

INSTYTUT TURYSTYKI

1667

MACIEJ DRZEWIECKI

**TURYSTYCZNE
ZAGOSPODAROWANIE
PRZESTRZENNE
CHEŁMNA
JAKO OŚRODKA
KRAJOZNAWCZEGO**

WARSZAWA 1973

Maciej Drzewiecki

TURYSTYCZNE ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

CHEŁMNA

JAKO OŚRODKA KRAJOZNAWCZEGO

(zasady ogólne zagospodarowywania miejscowości
krajoznawczych
i przykładowe rozwiązanie projektowe)

Współpraca : Romana Przybyszewska - Gudelis
Stefan Iwicki

Opracowanie
graficzne : Irena Banach

Recenzenci : Maria Kleńczewska - Zaleska
Jan Zobolewicz

Redaktor : Marek Kubiak

Opracowanie
techniczne : Marian Milejczak
Bohdan Janicki



1667

INSTYTUT TURYSTYKI - Ośrodek Dokumentacji i Informacji Naukowej
Pracownia Wydawnicza, ul. Merliniego 9a
tel. 44-61-67, 44-63-47 02-511 Warszawa

S P I S T R E Ś C I

	strona
W S T Ę P	9
I. STUDIA TEORETYCZNE I MODELOWE	13
1. Struktura funkcjonalno - przestrzenna ośrodków krajoznawczych w Polsce	13
2. Schemat organizacji przestrzennej ruchu turystycznego /dojazd do ośrodka zabytkowego, lokalizacja i organizacja postoju pojazdów/	18
3. Schemat lokalizacji zespołów usługowych	22
4. Synteza zagadnień lokalizacji usług	24
II. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO BAZY TURYSTYCZNEJ CHEŁMNA	30
1. Chełmno na tle innych ośrodków krajoznawczych	30
2. Ogólna charakterystyka miasta i perspektywy jego rozwoju	34
3. Zagospodarowanie turystyczno-usługowe	37
4. Charakterystyka walorów krajoznawczych	39
5. Ruch turystyczny	43
6. Sposoby zwiedzania miasta	46
7. Synteza i wnioski	50
III. STUDIA PROJEKTOWE DOTYCZĄCE CHEŁMNA	51
1. Wnioski dotyczące zagospodarowania turystycznego Chełmna, wynikające z analiz stanu istniejącego	51
A. Wnioski dot. zagospodarowania turystycznego Starego Miasta	51

B. Wnioski dotyczące zagospodarowania turystycznego terenów leżących poza Starym Miastem	55
2. Studium koncepcji turystycznego zagospodarowania przestrzennego Chełmna	56
A. Założenia wyjściowe	56
B. Opis koncepcji	58
- synteza koncepcji zagospodarowania	58
- drogi dojazdowe do Starego Miasta	58
- organizacja postoju pojazdów	60
- przebieg tras zwiedzania	61
- lokalizacja usług i zespołów usługowych	63
- próba określenia wielkości bazy noclegowej	66
- koncepcja organizacji i przedłużenia pobytu	67
C. Kolejność realizacji poszczególnych elementów koncepcji zagospodarowania	69
D. Wnioski dotyczące planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Chełmna	70
IV. W N I O S K I /dotyczące zasad turystycznego zagospodarowania przestrzennego/	73
Bibliografia	

S P I S R Y S U N K Ó W

	strona
Rys. nr 1 - Schemat układu funkcjonalno-przestrzennego - typ "chełmiński"	16
Rys. nr 2 - Schemat układu funkcjonalno-przestrzennego - typ "kaliski"	16
Rys. nr 3 - Schemat trasowania drogi dojazdowej	20
Rys. nr 4 - Schemat lokalizacji i organizacji postoju pojazdów	20
Rys. nr 5 - Model zagospodarowania przestrzennego i organizacja ruchu	29
Rys. nr 6 - Charakterystyka krajoznawcza Starego Miasta w Chełmnie	40
Rys. nr 7 - Syntetyczna charakterystyka krajoznawcza Chełmna	49
Rys. nr 8 - Wnioski wynikające ze stanu istniejącego	52
Rys. nr 9 - Studium koncepcji turystycznego zagospodarowania przestrzennego Chełmna	57
Rys. nr 10 - Warianty tras zwiedzania Chełmna	62
Rys. nr 11 - Propozycje zagospodarowania zespołu staromiejskiego w Chełmnie	75

Opracowanie niniejsze stanowi zweryfikowaną wersję studium pt.: „Zasady zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych na przykładzie Chełmna”, wykonanego w Pracowni Zakładu Zagospodarowania Turystycznego a następnie Instytutu Turystyki w Bydgoszczy w latach 1971-1972 w zespole d/s miejscowości krajoznawczych:

mgr inż. arch. Romana Przybyszewska-Gudelis	- kierownik zespołu
mgr Maciej Drzewiecki	- gł. projektant studium
mgr Stefan Iwicki	- projektant studium
mgr Irena Banach	- oprac. graficzne

W rezultacie dyskusji na konferencjach specjalistycznych w Bydgoszczy i w Chełmnie do opracowania pierwotnego wprowadzono pewne zmiany i uzupełnienia oraz dokonano poważnych skrótów redakcyjnych, rezygnując np. z bogatej części tabelarycznej.

I. W S T Ę P

Konieczność odmiennego, specjalnego zagospodarowania przestrzennego ośrodków intensywnego ruchu turystycznego nie podlega dyskusji. Jest oczywiste, że potrzeby w zakresie komunikacji, informacji, lokalizacji i charakteru usług oraz organizacji ruchu, wywołane przez ekspansję turystyki a także specyficzne zagadnienia kompozycji przestrzennej, są w tych ośrodkach zupełnie inne; tym samym muszą być rozwiązywane inaczej, niż w miastach nastawionych tylko na obsługę ludności miejscowej i najbliższego zaplecza.

Intuicyjnie, odmiennosc zagospodarowania ośrodków krajoznawczych^{1/} jest niemal powszechnie realizowana. Jednak realizacja ta ogranicza się do zwiększenia zakresu i rozmiaru działalności usługowej, nastawionej na potrzeby turystów, często nie uwzględniającej specyficznych problemów lokalizacji w powiązaniu z zespołem zabytkowym. Niekiedy działalność taka obejmuje również reklamę, stosowanie regionalnych form budownictwa i asortymentu usług oraz urozmaicanie atrakcji turystycznych.

Równocześnie, niektóre podstawowe potrzeby turystów są często pomijane, a ich znaczenie niedoceniane - wystarczy wspomnieć o sanitariach, urządzeniach dla wypoczynku /hotele dzienne, punkty wypoczynkowe, zadaszona - deszczochrony/, czy o sprawach estetyczno-porządkowych.

Usytuowanie placówek świadczących usługi turystyczne bywa często dość przypadkowe - tym bardziej, że w metodologii planowania miejscowego brak jest odpowiednich wskazówek loka-

^{1/} Klasyfikację i nazewnictwo miejscowości turystycznych oraz ich walorów przyjęto z Planu Kierunkowego Zagospodarowania Turystycznego Polski /Zakład Zagospodarowania Turystycznego GKKFiT, Wrocław 1971/ w którym wyróżniono m.in. 8 wielkich centrów krajoznawczych oraz 57 ośrodków krajoznawczych, do których zaliczono Chełmno.

lizacyjnych o charakterze obligatoryjnym, dot. wspomnianych urzędów. Powstają więc poważne luki w ich rozmieszczeniu w wielu punktach istotnych dla rozwoju turystyki.

Wszystko to wskazuje na potrzebę i celowość opracowania zasad zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych, które mogłyby ułatwić wykonanie specjalistycznego studium turystycznego zagospodarowania przestrzennego każdego miasta koncentrującego ruch przyjazdowy.

Poszczególne ośrodki turystyczne różnią się między sobą nie tylko klasą i rozmieszczeniem walorów krajoznawczych, ale również charakterem gospodarczym, cechami urbanistycznymi oraz położeniem topograficznym. Opracowanie pełnych zasad zagospodarowania, słusznych dla ośrodków różnego typu, nie jest możliwe bez przeprowadzenia specjalnych studiów porównawczych.

Wynikiem powinna być typologia ośrodków ruchu turystycznego, z punktu widzenia ich struktury gospodarczo-przestrzennej, nad którą odpowiednie badania zapoczątkowano w Pracowni IT w Bydgoszczy w trakcie pracy nad niniejszym tematem. Dla wyróżnionych typów niezbędne byłoby opracowanie odmiennych wariantów zasad zagospodarowania przestrzennego.

Na obecnym etapie badań, opartych głównie o analizę i prognozę zjawisk turystycznych występujących w Chełmnie, a częściowo także o wnioski wynikające z opracowywanych równolegle w Instytucie Turystyki studiów, nad Toruniem, Stargardem i Szczecinem oraz z pobieżnych porównań z kilkoma innymi ośrodkami możliwe było jedynie wstępne określenie zakresu problematyki i niektórych postulowanych zasad turystycznego zagospodarowania przestrzennego.

Przedstawione w ostatnim rozdziale wnioski z niniejszego opracowania obejmują dwie generalne zasady, które odnoszą się do wszystkich ośrodków krajoznawczych, a jednocześnie stanowią podstawę rozwiązań projektowych w Chełmnie. Podano również zestawienie celów i postulowanych sposobów realizacji turystycznego zagospodarowania przestrzennego. Właściwe zasady mogą być określone po rozwiązaniu zasygnalizowanych wyżej problemów badawczych.

Metoda opracowania

W układzie pracy, w części dotyczącej samego Chełmna zastosowano w zasadzie klasyczny już schemat - od inwentaryzacji i analizy stanu istniejącego, poprzez uwzględnienie obowiązujących ustaleń planistycznych, wytyczne rozwojowe oraz wyniki studiów szczegółowych, aż do uzyskania wniosków i generalnych propozycji strukturalnych dla funkcji turystycznych miasta. Elementy stanu istniejącego /walory, inwestycje turystyczne i ruch turystyczny/ oraz materiały planistyczne i prognostyczne przeanalizowano z dużą dokładnością, co znalazło wyraz w gruntownym opracowaniu tabelarycznym, graficznym i opisowym, w niniejszym tekście pominiętym.

W części dotyczącej uogólnień podany schemat nie stanowił podstawowego elementu metodycznego. Wobec konieczności podporządkowania toku myślowego głównemu celowi opracowania, jakim było sformułowanie ogólnych /tj. przydatnych dla różnych miejscowości krajoznawczych tej samej grupy/ zasad zagospodarowania przestrzennego, przewodnią ideą metodologiczną była stała generalizacja myślowa, polegająca na poszukiwaniu związków i analogii z innymi układami przestrzennymi tej samej grupy oraz na systematyzowaniu danych ujawnionych w rozważaniach analitycznych.

W toku pracy wyłoniła się konieczność stałego tworzenia roboczych modeli i schematów, weryfikowanych w miarę postępu prac, w celu konfrontowania uzyskiwanych rezultatów z sytuacjami, jakie mogą wystąpić w przypadkach innych miejscowości. Sprawdzenie i formułowanie modeli dokonywane było także w trakcie wielostronnych badań terenowych. Modele stanowiły istotny przyczynek metodologiczny i rezultat dociekań nad stanem istniejącym i projektowanym, pozwalający na wyszukiwanie uogólnień metodą od dedukcji do indukcji.

Modele^{2/} i schematy, o których mowa, dotyczyły wzajemnego stosunku funkcjonalnego i przestrzennego następujących elementów:

^{2/} Studia nad układami i modelami częściowo prowadzone były równolegle z wykonywanym w podobnym składzie autorskim opracowaniem, dotyczącym wielkich centrów krajoznawczych:

- walorów krajoznawczych /szczególnie w zespole zabytkowym/,
- usług turystycznych,
- komunikacji,
- centrum usługowego o znaczeniu ogólnomiejskim.

Studia powyższe doprowadziły do sformułowania modelu syntetycznego /rys. 5/, w którym poszczególne elementy znajdują się w stosunkach najpełniej realizujących cel poszukiwanego układu, jakim jest zabezpieczenie uczestnikom ruchu turystycznego najdogodniejszych warunków pobytu i jednocześnie ograniczenie zakłóceń wywołanych przez ten ruch w funkcjonowaniu organizmu miejskiego.

Problematyka turystycznego zagospodarowania przestrzennego, zarówno w odniesieniu do Chełmna jak i w przypadku wniosków ogólnych, rozpatrywana jest tylko pod względem przestrzennym i funkcjonalnym.

Takie ujęcie tematu stanowi I-szy etap studiów nad zagospodarowaniem miejscowości krajoznawczych dla celów turystycznych. II-gi etap stanowiłoby ustalenie niektórych danych programowych dla poszczególnych urządzeń usługowych turystycznych i paraturystycznych. Pewne elementy należałoby rozpatrzyć dla każdej miejscowości oddzielnie /np. baza noclegowa oraz określenie przewidywanej wielkości ruchu turystycznego i jego struktury/, inne zaś wystarczy określić schematycznie, zakładając, że można je programować proporcjonalnie do liczby turystów przyjeżdżających do danej miejscowości.

W efekcie, sformułowane w pracy wstępne zasady - wraz z niektórymi konkretnymi propozycjami - powinny posłużyć jako wytyczne do lokalizacji /i w niektórych przypadkach - programowania/ usług turystycznych i paraturystycznych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Chełmna oraz jako generalne ramy prawidłowości i zagospodarowania turystycznego innych ośrodków krajoznawczych, ze szczególnym uwzględnieniem miast o zbliżonej strukturze funkcjonalno-przestrzennej.

2/ R.Przybyszewska - Gudelis, S.Iwicki, M.Drzewiecki, I.Banach, L.Szrajda "Zasady zagospodarowania przestrzennego wielkich centrów krajoznawczych na przykładzie Torunia", Zakład Zagospodarowania Turystycznego GKKFiT, Bydgoszcz 1971-72.

II. STUDIA TEORETYCZNE I MODELOWE

Wykonane w ramach niniejszego opracowania studia teoretyczne i modelowe nie są - jak to przedstawiono w charakterystyce metody - założoną a priori konstrukcją abstrakcyjną, sprawdzaną następnie na przykładzie Chełmna, lecz stanowią wstępne uogólnienie tych zagadnień zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych, które narzuciły się, jako szczególnie istotne w rozwiązywaniu problemów praktycznych w Chełmnie. Studia te nie pretendują do objęcia całości problematyki - odwrotnie - stanowią świadome jej zawężenie, zastosowane w celu uzyskania jaśniejszego obrazu omawianych spraw.

W przypadku Chełmna /oraz miast o podobnej strukturze przestrzennej/, którego położenie topograficzne, układ urbanistyczny oraz charakter krajoznawczy delimitują pierwszoplanowość rozwiązań komunikacyjnych oraz rozmieszczenia usług, skoncentrowano się na tych właśnie zagadnieniach. Wiążą się one ze sobą poprzez konieczność zaplanowania odpowiedniej organizacji przestrzennej ruchu turystycznego.

1. Struktura funkcjonalno - przestrzenna ośrodków krajoznawczych w Polsce

Podstawowym problemem badawczym, który należało rozwiązać podejmując temat budowy zasad zagospodarowania turystycznego na przykładzie jednego miasta, było zagadnienie porównywalności poszczególnych ośrodków krajoznawczych. W grupie tej znajdują się bowiem miasta o bardzo różnym zaludnieniu i charakterze gospodarczo-przestrzennym^{3/} od Fromborka do Łodzi, o znacznej wartości historyczno-zabytkowej i dużym nasileniu ruchu turystycznego.

W badaniach nad zagospodarowaniem ośrodków krajoznawczych za podstawowy czynnik porównawczy uznano analizę struktury funkcjonalno-przestrzennej, stanowiącej istotny element zróżnicowania przyszłego zagospodarowania tych miast.

^{3/} ok. 70% stanowią miasta średnie /20 - 100 tys. mieszkańców/ o funkcjach ośrodków powiatowych.

Elementami struktury przestrzennej, ważnymi dla zagospodarowania turystycznego, są :

1. Położenie /w regionie, topograficzne/
2. Walory krajoznawcze /w zespole lub rozproszone/
3. Ogólnomiejski ośrodek usługowy
4. Elementy środowiska geograficznego, przydatne dla wypoczynku turystów.
5. Trasy komunikacyjne /istniejące i projektowane/ wraz z dworcami.
6. Wielkość i charakter terenów zainwestowania miejskiego

Natomiast istniejące turystyczne zagospodarowanie usługowe /a w każdym razie jego aspekt ilościowy/, jako najbardziej zmienne i łatwe do uzupełnienia, we wstępnej ocenie struktury przestrzennej może zostać pominięte.

Porównując ośrodki krajoznawcze między sobą /z punktu widzenia potrzeb ruchu turystycznego/ za podstawowe kryterium charakterystyki istniejącej struktury gospodarczo-przestrzennej uznano rozmieszczenie walorów krajoznawczych w stosunku do innych elementów struktury przestrzennej tych miast. Szczególnie znaczenie ma istnienie zespołu zabytkowego wysokiej klasy /np. Stare Miasto, zespół klasztorny, zamek/ oraz przestrzenne wyodrębnienie tego zespołu spośród całego organizmu miejskiego, a także dominacja krajobrazowa zespołu, łatwość i atrakcyjność dojazdu /dojścia/ lub możliwość zorganizowania go, stosunek zespołu zabytkowego do istniejącego /projektowanego/ ośrodka usługowego oraz istniejących i projektowanych tras dojazdowych.

Niebagatelne znaczenie ma także połączenie zespołu zabytkowego z terenami wypoczynkowymi i atrakcyjnymi krajobrazowo walorami środowiska geograficznego.

Czynnik gospodarczy jest istotny ze względu na stopień rozwoju ośrodka usługowego i innych dzielnic miasta, w których mogą występować uzupełniające walory krajoznawcze oraz pozostałe tereny zainwestowania miejskiego, które mogą być elementem ujemnym w przebiegu tras zwiedzania /np. tereny składowe/ lub urozmaicającym /np. nowe dzielnice mieszkaniowe/.

Rozpatrując przedstawione elementy struktury gospodarczo-przestrzennej, starano się wyodrębnić składniki w miarę stałe oraz czynniki "ruchome" zmieniające się wraz z rozwojem miasta. Stałymi elementami są przede wszystkim: rozmieszczenie walorów krajoznawczych /choć nie zawsze ich atrakcyjność/ oraz środowisko geograficzne.

Szczególnym przypadkiem ujęcia dynamicznego jest potraktowanie istniejącej sieci komunikacyjnej. Koleje i dworce można uważać za elementy stałe, natomiast sugerowanie się przebiegiem dróg dojazdowych do zespołu zabytkowego byłoby niebezpieczne wobec tendencji do tworzenia różnych tras obwodowych.

Główną cechą odróżniającą/pod względem przestrzennym/ Chełmno od innych ośrodków jest szczególne usytuowanie zespołu zabytkowego w stosunku do innych elementów układu przestrzennego. Elementami wyróżniającymi Chełmno są:

- 1/ Atrakcyjne krajobrazowo położenie topograficzne zespołu zabytkowego /dominacja sylwetki historycznej/.
- 2/ Znaczne skupienie walorów, obejmujące ośrodek zabytkowy wraz z otaczającymi terenami zielonymi w dolinie rzeki.
- 3/ Brak bezpośredniego połączenia zespołu zabytkowego z główną trasą drogową i krajoznawczą.
- 4/ Położenie topograficzne uniemożliwiające usytuowanie parkingu na poziomie Starego Miasta.

Ponadto, jako mniej istotne elementy należy wymienić:

- 5/ Decentryczne, w stosunku do całej zabudowy miasta, położenie ośrodka zabytkowego.
- 6/ Brak węzłowej stacji kolejowej.

Schemat układu przestrzennego, typowy dla Chełmna i innych podobnych ośrodków, charakteryzujących się podanymi wyżej cechami, przedstawia rys. nr 1.

