placu Kościeleckich, sygn. 3058)

⁷ A. Wysocka, 2005. Bogdan Raczkowski – architekt i urbanista międzywojennej Bydgoszczy. [W:] Kronika Bydgoska XXVI 2004. Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, s. 475-476.

⁸ Dworzec autobusowy. AKTA nadzoru budowlanego w Bydgoszczy, sygn. 5745. Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, 1938

⁹ Stacja benzynowa na dworcu autobusowym. Magistrat miasta Bydgoszczy. AKTA, sygn. 3058. Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, 1933/39.

¹⁰ W. Dębicki, 1996. Komunikacja miejska [W:] Bydgoska gospodarka komunalna. Instytut Wydawniczy Świadectwo Bydgoszcz, s. 71.

¹¹ Autobusy napędzane gazem świetlnym – gaz świetlny, inaczej gaz koksowniczy, gaz miejski.

¹² E. Biskup (red.), 2204. Historia Bydgoszczy, tom. II, część druga 1939-1945. Bydgoskie Towarzystwo Naukowe Bydgoszcz, s. 423-424.



Rys. 5. Bydgoszcz, Plac Kościeleckich, dworzec autobusowy komunikacji podmiejskiej, główne wejście, 2010. (źródło: Piotr Chyliński, http://s3.flog.pl/media/foto/1755259_88-byly-dworzec-pks.jpg)



Rys. 6. Bydgoszcz, Plac Kościeleckich, dworzec autobusowy komunikacji podmiejskiej, widok na perony oraz postój autobusów podmiejskich, 1964. (źródło: Miejska Biblioteka Publiczna w Bydgoszczy, fot. 64 139, K308/66)

w zaplecze warsztatowe, zlokalizowana przy ulicy Karola Szajnochy 1, a na trasy tramwajowe wyjechały nowe tramwaje przegubowe¹⁴.

Przełom lat 40. i 50. XX wieku to lata rozbudowy osiedli oddalonych od ścisłego centrum miasta, na których lokalizowana była strefa przemysłowa: Zjednoczone Zakłady Rowerowe – od 1971 roku znane jako Zakłady Rowerowe „ROMET” na osiedlu Fordonek, zakłady chemiczne Zachem na osiedlu Kapuści-

Po zakończeniu II wojny światowej w złym stanie technicznym pozostał tabor tramwajowy, torowiska, a także zerwana sieć napowietrzna. Spowodowało to, iż do początku lat 50. XX wieku zajmowano się ich naprawą i modernizacją oraz przekształcaniem istniejącego układu komunikacji tramwajowej poprzez eliminację ruchu tramwajowego z ulic, które nie były wystarczająco szerokie. Dopiero w 1953 roku nastąpił znaczny rozwój sieci miejskiej komunikacji szynowej, powstanie kolejnych linii tramwajowych oraz rozrost taboru, który nie mając własnej bazy z zadaszonymi miejscami korzystał z postojów na placach i ulicach miasta. W efekcie wymusiło to stworzenie w 1959 roku zajezdni tramwajowej, zlokalizowanej przy ulicy Toruńskiej 278. Impulsem do odnowienia po wojnie komunikacji samochodowej, stało się powołanie w styczniu 1946 roku przedsiębiorstwa „Państwowa Komunikacja Samochodowa”, w skrócie PKS, o działalności przewozowo-spedycyjnej¹³. Kolejne lata stały pod znakiem prężnego rozwoju struktury komunikacji miejskiej: w 1966 roku powstała nowoczesna zajezdnia autobusowa wyposażona

¹³ A. Nayda, 1985. Okręg bydgoski PKS w latach 1945-1985. [W:] Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa. Okręg bydgoski PKS w latach 1945-1985. Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa Bydgoszcz, s. 2.