W większości analizowanych ośrodków sytuacja jest odmienna, a szczególnie:

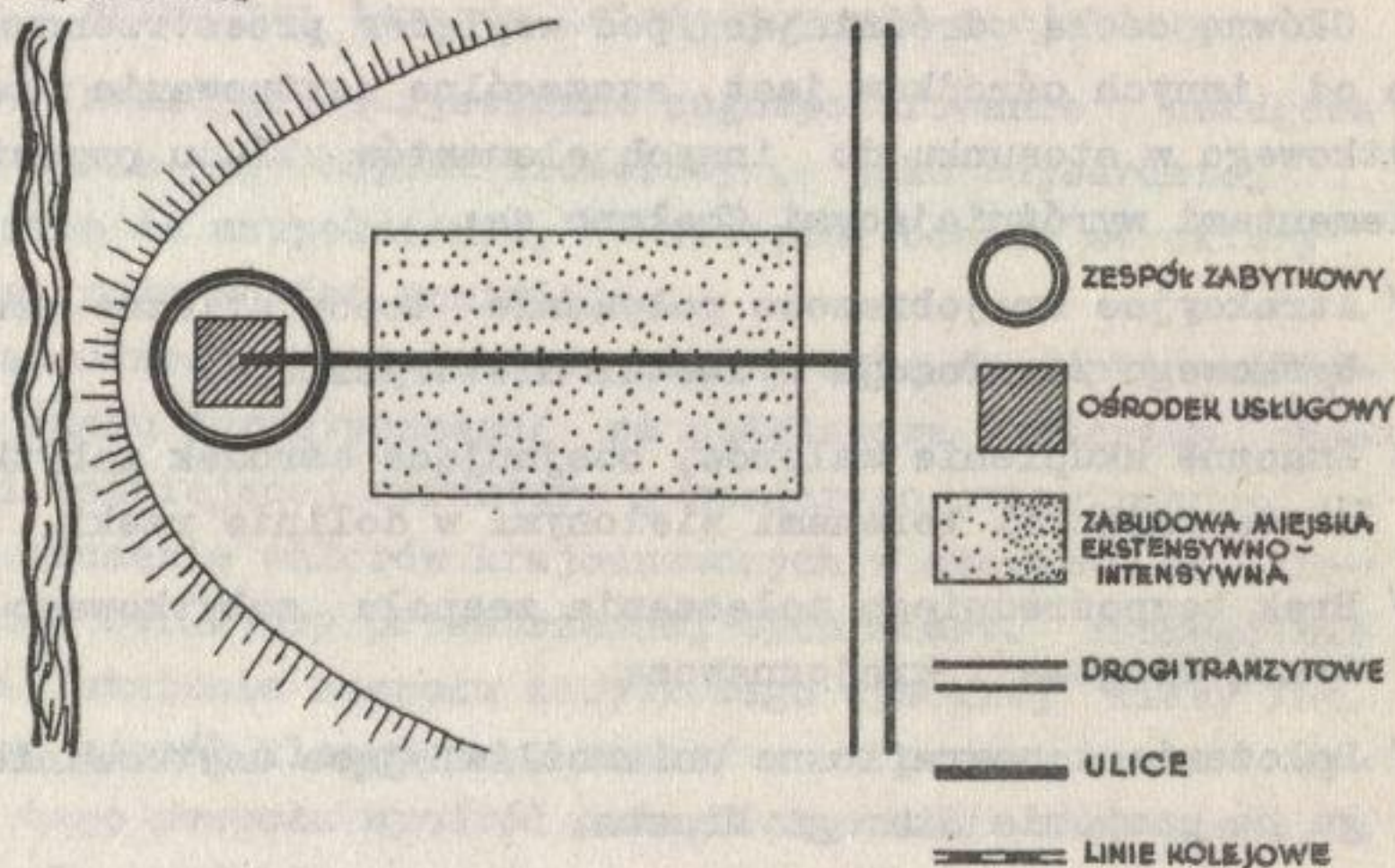
- 1/ Ośrodek zabytkowy jest zdominowany przez zabudowę współczesną.
- 3/ Większość tras drogowych przecina, okrąża lub w przyszłości będzie zbliżona do Starego Miasta /ośrodka zabytkowego/.

S C H E M A T Y

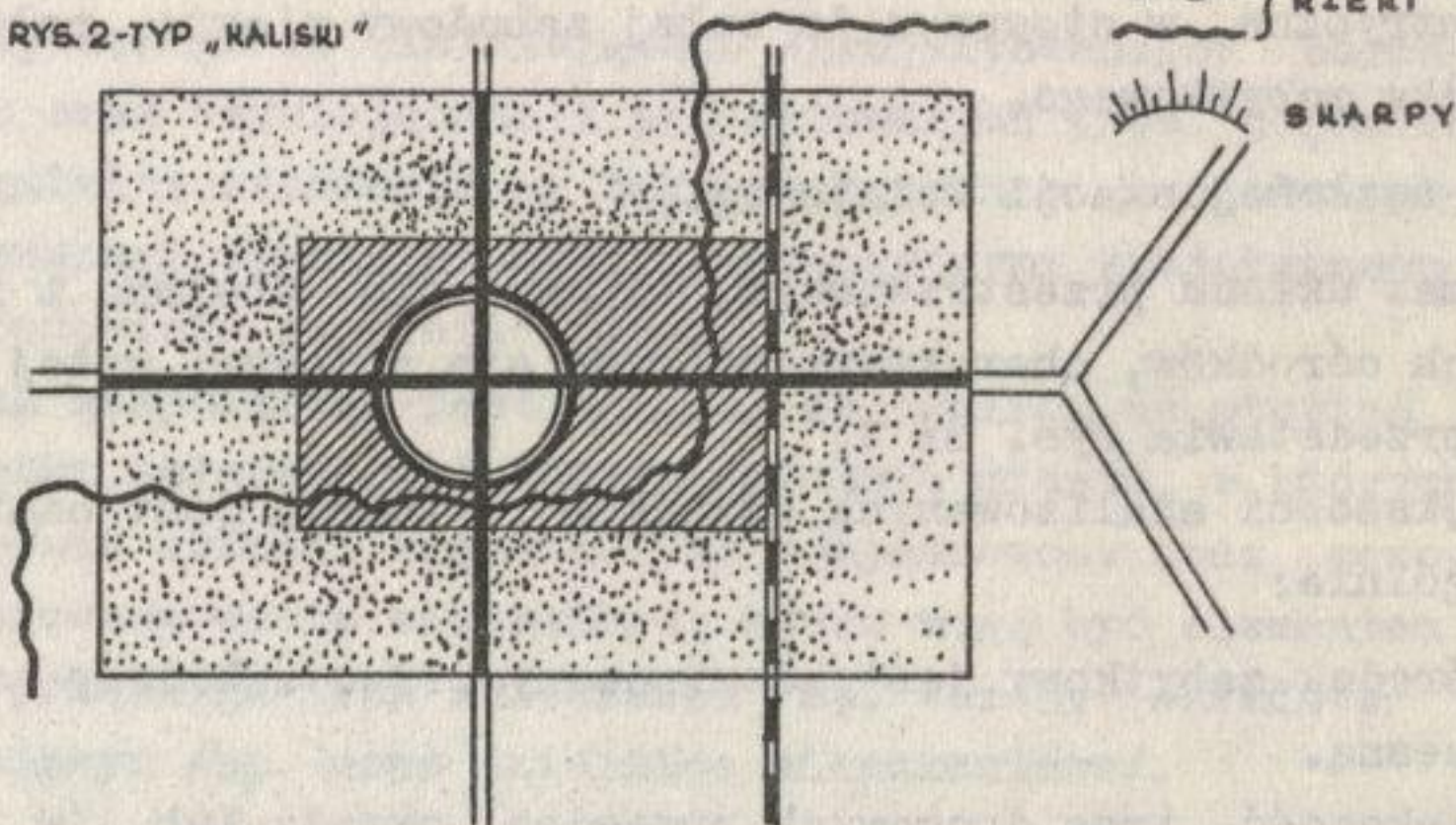
UKŁADU PRZESTRZENNO-FUNKCJONALNEGO

OŚRODKÓW KRAJOZNAWCZYCH

RYS. 1 - TYP „OHEKMIŃSKI”



RYS. 2 - TYP „KALISKI”



Y. Gausol

ad 5/ Ośrodek zabytkowy położony jest centralnie i często otoczony jest dużymi obszarami zainwestowania miejskiego o wysokiej intensywności zabudowy.

ad 6/ Ośrodki krajoznawcze z reguły posiadają węzły komunikacji kolejowej.

Odpowiedni schemat struktury przestrzennej ośrodków krajoznawczych typu koncentrycznego przedstawia rys. nr 2.

Klasycznym przedstawicielem tego typu jest Kalisz.

Wnioskiem wynikającym z porównania struktury przestrzennej i gospodarczej Chełmna z innymi ośrodkami krajoznawczymi jest stwierdzenie jego małej reprezentatywności i wynikającej stąd, ograniczonej możliwości konstruowania uogólnień na jego przykładzie.

Spośród ośrodków podobnych, wytypowanych w pierwszej fazie do bliższych porównań, podobieństwo do Chełmna wykazują:

a/ pod względem gospodarczym: Sandomierz, Łowicz, Lidzbark Warmiński i Pułtusk. Są to kilkunastotysięczne ośrodki powiatowe, o znaczeniu lokalnym, posiadające po kilkanaście obiektów zabytkowych wyższej rangi,

b/ pod względem przestrzennym: Sandomierz, Płock, częściowo Lidzbark Warmiński. Ośrodki zabytkowe tych miast są wydzielone przestrzennie, dominują w krajobrazie i - ze względów topograficznych - są izolowane komunikacyjnie; nie posiadają też /w bliskości/ stacji kolejowych oraz terenów nadających się na parkingi.

Przedstawiona powyżej, pobieżna analiza pomyślana została jedynie jako wstęp do szczegółowej typologii struktury przestrzennej wszystkich 57-miu ośrodków krajoznawczych - nie może zatem jej zastąpić.

Typologia taka powinna być tematem odrębnego opracowania.

2. Schemat organizacji przestrzennej ruchu turystycznego

W podrozdziale tym przedstawione zostaną, w sposób uogólniający, warianty rozwiązań poszczególnych problemów przestrzennych, tak, jak one wystąpiły w przypadku Chełmna oraz częściowo w ośrodkach o zbliżonej strukturze przestrzennej - wraz z zaletami i wadami określonych alternatyw.

a/ Dojazd do ośrodka zabytkowego

Zazwyczaj, w obecnym stanie zagospodarowania ośrodków krajoznawczych podobnych do Chełmna, dojazd do ośrodka zabytkowego, uznanego w opracowaniu za podstawowy czynnik atrakcyjności turystycznej, prowadzi poprzez rozległe często nieciekawie zabudowane tereny miejskie, przeważnie o charakterze przemysłowo-składowym. Założono, że poszukiwania nowych rozwiązań komunikacyjnych mające na celu uniknięcie tego przejazdu, są celowe z następujących względów:

- a/ dojazd do ośrodka zabytkowego powinien, omijając nieniekawe tereny, przebiegać trasą widokowo atrakcyjną,
- b/ droga dojazdowa winna zachęcać do odwiedzenia miasta,
- c/ dojazd nie może zajmować wiele czasu,
- d/ ruch turystyczny nie powinien komplikować ruchu wewnętrznego i tranzytowego,
- e/ droga dojazdowa musi kończyć się obszernymi parkingami.

Wytrasowanie drogi dojazdowej, która spełniałaby wszystkie podane warunki, najczęściej nie jest możliwe przy zachowaniu zasad efektywności ekonomicznej, gdyż - aby była ona w pełni funkcjonalną - musi mieć niemal wyłącznie turystyczny charakter, a to zazwyczaj nie wystarcza na pełne wykorzystanie jej przelotowości i nie uzasadnia ekonomicznie trasowania z uwzględnieniem elementów krajoznawczych.

Projektowana droga dojazdowa, jeśli ma omijać istniejące za-inwestowanie, może wybiegać:

- a/ z węzła drogowego pozamiejskiego,
- b/ z węzła ulicznego ogólnomiejskiego,
- c/ z trasy drogowej tranzytowej,
- d/ z trasy drogowej turystycznej.

Sytuacje powyższe ilustrują schematy przedstawione na rys. nr 3. Oczywiście, najkorzystniejszy ekonomicznie jest wariant 4 - najkrótszy, prowadzący bezpośrednio na Stare Miasto z najbliższej trasy drogowej /na rys. nr 3 wersja d/, jednak w praktyce jego zastosowanie jest nieekonomiczne. Wynika to z założenia, że w układzie przestrzennym przyjętym za podstawę niniejszych rozważań ośrodek zabytkowy jest położony wyżej - a więc występują poważne trudności z wejściem drogą dojazdową na skarpę. W ośrodkach krajoznawczych o "dośrodkowym" układzie przestrzennym potrzeba trasowania specjalnego dojazdu do ośrodka zabytkowego nie występuje, gdyż wszystkie trasy i węzły drogowe koncentrują się w rejonie Starego Miasta. W niektórych przypadkach możliwe jest wyprowadzenie drogi dojazdowej z trasy tranzytowej, z ominięciem nieciekawych terenów zainwestowania miejskiego /np. wzdłuż klinów zieleni/.

b/ Lokalizacja i organizacja postoju pojazdów

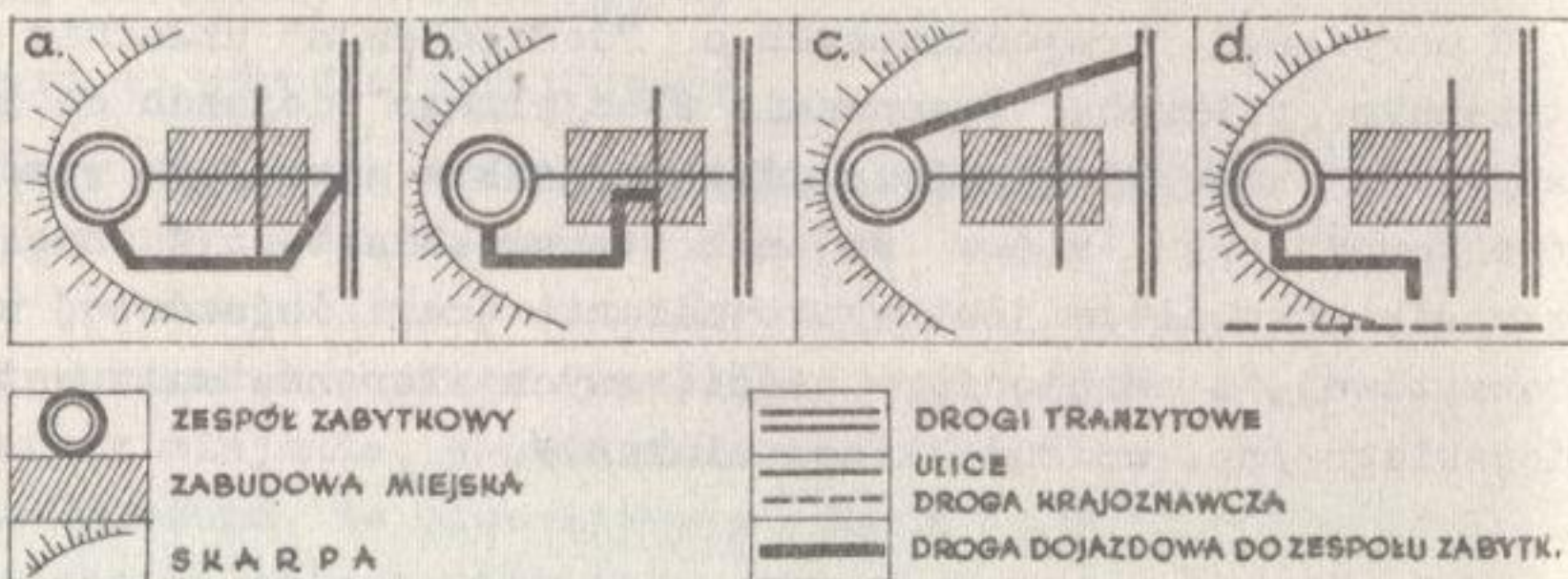
W przypadku turystyki indywidualnej sytuacja jest dość prosta, ponieważ lokalizacja większych parkingów wewnątrz zespołu zabytkowego jest wykluczona, dopuszcza się jedynie lokalizację na obrzeżu zespołu zabytkowego. Układ taki stwarza turystom indywidualnym jedną możliwość: pozostawienie pojazdu na parkingu i dalsze zwiedzanie pieszo. Oczywiście, w przypadku korzystnych warunków terenowych nie należy rezygnować z niewielkich parkingów dla samochodów osobowych w obrębie Starego Miasta.

Natomiast w odniesieniu do turystyki zorganizowanej, która w Chełmnie - z uwagi na brak komunikacji kolejowej - będzie miała charakter niemal wyłącznie autokarowy, można postulować inne rozwiązania organizacyjne, korzystając z ruchliwości pojazdu, jaką zapewnia obecność kierowcy.

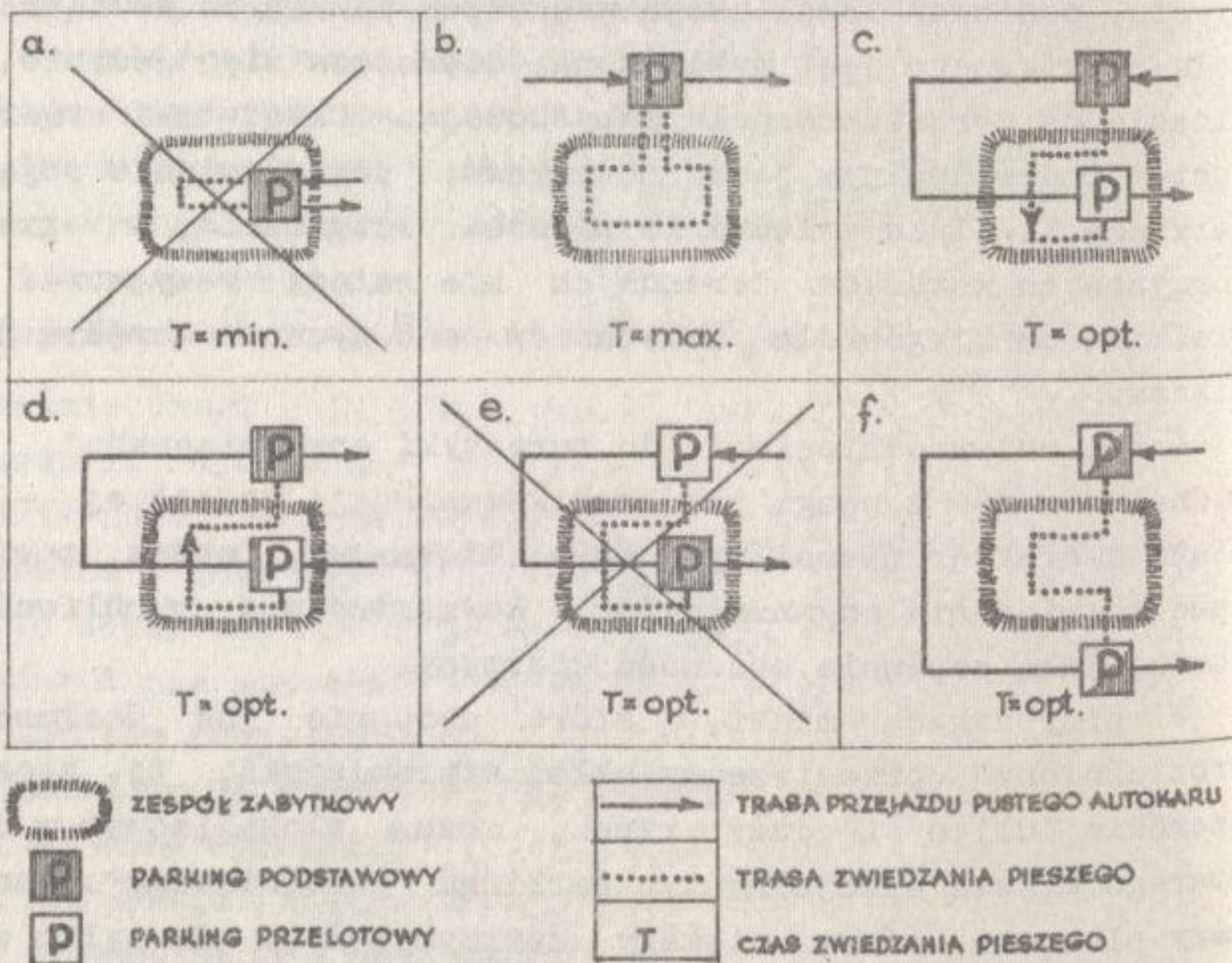
W przypadkach miast, które podobnie jak Chełmno mają "rozluźniony" przestrzenny układ staromiejski, tj. stosunkowo szerokie ulice i duży rynek, można zlokalizować w obrębie Starego Miasta specjalny typ parkingu "przelotowego". Chodzi o mały plac, na którym autokary zatrzymywałyby się tylko w celu przyjęcia lub "wyładowania" wycieczki. W sytuacji, kiedy oddalenie właściwych parkingów nie pozwala starszym osobom

SCHEMATY ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH

RYS. 3 SCHEMATY TRASOWANIA DROGI DOJAZDOWEJ



RYS. 4 SCHEMATY ORGANIZACJI I LOKALIZACJI POSTOJU POJAZDÓW



K. Bausch

na dojsie do zespołu zabytkowego, rozwiązanie takie jest konieczne.

Stały parking autokarowy powinien odpowiadać następującym warunkom:

- a/ niewielka odległość od punktu docelowego, tj. zespołu zabytkowego /max. 200 - 300 m/,
- b/ dość duża powierzchnia działki/min.dla 20-30 pojazdów/,
- c/ lokalizacja w miarę możliwości mało eksponowana, nie naruszająca układu urbanistycznego, ani panoramy miasta, najlepiej w terenie zadrzewionym, ale dość dobrze przewietrzanym.

Uwzględniając wszystkie podane założenia, rozpatrzono następujące warianty lokalizacji, zilustrowane schematami na rys.nr 4.

Wewnątrz Starego Miasta:

- 1/ Parking z długim postojem pojazdów /oczekiwanie/ - wariant odrzucony /wersja "a" na rys. nr 4/.
- 2/ Parking z krótkim postojem - możliwy do stosowania w przypadku, gdy nieduży ośrodek zabytkowy jest jednym z wielu punktów zainteresowania turystów w danym ośrodku krajoznawczym i z tego powodu jest zwiedzany krótko.

Na obrzeżu Starego Miasta:

- 3/ Pojedynczy parking, do którego wycieczka powraca po zwiedzeniu; wariant możliwy do stosowania w małych ośrodkach, gdy jednocześnie istnieją warunki do wyznaczenia zamkniętej trasy zwiedzania /"okólnej"/ - czas zwiedzania $T = \max$ /wersja "b"/.
- 4/ Zespół parkingów: jeden parking "podstawowy" /postój pustego pojazdu/ i jeden "przelotowy" /tylko wejście lub wyjście pasażerów/; wariant ten może mieć dwie, odmiany:
 - a/ parking "podstawowy" na obrzeżu Starego Miasta - wycieczka rozpoczyna zwiedzanie od zewnątrz, gdzie pozostawia autokar na postój i kończy na parkingu "przelotowym", na terenie zespołu zabytkowego, gdzie na określoną godzinę po uczestników podjeżdża autokar /wersja "b"/. Sytuacja może być odwrócona - rozładowanie autokaru w zespole zabytkowym, a zbiórka wycieczki poza zespołem - jednak i w

tym przypadku parkingiem podstawowym jest parking na o-
brzeżu Starego Miasta - czas zwiedzania $T = \text{opt}$
/wersja "d"/,

b/ parking "podstawowy" wewnątrz Starego Miasta - wariant
odrzucony /wersja "e"/.

5/ Dwa parkingi położone na przeciwnych krańcach zespołu za-
bytkowego - wariant przydatny w przypadku dużej rozległości
zespołu /wersja "f"/. Organizacja zwiedzania: wycieczka
przechodzi trasą turystyczną, autokar pusty przejeżdża na
drugi parking. Ważną zaletą jest tu możliwość rozpoczynania
zwiedzania z dwóch kierunków, co poprawia wykorzystanie
urządzeń usługowych na trasie i zwiększa przelotowość trasy
- czas zwiedzania $T = \text{optimum}$.

3. Schemat lokalizacji zespołów usługowych

Urządzenia usługowe o dużym znaczeniu dla turystyki mogą
występować samodzielnie, jednak z uwagi na korzystniejsze warun-
ki pełnego zaspokojenia potrzeb turystów oraz efekty ekonomicz-
ne lepiej jest jeśli są zgrupowane w zespołach. Najważniejszym
takim zespołem jest zwykle ogólnomiejskie centrum usługowe.
Jednakże w miastach o układzie przestrzennym podobnym do
Chełmna centrum to jest zbyt oddalone od ważnych obiektów
zabytkowych oraz punktów wyjściowych tras zwiedzania pieszego.
W takich przypadkach uznano za właściwe poszukiwania miejsc
lokalizacji specjalnych, turystycznych zespołów usługowych,
które winny się znaleźć w pobliżu miejsc rozpoczynania zwie-
dzania miasta. Chodzi o to, aby turysta przyjeżdżający do
ośrodka krajoznawczego mógł pozostawić pojazd na parkingu i
skorzystać ze znajdujących się obok punktów usługowych w ro-
dzaju informacji turystycznej, usług gastronomicznych i moto-
ryzacyjnych, a w szczególnych wypadkach także bazy noclegowej.

W ośrodkach mniejszych lub o innej strukturze przestrzen-
nej zagospodarowanie usług turystycznych może występować na
terenie istniejącego ogólnomiejskiego ośrodka usługowego. W za-
leżności od położenia miasta i jego wielkości, rzutującej na

rozmiar i poziom zainwestowania istniejącego w śródmieściu, można zaprojektować jeden lub kilka zespołów usług turystycznych. W przypadku jednego zespołu może on być zlokalizowany:

W obrębie Starego Miasta:

- 1/ W rejonie Rynku.
- 2/ W rejonie zespołu zabytkowego /jeśli znajduje się on poza Rynkiem/.

Na obrzeżu Starego Miasta:

- 3/ W rejonie głównego parkingu przyjazdowego.
- 4/ W rejonie węzła komunikacyjnego.
- 5/ W rejonie atrakcyjnego zespołu przyrodniczo-wypoczynkowego.

ad 1/ Lokalizacja jednego zespołu usługowego, w rejonie Rynku jest korzystna w przypadkach niewielkich ośrodków, o ile Rynek nie jest zbyt odległy od punktów rozpoczynania zwiedzania pieszego i od zespołu walorów krajoznawczych. Dla małego miasta lokalizacja ma również znaczenie ekonomiczne i urbanistyczne, pomaga bowiem uzupełnić wachlarz usług dla całego miasta. Może być również rozwiązaniem "komunalnym" - umożliwiając adaptację zabytkowych kamieniczek, które nie nadają się już na cele mieszkalne. W Chełmnie wariant ten /tylko jeden zespół usługowy/ nie nadaje się do zastosowania.

ad 2/ Lokalizacja w rejonie najważniejszego zespołu zabytkowego jest niezbędna w przypadku znacznego jego oddalenia od istniejącego ogólnomiejskiego ośrodka usługowego oraz atrakcyjna, gdy zespół ten jest ciekawie usytuowany np. na wzniesieniu /o ile istnieją tam dogodne warunki terenowe dla lokalizacji punktów usługowych/. Szczególnie korzystna jest ta lokalizacja, gdy zespół zabytkowy położony jest bliżej najważniejszego kierunku dojazdowego niż pozostała część miasta. Sytuacja taka ma miejsce w przyjętym dla Chełmna rozwiązaniu projektowym.

ad 3/ Lokalizacja zespołu usługowego w pobliżu parkingu jest najwłaściwsza, przy czym niezbędnym warunkiem jest znalezienie miejsca gdzie sąsiadować mogą:

- parking,
- zespół usługowy,
- zespół zabytkowy,

co jest jednak trudnym zadaniem z uwagi na kolizyjność funkcji komunikacyjnych i turystycznych.

W zależności od odległości parkingu od zespołu zabytkowego zgrupowanie punktów usługowych można rozbić i część z nich zlokalizować przy parkingu /głównie informacyjne, motoryzacyjne i sanitarne/ a inne w rejonie zabytkowym.

ad 4/ W rejonie węzła komunikacyjnego lub ulicznego może istnieć jedynie lokalizacja "wymuszona", na skutek znacznego za-inwestowania, jakie z reguły występuje w takich punktach w wielu miastach, w tym także w Chełmnie. Z punktu widzenia obecnych potrzeb miasta usługi te zlokalizowane są prawidłowo, jednak dla turystyki jest to układ wyjątkowo niekorzystny, choćby ze względu na uciążliwość węzła komunikacyjnego, a często oddalenie od zespołu zabytkowego.

ad 5/ Lokalizacja zespołu usługowego w rejonie atrakcyjnego zespołu przyrodniczego, powiązana z miejscem wypoczynkowo-widokowym /np. nad rzeką, na terenach zielonych/, reprezentuje najcenniejsze walory dla turystyki, umożliwiając połączenie krótkiego wypoczynku po podróży z zaspokojeniem innych potrzeb. Możliwości terenowe dla tego typu lokalizacji występują najczęściej w ośrodkach położonych nad dużymi rzekami.

Omówione wyżej przykłady dotycząły jednego zespołu usługowego. Jednak najczęściej występuje potrzeba lokalizacji dwóch zespołów i to przeważnie na Rynku lub w jego okolicy oraz w rejonie wlotu drogowego i parkingu. Sytuacje te pod względem korzyści i niedogodności użytkowania odpowiadają omówionym wyżej lokalizacjom, dlatego też nie wymagają osobnego omówienia.

4. Synteza zagadnień lokalizacji usług

Przedstawione poniżej układy wzajemnej zależności usług turystycznych i walorów krajoznawczych oraz zasady lokalizacji usług związanych z obsługą ruchu turystycznego uwzględniają zarówno potrzeby turystów jak i interes ogólnomiejski, szczególnie w zakresie ochrony zespołu zabytkowego przed nadmiernym za-inwestowaniem.

Lokalizacja usług turystycznych w obrębie zespołu zabytkowego i w najbliższym jego sąsiedztwie jest problemem najważniejszym. Prawidłowości lokalizacji usług turystycznych analizowano w trzech zasadniczych wariantach:

- a/ poza zespołem zabytkowym,
- b/ na obrzeżu zespołu zabytkowego,
- c/ wewnątrz zespołu zabytkowego.

Przyjęto, że ważne drogi kołowe ruchu turystycznego będą w przyszłości omijały zespół zabytkowy, a do obiektów zwiedzanych oraz punktów usługowych wewnątrz zespołu zabytkowego i na jego obrzeżu turysta dotrze pieszo. W takiej sytuacji konieczna jest koncentracja usług w rejonie pieszych ciągów zwiedzania, względnie w najbliższym ich sąsiedztwie. W zespole zabytkowym istnieje szereg ograniczeń lokalizacyjnych, koniecznych dla utrzymania specyficznego charakteru Starówki /dotyczy to szczególnie obiektów nowych/. Dla realizacji niektórych niewielkich usług można jednak wykorzystać szereg obiektów istniejących, szczególnie posiadających zabytkowe wnętrza.

Punkty usług turystycznych, wymagające dużej kubatury, względnie nowoczesnych rozwiązań, powinny znaleźć się na obrzeżu zespołu zabytkowego, w zasięgu nieuciążliwych dojść pieszych. Teoretyczne prawidłowości lokalizacji różnego rodzaju usług turystycznych przedstawiają się następująco:

1/ Bazę noclegową - duże hotele i schroniska należy lokalizować na obrzeżu zespołu zabytkowego. Wewnątrz zespołu zabytkowego mogą znaleźć się jedynie niewielkie hotele i schroniska, bez rozbudowanego zaplecza. W jednym i drugim przypadku lokalizacja w miarę możliwości powinna zapewnić widok na zespół zabytkowy.

Dla nawiązania odpowiedniego "związku uczuciowego" turysty ze Starym Miastem - niesłuszne jest lokalizowanie wyżej wymienionej bazy noclegowej poza nim. Nie dotyczy to jedynie moteli i campingów, których usytuowanie w pobliżu zespołu jest z reguły nierealne. W obiektach wewnątrz zespołu i na jego obrzeżu - jednym z najważniejszych kryteriów lokalizacji jest kompozycja przestrzenna i widok na zabytki.

2/ Baza gastronomiczna - obiekty o dużej przepustowości powinny znajdować się w pobliżu tras zwiedzania, lecz specyfika tych zakładów /znaczną powierzchnia zabudowy, nowoczesna funkcja, duże zaplecze /preferuje lokalizację poza zespołem zabytkowym,

lecz w bliskim jego sąsiedztwie, umożliwiającą łatwe dojście z tras zwiedzania. Obiekty wewnątrz zespołu zabytkowego to przede wszystkim lokale niewielkie i stylowe. Zarówno w przypadku lokalizowania zakładów gastronomicznych na obrzeżu zespołu zabytkowego jak i na jego terenie należy brać pod uwagę walory widokowe.

3/ Informacja turystyczna - wyróżniono trzy rodzaje informacji w zależności od położenia w stosunku do zespołu zabytkowego:

- a/ informacja ogólna przy wlotach dróg krajoznawczych i przy dworcach - poza zespołem zabytkowym,
- b/ centralna informacja z biurem obsługi ruchu turystycznego - położona na obrzeżu zespołu zabytkowego, przy drodze dojazdowej do tego zespołu i przy dużym parkingu,
- c/ informacja szczegółowa - wewnątrz zespołu zabytkowego.

4/ Parkingi samochodów osobowych - najbardziej prawidłową jest lokalizacja na obrzeżu zespołu zabytkowego, przy drodze dojazdowej.

5/ Parkingi autokarowe - najwłaściwsza lokalizacja na obrzeżu zespołu zabytkowego przy drodze dojazdowej, dopuszcza się możliwość lokalizacji drugiego parkingu, przy drodze wylotowej, na który autokar przyjeżdża po pasażerów zwiedzających zespół zabytkowy.

6/ Usługi motoryzacyjne - najwłaściwa lokalizacja poza zespołem zabytkowym. Dotyczy to przede wszystkim stacji obsługi technicznej. Na obrzeżu zespołu zabytkowego mogą się znaleźć jedynie stacje benzynowe. Wprowadzenie usług motoryzacyjnych do zespołu zabytkowego jest niedopuszczalne.

7/ Usługi pamiątkarskie - punkty sprzedaży pamiątek winny znaleźć się przede wszystkim wewnątrz zespołu zabytkowego - na ciągach zwiedzania i przy atrakcyjnych obiektach. Mogą być lokalizowane także na obrzeżu zespołu zabytkowego i poza zespołem, przy trasach wylotowych.

8/ Miejsca wypoczynkowe - powinny znaleźć się na trasach zwiedzania pieszego lub w ich pobliżu, czyli wewnątrz zespołu zabytkowego względnie na jego obrzeżu. W jednym i drugim

przypadku pożądana jest lokalizacja z widokiem na obiekty zabytkowe.

9/ Rozrywki - najkorzystniejsze jest usytuowanie obiektów rozrywkowych na obrzeżu zespołu zabytkowego oraz wewnątrz zespołu, przy wykorzystaniu obiektów z nastrojowym wnętrzem/piwnice itp./, w których nie należy jednak umieszczać szczególnie hałaśliwych lokali rozrywkowych.

Przedstawione prawidłowości lokalizacji pojedynczych usług nie tworzą jeszcze systemu zagospodarowania ośrodka krajoznawczego, a ściślej - rejonu związanego z zespołem zabytkowym. Problem ten usiłuje rozwiązać przedstawiona niżej próba powiązania w jednym zwartym systemie wszystkich elementów pobytu turystów z odpowiednimi sposobami zagospodarowania w następującym ciągu czasowo-przestrzennym: decyzja odwiedzania miasta - dojazd - opuszczenie pojazdu - wybór sposobu zwiedzania - zwiedzanie - zaspokajanie innych potrzeb i zainteresowań /posiłki, wypoczynek, zakup pamiątek/ - nocleg lub odjazd.

Każdemu z tych elementów pobytu odpowiada określony rodzaj zagospodarowania przestrzennego:

elementy pobytu	elementy zagospodarowania przestrzennego
decyzja	punkt widokowy na panoramę miasta, tablica informacyjna, zjazd z trasy głównej na trasę dojazdową
dojazd	droga dojazdowa o charakterze widokowym
opuszczenie pojazdu wybór sposobu zwiedzania	parking, usługi motoryzacyjne, punkt informacji turystycznej
zwiedzanie	biuro obsługi turystów, oznakowanie trasy zwiedzania, tablice informacyjne, punkty informacji turystycznej
zaspokojenie potrzeb	usługi turystyczne

Przestrzennym wyrazem analizy tego ciągu i powiązań pomiędzy jego elementami jest teoretyczny model zagospodarowania przestrzennego i organizacji ruchu w ośrodku krajoznawczym, przedstawiony na rys. nr 5. W rezultacie specyficznej procedury badawczej zastosowanej w opracowaniu, model ten stanowi z jednej strony rezultat wstępnych rozważań teoretycznych, które następnie sprawdzono na przykładzie Chełmna, z drugiej zaś jest uogólnieniem rozważań projektowych zastosowanych w Chełmnie. Jest więc jednocześnie założeniem i wynikiem.

II. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO BAZY TURYSTYCZNEJ CHEŁMNA

1. Chełmno na tle innych ośrodków krajoznawczych

Ośrodki krajoznawcze w Polsce, z punktu widzenia wartości istotnych dla ruchu turystycznego, odznaczają się głównie walorami historycznymi, a w pierwszym rzędzie posiadaniem licznych zabytków architektury i budownictwa, zaś równoczesne występowanie znaczniejszych walorów innego rodzaju^{4/} jest rzadkością. Wśród najbardziej atrakcyjnych ośrodków /57 miast/ wyróżnia się grupa kilkunastu miast szczególnie takich unikalnych zespołów, jak zamki w Malborku czy Łańcucie. Do czołowej grupy zaliczyć można także Chełmno - i to zarówno ze względu na wartość zabytkową, jak i występowanie w samym mieście i jego najbliższej okolicy oryginalnych walorów przyrodniczych.

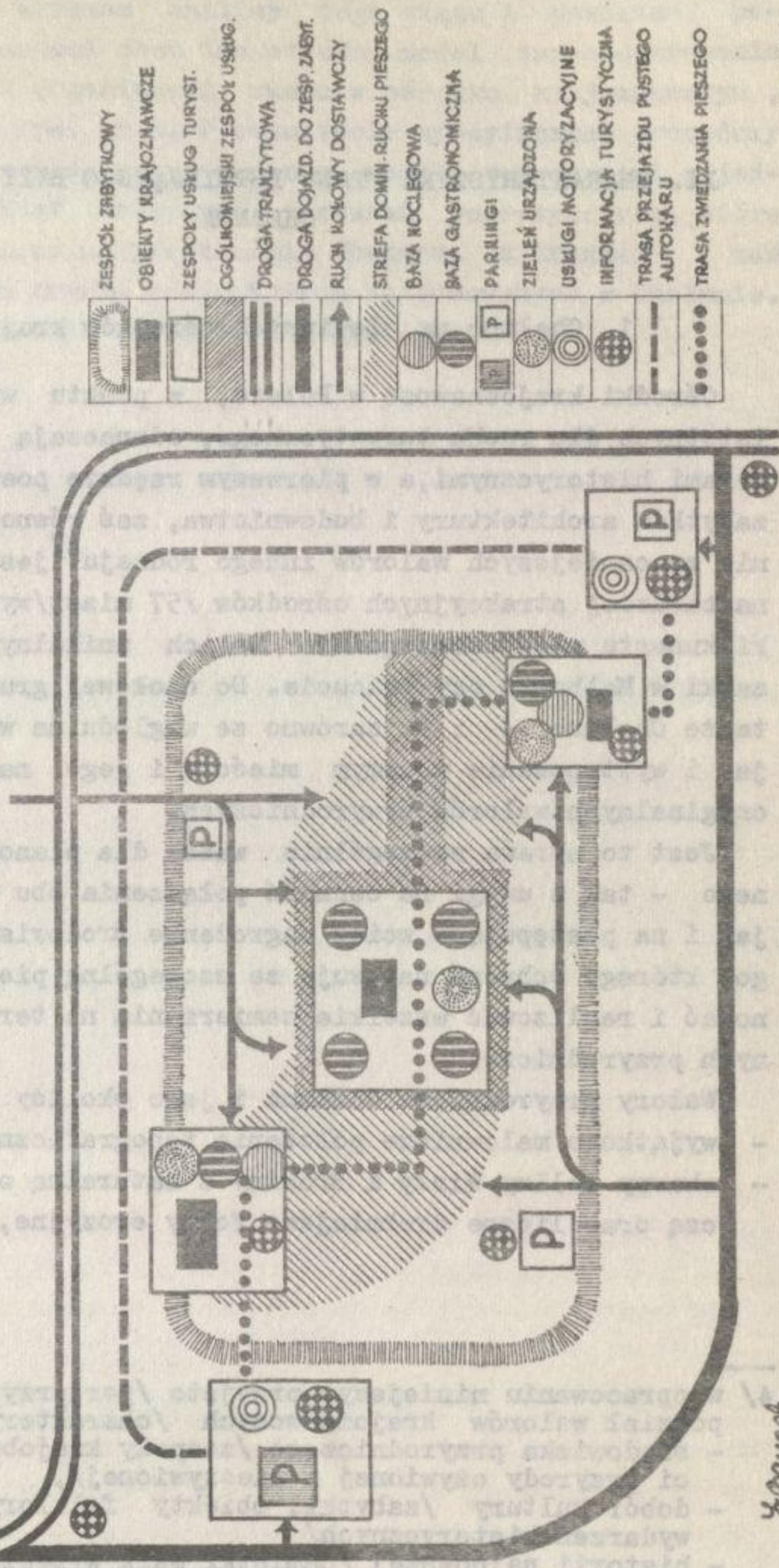
Jest to sprawa szczególnie ważna dla planowania przestrzennego - tak z uwagi na cenność połączenia obu rodzajów walorów jak i na postępujące wciąż zagrożenie środowiska geograficznego, którego ochrona nakazuje ze szczególną pieczołowitością planować i realizować wszelkie zamierzenia na terenach atrakcyjnych przyrodniczo.

Walory przyrodnicze Chełmna i jego okolicy obejmują:

- wyjątkowo malownicze położenie topograficzne,
- skarpy doliny Wisły i Browiny z naturalną obudową przyrodniczą oraz liczne drobniejsze formy erozyjne,

4/ w opracowaniu niniejszym przyjęto /por. przypis 1/ następujący podział walorów krajoznawczych /charakterystyka grup - MD/
- środowiska przyrodniczego /zespoły krajobrazowe, osobliwości przyrody ożywionej i nieożywionej/,
- dobór kultury /zabytki, obiekty folklorystyczne, miejsca wydarzeń historycznych/
- historii najnowszej /pamiętki walk wyzwoleniczych 1918-45/,
- osiągnięć współczesnych.

MODEL ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO i ORGANIZACJI RUCHU w OŚRODKU KRAJOZNAWCZYM



- dolinę Wisły z charakterystycznym krajobrazem nizinnym, jeziorami typu starorzeczy oraz rezerwatem lasu łęgowego,
- rezerwaty roślinności stepowej na skarpach doliny Wisły.

Atrakcyjność i wartość Chełmna jako zespołu zabytkowego - w porównaniu z innymi ośrodkami krajoznawczymi w Polsce - określić można /choć nie jest to wyczerpujące kryterium/ ilością obiektów w najwyższych grupach, tj. 0 + I + II. ^{5/}

Według "Spisu zabytków architektury i budownictwa" najwięcej zabytków w ramach trzech pierwszych grup mają: Zamość /47/, Żary /40/, Cieszyn /39/, Tarnów /39/, Kalisz /35/ i Legnica /27/.

Kolejne miejsca zajmuje 16 ośrodków posiadających zbliżoną ilość zabytków /od 15 do 25/, wśród nich Chełmno z 18 budynkami grupy 0 - II, z dużą ilością obiektów z III i IV grupy, tworzących charakterystyczny klimat zespołu o dużej wartości historycznej.

Dodać trzeba, że w 1971 roku Urząd Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Bydgoszczy przeprowadził weryfikację zabytków, w wyniku której walory Chełmna uzyskały jeszcze wyższą rangę. Porównanie ilości zabytków w wybranych ośrodkach ilustruje tabela nr 1.