¹⁴ W. Dębicki, 1996. Komunikacja miejska. [W:] Bydgoska gospodarka komunalna. Instytut Wydawniczy Świadectwo Bydgoszcz, s. 68-73.

ska czy Belma (Bydgoska Fabryka Wyrobów Precyzyjnych) na osiedlu Prądy. Zobligowało to miasto do przekształcania i rozbudowywania sieci układu komunikacyjnego miejskiego i podmiejskiego. Natomiast intensyfikacja połączeń komunikacyjnych, wzrost liczby pasażerów i rozrost taboru autobusowego zdecydowały o powstaniu dworca autobusowego komunikacji podmiejskiej i międzymiastowej dalekobieżnej z budynkiem głównym wyposażonym w miejsca odpraw i poczekalnie dla pasażerów, place dojazdowe z peronami o wielu stanowiskach oraz zaplecze techniczne. Lata 60. i 70. XX wieku to także rozrost terytorialny Bydgoszczy: powstają nowe osiedla mieszkaniowe na terenach wcześniej włączonych w obręb miasta, takie jak Wyżyny, Błonie. W związku z ciągłym brakiem obszarów pod zabudowę mieszkaniową, w granice Bydgoszczy zostało w 1973 roku włączone także miasteczko Fordon, gdzie w latach 80. XX wieku rozpoczęła się budowa osiedla mieszkaniowego olbrzymich rozmiarów, co implikowało dalszy rozwój komunikacji miejskiej oraz utworzenie połączeń międzymiastowych o dalekim zasięgu.

Na początku lat 70. XX wieku pojawiła się koncepcja budowy nowoczesnego dworca autobusowego komunikacji podmiejskiej PKS. Na lokalizację nowego dworca wybrany został obszar oddalony od ścisłego centrum miasta, sąsiadujący z Zakładami Mięsnymi i Gazownią bydgoską, gdzie od 1945 roku znajdowały się warsztaty bazy transportu ówczesnego Wojewódzkiego Urzędu Samochodowego, któremu już od 1946 roku podlegała Państwowa Komunikacja Samochodowa¹⁵. Istniejący dworzec autobusowy przy Placu Kościeleckich wraz z całą infrastrukturą przekazany został Miejskim Zakładom Komunikacyjnym i od 1976 roku pełnił funkcję pętli autobusowej komunikacji miejskiej. Po 2010 roku w jej miejscu zorganizowano parking.

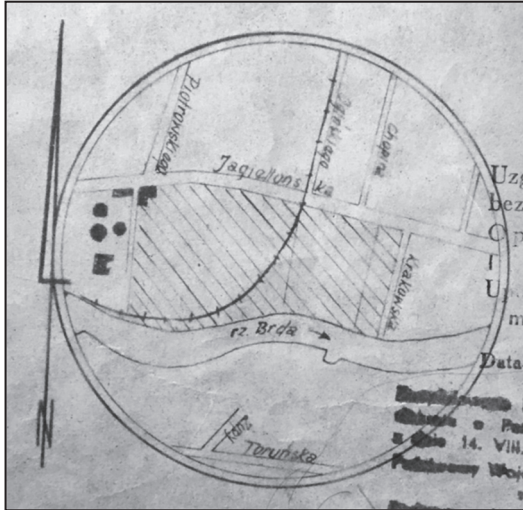
Dworzec PKS usytuowany przy ulicy Jagiellońskiej rozpoczął swoją działalność w 1975 roku¹⁶. Ulica Jagiellońska, przy której stanął obiekt, mimo że była już podstawową osią komunikacyjną Bydgoszczy na kierunku wschód – zachód, nie posiadała jeszcze tej rangi co obecnie. W latach 1972-1974 została przekształcona, tworząc dwie jezdnie dwupasmowe rozdzielone tramwajem miejskim, a widoczne na rysunku 7 bocznicę kolejową przy rzeźni i gazowni zlikwidowano, i utworzono ulicę Ogińskiego.¹⁷ (rys . 7)

Projekt nowego Dworca Autobusowego po zatwierdzeniu analiz techniczno-ekonomicznych, przygotowało w 1971 roku Biuro Projektów Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą we Wrocławiu. Dwukondygnacyjny budynek w stylu funkcjonalizmu, o konstrukcji szkieletowej usytuowano w głębi działki, elewacją frontową do ulicy Jagiellońskiej. W przyziemiu zaprojektowano: nowoczesny holl kasowy, kasy oraz kasę konduktorską, a także pokój matki z dzieckiem, przechowalnię bagażu, magazyn biletów, kiosk „Ruchu”, kiosk pamiątek, kabiny telefoniczne, poczekalnię kierowców, windę, pomieszczenia techniczne i socjalno-sanitarne. Na piętrze przewidziano: poczekalnię, bufet, kuchnię i zmywalnię, świetlicę dla młodzieży, pomieszczenia socjalne, magazyny oraz taras.