5/ Por. "Spis zabytków architektury i budownictwa", Ministerstwo Kultury i Sztuki, Warszawa 1964 r. Zastosowano w nim następującą klasyfikację /charakterystyka grup - MD/:

- grupa 0 - zabytki o znaczeniu światowym,
- grupa I - zabytki o znaczeniu krajowym, unikalne w kraju lub inne obiekty związane z historią narodu,
- grupa II - zabytki o znaczeniu regionalnym, unikalne w regionie lub posiadające walory krajobrazowe,
- grupa III - zabytki o przeciętnej wartości lub znacznie przebudowane,
- grupa IV - obiekty w złym stanie technicznym lub wchodzące w skład zespołu zabytkowego.



1667

Tabela 1

Ośrodki krajoznawcze	Ilość zabytków w grupach:					Razem
	a/ wg spisu zabytków /z 1964 r./					
	0	I	II	III	IV	
Zamość	1	18	28	41	37	125
Brzeg	1	7	8	71	16	103
Gniezno	1	2	10	30	20	63
Chełmno	1	6	11	17	44	73
b/ wg weryfikacji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków /z 1971 r./						
Chełmno	3	5	6	30	173	225

Uwzględniając walory przyrodnicze Chełmna i okolicy, położenie geograficzne miasta oraz zweryfikowaną liczbę zabytków^{6/} i inne rodzaje walorów niższej rangi, można uznać, że w skali kraju Chełmno, pod względem atrakcyjności i wartości dla ruchu turystycznego, znajduje się w trzeciej dziesiątce/25-27 miejsce/ wśród wszystkich /504/ miejscowości i obiektów krajoznawczych.

Szczegółowe zestawienie obiektów zabytkowych w obrębie miasta Chełmna przedstawia tabela nr 2.

^{6/}przy czym zespół obwarowań miejskich z 17 basztami w "Spisie.. potraktowano jako jedną pozycję, gdy w innych miastach każda baszta lub odcinek murów stanowią osobną pozycję /np. Lębork, Stargard Szczeciński, Paczków, Olsztyn, Olsztynek, Morąg, Kalisz/.

Porównanie klasyfikacji poszczególnych zabytków
w różnych źródłach

Lp.	Wyszczególnienie	Wg Spisu Zabytk. 1/ grupa/	Wg Wojew. Kons. Zabyt- ków /grupa/	Wg Atlasu 2/ Zabytków	Wg Przewod- nika po 3/ Polsce	Wg Instyt. Turyst./gru- pa atrak.tun
1.	Układ urbanistyczny	0	-	-	-	-
2.	Fara NMP	I	0	++	++	I
3.	Ratusz	I	0	++	++	I
4.	Kościół św.Ducha-/szpital/	I	I	+	+	II
5.	Kościół św.Jakuba/franc./	I	I	+	+	II
6.	Kościół św.Jana/klaszt./	I	I	++	+	I
7.	Zespół obwarowań	I	I	+	+	I
8.	Kościół św. P.i P. /domin./	II	II	+	-	II
9.	Kaplica św.Marcina	II	II	-	-	II
10.	Koszary Fryderycjańskie	II	II	-	-	III
11.	Kamienica Cywińskich	II	I	-	-	III
12.	Kamienica barokowa	II	II	+	-	III
13.	Układ urb. ul.św.Ducha	II	-	-	-	IV
14.	Układ urb.ul.22 Stycznia	II	-	-	-	IV
15.	Spichrze	III	III	+	-	II

1/ Spis zabytków architektury i budownictwa, Wydawnictwo Katalo-
gów i Cenników, Warszawa 1964.

2/ J.Z. Łoziński, A. Miłobędzki - Atlas zabytków architektury w
Polsce, Wydawnictwo "Polonia" W-wa 1967:

obiekty oznaczone w Atlasie gwiazdką - ++

obiekty wymienione w Atlasie - +

3/ Przewodnik po Polsce, Wydawnictwo "Sport i Turystyka" Wyd.
III, W-wa 1969:

obiekty oznaczone w Przewodniku 2-ma gwiazdkami - ++

obiekty oznaczone w Przewodniku 1-ną gwiazdką - +

2. Ogólna charakterystyka miasta i perspektyw jego rozwoju

Chełmno jest ośrodkiem powiatowym, liczącym ok. 18 tys. mieszkańców, położonym w centrum woj. bydgoskiego. Środkowa część województwa położona w strefie dolnej Wisły stanowi silnie zurbanizowany region przemysłu i wysokointensywnego rolnictwa, będący fragmentem przyszłościowego pasa rozwojowego w skali kraju na osi Śląsk - Porty. Wyposażenie infrastrukturalne wraz z poważnymi zasobami wodnymi rzeki Wisły stanowią główne przesłanki przewidywanego rozwoju tego pasma.

Elementy te, wraz z towarzyszącymi, znacznymi walorami kulturowymi i przyrodniczymi, mają istotne znaczenie dla obecnej i przyszłej wielkości i struktury ruchu turystycznego w regionie i w samym Chełmnie. Szczególne znaczenie dla miasta ma położenie w pobliżu skrzyżowania tras międzynarodowych /E-16: Gdynia - Śląsk i dalej na południe Europy, E-83: Gdynia - Jelenia Góra/, które tworzą węzeł drogowy w Przechowie, z przejściem trasy E-16 przez most drogowy na Wiśle w Chełmnie. Na obu trasach międzynarodowych Chełmno wraz ze Świeciem stanowi jeden z najważniejszych punktów etapowych - jest największym zespołem osadniczym na 130 km trasie z Gdańska.

Chełmno leży na krawędzi Wysoczyzny Chełmińskiej w odległości 1,4 m od koryta Wisły, na wąskim cyplu utworzonym przez brzeg doliny Wisły i parów rzeki Browiny, wyniesionym ponad dno doliny Wisły o około 50 m.

Sylwetka miasta, obramowana zielenią skarp, jest bardzo dobrze widoczna z obu tras międzynarodowych i stanowi zachętą do zwiedzania /walor ten nie jest obecnie należycie podkreślony w zagospodarowaniu miasta/.

Przez Chełmno nie przebiega tranzytowa żadna droga o charakterze ponad-lokalnym, a szosa E-16 wytrasowana jest całkowicie poza terenami zabudowanymi, choć w bliskiej odległości /1,2 km/ od Starego Miasta. W takiej sytuacji można przyjąć, że całość /obszerwanego w mieście poza lokalnego ruchu kołowego ma zamierzony cel turystyczny, /ruch mający cele gastronomiczne, można wykluczyć z uwagi na to, że wszystkie kierunki dojazdowe do Chełmna są bogato wyposażone w usługi tego typu/. Oparte na tym założeniu badania ruchu drogowego zostały przeprowadzone.

Obecny kształt przestrzenny i charakter gospodarczy miasta nie jest wynikiem stałego i systematycznego rozwoju Chełmna w ubiegłych wiekach. Na obliczu miasta pozostawiły trwałe ślady tylko nieliczne okresy szczególnie burzliwego rozwoju, np. lata budownictwa sakralnego w XIII wieku/dla planowanej stolicy państwa zakonnego/okres rewolucji przemysłowej i prosperity gospodarczej z przełomu XIX-XX wieku, wreszcie okres budownictwa nowej państwowości polskiej i najnowszego rozwoju w ostatnich latach /wzrost przemysłu i budownictwa mieszkaniowego/.

Chełmno, jako jedno z najważniejszych miast Zakonu Krzyżackiego, przeżywało intensywny rozwój, trwający przez dwa stulecia, od XIII w. aż do zakończenia wielkich wojen polsko-krzyżackich w końcu XV wieku. Z tego okresu pochodzą wszystkie kościoły chełmińskie oraz dolna część murów z basztami. Nie zachowały się niestety bramy miejskie, ani zabudowa mieszkaniowa - wówczas w znacznej części drewniana - w okresie sekularyzacji Prus rozebrano także duże zespoły klasztorne.

Pewne ożywienie gospodarcze Prus Królewskich w XVI wieku widoczne jest w dzisiejszym wyglądzie miasta w podwyższeniu murów miejskich /z 1563 roku/ i architekturze ratusza /z lat 1567-1572/.

Przed wszystkim jednak z przełomu XVI i XVII wieku zachowało się wspaniałe wyposażenie kościoła klasztornego św. Jana - z okresu znacznego rozkwitu domu zakonnego ss. Benedyktynek /dzięki ksieni Magdalenie Mortęskiej/ oraz wiele kaplic i dzieł sztuki w innych kościołach chełmińskich.

Wojna szwedzka i wojna północna, a potem przejście pod rządy pruskie, doprowadziły miasto do ruiny i długiego zastoju budowlanego.

Działalność germanizacyjna zwiększyła nieco znaczenie miasta dzięki pomocy państwa, które powołało m.in. Szkołę Kadetów, której budynek klasycystyczny z końca XVIII wieku istnieje do dziś. Zachowały się również całe zespoły klasycystycznych budynków mieszkalnych. W początku rządów pruskich miasto liczyło 1.644 mieszkańców, 231 domów mieszkalnych i posiadało 19 wsi.

Okres rewolucji przemysłowej w XIX i pocz. XX wieku nie przyniósł wprawdzie Chełmnu burzliwego rozwoju gospodarczego, jednak spowodował wielki ruch budowlany i ukształtował całość dzisiejszego układu przestrzennego dzielnic położonych poza Starym Miastem. Rozwój ludności był znaczny, choć nie tak in-

tensywny jak w podobnych wielkością sąsiednich ośrodkach /Toruń, Grudziądz, Bydgoszcz/.

Rok	1816	1871	1885	1910
Liczba ludności	3.616	9.079	9.951	11.718
Liczba domów	383	-	-	685

Wkroczenie wojsk polskich w dniu 22 stycznia 1920 r. rozpo --
częło okres międzywojennego 20-lecia, charakteryzujący się dal-
szą rozbudową funkcji militarnej miasta i jednocześnie pewnym
uporządkowaniem /oświetlenie elektryczne, planty, park Słowac-
kiego, stadion/.

Dziś miasto Chełmno wraz z położonym za Wisłą zespołem
Przechowo - Świecie /w odległości 6,5 km od Przechowa oraz
9,5 km od Świecia/ stanowi dobrze rozwinięty ośrodek przemysłowo-
usługowy w skali przekraczającej zasięg powiatu. Zespół świecko-
chełmiński leży bowiem na styku zasięgu oddziaływania 3 ośrod-
ków podregionalnych tj. Bydgoszczy, Torunia i Grudziądza i
przejmuje część funkcji subregionalnych. Wyraźny wzrost demo-
graficzny miasta jest odzwierciedleniem dynamiki rozwoju gospo-
darczego.

Rok	1939	1945	1950	1955	1960	1965	1970
Liczba mieszk. w tys.	13,5	10,6	12,5	15,1	16,0	17,4	18,1

Chełmno jest znacznym ośrodkiem przemysłu metalowego; po-
nadto znajdują się tu zakłady wikliniarskie, dwie cegielnie,
betoniarnia, drukarnia kontynuująca chlubne tradycje polskiego
księgarstwa chełmińskiego z okresu zaborów oraz znaczna ilość
zakładów usługowo-produkcyjnych pracujących na potrzeby lud --
ności i rolniczego zaplecza.

Chełmno jest miastem dobrze wyposażonym w usługi handlowe,
choć rozmieszczenie ich nie jest korzystne - ponad 90% pla-

cówek skoncentrowanych jest na terenie Starego Miasta. Rozwinięta jest sieć szkolnictwa podstawowego i średniego /Liceum Ogólnokształcące, Szkoła Metalowa i Muzyczna/ oraz służba zdrowia /szpital, Pogotowie Ratunkowe, ośrodek zdrowia, 2 apteki/.

3. Zagospodarowanie turystyczno-usługowe

Dla celów niniejszego opracowania przeprowadzono szczegółową inwentaryzację urządzeń usługowych przydatnych dla turystyki. Przyjęto zasadę, że turyści zwiedzający Chełmno mogą w równym stopniu korzystać z urządzeń usługowych miasta jak i urządzeń położonych przy głównej trasie dojazdowej. W bilansie usług uwzględniono zatem obiekty w Świeciu - Przechowie zlokalizowane przy trasie E-83, którą przejeżdżają prawie wszyscy turyści odwiedzający Chełmno.

Usługi związane z ruchem turystycznym podzielono następująco:

1/ usługi podstawowe:

- baza noclegowa,
- zakłady gastronomiczne wydające posiłki obiadowe,
- informacja turystyczna i biura obsługi turystów,
- parkingi i stacje benzynowe,
- sklepy pamiątkarskie,
- muzea.

2/ usługi uzupełniające:

- pozostałe zakłady gastronomiczne,
- stacje obsługi samochodów,
- usługi kulturalne,
- miejsca wypoczynkowe,
- urządzenia sanitarne.

Baza noclegowa jest absolutnie niewystarczająca - ilościowo i jakościowo.

Rodzaj obiektu	Ilość miejsc	Lokalizacja
hotele	84	Chełmno-Świecie
schronisko szkolne	60	Chełmno
schronisko sezonowe	70	Świecie
pole namiotowe POSTiW	150	Starogród
pokoje noclegowe POSTiW	16	Starogród
Razem:	380	

Charakterystycznym zjawiskiem jest stałe zajmowanie miejsc w hotelach przez osoby przybywające służbowo na dłuższe okresy, co powoduje, że zakłady te są praktycznie niedostępne dla turystów.

Baza gastronomiczna jest całkowicie wystarczająca pod względem ilościowym, nawet jeśli nie uwzględniać lokali w Świeciu. Baza podstawowa, do której zaliczono zakłady wydające posiłki obiadowe dysponuje 876-ma miejscami w 9 zakładach /w tym 6 restauracji/, z tego w Chełmnie 570-ma miejscami.

Jakościowo, baza ta nie w pełni odpowiada potrzebom ruchu turystycznego, brak jest bowiem baru mlecznego, względnie baru szybkiej obsługi.

Bazę podstawową uzupełniają kawiarnie i bufety /uwzględnione tylko w Chełmnie/ posiadające razem 560 miejsc w 3 kawiarniach i 3 drobniejszych placówkach. Baza gastronomiczna zlokalizowana jest w przeważającej większości wewnątrz ośrodka zabawkowego.

Brak jest w Chełmnie niektórych podstawowych usług turystycznych o odpowiednim standardzie i właściwie zlokalizowanych. Odnosi się to szczególnie do prowizorycznego parkingu na Rynku oraz punktu informacji turystycznej, który nie posiada własnego lokalu.

Zaplecze techniczne motoryzacji rozbudowane jest dobrze. Istnieje szereg warsztatów naprawczych, stacja benzynowa w Chełmnie /obiekt prowizoryczny, nieharmonizujący z zabudową historyczną, projektowany do przeniesienia/ oraz duża stacja na skrzyżowaniu tras E-16 i E-83 w Przechowie, w odległości 7 km od miasta.

Rozmieszczenie usług turystycznych przedstawiono na rys. nr 6: "Charakterystyka krajoznawcza Starego Miasta".

4. Charakterystyka walorów krajoznawczych

Chełmiński zespół zabytkowy Starego Miasta, stanowiący najważniejszy walor tego ośrodka, otoczony był murami obronnymi na obwodzie ok. 2,2 km, z czego obecnie brak jest jedynie 2 odcinków murów na długości ok. 200 m.

W obrębie zespołu staromiejskiego znajduje się ok. 420 działek budowlanych zaś liczba zabytków 0-IV grupy wynosi 225, co oznacza, że na 55% nieruchomości znajdują się obiekty zabytkowe. Rozmieszczenie zabytków przedstawia rys. nr 6: "Charakterystyka krajoznawcza Starego Miasta".

Według Pracowni Konserwacji Zabytków w Toruniu tylko kilkanaście budynków /przeważnie produkcyjnych - np. wieża wodociągowa /stanowi w zabudowie staromiejskiej elementy obce, zakłócające swą agresywną formą architektoniczną charakter zabudowy historycznej.

Chełmno stanowi więc zespół niemal jednorodny, w którym wyróżniają się wspaniałe obiekty architektury sakralnej, obronnej i świeckiej. Całe miasto odznacza się oryginalnym klimatem zabytkowym, wyróżniającym się głównie w proporcjach układu urbanistycznego i budynków.

Nie wszystkie zabytki stanowią przedmiot godny uwagi przeciętnego turysty, szczególnie, gdy o ich wartości naukowej decydują elementy trudno dostępne lub wręcz niemożliwe do oglądania.

W opracowaniu wprowadzono więc specjalną, nową kategorię klasyfikacyjną: atrakcyjność turystyczna walorów wszystkich grup. W delimitacji walorów kierowano się kryteriami o charakterze "dydaktycznym": czytelnością, wielkością i dostępnością obiektu; jego czystością stylową; reprezentatywnością dla epoki czy regionu oraz tymi cechami zewnętrznymi, które czynią obiekt interesującym i charakterystycznym w oczach laika - przeciętnego turysty /wielkość obiektu, dekoracyjność fasady, stan zachowania/.

CHEŁMNO

CHARAKTERYSTYKA KRAJOZNAWCZA STAREGO MIASTA

WALORY KRAJOZNAWCZE I SPOSÓB ZWIEDZANIA

ATRAKCYJNOŚĆ TURYSTYCZNA ZABYTKÓW

	BARDZO DUŻA	} PRZEWAŻNIE GRUPA 0-2 *
	DUŻA	
	ŚREDNIA	
	NIEWIELKA	PRZEWAŻNIE GRUPA 3-4 *

TRASY ZWIEDZANIA WG PRZEWODNIKÓW PTIK

	WYCIECZKI AUTOJAROWE
	WYCIECZKI STATKIEM
	WYCIECZKI KOLEJOWE
	NAJCIEKAWSZE ODCINKI ULIC

USŁUGI TURYSTYCZNE

BAZA GASTRONOMICZNA

	PODSTAWOWA
	UZUPEŁNIAJĄCA

	PARKINGI
	USŁUGI MOTORYZACYJNE
	BIURA OBSŁUGI TURYSTÓW I PUNKTY INFORMACJI TURYST.
	ZIELEŃ URZĄDZONA
	USŁUGI KULTURALNE (KINA, PAMIĘTI)

* WG KATALOGU ZABYTKÓW ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA *

Grawiec

RYS.6

Za atrakcyjne turystycznie uznano ogółem 27 obiektów,^{7/} z tego:

bardzo dużą atrakcyjność przypisano	5 obiektom
dużą atrakcyjność przypisano	7 obiektom
średnią atrakcyjność przypisano	14 obiektom

Najcenniejsze obiekty zabytkowe to 5 kościołów gotyckich wraz z zespołem klasztornym Cysterszek-Benedyktynek - renesansowo-mannerystyczny ratusz z piękną attyką, stanowiący klasyczny wzór architektury polskiej tego okresu, oraz zespół obwarowań z 17-ma basztami i bramami.

Fara chełmińska jest dwuwieżowym gotyckim kościołem halowym stanowiącym zabytek grupy "O". Charakteryzuje się zarówno oryginalną architekturą zewnętrzną o bogato rozczołkowanych ścianach bocznych /kaplice kryte poprzecznymi daszkami/ i dekoracyjnych elewacjach szczytowych, jak i bogatym wyposażeniem wnętrza - z okresów późniejszych /barok, rokoko/, z licznymi dziełami malarstwa oraz detalami architektonicznymi.

Wspaniałym wyposażeniem pochodzącym w całości z okresu świetności klasztoru w połowie XVI i XVII wieku wyróżnia się przyklasztorny kościół św. Jana zbudowany częściowo na murach obronnych.

Średniowieczne mury obronne /wzniesione na przełomie XIII i XIV wieku, podwyższone w 1563 roku/, wzbogacone systemem wież i baszt obronnych, z których kilka zachowało się doskonale, usytuowane na krawędzi skarpy i dostosowane swym przebiegiem do kształtu cypla wysoczyzny, na którym zbudowano miasto, nie są obudowane z zewnątrz późniejszymi obiektami, ale graniczą bezpośrednio z zielenią skarp nadwiślańskich. Oglądane z dołu, miasto stwarza w ten sposób wrażenie zespołu średniowiecznego zachowanego w niezmienionej formie. Jest to jeden z najciekawszych dla turystyki walorów Chełmna.

7/ Za jeden obiekt uznano całą zabudowę ul. św. Ducha i 22 Stycznia, na których znajduje się 45 zabytków budynków /III i IV grupa zabytków/. W ten sposób ogólna liczba obiektów atrakcyjnych turystycznie wynosi 69 tj. 31% ilości zabytków.

Kamienice mieszczańskie w Chełmnie były w większości przypadków poważnie przebudowywane w różnych okresach. Nie zachowały się w całości kamienice gotyckie - z tego okresu istnieje natomiast szereg ciekawych piwnic oraz fragmentów architektury /stropy, więźby dachowe, szczyty/, obecnie zasłoniętych lub otynkowanych.

Z późniejszego okresu pochodzą tylko dwie atrakcyjne turystycznie kamienice - w Rynku kamienica Cywińskich z elewacją renesansową i barokowa kamienica na ul. Grudziądzkiej - z pięknym szczytem ślimacznicowym, sąsiadująca z dobudowaną do bramy obronnej kaplicą w stylu renesansu niderlandzkiego.

Handlową, bogatą, przeszłość Chełmna przypominają trzy spichrze o konstrukcji ryglowej - z początku XIX wieku.

Z zabytków okolic Chełmna, dostępnych do zwiedzania w czasie pobytu w mieście, wyróżnia się wieś Starogród z kościołem późnobarokowym i wzgórzem zamkowym oraz, położonym w pobliżu, imponującym wałem grodziska wczesnośredniowiecznego.

Zabytki Świecia warte odwiedzenia to malowniczy zespół klasztorny z polichromiami w krużgankach przed kościołem oraz położone nad Wisłą ruiny zamku krzyżackiego i kościoła farnego /obecnie na terenie zalewowym/.

Na terenie powiatu chełmińskiego znajduje się szereg dalších, wartościowych zabytków, mogących być celem dla wycieczek przebywających w Chełmnie dłuższy czas.

Walory krajoznawcze innych grup reprezentuje tylko kilka obiektów. Wśród osiągnięć współczesnych najciekawsza jest nowoczesna fabryka celulozy i papieru w Świeciu - Przechowie, jeden z największych zakładów tego typu w skali europejskiej, ponadto wymienić warto most drogowy przez Wisłę, stanowiący - wraz z odcinkiem szosy E-16 - przykład dobrze wkomponowanego w teren nowoczesnego rozwiązania komunikacyjnego.

Walory środowiska geograficznego stanowią, obok zespołu zabytkowego, najciekawszy element nadający Chełmnu znaczną atrakcyjność i wysoką rangę wśród ośrodków krajoznawczych. Walory rzeźby terenu stanowią skarpy doliny Browiny i Wisły oraz liczne wcięcia erozyjne, natomiast walory botaniczne reprezentują rezerваты przyrody lasu łęgowego i roślinności stepowej.

Charakterystyczną cechą walorów środowiska geograficznego jest ich skupienie w jednym ciągu krawędzi dolinnej, co w połączeniu z rozległymi widokami na dolinę Wisły oraz usytuowanymi na tejże skarpie zabytkami dóbr kultury /w samym Chełmnie i w Starogrodzie/ i bogatą szatą roślinną znacznie podnosi atrakcyjność tych zespołów naturalnych. W stanie istniejącym walory środowiska przyrodniczego są zupełnie niewykorzystane i niedostępne dla turystów.

5. Ruch turystyczny

Ocena, wielkości, struktury i rozmieszczenia ruchu turystycznego w Chełmnie oparta jest na materiałach pochodzących z prac zleconych /Bibliografia poz. 10,12,24/.

Wielkość globalna ruchu nie jest możliwa do ścisłego ustalenia z powodu braku odpowiedniej statystyki. Niemniej, przeprowadzone w Chełmnie drobiazgowe badania ruchu turystycznego w sezonie - chociaż mają charakter reprezentacyjny dają dość dokładny obraz jego natężenia i charakteru.

Całkowita liczba noclegów, udzielonych w Chełmnie w latach 1968 - 1971 wyniosła w sezonie turystycznym /maj - sierpień/ około 13 tys. z czego 50% przypada na hotel.

Dodatkowo przeprowadzono szacunek udziału turystów wśród gości zakładów noclegowych, określając jego wysokość zgodnie z oceną miejscowego aktywu turystycznego^{8/} oraz włączając 5 - 10% ruchu w oddalonym o 8 km Świeciu. Otrzymana wielkość 4.500-5.400 osób średnio-rocznie /tylko w okresie sezonu/ w latach 1968 - 1971 daje bardzo niewielką liczbę turystów nocujących w Chełmnie - 40 osób dziennie /z koloniami/.

Globalną wielkość sezonowego ruchu turystycznego - uwzględniając pobyty krótsze niż 1 dzień, bez noclegu - oszacowano na podstawie badań ruchu drogowego w wybranych dniach, statystyki wycieczek obsługiwanych przez przewoźników i zakłady gastronomiczne, obserwacji pojazdów na parkingu strzeżonym i niestrze-

8/ 18% w hotelu

100% w schronisku szkolnym i na polu namiotowym.

żonym oraz wielostronnych spostrzeżeń dotyczących turystów indywidualnych /m.in. badania frekwencji w punkcie muzealnym, wywiady w zakładach gastronomicznych, porównanie ilości zestawów obiadowych w sezonie turystycznym i poza nim/. Badania te prowadzone były systematycznie przez przewodników PTTK w okresie 3 miesięcy 1971 i 1972 roku.

Badania ruchu drogowego przeprowadzone w czasie 5 dni/nie — dziele, 2 dni powszednie/ objęły razem 1.262 pojazdy, z ogólną liczbą 5.750 pasażerów /szacunkowo/.

Rodzaj pojazdów:

samochody osobowe	-	749	szt	=	2.250 osób
autobusy wycieczkowe	-	68	szt	=	2.700 osób
motocykle	-	445	szt	=	800 osób

W badaniach przewodników udało się "uchwycić" ogółem 34,1 tys. turystów indywidualnych oraz 658 grup wycieczkowych. Oszacowany w ten sposób globalny ruch turystyczny ocenić trzeba jako bardzo intensywny. Wynosi on około 0,8 tys. osób dziennie — wg badań przewodników, oraz około 1,2 tys. osób dziennie — wg reprezentacyjnych badań ruchu drogowego.

Jednym z najważniejszych kryteriów podziału ruchu turystycznego, który ma zasadnicze znaczenie dla sposobu jego obsługi /organizacja dojazdu, wielkość parkingów, sposób obsługi informacyjnej i przewodnickiej itd./ jest organizacja zwiedzania.

W Chełmnie występuje przewaga indywidualnej, a więc niezorganizowanej turystyki /głównie motorowej/. Jest to anomalia w stosunkach polskich, w których turystyka masowa jest z reguły kilkakrotnie większa od indywidualnej. Prawdopodobnie jedną z przyczyn wysokiego udziału ruchu niezorganizowanego jest dogodne położenie Chełmna jako punktu etapowego na drodze do i z Gdańska oraz możliwość łatwego skorzystania z bazy gastronomicznej, która w Chełmnie jest dobrze rozbudowana.

Struktura ruchu wg organizacji zwiedzania

	Wg badań ruchu drogowego		Wg badań przewodników PTTK	
	w l.bezwzgl.w odset.		w l.bezwzgl.w odset.	
ruch indywidualny	610 osób/1 dzień	53%	450 osób/1 dzień	50,5%
ruch zbiorowy	540 osób/1 dzień	47%	440 osób/1 dzień	49,5%
Razem:	1.150 osób/1 dzień	100%	890 osób/1 dzień	100%

Drugim, ważnym kryterium podziału ruchu turystycznego jest wiek uczestników, szczególnie zaś wyodrębnienie wycieczek szkolnych. W Chełmnie bardzo wyraźnie występuje przewaga tych ostatnich nad wycieczkami złożonymi z osób dorosłych. Na ogólną liczbę 661 wycieczek przybyłych od maja do lipca 1971 r.- 388 stanowią grupy młodzieżowe.

W badaniach struktury geograficznej ruchu krajoznawczego istotny jest udział wycieczek z najbliższego zaplecza, które nie potrzebują korzystać z bazy noclegowej. Wycieczki takie mają w Chełmnie bezwzględną przewagę. Według badań ruchu drogowego blisko 1/2 wszystkich pojazdów przybyło z trzech sąsiadujących powiatów /świecki, grudziądzki i Bydgoszcz - miasto/.

Z uwagi na trudności w doprowadzeniu ruchu kołowego na obszar Starego Miasta, wynikające z jego położenia na cyplu wysoczyzny, znacznie dokładniej przeanalizowano kierunki wlotu ruchu turystycznego do Chełmna, badając, w którym momencie turyści podejmują decyzję wjazdu do miasta. Próba takiego spojrzenia była możliwa z uwagi na to, że z trasy E-16, biegnącej po cięciwie terenów zainwestowania miejskiego, odchodzą do Chełmna 3 drogi /oznaczone na rys. nr 7 literami a_1 , a_2 , a_3 /:

- przed miastem,
- na wysokości centrum,
- po minięciu miasta.

Usiłując znaleźć jakąś prawidłowość, zauważono, że decyzja o wjeździe do Chełmna powstaje z reguły już po minięciu pierwszego, najkrótszego wlotu do miasta. Według badań ruchu

drogowego na ogólną liczbę 1,3 tys. pojazdów połowa wjechała do Chełmna drogą odgałęziającą się na wysokości centrum.

Spostrzeżenie to wskazuje na potrzebę zorganizowania właściwie oznakowanych wlotów do miasta.

6. Sposoby zwiedzania miasta

Dalszym przybliżeniem analiz ruchu jest badanie sposobów zwiedzania miasta i okolicy. Najczęściej występujący schemat zwiedzania miasta zawiera:

- wjazd autokarem /ew. samochodem osobowym/ na Rynek i pozostawienie pojazdu na parkingu,
- zwiedzanie piesze 3 - 4 najważniejszych zabytków i fragment murów obronnych w czasie 2 - 3 godzin,
- posiłek lub odpoczynek na plantach ewentualnie na punkcie widokowym,
- powrót do autokaru głównym ciągiem handlowym/ul.Grudziądzka/ /zakup pamiątek/,
- odjazd z parkingu na Rynku.

Schemat ten - przedstawiony na rys.nr 4 - realizowany jest przez większość wycieczek zorganizowanych, głównie szkolnych, jednak - jak podają respondenci ankiet skierowanych przez Pracownię Bydgoską do przewodników PTTK - aż 50-80% turystów indywidualnych, mając możliwość bezpośredniego dojazdu samochodem na Rynek, ogranicza się do krótkiego, najwyżej 1-godzinnego obejrzenia Rynku i najbliższej położonej fary. Jak wynika z badań przewodników 42% turystów indywidualnych zwiedza miasto krócej niż 1 godzinę; około 1/2 dnia zwiedza miasto 22,4% turystów, natomiast dłużej niż 1/2 dnia pozostaje w Chełmnie 35,6% turystów. Trzeba jednak podkreślić, że właśnie w tym punkcie notowania przewodników są najmniej wiarygodne, niemniej jednak bezsporny jest fakt nikłego zainteresowania turystów obiektami krajoznawczymi położonymi dalej od Rynku.

Podstawowa trasa zwiedzania ma długość ok. 2,2 km i obejmuje obejrzenie Rynku i ratusza /z wejściem do sal muzealnych/,

zwiedzanie fary /z oglądaniem panoramy miasta z wieży - dla wycieczek dziecięcych i młodzieżowych/, obejrzenie fragmentu murów obronnych z Basztą Prochową, zwiedzenie zespołu klasztor- nego oraz przejście plantami wzdłuż murów obronnych /od zew- nątrz/.

Przedstawiony wyżej schemat zwiedzania, stosowany obecnie w Chełmnie, ma wiele wad i nie nadaje się do przyjęcia na przy- szłość z następujących względów:

1/ Nie pozwala na poznanie tych rodzajów walorów, które we- dług teoretycznych studiów Pracowni w Bydgoszczy mają decydują- ce znaczenie dla atrakcyjności turystycznej każdego ośrodka krajoznawczego. Najważniejszą cechą tych miejscowości, którą w zagospodarowaniu przestrzennym należy wydobyć i utrwalić jest odrębność przestrzenno - zabytkowego klimatu miasta. Tak zde -- finiowane teoretycznie założenie zostało praktycznie sprawdzone i potwierdzone w warunkach Chełmna. Oryginalność jego polega na bezpośrednim kontakcie zespołu zabytkowego z niezabudowanymi terenami zielonymi na skarpie doliny Wisły. Położenie takie da- je możliwość poznania w czasie zwiedzania walorów obronności i specyfiki położenia miasta średniowiecznego.

Konsekwencją sformułowania podstawowej cechy odrębności Chełm- na jest postulat uwypuklenia jej w systemie zwiedzania. Realiza- cja tego postulatu wymaga rozpoczęcia zwiedzania Chełmna od podnóża skarpy, skąd można zobaczyć miasto takim, jak wyglądało ono w XIII-XIV wieku. Obecnie nie ma możliwości zastosowania te- go systemu.

2/ Ruch turystyczny doprowadzony jest do ośrodka zabytkowego poprzez obszar nieciekawej, chaotycznej zabudowy dzielnicy prze- mysłowo-składowo-mieszkaniowej, powodując zaburzenia w ruchu miejskim.

3/ Ruch kołowy wprowadzony jest na obszar ośrodka zabytkowe- go, co jest niezgodne z zasadami urbanistycznymi i konserwator- skimi.

4/ Podstawowa trasa zwiedzania zespołu staromiejskiego pro- wadzi przez najmniej atrakcyjne odcinki ulic, obok zaniedbanych obiektów przemysłowo-składowych, natomiast omija /niekiedy z ko- nieczności/ najbardziej charakterystyczne fragmenty miasta / np. południowy odcinek murów/.

5/ Na dotychczasowej trasie zwiedzania brak jest zorganizowanych punktów początkowych /z informacją turystyczną i parkingiem/ oraz dostatecznej ilości punktów odpoczynkowych, widokowych i gastronomicznych, choć Chełmno posiada wyjątkowo bogate możliwości ich lokalizacji.

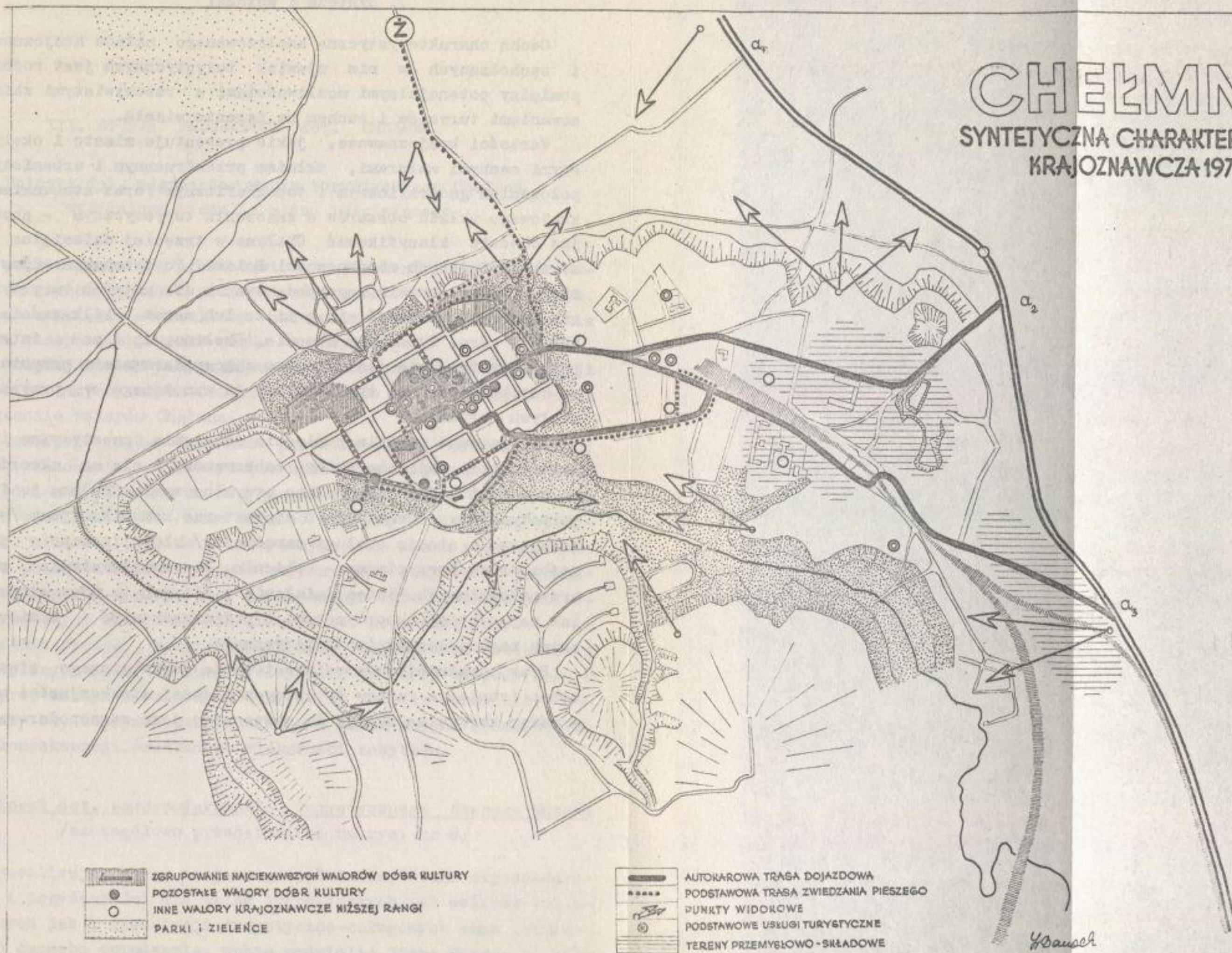
6/ Trasa zwiedzania jest bardzo ograniczona - zarówno w samym mieście jak i w jego najbliższej okolicy; poza tym, zwiedzanie według dotychczasowego schematu będzie w niedalekiej przyszłości ze względów społecznych i technicznych, a mianowicie:

- a/ z uwagi na realizowany, zgodnie z sugestiami konserwatorów zabytków, plan realizacji ruchu kołowego, przewidujący likwidację parkingu i dworca autobusowego na Rynku,
- b/ ze względu na przewidywany znaczny wzrost ruchu turystycznego oraz wydłużenie czasu pobytu, wreszcie zmianę i rozszerzenie zakresu zainteresowań jego uczestników.

Analiza zjawisk ruchu turystycznego na terenie Chełmna prowadzi do wniosku, że aczkolwiek jest to ruch o dość znacznej intensywności, to jednak wykorzystanie wszystkich walorów krajoznawczych miasta jest znikome. Posiadając potencjalnie duże możliwości zaspokojenia różnorodnych zainteresowań turystów, Chełmno może przyjąć kilkakrotnie większą ich ilość. Warunkiem jest jednak zaprojektowanie nowych form zagospodarowania, udostępnienie walorów, usprawnienie dojazdu, organizowanie pobytu w mieście.

CHEŁMNO

SYNTETYCZNA CHARAKTERYSTYKA
KRAJOZNAWCZA 1971



7. Synteza i wnioski

Cechą charakterystyczną analizowanego układu krajoznawczego i zachodzących w nim zjawisk turystycznych jest rozbieżność pomiędzy potencjalnymi możliwościami a rzeczywistymi zainteresowaniami turystów i ruchem na terenie miasta.

Wartości krajoznawcze, jakie prezentuje miasto i okolice ze swymi cennymi walorami, układem przestrzennym i urbanistycznym, położeniem geograficznym i topograficznym oraz stosunkiem do krajowego układu obszarów o znaczeniu turystycznym - pozwalają już obecnie klasyfikować Chełmno w trzeciej dziesiątce najatrakcyjniejszych miejscowości Polski. Po dokonaniu odpowiednich prac w zakresie zagospodarowania dla potrzeb turystyki, miasto powinno przesunąć się o kilka lub nawet o kilkanaście pozycji w górę. Tymczasem obecnie, Chełmno, choć ma intensywny ruch turystów, nie jest planowo zagospodarowane i przystosowane do obecnego, ani tym bardziej do wzmożonego w przyszłości, napływu turystów.

Podjęmowane obecnie w mieście działania inwestycyjne i konserwatorskie mają charakter zachowawczy i nie są skoordynowane w ramach jednolitego planu przystosowania Chełmna do funkcji turystycznej. Inwestycje o charakterze komunikacyjnym /stacja benzynowa i stacja obsługi samochodów/ zlokalizowano w punkcie najbardziej korzystnym - obecnie, bez uwzględnienia potrzeb przyszłościowych. Toteż działania o których tu mowa winny być jak najszybciej skoordynowane i podporządkowane zamierzeniom planu zagospodarowania turystycznego.

Brak poważniejszego zainwestowania turystycznego stwarza - wobec istnienia rezerw terenowych i dużej atrakcyjności miasta - nader korzystną okazję do wzorcowego jego zagospodarowania.

III. STUDIA PROJEKTOWE dot. CHEŁMNA

1. Wnioski dot. zagospodarowania turystycznego Chełmna wynikające z analiz stanu istniejącego

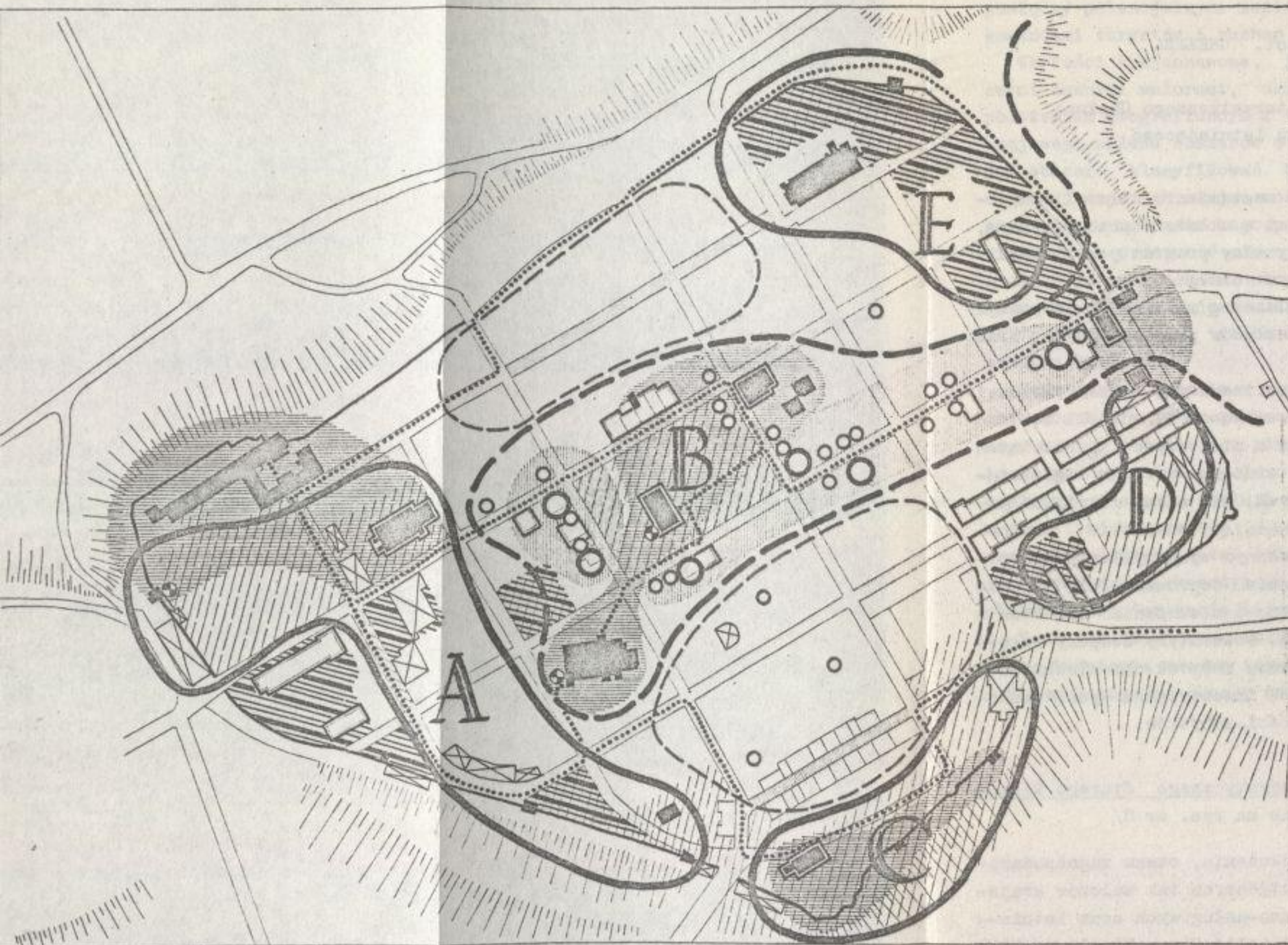
W podrozdziale tym przedstawiono zestawienie nieomal wszystkich zaniedbań, braków i niedogodności w układzie przestrzennym, których usunięcie stanowiłoby maksymalny program porządkowania miasta w aspekcie potrzeb ruchu turystycznego.