¹⁵ Gazownia bydgoska powstała w 1860 roku we wschodniej części miasta. Obecnie Pomorska Spółka Gazownictwa Oddział Zakład Gazowniczy w Bydgoszczy.

¹⁶ Dworce autobusowe komunikacji międzymiastowej Bydgoszczy, 2011. [W:] Encyklopedia Bydgoszczy, tom 1, Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, s. 353.

¹⁷ Ronda– Rondo Jagiellonów i Rondo fordońskie w Bydgoszczy



Rys. 7. Bydgoszcz, teren przeznaczony pod dworzec autobusowy przy ul. Jagiellońskiej 58, (źródło: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o., projekt Dworca Autobusowego PKS w Bydgoszczy wykonany przez Biuro Projektów Kamieniotomów z Wrocławia, rys. Zagospodarowanie przestrzenne. Dworzec autobusowy PKS w Bydgoszczy, 1970 r.)



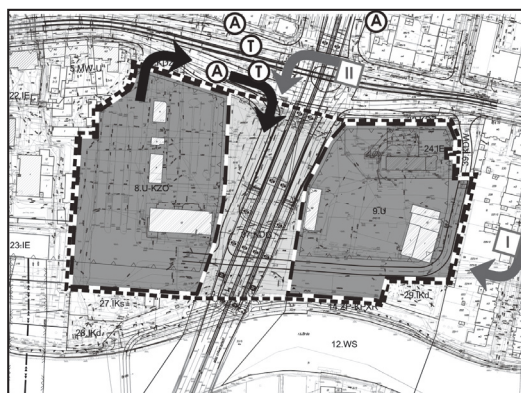
Rys. 8. Bydgoszcz, ul. Jagiellońska 58, dworzec autobusowy PKS, widok na budynek główny PKS oraz perony, lata 70. XX w. (źródło: pocztówka, fot. C. Woźny)

Na obszarze znajdującym się pomiędzy arterią a budynkiem zorganizowano parking dla pasażerów, na części parceli od strony ulicy Krakowskiej zaplanowano budynki techniczne dworca autobusowego. Obiekt wyposażony był również w zaplecze drobnych napraw pojazdów, stację benzynową, myjnię pojazdów, kotłownię oraz rozległy plac manewrowy¹⁸. Nowy dworzec autobusowy PKS został oddany do użytku 29 marca 1975 roku, po 2 latach budowy. Początkowo wjazd na teren dworca zlokalizowany był od ulicy Krakowskiej, z czasem wjazd zorganizowano od ulicy Jagiellońskiej, co umożliwiało bezkolizyjny dojazd autobusów do dworca zarówno od wschodu, czyli od strony Warszawy, jak również od zachodu z kierunku Poznania czy Berlina. Wyjazd z dworca od początku istnienia obiektu do czasów współczesnych wychodzi bezpośrednio na oś ulicy Jagiellońskiej (rys. 8).

W 2009 roku dworzec autobusowy komunikacji podmiejskiej PKS został zmodernizowany. Pozostawiona została pierwotna konstrukcja stalowa szkieletowa z zachowaniem zadaszenia budynku. Wyremontowane zostały elewacje oraz zmieniona funkcja: ograniczono ilość kas, dobudowano dyspozytornię, stworzono przestrzeń na pawilony usługowe w hali dla oczekujących oraz dobudowano punkty usługowe do fasady dworca.

¹⁸ W. Dobrowolski, 1971. Projekt Dworca Autobusowego PKS w Bydgoszczy. Biuro Projektów Państwowej Komunikacji Samochodowej we Wrocławiu (źródło: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.)

Dogodne włączenie dworca autobusowego komunikacji podmiejskiej PKS w układ drogowy Bydgoszczy zmieniła w 2013 roku budowa dodatkowej przeprawy przez rzekę – Mostu Uniwersyteckiego, w trakcie której zmieniono organizację ruchu i ograniczono wjazd na dworzec tylko z kierunku zachodniego, co znacząco utrudniło komunikację autobusów podmiejskich w Bydgoszczy. Wybudowanie Trasy Uniwersyteckiej spowodowało, iż wszystkie autobusy przyjeżdżające na dworzec PKS między innymi ze Świecia, Grudziądza, Torunia czy Warszawy muszą wjeżdżać do centrum miasta i zawracać na najbardziej obciążonym ruchem drogowym skrzyżowaniu Bydgoszczy. Powoduje to także nadkładanie drogi o ok. 1,5 km, przyczynia się do spowolnienia ruchu w mieście oraz powstawania zatorów na Rondzie Jagiellonów, a także do zwiększania kosztów dla przewoźników. Organizując lepsze skomunikowanie dworca z siecią dróg miejskich, co drugi autobus podmiejski, mógłby omijać Rondo Jagiellonów. Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. ma gotową koncepcję przebudowy układu komunikacyjnego uwzględniającego nowy wjazd na dworzec wyłącznie dla autobusów, który usytuowany by był między filarami Trasy Uniwersyteckiej. Obecnie trwają prace projektowe oraz konsultacje z Zarządem Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej i przedstawicielami miasta nad przebudową dojazdu do dworca autobusowego komunikacji podmiejskiej PKS¹⁹ (rys. 9 i 10).



LEGENDA

— — — — — teren Dworca Autobusowego rozdzielonego trasą mostową po 2015 r.,
 teren Dworca Autobusowego do 2015 r.,

szara strzałka – wjazdy nieaktualne: I pierwotny wjazd na teren dworca, II - wjazd na teren dworca do 2013 r.; **czarna strzałka**: wjazd i wyjazd z terenu dworca od 1975 roku do czasów współczesnych;

T – przystanek tramwaju miejskiego, **A** – przystanek autobusu miejskiego.

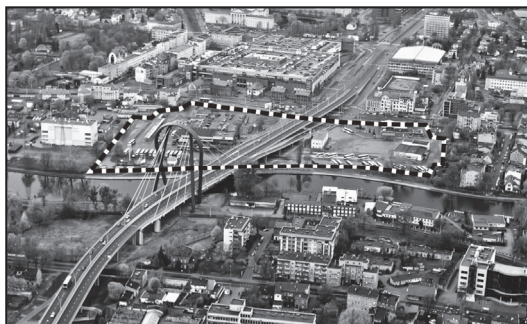
Rys. 9. Bydgoszcz, dworzec autobusowy przy ul. Jagiellońskiej, zagospodarowanie przestrzeni autobusowego dworca komunikacji podmiejskiej (źródło: Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, Plany miejscowe, Rejestr planów – mapa, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście – Jagiellońska” Bydgoszcz, 2017)

3. PODSUMOWANIE

Intensywnie rozwijająca się Bydgoszcz i rozrost jej obszaru, to niewątpliwie rezultat kolejnego etapu uprzemysłowienia, który zdeterminował wzmożone przemieszczanie się mieszkańców, zarówno w obrębie granic miasta, jak i ruch ludno-

¹⁹ Konsultacje dotyczące dworca autobusowego PKS zlokalizowanego przy ul. Jagiellońskiej 58 – Andrzej Wysocki, specjalista ds. technicznych i inwestycyjnych Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.