Z drugiej strony zasygnalizowano szereg możliwości adaptacji dla celów turystycznych obiektów i układów przestrzennych oraz wzbogacenie walorów Chełmna.

W koncepcji zagospodarowania przestrzennego, przedstawionej w tym opracowaniu, nie wszystkie nasuwające się wnioski zostaną uwzględnione. Podstawą do rezygnacji z niektórych rozwiązań jest stwierdzenie, że chcąc uzyskać widoczny efekt w zagospodarowaniu miasta dla celów turystycznych, nie można rozwiązać problemów przestrzennych w sposób zapewniający wszystkim użytkownikom maksimum wygody, przy jednoczesnym wykorzystaniu wszystkich możliwych walorów. Działanie takie doprowadziłoby do trwonienia środków, rozproszenia usług i niszczenia obiektów o niewątpliwych walorach turystycznych. Powstałyby zespoły usługowe przy każdym wlocie drogowym, każdy zabytek obrastałby usługami tak, że żywiołowa działalność inwestycyjna spowodowałaby w konsekwencji przebudowę większości zabytków.

A. Wnioski dot. zagospodarowania turystycznego Starego Miasta /szczegółowo przedstawione na rys. nr 8/

Generalizując ocenę wzajemnego położenia, stanu zagospodarowania i przydatności dla celów turystycznych tak walorów krajoznawczych jak i inwestycji turystyczno-usługowych oraz istniejącego sposobu zwiedzania, można podzielić Stare Miasto na kilka stref:



CHEŁMNO

WNIOSKI ZE STANU ISTNIEJĄCEGO

ANALIZA

ELEMENTY TURYSTYCZNE

- WAZNIEJSZE ZABYTKI
- DODATKOWE ATRAKCJE
- CHARAKTERYSTYCZNE ULICE STAROMIEJSKIE
- ZGENERALIZOWANA TRASA ZWIEDZANIA
- ULICE NIETRĄKOWE W PRZEBIEGU TRASY ZWIEDZANIA
- REJONY KONCENTRACJI WALORÓW TURYSTYCZNYCH
- REJONY KONCENTRACJI USŁUG TURYSTYCZNYCH
- PODSTAWOWE I UZUPEŁNIAJĄCE USŁUGI

OCENA STANU ZAINWESTOWANIA I ZABUDOWY

- OBIEKTY NADAJĄCE SIĘ DO ADAPTACJI
- OBIEKTY DYSHARMONIZUJĄCE Z ZASADOWĄ HISTORIĄ
- TERENY POTENCJALNEJ LOKALIZACJI USŁUG TURYST.
- TERENY ZANIEDBANE

WNIOSKI

- OBSZARY WYMAGAJĄCE SZYBKIEGO UPORZĄDKOWANIA, PRZEBUDOWY I LOKALIZACJI USŁUG TURYSTYCZNYCH
- OBSZARY STOSUNKOWO DOBRZE ZAGOSPODAROWANE WSKAZANE DO INWESTOWANIA TURYSTYCZNEGO
- OBSZARY NIEWYMAGAJĄCE SPECJALNYCH ZALECEŃ ZE STRONY PLANU ZAGOSPODAROWANIA TURYST.

G. Bausch

RYS. 8

1/ Najwięcej problemów występuje w zachodniej części miasta^{9/}, posiadającej najciekawsze zabytki /na czele z zespołem klasztornym/. Do zwiedzania tych zabytków oraz fary i Ratusza ogranicza się bardzo znaczny odsetek turystów.

Poza pojedynczymi zabytkami leżącymi wyspowo wśród zdecydowanie nieciekawej zabudowy, strefa ta wyróżnia się brakiem innych wartościowych budynków, oraz całkowitym brakiem bazy usługowej. Znajduje się tu szereg obiektów niedostosowanych do zabytkowego charakteru miasta, o nowoczesnej agresywnej architekturze, a także uciążliwe zakłady produkcyjne. Ujemne - z punktu widzenia turystyki elementy zagospodarowania przedstawiono w podziale na grupy /według możliwości realizacyjnych/:

- a/ obiekty dysharmonizujące z zabytkami, zasłaniające je lub pełniące niewłaściwe, z urbanistycznego punktu widzenia funkcje, zatem nadające się tylko do likwidacji /w każdym z możliwych wariantów koncepcji zagospodarowania turystycznego/ - przemysłowe i mieszkalne, dobudowane do murów obronnych,
- b/ rejony do uporządkowania, nie wymagające szczegółowych opracowań ani większych środków inwestycyjnych /głównie likwidacja zabudowań gospodarczych w otoczeniu obiektów zabytkowych/,
- c/ rejony, w których znaczne zainwestowanie nie pozwala postulować całkowitych wyburzeń, a które wymagają specjalnych - szczegółowych opracowań urbanistycznych /np. rejon kościoła św. Jakuba z otoczeniem, które wymaga całkowitej przebudowy bloku urbanistycznego/, szczególnie w przypadku konieczności przejścia przez obiekty i tereny prywatne, np. dom za konny.

2/ Centralna część Starego Miasta z Ratuszem i Farą /oznaczona na rys. nr 8 literą "B"/ koncentruje większość ruchu turystycznego i z uwagi na dobre zainwestowanie usługowe i uporządkowaną zabudowę nie wymaga poważniejszych zmian. Wśród mniej istotnych spraw, które wymagają zmian należy uwzględnić:

- powierzchnię i zagospodarowanie placu rynkowego /prowizoryczny plac odjazdowy i postojowy PKS-u, brak organizowanych po-

9/ Strefa oznaczona na rys. nr 8 literą "A".

stojów i parkingów, kolizje ruchu kołowego i pieszego w narożnikach placu, brak urządzonej zieleni i miejsc wypoczynkowych/,

- brak większej koncentracji usług turystycznych, stosunkowo łatwy do uzupełnienia, bowiem znajdują się tu obiekty zabytkowe lub lokale usługowe nadające się do adaptacji na cele turystyczne, takie jak ratusz czy kamienice mieszczańskie.

3/ Inne strefy, położone na obrzeżu Starego Miasta, przeważnie zaniedbane i nie posiadające wyposażenia usługowego, związanego z murami obronnymi i innymi zabytkami:

- część południowa /oznaczona na rys.nr 8 literą "C"/ obejmuje najbardziej atrakcyjny fragment murów obronnych z kilkoma basztami i kościołem św. Ducha oraz zaniedbaną zabudową ul. Wałowej. Teren od wewnętrznej strony murów zajmują prymitywne baraki bazy MPGK, zaś z zewnętrznej strony brak jest możliwości przejścia od baszty okrągłej do ulicy Toruńskiej i uporządkowania terenów zielonych,
- część wschodnia /oznaczona na rys.nr 8 literą "D"/ obejmuje teren położony w sąsiedztwie murów obronnych i widoczny z plantów /m.in. z kawiarni "Relaks"/. Jest to obecnie najbardziej eksponowany fragment dzielnicy staromiejskiej, dlatego też powinien być szczególnie starannie opracowany pod względem kompozycyjnym,
- część północna /oznaczona na rys.nr 8 literą "E"/, położona między łukiem murów obronnych a kościołem podominikańskim, stanowi bardzo dla turystów atrakcyjny fragment o nastroju zabytkowym, obecnie niedostępny i użytkowany ekstensywnie /zapuszczona zielen, ogródki/. Kościół podominikański św. św. Piotra i Pawła posiada jedną z najpiękniejszych elewacji prezbiterium, obecnie w ogóle nie oglądaną.

B. Wnioski dot. zagospodarowania turystycznego terenów zainwestowanych poza Starym Miastem

a. Zagadnienie sylwety historycznej

Bogato ukształtowana i nie zdominowana przez późniejszą XIX i XX-wieczną zabudowę miejską, historyczna sylwetka Chełmna jest obecnie oglądana tylko od strony Wisły i to z dużej odległości /parking widokowy blisko zakładów celulozowych - 7 km, most drogowy - 2 km/. Zupełnie jednak nie wykorzystane i niedostępne są atrakcyjne widoki na panoramę miasta z południa i wschodu /rys. nr 7/.

W kontraście z ogólnie korzystnym wyglądem sylwety miasta, szczególnie rażące są nieliczne elementy konkurujące z zabudową historyczną, np. obiekt kotłowni centralnego ogrzewania z wysokim kominem, który można próbować zneutralizować zielenią.

Na terenie całego miasta znajdują się również inne kominy fabryczne, nieharmonizujące z historyczną sylwetką. W panoramie miasta widzianej od strony szosy E-16 w sposób niekorzystny wybijają się nowe budynki mieszkalne jednorodzinne na krawędzi skarpy w rejonie ul. Łożyńskiego. Powinny być one zasłonięte zielenią, a dolna rozbudowa osiedla - wstrzymana.

Położona dalej - na wschód od Starego Miasta, dzielnica przemysłowa z licznymi obiektami produkcyjnymi i urządzeniami technicznymi nie przeszkadza w oglądaniu panoramy.

b. Trasy dojazdu do Starego Miasta

W Chełmnie tereny zainwestowane, położone poza ośrodkiem zabytkowym nie posiadają ważniejszych punktów usługowych ani zabytków, są jednak ważne dla tematu opracowania, gdyż właśnie przez nie przewija się obecnie całość ruchu turystycznego/przez nieuporządkowaną XIX-wieczną dzielnicę mieszkaniowo-przemysłową/. Poza dobrze zagospodarowanym fragmentem ulicy Dworcowej ze zwiedzonym pomnikiem martyrologii i plantami, jest to okolica zdecydowanie nieciekawa. Z szosy E-16 prowadzi przez te tereny długi i kręty dojazd, przy czym spośród wielu potencjalnych wariantów dojazdu do Starego Miasta tylko w tym przypadku nie ma żadnej możliwości oglądania panoramy miasta.

Trzeba dodać, że obecna trasa dojazdu nakłada się z ruchem miejskim i w ten sposób ruch turystyczny wywołuje w sezonie liczne komplikacje w funkcjonowaniu sieci komunikacyjnej Chełmna.

2. Studium koncepcji turystycznego zagospodarowania przestrzennego Chełmna

A. Założenia wyjściowe

Przedstawiona w opracowaniu koncepcja zagospodarowania przestrzennego Chełmna dla potrzeb turystyki nie dotyczy określonego przekroju czasowego, nie jest też planem urbanistycznym, stanowiącym optymalny wynik porównania potrzeb i możliwości, wreszcie nie uwzględnia w kompleksowy sposób innych, nieturystycznych potrzeb miasta. Jest to raczej program maksimum, przedstawiający efekty przestrzenne, jakie można by osiągnąć przy wykorzystaniu prawie wszystkich walorów krajoznawczych i uwzględnieniu prawie wszystkich możliwości poprawy funkcjonalności, estetyki oraz przystosowania do ruchu turystycznego obecnego układu przestrzennego. Maksymalizując program zagospodarowania, starano się jednak osiągnąć umiar możliwy dzięki stosowaniu metodyki planowania przestrzennego.

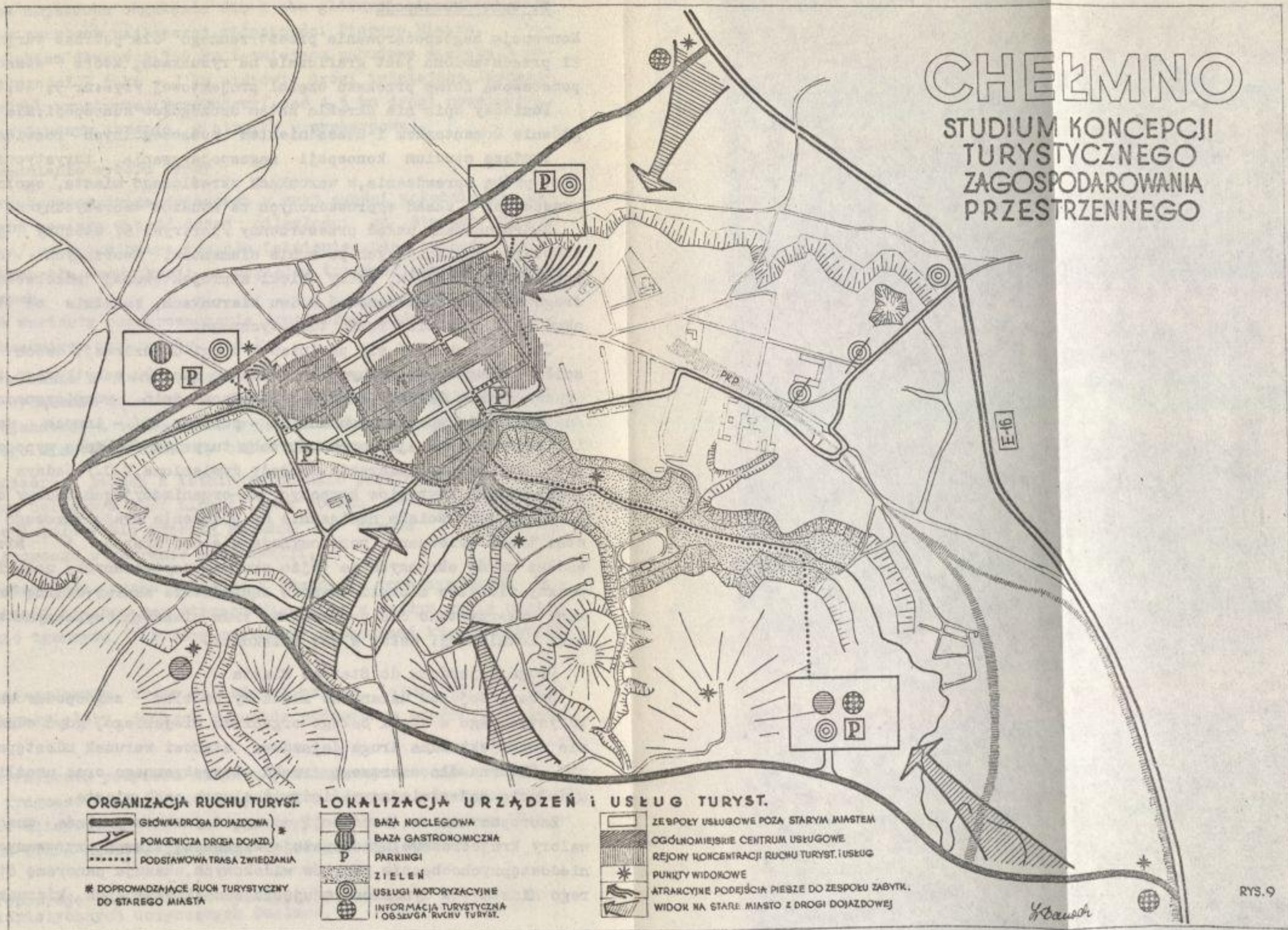
Dodatkowo trzeba sformułować dwie turystyczne przesłanki metodyczne, dominujące w koncepcji zagospodarowania:

a/ dążenie do złagodzenia lub likwidacji negatywnych cech układu przestrzennego. określonych w analizie stanu istniejącego;

b/ dążenie do uwypuklenia indywidualnych cech tego układu.

CHEŁMNO

STUDIUM KONSEPCJI TURYSTYCZNEGO ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO



B. Opis koncepcji

Koncepcja zagospodarowania przestrzennego dla potrzeb turystyki przedstawiona jest graficznie na rysunkach, które stanowią podstawową formę przekazu części projektowej /rys.nr 9, 10, 11/.

Poniższy opis nie określa zatem szczegółów koncepcji, ale jest głównie komentarzem i uzasadnieniem poszczególnych rozwiązań.

Synteza studium koncepcji zagospodarowania turystycznego jest próbą sprawdzenia, w warunkach określonego miasta, ogólnych przesłanek i zasad wyprowadzonych ze studiów teoretycznych.

Zaproponowany układ przestrzenny /por.rys. 9/ złożony jest z kolejno następujących po sobie elementów, tworzących ciąg zwiedzania - pobytu, który dzięki zaprojektowanej "półobwodnicy" drogowej może funkcjonować w dwu kierunkach, zależnie od tego skąd następuje wlot ruchu turystycznego.

Ciąg ten składać się powinien z drogi dojazdowej, dwóch zespołów usług turystycznych na krańcach zespołu zabytkowego, trasy zwiedzania Starego Miasta oraz odpowiednio rozmieszczonych /na podstawie specjalnych analiz - por.rys.10/ - innych usług i urządzeń zaspakajających potrzeby turystów /miejsca wypoczynkowe, sklepy pamiątkarskie, zakłady żywieniowe, W.C./. Jednym z podstawowych kryteriów kompozycyjno-organizacyjnych budowy owego ciągu jest ścisłe nawiązanie do położenia krajobrazowego miasta: trasy zwiedzania rozpoczynają się pod skarpą i biegną wzdłuż murów obronnych na tejże skarpie usytuowanych; usługi i punkty widokowe zlokalizowano w sąsiedztwie skarpy; dolinę Brówny wykorzystano dla prowadzenia tras pieszych i wypoczynkowych oraz lokalizacji usług w jej bliskości.

Droga dojazdowa do Starego Miasta

Sprawę dojazdu uznano za kluczowy problem zagospodarowania turystycznego w skali całego organizmu miejskiego, gdyż właściwie zaprojektowana droga dojazdowa stanowi warunek udostępnienia Chełmna dla szerszego ruchu turystycznego oraz umożliwia wydobyć najważniejszych indywidualnych cech miasta.

Zaproponowana w koncepcji droga dojazdowa posiada znaczne walory krajobrazowe, wykorzystuje większość zinwentaryzowanych, a niedostępnych obecnie, punktów widokowych, ukazuje panoramę Starego Miasta - w dynamicznym ujęciu, z najciekawszych kierunków.

Trasa dojazdowa odgałęzia się z obu głównych kierunków drogowych w punktach najlepszej widoczności Starego Miasta, otaczając łukiem długości 7,5 km istniejącą zabudowę miejską. Z podanej długości 7,5 km - 3 km stanowią drogi istniejące /wymagające jednak gruntownej przebudowy/, zaś 4,5 km drogi nowe, wytrasowane w trudnym terenie, w strefie przyskarpowej.

Uzasadnienie wyboru trasy

Zaproponowana droga dojazdowa w swej części południowej wytrasowana została w dość dużej odległości od Starego Miasta /ok. 1 km/, co podyktowane zostało istnieniem pasa terenów niedostępnych dla komunikacji ze względów topograficznych i przyrodniczych.

Inne warianty przeprowadzenia drogi trasy dojazdowej posiadają zasadnicze mankamenty. I tak:

- skorzystanie z istniejącej sieci ulicznej, doprowadzającej ruch wyłącznie docelowo do Starego Miasta, lub odgałęzienia drogi dojazdowej z tejże sieci w jakimkolwiek jej punkcie blisko Starego Miasta naruszałoby układ historyczny,
- zakończenie jednej z istniejących ulic parkingiem^{10/} i zespołem usługowym jest niemożliwe z powodu braku miejsca, sprzeciwiałoby się zresztą zasadom i normom planowania miejscowego w zakresie komunikacji,
- pozostawienie ruchu kołowego i urządzeń towarzyszących komunikacji na obszarze Starego Miasta, a w każdym razie umożliwienie tranzytu,^{10/} byłoby sprzeczne z zasadami konserwatorskimi,
- przeprowadzenie trasy dojazdowej wzdłuż istniejących dróg nie spełniałoby żadnych warunków podanych w części teoretycznej.

Zastrzeżenia powyższe dotyczą południowego odcinka trasy; północny fragment drogi dojazdowej oparty jest na przebudowywanej obecnie ulicy, biegnącej u stóp skarpy wiślanej, z dobrym widokiem na Stare Miasto, niewymaga zatem uzasadnienia,

^{10/} Propozycje tego rodzaju występowały w innych opracowaniach planistycznych dotyczących Chełmna.