ści z terenów podmiejskich. W przeszłości narastające problemy komunikacyjne rozwiązywano poprzez wprowadzenie linii autobusowych miejskich, podmiejskich i międzymiastowych, powiązanych z trasami tramwajowymi. Przy lokalizacji przystanku przesiadkowego oraz pierwszego dworca autobusowego w 1933 r. istotne było sąsiedztwo ścisłego centrum miasta, w którym znajdowały się siedziby głównych urzędów i obiektów kulturalnych oraz punkty przesiadkowe na komunikację miejską. Po drugiej wojnie światowej, kiedy miasto po raz kolejny znacznie powiększyło swoje terytorium, kluczowy dla jego funkcjonowania był wybór lokalizacji nowego, a zarazem nowoczesnego dworca autobusowego przy ul. Jagiellońskiej. Parcela dworca znajdowała się między rzeką Brda a rozbudowywaną główną



LEGENDA

- teren Dworca Autobusowego do 2013 r., sąsiadujące Centrum Handlowe Focus Mall powstałe w 2008 r. oraz Hotel Campanile ukończony w 2013 r.

Rys. 10. Bydgoszcz, dworzec autobusowy przy ul. Jagiellońskiej, teren autobusowego dworca komunikacji podmiejskiej przedzielony przez trasę Uniwersytecką (źródło: Gazeta Wyborcza, bydgoszcz.wyborcza.pl)

arterią komunikacyjną na kierunku wschód-zachód miała znaczny potencjał rozwojowy. Miejsce było powiązane z liniami tramwajowymi i autobusowymi prowadzonymi również do dworca kolejowego. Dworzec, po ostatniej modernizacji funkcjonuje nadal jako monofunkcyjny obiekt, typowy dla czasu swego powstania w latach 70. XX wieku. W 2008 r. zyskał on handlowo-usługową „obudowę” w postaci Centrum Handlowego Focus Mall, a w 2013 roku Hotelu Campanile, których lokalizacja zapewne nie była przypadkowa. Zdecydowanie niekorzystnie na obsługę dworca wpłynęło przecięcie terenu Trasą Uniwersytecką. Podział ten nie dotyka bezpośrednio pasażerów, natomiast jest negatywny w skutkach dla logistyki komunikacyjnej

i rachunku ekonomicznego przedsiębiorstwa.

Reasumując można stwierdzić, iż pierwsza lokalizacja punktu przesiadkowego oraz dworca autobusowego nie wpłynęła na rozwój struktury miasta. Dworzec wypełnił tylko lukę przestrzenną, a usytuowanie wynikało z powiązań komunikacyjnych i dogodnej odległości od historycznego centrum. Obecna lokalizacja dworca, mimo braku bezpośredniego zsynchronizowania z komunikacją kolejową, może być postrzegana jako korzystna ze względu na nieprzypadkowe sąsiedztwo wspomnianego centrum handlowego. Być może pojawiają się kolejne instytucje, podmioty gospodarcze, dla których dworzec i ruch pasażerski będą istotnym czynnikiem lokalizacyjnym. Wydaje się jednak, że instytucja jaką jest PKS wymaga reform organizacyjnych, sformułowania nowoczesnej wizji funkcjonowania jako alternatywnego, bardziej elastycznego niż kolej środka transportu publicznego.

Dworzec autobusowy nie może być rozpatrywany jako wyodrębniona z otoczenia i odwrócona od miasta jednostka transportowa, lecz w ujęciu kom-

pozycji struktury miasta powinna współtworzyć wielofunkcyjne centrum komunikacyjne, wpisane w miejską tkankę urbanistyczną, skomunikowane z całym miastem. Pogląd ten koresponduje z Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy, która w sprawie lokalizacji wnioskuje, iż „należy dokonać modernizacji dworca autobusowego lub poszukiwać innej jego lokalizacji np.: w bliskim sąsiedztwie dworca kolejowego - Bydgoszcz Główna”²⁰. Niestety w tym kierunku nie podążają władze lokalne, gdyż w przyjętej Uchwale Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 23 września 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Śródmieście - Jagiellońska" utrzymuje przeznaczenie terenu PKS na realizowanie funkcji obsługi publicznego transportu zbiorowego, funkcji usługowej, funkcji usługowej z zakresu obsługi motoryzacyjnej z możliwością przeprowadzania remontów i przebudowy²¹.

LITERATURA

- [1] Biskup M. (red.), 2004. Historia Bydgoszczy, tom II, część druga 1939-1945. Bydgoskie Towarzystwo Naukowe Bydgoszcz.
- [2] Jastrzębski W. (red), 2011. Encyklopedia Bydgoszczy, tom 1. Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy.
- [3] Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa. Okręg bydgoski PKS w latach 1945-1985. Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa Bydgoszcz listopad 1985.
- [4] Pastuszewski S. (red.), 1996. Bydgoska gospodarka komunalna. Instytut Wydawniczy Świadectwo Bydgoszcz.
- [5] Praca zbiorowa, 1959. Bydgoszcz. Historia, Kultura, Życie gospodarcze. Wydawnictwa Morskie Gdynia.
- [6] Raszewski Z., 1994. Pamiętnik gapia. Bydgoszcz jaką pamiętam z lat 1930-1945. Pomorze Bydgoszcz.
- [7] Wysocka A., 2015. Architektura i urbanistyka Bydgoszczy w dwudziestoleciu międzywojennym. Towarzystwo Naukowe KUL.

Periodyki

- [1] Dziennik Bydgoski, nr 205, Bydgoszcz 05.09.1930 r.
- [2] Ilustracja Polska 1931 nr 18 z dnia 18.01.1931 r.
- [3] Kujawy, Tygodnik społeczno-polityczny nr 15 (358), 09.04.1975 r.

Normatywy

- [1] Dz.U. 2011 Nr 5 poz. 13, Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
- [2] Uchwała nr XVIII/267/15 Rady Miasta Bydgoszcz z dnia 23.09.2015 r.
- [3] Uchwała nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r.

²⁰ Uchwała nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy, Transport autobusowy dalekobieżny, s. 157.

²¹ Uchwała nr XVIII/267/15 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 23 września 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Śródmieście – Jagiellońska", § 21. pkt. 1, § 20. pkt. 1c.

Dokumentacje projektowe

- [1] AKTA Magistratu miasta Bydgoszczy, sygn. 3058, Stacja benzynowa na dworcu autobusowym, Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Bydgoszcz, 1933/39.
- [2] AKTA nadzoru budowlanego w Bydgoszczy, sygn. 5745, Dworzec autobusowy, Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Bydgoszcz, 1938 r.
- [3] Dobrowolski W., Projekt Dworca Autobusowego PKS w Bydgoszczy, Biuro Projektów Państwowej Komunikacji Samochodowej we Wrocławiu, 1971 r.

Źródła internetowe

www.bydgoszcz.wyborcza.pl
www.mapywig.org
www.mpu.bydgoszcz.pl
www.s3.flog.pl

Konsultacje dotyczące dworca autobusowego PKS zlokalizowanego przy ul. Jagiellońskiej 58: Andrzej Wysocki, specjalista ds. technicznych i inwestycyjnych Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.

DWORCE AUTOBUSOWE KOMUNIKACJI PODMIEJSKIEJ W BYDGOSZCZY

STRESZCZENIE. Miejska komunikacja publiczna jako problem funkcjonalny i przestrzenny pojawiła się w mieście końca XIX wieku, determinując jego przekształcenia i rozwój terytorialny. Zagadnienie to, po 1945 roku zostało poszerzone o transport autobusowy, a z czasem także indywidualny samochodowy. Celem pracy jest ukazanie wpływu różnych lokalizacji podmiejskich dworców autobusowych w Bydgoszczy na najbliższe otoczenie urbanistyczne. W publikacji przedstawiono następujące lokalizacje: przystanek przesiadkowy komunikacji podmiejskiej przy ulicy Stary Port (dawna Hermann Franke Strasse), dworzec autobusowy komunikacji podmiejskiej przy Placu Kościeleckich oraz dworzec autobusowy komunikacji podmiejskiej przy ulicy Jagiellońskiej 58. Praca wywołuje temat, który w przyszłości wymagać będzie pogłębionych analiz architektoniczno-urbanistycznych oraz planistycznych dotyczących całej komunikacji miejskiej w Bydgoszczy, której elementem jest komunikacja autobusowa podmiejska.

Słowa kluczowe: dworzec autobusowy, komunikacja podmiejska, lokalizacja dworca, dostępność dworca, kompozycja przestrzenna