Reasumując, korzyści przyjętej alternatywy określić można następująco:

- umożliwienie atrakcyjnego dojazdu z każdego kierunku regionalnego;
- możliwości lokalizacji przy drodze dojazdowej dużych parkingów z dobrymi, bezpośrednimi dojazdami z trasy tranzytowej;
- uniknięcie kolizji z funkcjami miejskimi;
- kontakt wzrokowy z zespołem zabytkowym na 70% jego długości;
- atrakcyjne podejścia piesze - z trasy do zespołu zabytkowego;
- zjazd z trasy tranzytowej w momencie zauważenia przez turystę panoramy miasta.

Niedogodności alternatywy polegają na:

- konieczności budowy 4,5 km nowej trasy w trudnym terenie;
- ominięciu projektowanego przez władze miejskie punktu usług tranzycyjnych;
- konieczności przekroczenia doliny Browiny i przecięciu linii kolejowej /obecnie nieczynnej/.

Warunkiem realizacji projektowanej drogi dojazdowej będzie jej równoczesna przydatność dla rozbudowywanych w przyszłości na południe od miasta nowych dzielnic Chełmna, względnie włączenie jej w inny sposób do systemu komunikacyjnego miasta.

Jako wyłącznie pomocnicze trasy dojazdu, zakończone niewielkimi parkingami i doprowadzające niektóre rodzaje ruchu turystycznego do Starego Miasta /z wykluczeniem tranzytu/, można wykorzystać istniejące, dobrze zagospodarowane ulice, przy czym ważny kierunek wlotu ruchu lokalnego i turystycznego, jaki stanowi obecnie ul. Toruńska, z uwagi na kolizję z trasami zwiedzania nie powinien być wykorzystywany jako droga dojazdowa.

Organizacja postoju pojazdów

Jednym z decydujących elementów wyboru alternatywy drogowej była możliwość lokalizacji blisko niej dużych parkingów — w punktach korzystnych dla rozpoczynania zwiedzania pieszego.

Na obszarze cypla wysoczyzny, na którym leży Chełmno, brak jest miejsca na duży parking. Nie udało się również znaleźć ta-

kiego miejsca w dolinie Browiny. Pozostał teren w dolinie Wi-
sły, u podnóża skarpy, gdzie można wytrasować drogę i skąd roz-
poczynają się wyjątkowo atrakcyjne podejścia piesze do zespołu
klasztornego oraz do plant i kościoła poddominikańskiego. W punk-
tach tych można zlokalizować dwa duże, podstawowe parkingi dla
wszystkich rodzajów pojazdów, dostępne bezpośrednio z drogi.
Warunkiem ich poprawności kompozycyjnej jest usytuowanie w
martwym z poziomu Starego Miasta polu widzenia. Jednakże nie wszy-
scy turyści będą mogli /ze względu na stan zdrowia, wiek oraz
możliwości czasowe/ używać parkingów podstawowych, dość odle-
głych w sensie różnicy wysokości/ od najczęściej zwiedzanych za-
bytków. Dlatego, korzystając z niewielkich rezerw przestrzen-
nych, w obrębie wysoczyzny wyznaczono 3 dodatkowe niewielkie
parkingi: - dla samochodów osobowych przy ul. Wodnej,
- na Rynku dla samochodów osobowych /z ograniczeniem
czasu postoju/ i autokarów wycieczkowych wg wersji
"c" lub "d" /dowiezienie wycieczki i przejazd pu-
stego autokaru na jeden z parkingów podskarpowych/
- dla różnych pojazdów przy ul. Koszarowej.

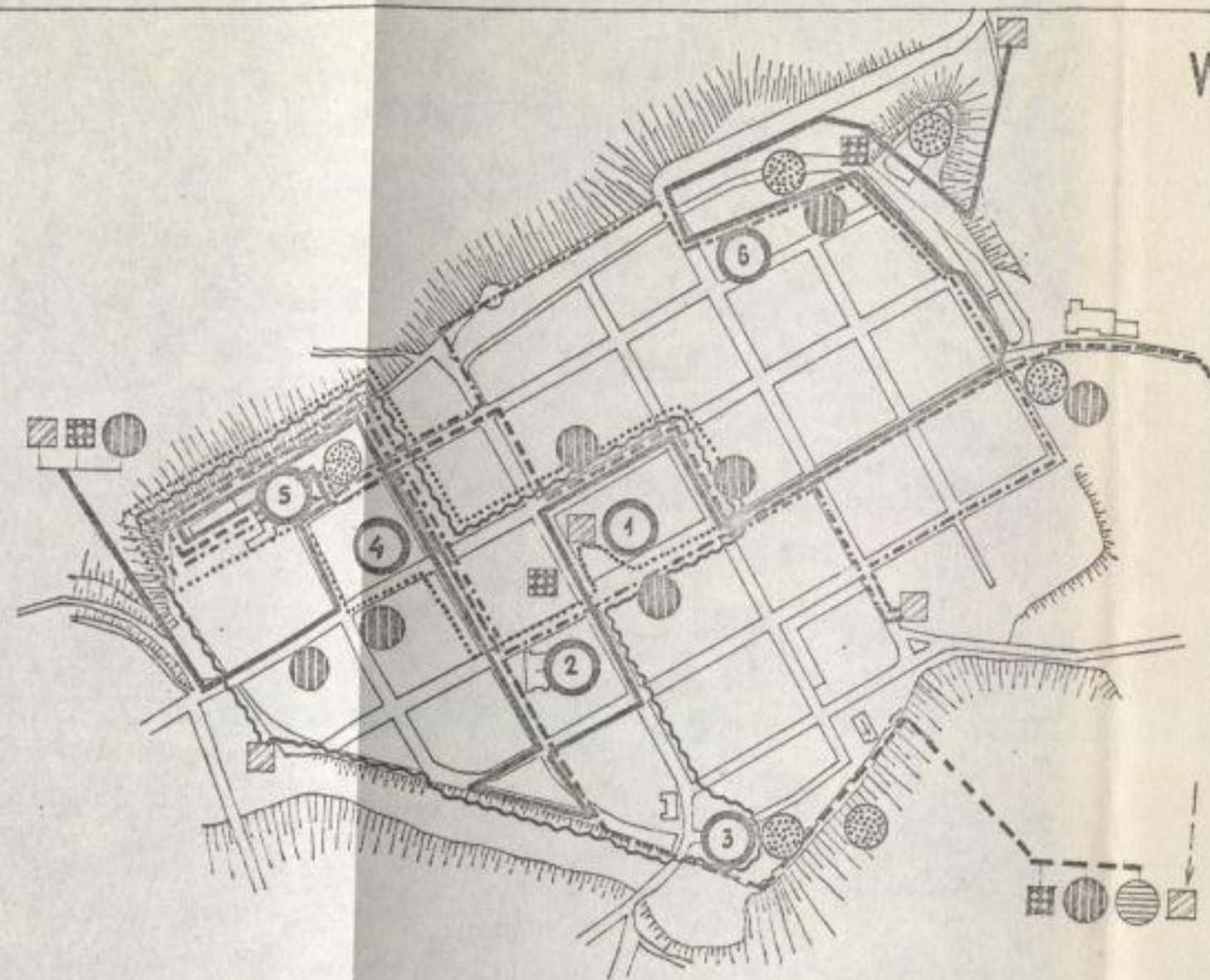
Warunkiem sprawnego funkcjonowania tego systemu byłaby czytelna
i sugestywna informacja o możliwościach parkowania, umieszczona
przy zjeździe z szosy E-16 na drogę dojazdową, oraz oznakowanie
wzdłuż niej poszczególnych parkingów. /Informacja parkingowa
stosowana jest często w starych miastach w NRD np. w Greifswal-
dzie/.

Przebieg tras zwiedzania

Najkorzystniejszymi punktami rozpoczynania pieszych tras
zwiedzania w Chełmnie są podnóża skarpy. Od strony południowej
nie ma możliwości dojazdu z zewnątrz, dlatego podstawowy ciąg
zwiedzania proponuje się rozpocząć od strony północnej. Wejś-
cie na skarpe połączone z pewnym wysiłkiem fizycznym, ukazujące
w czasie podejścia krajobraz miasta średniowiecznego w zmien-
nych ujęciach, w zieleni, bez niewidocznych stąd późniejszych
nawarstwień architektonicznych, powinno stanowić dla każdego
turysty niezapomniane przeżycie.

Przebieg podstawowej trasy zwiedzania na terenie Starego Mia-
sta należałoby starannie i estetycznie oznakować, podać czas
przejścia trasy oraz obiekty, jakie przy niej się znajdują.

WARIANTY TRAS ZWIEDZANIA CHEŁMNA



TRASY

- PODSTAWOWA /KIERUNEK W-E/
- PODSTAWOWA /KIERUNEK E-W/
- Z OŚRODKA TURYSTYKI MOTOROWEJ
- WEWNĘTRZNA WŚCHODNIA
- WEWNĘTRZNA ZACHODNIA
- WEWNĘTRZNA SKRÓCONA
- ZWIEDZANIE OBIEKTU LUB KORZYSTANIE Z USŁUG

OBIEKTY ZWIEDZANE OD WEWNĄTRZ

- 1. RATUŚZ STAROMIEJSKI
- 2. KOŚCIÓŁ PARNY NMP
- 3. KOŚCIÓŁ R.W. ŚW. DUCHA
- 4. KOŚCIÓŁ R.W. ŚW. JAKUBA
- 5. ZESPÓŁ KLASZTORNY
- 6. KOŚCIÓŁ DOMINIKANÓW

USŁUGI

- PARKINGI
- INFORMACJA TURYSTYCZNA I OBSŁUGA RUCHU TURYST.
- ZAKŁADY GASTRONOMICZNE
- MIEJSCA WYPOCZYNKOWE

RYS.10

ROZWINIĘCIE W CZASIE PIESZCH TRAS ZWIEDZANIA

GODZINY	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Długość trasy w km	ZORGANIZOWANY CZAS ZWIEDZANIA			
													PRZEJŚCIE	ZWIEDZANIE	KORZYSTANIE	RAZEM
TRASA PODSTAWOWA /KIERUNEK W-E/												2,8	2g	3g	3g 30'	8g 30'
TRASA PODSTAWOWA /KIERUNEK E-W/												2,8	2g	3g	3g 40'	8g 10'
TRASA Z OŚRODKA TURYSTYKI MOTOROWEJ												4,5	2g 50'	2g 20'	3g 40'	8g 50'
TRASA WEWNĘTRZNA WŚCHODNIA												2,0	1g 20'	1g 30'	2g 40'	5g 30'
TRASA ZEWNĘTRZNA ZACHODNIA												1,8	1g 20'	1g 50'	2g	5g 10'
TRASA WEWNĘTRZNA SKRÓCONA												1,5	1g	40'	1g	2g 40'

8.00000

Zaproponowana trasa /por.rys.10/ ma długość ok. 2,5 km obejmuje zwiedzanie lub obejrzenie z zewnątrz nieomal wszystkich zabytków, które w analizie turystycznej uznano za atrakcyjne, przejście wzdłuż murów oraz odpoczynek. Czas zwiedzania miasta w wariantcie podstawowym wynosi ok. 7 - 9 godzin, na co składają się:

- przejście wzdłuż trasy	2,0 - 2,5 godz.
- zwiedzanie wnętrza	3,0 - 3,0 godz.
- wypoczynek	0,5 - 1,0 godz.
- posiłki	1,0 - 2,0 godz.
- zakupy pamiątek	<u>0,5 - 0,5 godz.</u>

Razem: 7,0 - 9,0 godz.

Ze względu na szczególną atrakcyjność kontaktu zazielenionej skarpy z zachowanym w pełni pierścieniem murów obronnych zaproponowano dla osób zainteresowanych przebieg trasy zwiedzania wzdłuż murów, wykorzystując najatrakcyjniejsze podejście na skarpe staromiejską od strony południowej, wzdłuż doliny Browliny. Jest to jednak trasa długa /około 4,5 km/ nadająca się tylko dla osób o większej sprawności fizycznej. Jej punkt początkowy znajduje się poza miastem, w rejonie zespołu usługowego, tzw. ośrodka turystyki motorowej.

Dla osób starszych lub dysponujących krótkim czasem zaprojektowano trasy kilkugodzinne, o długości 1,5 lub 1,8 km / na poziomie Starego Miasta/, rozpoczynające się na parkingu przy ul. Koszarowej lub na Rynku.

Lokalizacja usług i zespołów usługowych

Ze względu na rozległość Starego Miasta /800x550 m/, jeden zespół usługowy istniejący w rejonie Rynku i ciąg handlowy wzdłuż ulicy Grudziądzkiej nie wystarczą dla obsługi ruchu turystycznego. Niektóre z podstawowych usług turystycznych /hotel z restauracją/ oraz usługi motoryzacyjne i komunikacyjne /dworzec PKP/, zgrupowane w XIX-wiecznej części miasta w odległości około 1,5 km od Rynku, również nie są przydatne dla przyszłego zagospodarowania. Dlatego optymalnym rozwiązaniem zgodnym z założeniami teoretycznymi jest lokalizacja nowych zespołów usługowych i to w pobliżu parkingów, a jednocześnie blisko zgrupowania walorów.

Wyróżniono dwa rodzaje zespołów usługowych:

- przyparkingowe /zlokalizowane poza Starym Miastem/,
- w obrębie zespołu zabytkowego - Starego Miasta.

Zespół przyparkingowy powinien obejmować:

- punkt informacji turystycznej o charakterze ogólnomiejskim,
- biuro obsługi turystów,
- obsługę techniczną pojazdów /stacja benzynowa/
- stacja napraw,
- urządzenia sanitarne.

Zespół zabytkowy powinien obejmować:

- informację dotyczącą zespołu zabytkowego /może być bez personelu/,
- bazę gastronomiczną,
- bazę noclegową,
- miejsca wypoczynkowe i punkty widokowe,
- urządzenia sanitarne.

Przyjęto tu rozwiązanie zakładające podział przestrzenny na zespoły usług turystycznych, mimo, że na terenie Starego Miasta w Chełmnie dla celów usługowych można wykorzystać bardzo wiele budynków i rejonów posiadających warunki dla budowy nowych obiektów o charakterze plombowym oraz adaptować równie dużo obiektów zabytkowych. Duży rynek stwarza możliwość koncentracji nawet wszystkich usług- choć ze względu na oddalenie od szeregu zabytków rozwiązanie to nie byłoby wygodne dla turystów, nie mniej byłoby dla nich niewątpliwie atrakcyjne. Uznano jednak, że tworzenie zespołów usługowych jest korzystniejsze. Ponadto nie można i nie ma potrzeby rezygnować z ogólnomiejskiej-handlowej, czy administracyjnej - funkcji rynku, choćby dlatego, aby pozostał on centrum życia miejskiego.

Z tych względów wybór lokalizacji dokonany w opracowaniu można traktować tylko jako jeden z możliwych wariantów. Jest on o tyle korzystny, że uwzględnia szereg warunków, jak np. dostępność z tras zwiedzania, atrakcyjność widokową, bliskość zabytków i parkingów. W rezultacie analizy zbieżności tych elementów zaproponowano 3 zespoły usługowe:

a/ w rejonie Rynku, który w każdej prawie wersji stanowi "pół-metek" trasy zwiedzania, można skoncentrować w istniejących obiektach zabytkowych, bazę gastronomiczną wykorzystując piwnice gotyckie, oraz niewielką bazę noclegową w kwartale zachodnim /ul. Szkolna, Biskupia/;

b/ w rejonie kościoła podominikańskiego, stanowiącym teren dawnych ogrodów klasztornych, powinna być zachowana dominująca funkcja zieleni urządzonej, ponadto jednak można tu zlokalizować pawilonową bazę gastronomiczną. Leżące na południu wolne tereny można przeznaczyć na budowę małych obiektów hotelowych /ew. schroniska szkolnego/;

c/ w rejonie kościoła pofranciszkańskiego - jest to teren najtrudniejszy do zagospodarowania, jednocześnie jednak o największych możliwościach, tworzenia atrakcyjnych widoków na położone dookoła zabytki /po usunięciu szpecącej zabudowy/.

W rejonie tym powinna być zlokalizowana głównie baza gastronomiczna oraz miejsca wypoczynkowe. Po znacznej przebudowie rejonu i gruntownym uporządkowaniu można by wykorzystać teren po Fabryce Urządzeń Szpitalnych i adaptować budynek warsztatów Technikum Mechanicznego /jeśli byłoby to potrzebne z innych względów/ na obiekt gastronomiczny, a sam budynek dydaktyczny na schronisko szkolne.

Najbliższe okolice Chełmna /z wyłączeniem miasta XIX-wiecznego/ posiadają znaczne walory krajobrazowe, obfitują w różnorodną zielen. Nadają się one doskonale do lokalizacji urządzeń usługowych. W bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta zaproponowano dwa zespoły "przyparkingowe" /wschodni i zachodni/.

W rejonie pomiędzy parkiem Słowackiego a projektowaną drogą dojazdową znajduje się świetny, blisko położony i urozmaicony teren, na którym zaproponowano lokalizację dużego zespołu bazy noclegowej, wraz z usługami towarzyszącymi /ośrodek turystyki motorowej/.

Istniejący ośrodek wypoczynkowy nad jez. Starogrodzkim, który powinien być nastawiony głównie na obsługę wypoczynku świątecznego, może być również wykorzystywany częściowo dla turystyki krajoznawczej. Trwałe budownictwo hotelowe nie byłoby tu jednak wskazane; można jedynie postulować organizację pola

namiotowego. Teren ten ma bardzo ograniczoną pojemność turystyczną.

Całkowicie nowy ośrodek obsługi ruchu krajoznawczego o pełnym profilu usług turystycznych można by zorganizować w rejonie Starogrodu^{11/} lub Kałdusa. Znaczne walory przyrodnicze i krajoznawcze tego terenu wskazują, że jako element turystycznego szlaku rezerwatów nadwiślańskich ośrodek ten mógłby być ważnym i atrakcyjnym zespołem - w skali regionalnej. Taki ośrodek mógłby spełniać ważną rolę uzupełniającą program pobytu w Chełmnie.

W dalszym okresie, po wyczerpaniu chłonności podanych wyżej alternatyw lokalizacyjnych bazy noclegowej, kolejny obiekt hotelowy można będzie usytuować naprzeciw Starego Miasta i kościar, po drugiej stronie doliny Browiny, na zachód od ul. Toruńskiej.

Próba określenia wielkości bazy noclegowej

Zgodnie z wynikami prognozy wykonanej w Pracowni Instytutu Turystyki w Bydgoszczy zakłada się, że ruch turystyczny w Chełmnie wzrośnie w 2000 roku do około 3000 osób dziennie - w czasie sezonu, przy czym na skutek wydłużenia czasu zwiedzania ponad 1 dzień efektywna liczba zwiedzających będzie wyższa o 20% /3.600 osób/. Z noclegów korzystać będzie około 30% turystów zwiedzających 1 dzień /tj. około 1000 osób/ oraz 600 osób przebywających dłużej, czyli razem 1600 osób, dla których przygotować będzie trzeba:

- 480 miejsc w bazie noclegowej całorocznej
- 1120 miejsc w bazie noclegowej sezonowej,
- razem: 1600 miejsc.

Liczbę powyższą skorygowano dodatkowo obliczeniem wynika - jącym z założeń demograficznych. Przyjmując, że Chełmno zwiedzi 90% młodzieży szkolnej z województwa bydgoskiego, 50% dorosłych obywateli kraju /w ciągu 55-ciu lat aktywności turystycznej/ oraz 0,5% turystów zagranicznych zwiedzających Polskę oszacowano liczbę miejsc noclegowych na:

11/ por. M.Drzewicki: Starogród - kolebka Ziemi Chełmińskiej - Jantarowe Szlaki. Biuletyn Turystyczno-Krajoznawczy Pomorza, PTTK Gdańsk nr 10/1972.

250 miejsc dla młodzieży /noclegi dla 50% osób z tej grupy/,
920 miejsc dla turystów krajowych /noclegi dla 30% osób z
tej grupy/,

250 miejsc dla turystów zagranicznych /noclegi dla 25% osób
z tej grupy/.

1420 miejsc razem

W każdym przypadku liczba miejsc powinna być wyższa od założonych w planie kierunkowych 1000 miejsc noclegowych.

Koncepcja organizacji i przedłużenia pobytu

Przygotowanie ośrodków turystycznych do przyjęcia wzmożonego i wyspecjalizowanego ruchu krajoznawczego, od strony zagospodarowania przestrzennego polegała będzie nie tylko na zabezpieczeniu podstawowych potrzeb turysty /głównie gastronomicznych i noclegowych/. Istotnym elementem będzie stworzenie warunków do zaspokojenia zainteresowań poznawczych, umożliwienie wypoczynku i odczucia indywidualnego klimatu miasta. W rezultacie zwiększy się długość pobytu w każdym ośrodku krajoznawczym, przy czym należy się liczyć z tendencją kompleksowego poznawania jego okolicy. Koncepcja organizacji pobytu turystów w Chełmnie, spełniająca podane wyżej warunki, polega na:

- a/ rozszerzeniu programu zwiedzania o tereny zielone w dolinie Browiny,
- b/ włączeniu do programu pobytu czasu na wypoczynek i zagospodarowaniu odpowiednich miejsc na ten cel,
- c/ włączeniu do programu zwiedzania okolic Starogrodu i ew. Świecia,
- d/ organizacji specjalistycznych tras zwiedzania w mieście i okolicy oraz zwiedzania specjalistycznych obiektów /muzeum, wystawy, ew. zakłady pracy/,
- e/ organizacji imprez, bądź stosowania środków technicznych i audiowizualnych, uatrakcyjnających pobyt lub zwiedzanie/koncerty, przedstawienia, oświetlanie zabytków nocą/.^{12/}

^{12/} Imprezy typu "świątkodźwięk" nie znalazły by w Chełmnie odpowiedniej oprawy architektonicznej.

Wszystkie te przedsięwzięcia zmierzają do połączenia "czystego" zwiedzania z wypoczynkiem i rozrywką. Szczególnie ważne jest zwolnienie tempa, umożliwienie przeżycia, a nawet kontemplacji krajobrazu i klimatu miasta.

Spośród podanych wyżej w pkt. d - e środków przedłużających i uatrakcyjnających pobyt do ciekawych należą:

- wytrasowanie, obok istniejącego szlaku turystycznego "rezerwatów" o długości 30 km /Kornatowo-Dubielno-Papowo-Biskupie-Mł. Czyste - Klamry - Chełmno/,
- przeprowadzenie lub uporządkowanie ścieżki turystycznej wzdłuż murów obronnych, z wyznaczonym przez władze konserwatorskie odcinkiem ze zrekonstruowanymi gankami strażniczo -- obronnymi /z punktu widzenia organizacji ruchu i walorów widowiskowych na ten cel nadawałby się odcinek południowo-zachodni, obok kasyna/,
- organizacja w kościele św. Ducha, obok zrekonstruowanego odcinka ganków muzeum barwy i broni /w nawiązaniu do bogatej tradycji militarnej Chełmna - korpus kadetów, okres międzywojenny/,
- organizacja koncertów chóralnej muzyki kościelnej w kościele klasztornym św. Jana /z nagrań magnetofonowych/.

Realizacja podanych wyżej propozycji^{13/} umożliwi przedłużenie czasu pobytu w Chełmnie do 2 dni /obecnie wg opinii przewodników 50-80% turystów ogranicza swój pobyt do 1-2 godz./

Proponuje się następujące warianty pobytu:

- podstawowy - ok. 7 - 8 godz./z jednym noclegiem lub bez noclegu/,
- 1-dniowy - obejmujący zwiedzanie wg trasy podstawowej, z podziałem na część przedpołudniową i popołudniową, z większym udziałem wypoczynku /w porze popołudniowej wyjazd nad jez. Starogrodzie/ oraz wieczornym pobytem w lokalu regionalnym /z jednym lub dwoma noclegami/,

^{13/} W opracowaniu niniejszym nie podaje się konkretnych propozycji sposobu wykorzystania dla celów kulturalnych kościoła

- 2-dniowy - z następującym programem:

1 dzień - podział dnia na pobyt w Chełmnie /pół programu zwiedzania/ i wycieczkę do Starogrodu/dla młodzieży pieszo/,

2 dzień - druga część zwiedzania Chełmna oraz popołudniowy program wypoczynkowo - rozrywkowy /dwa lub trzy noclegi/.

C. Kolejność realizacji poszczególnych elementów koncepcji zagospodarowania

Poszczególne etapy realizacji zostały zsynchronizowane z organizacją ruchu turystycznego, tak, aby w każdym etapie zostały zaspokojone podstawowe potrzeby turystów.

Etap I - bez zasadniczych zmian komunikacyjnych z utrzymaniem dotychczasowego głównego kierunku wlotu turystycznego ul. Polną oraz realizacją parkingu autokarowego i rozbudową istniejącego zespołu usługowego /nowy hotel + adaptacje na bazę noclegową/, przy czym usługi motoryzacyjne pozostają na uboczu /w rejonie ul. Polnej/. Etap I rozwiązuje potrzeby ruchu turystycznego 2-3-krotnie większego niż obecnie.

Etap II - realizacja części drogi dojazdowej z parkingiem podskarpowym, co umożliwi zamknięcie Starego Miasta dla ruchu tranzytowego, oraz realizacja wschodniego zespołu usługowego /gastronomia + hotele + miejsca wypoczynkowe/. Etap II powinien wystarczyć dla 3-4-krotnego wzrostu ruchu turystycznego.

Etap III - realizacja całej drogi dojazdowej i zachodniego zespołu usługowego, z wykonaniem odgałęzienia drogi celem stworzenia pętli opartej o zespół noclegowo-gastronomiczny nad jez. Starogrodzkie, oraz realizacja parkingu poniżej zespołu klasztor-
nego. Realizacja zachodniego zespołu usługowego możliwa bę-

pofranciszkańskiego św. Jakuba. Jest to złożony problem konserwatorski, obiekt wymaga dużych prac adaptacyjnych i odpowiednio szerokiego programu usługowego dla potrzeb całego miasta, co wykracza poza ramy opracowania.

dzie po likwidacji Fabryki Urządzeń Szpitalnych. z ew. wykorzystaniem kościoła pofranciszkańskiego na cele kulturalno - turystyczne. W etapie III powinno nastąpić zakończenie realizacji zespołów usługowych w rejonie parkingów /usługi motoryzacyjne, informacja turystyczna/.

Po wyczerpaniu możliwości lokalizacyjnych bazy noclegowej na Starym Mieście, realizacja kolejnego dużego zespołu nad Parkiem Słowackiego z usługami motoryzacyjnymi i polem namiotowym nad Browiną /tzw. ośrodek turystyki motorowej/.

D. Wnioski dot. planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Chełmna

Wnioski dotyczące poszczególnych rozwiązań przestrzennych na terenie Starego Miasta zostały określone na rys. nr 11. Niżej podaje się tylko uwagi dotyczące terenów położonych poza Starym Miastem.

Komunikacja

- proponowana w opracowaniu droga dojazdowa od strony południowej winna być wytrasowana możliwie blisko skarpy, z maksymalnym uwzględnieniem widoczności St. Miasta - z tego też względu nie powinna być obudowana od strony północnej;
- ruch kołowy na St. Mieście winien być ograniczony, przy czym wyklucza się możliwość tranzytu;
- dojazdy gospodarcze na St. Miasto powinny odbywać się zgodnie z zasadą, że część północną obsługuje wlot z ul. Wodnej, a południową z ul. Armii Czerwonej.

Tereny mieszkaniowe

- osiedle domków jednorodzinnych nad Browiną /koło stadnionu/ nie powinno być rozbudowywane,
- budownictwo jednorodzinne w rejonie ul. Osnowskiej, Strzeleckiej i Toruńskiej powinno być uporządkowane, a w przyszłości przeznaczone do stopniowej likwidacji /w każdym razie przy -- najmniej w wyższych częściach tych ulic/.

- zabudowa dna doliny Wisły pod skarpą staromiejską /za wyjątkiem obiektów związanych z obsługą ruchu turystycznego/ powinna być wstrzymana. W szczególności dotyczy to rejonu ul. Panieńskiej i Łąkowej /u podnóża zespołu klasztorowego/. Z uwagi na występowanie w tym rejonie budynków zabytkowych, i na oryginalny układ przestrzenny wskazane byłoby opracowanie studium historyczno-urbanistycznego,
- w przypadku rozbudowy miasta na terenach wsi Brzozowo należałoby:
 - a/ pozostawić rezerwy na lokalizację hoteli z zespołami usługowymi /w rejonie trasy dojazdowej/,
 - b/ świadomie skomponować panoramę nowego osiedla/dzielnicy/od strony Starego Miasta,
 - c/ pozostawić jako tereny zielone najbardziej eksponowane od strony Starego Miasta fragmenty przyskarpowe, położone na zachód od szosy Toruńskiej.

Urządzenia usługowe

- punktu widzenia turystycznego Stare Miasto może w dalszym ciągu pozostać centrum usługowym Chełmna, z tym, że obiekty nowozwznoszone nie powinny odbiegać gabarytem od istniejącej zabudowy miejskiej,
- urządzenia usługowe związane z obsługą ruchu turystycznego należy lokalizować w wydzielonych rejonach, przedstawionych na załącznikach graficznych,
- szczególną uwagę należy zwrócić na właściwe wyposażenie w urządzenia usługowe /głównie gastronomiczne i wypoczynkowe tras zwiedzania. Urządzenia te powinny być rozmieszczone w takich odstępach, aby turyści mogli zaspokoić głód lub pragnienie, względnie odpocząć wtedy, kiedy odczuwają tego największą potrzebę. Rozmieszczenie usług wynikające z analizy tras zwiedzania /rys. nr 9/ przedstawiono na rysunku nr 11.

Kształtowanie sylwetki historycznej

- należy określić w planie zasady i rejony stosowania specjalnych wymogów architektonicznych /gabaryty, rodzaj dachów itp/ mających wpływ na zachowanie sylwety,

- poza Starym Miastem należałoby zlikwidować - ze względów widokowych - kotłownię c.o.,
- w rejonie skarpy nadwiślańskiej /ogrody klasztorne, proj. osiedle "Parkowa"/ oraz jej podnóża /osiedle Rybaki/ należy w maksymalnym stopniu zachować i rozszerzyć istniejącą zielen.

Wybrane zagadnienia kompozycyjne

Analiza walorów krajoznawczych Chełmna w ich wzajemnym powiązaniu przestrzennym wskazuje, że oryginalnym, niepowtarzalnym walorem widokowo-przestrzennym jest umiejscowienie wysokiej klasy zabytków w atrakcyjnym krajobrazie przyrodniczym, bezpośrednio kontaktującym z zespołem staromiejskim.

Z tego stwierdzenia wynikają wskazania kompozycyjne, odnoszące się do tworzenia licznych miejsc, takich jak wnętrza urbanistyczne, miejsca wypoczynkowe, punkty widokowe, otwarcia panoramiczne i inne formy zagospodarowania, podkreślające i wydobywające ów indywidualny walor Chełmna. Powinny one być zlokalizowane szczególnie w tych wszystkich punktach, gdzie w sposób najbardziej atrakcyjny uwidacznia się kontakt krajobrazu przyrodniczego z zabytkami.

Poza skarpą i dolinami rozciągają się rozległe widoki na przeciwległe wzgórza i nizinę doliny Wisły, które także należy włączyć w kompozycje przestrzenne. Niezbędne będą tu liczne odsłonięcia - zarówno w wysokiej zieleni jak i w zabudowie niezabytkowej.

Do kompozycji przestrzennej należy w maksymalnym stopniu włączyć tereny zielone na zewnątrz miasta /dolinę Browiny, park Słowackiego, planty/ prowadzące przez nie drogi spacerowe o charakterze krajobrazowym.

Zamierzenia powyższe pozwoliłyby "reaktywować" zawarty w herbie Chełmna charakter miasta na dziewięciu wzgórzach.

IV. W N I O S K I

/dotyczące zasad turystycznego zagospodarowania przestrzennego/.

Zgodnie z założeniem poniższe uwagi i wnioski dotyczą wyłącznie zagadnień funkcjonalnych i przestrzennych, z pominięciem ilościowego /programowego/ aspektu zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych dla celów turystycznych.

Teza nr 1

Podstawowym uogólnieniem tej pracy, stanowiącym wstępny krok na drodze do określenia zasad zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych, jest sformułowanie i praktyczne zastosowanie tezy, mówiącej że:

rozmieszczenie i wielkość urządzeń usługowych dla potrzeb turystyki powinny być współzależnym elementem przestrzenno-czasowego ciągu pobytu - zwiedzania uwzględniającym narastanie w czasie psychofizycznych potrzeb turystów /zmęczenia, głodu, pragnienia/ z jednoczesnym spadkiem wrażliwości na bodźce estetyczne i możliwości percepcji zwiedzanych walorów.

Z tezy tej wynika ściśle określona kolejność zwiedzania i korzystania z usług, podporządkowana zasadzie, że odcinki trasy wymagające wysiłku fizycznego i znacznego skupienia uwagi powinny być sytuowane na początku ciągu zwiedzania. Lokalizacja poszczególnych urządzeń usługowych również nie jest dowolna. Wynika ona ściśle z fizjologicznych, estetycznych i poznawczych potrzeb człowieka. Dlatego sieć urządzeń usługowych powinna być tak skonstruowana, aby zapewniała dostęp do danej usługi w momencie zaistnienia potrzeby jej skonsumowania. Trudność zbudowania takiej sieci polega na tym, że nie sposób przewidzieć, gdzie skieruje się każdy z indywidualnych turystów i jaki sposób zwiedzania wybierze. Dlatego, jednym z podstawowych zadań studium turystycznego jest skanalizowanie w miarę możliwości jak największej części ruchu turystycznego, przez tworzenie dogodnych,

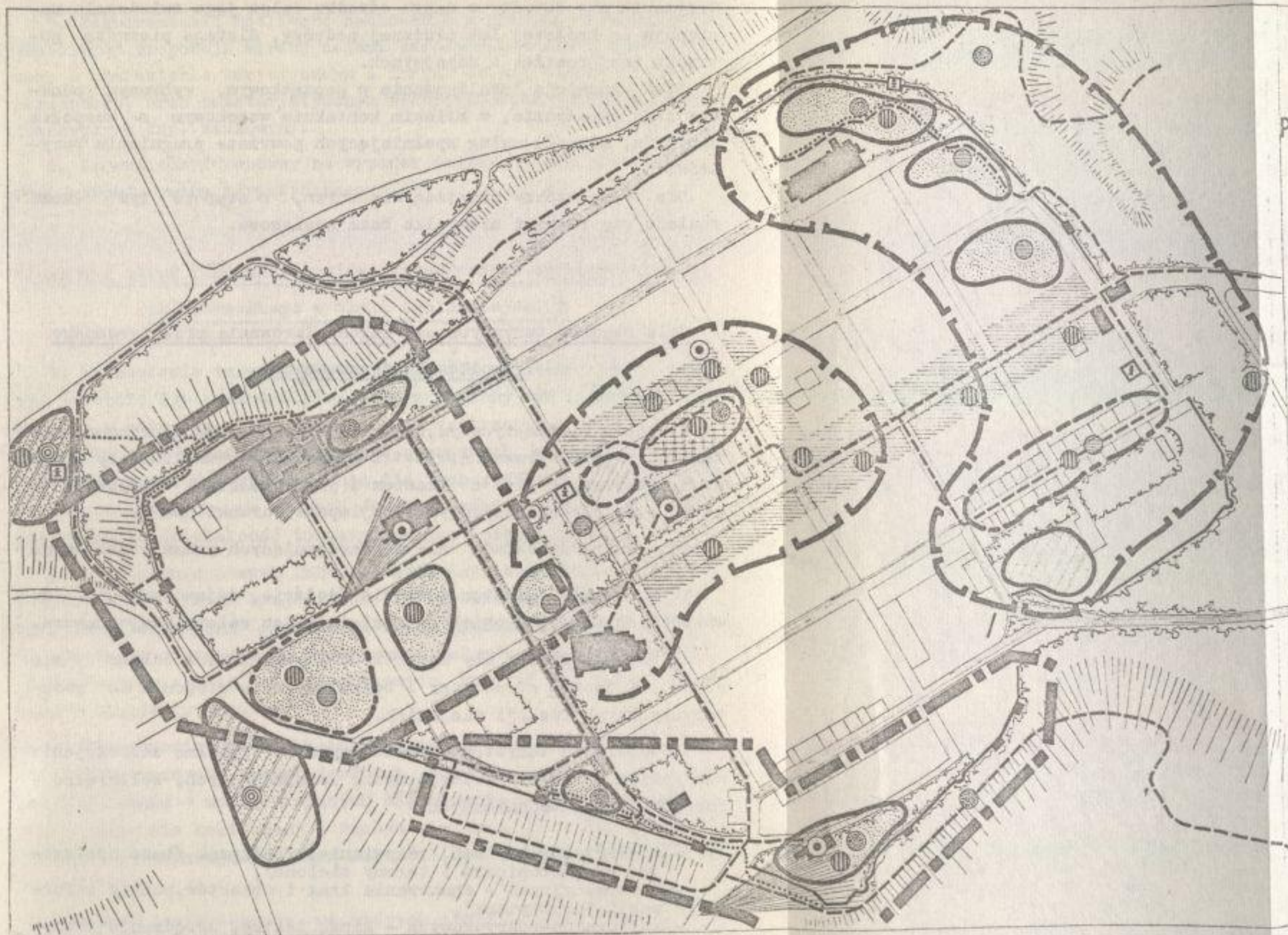
atrakcyjnych, ciekawie położonych i odpowiednio zagospodarowanych tras zwiedzania, rozpoczynających się od łatwo dostępnych punktów wyjściowych, zaopatrzonych w zespoły usługowe. Tras tych powinno być kilka - aby każdy turysta mógł znaleźć odpowiednią dla siebie - w zależności od wieku, upodobań i rodzaju pojazdu jakim dysponuje. Dla młodzieży będą to długie trasy terenowe z urządzeniami sportowo-rekreacyjnymi, z różnymi atrakcjami, takimi jak wspinaczka, trudne przejścia itp., charakteryzujące się walorami poznawczo - wychowawczymi.

Dla osób starszych lub dysponujących niewielkim zasobem czasu należy zorganizować parkingi jak najbliżej najciekawszego zespołu i wytyczyć trasy krótkie, ale obejmujące najbardziej charakterystyczne fragmenty miasta.

Z uwagi na przewidywany znaczny udział turystów zmotoryzowanych bardzo ważne jest utworzenie dla nich systemu zachęty, informacji, organizacji postoju i obsługi pojazdów. Zespół zabytkowy, efektownie zakomponowany w krajobrazie widzianym z drogi, stanowi motyw decyzji zwiedzania go. Decyzję tę powinny ułatwić odpowiednie środki informacji wizualnej /tablice, punkty widokowe, parkingi wypoczynkowe/ oraz łatwy i czytelny zjazd z drogi głównej na drogę dojazdową, prowadzącą w sposób atrakcyjny bezpośrednio w pobliże zespołu zabytkowego.

Analiza widoczności zespołu zabytkowego z poszczególnych kierunków drogowych oraz wytypowanie pasów z ograniczeniem projektowanej zabudowy wysokiej, konkurującej z historyczną sylwetką miasta, powinna stanowić niezbędny składnik studium turystycznego.

Do zespołu zabytkowego winna prowadzić specjalna, turystyczna droga dojazdowa, przy której należy zlokalizować zespół usługowy złożony z parkingu z obsługą motoryzacyjną /stacje benzynowe i napraw, punkt informacji turystycznej, ew. punkty gastronomiczne, gdy nie da się ich zlokalizować blisko zespołu zabytkowego/. Doskonałym, choć nie jedynym miejscem na lokalizację parkingu jest podnóże skarpy, na której - nieomal z reguły - położony jest zespół zabytkowy. Jednak jest to lokalizacja słuszną tylko wtedy, gdy znajdzie się ona w martym polu widzenia z góry, lub gdy jest zasłonięta zielenią.



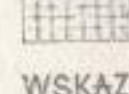
CHEŁMNO

PROPOZYCJE ZAGOSPODAROWANIA ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO

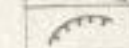
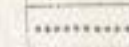
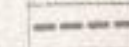
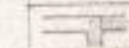
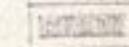
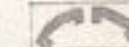
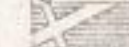
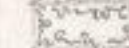
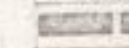
LOKALIZACJA USŁUG O ZNACZENIU TURYST. LOKALIZACJA

-  NA NOWYCH TERENACH
-  W ISTNIEJĄCYCH OBIEKTACH

RODZAJ

-  BAZA NOCLEGOWA
-  BAZA GASTRONOMICZNA
-  USŁUGI KULTURALNE
-  URZĄDZONE MIEJSCA WYPOCZYNKOWE
-  INFORMACJA TURYSTYCZNA
-  PARKINGI
-  USŁUGI MOTORYZACYJNE
-  TARAS KAWIARNIANO-WYPOCZYNKOWY

WSKAZANIA REALIZACYJNE

-  POSTULOWANE ODSŁONIĘCIA WIDOKOWE
-  POSTULOWANE PRZYSŁONIĘCIA WIDOKOWE
-  PROJEKTOWANE CIĄGI PIESZE (POZA ULICAMI)
-  PODSTAWOWA TRASA ZWIEDZANIA PIESZEGO
-  ULICE O RUCHU KOŁOWYM BEZ OGRANICZEŃ
-  ULICE RUCHU PIESZEGO
-  REJONY ZESPOŁU STAROMIEJSK. O DOW. FUNKCJI TURYST.
-  OGÓLNO-MIEJSKI CIĄG HANDLOWY
-  ZIELEŃ
-  WAŻNIEJSZE ZABYTKI
-  GRANICA PLANÓW SZCZEGÓŁOWYCH POSTULOWANYCH DO OPRACOWANIA

Y. Gausel

RYS. 11

W tym miejscu turysta powinien mieć stworzone warunki do podjęcia kolejnej decyzji o sposobie zwiedzania i możliwościach dłuższego, rekreacyjnego pobytu /kilkudniowego/. Zazwyczaj zatrzymanie się turysty w danym ośrodku celem jego zwiedzenia następuje po krótszej lub dłuższej podróży, dlatego pierwszą potrzebą jest posiłek i odpoczynek.

Stąd koncepcja lokalizowania w początkowym, wybranym punkcie tras zwiedzania, w bliskim kontakcie wzrokowym z zespołem zabytków, zespołu usług spełniających powyższe pragnienia turystów.

Dla tych, którzy przyjadą wieczorem, w zespole tym może znaleźć się również niewielka baza noclegowa.

Cele Studium turystycznego zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych

W ujęciu systematycznym, zadaniem studium jest zaproponowanie takiego zagospodarowania przestrzennego, które umożliwiłoby turystom zapoznanie się z miastem i jego walorami krajoznawczymi oraz zabezpieczyłoby im najlepsze warunki pobytu.

Cel generalny składa się z następujących zadań częściowych:

1. Umożliwić turystom dotarcie /dojście, dojazd, wejście/ do wszystkich miejsc i obiektów posiadających walory krajoznawcze.

2. Zagwarantować, aby dotarcie do tych punktów odbyło się szybko, w sposób atrakcyjny i bezkolizyjny w stosunku do pozaturystycznych funkcji miejskich.

3. Umożliwić turystom szybkie /sprawne/ i pełne zaspokojenie wszystkich potrzeb /biologicznych, informacyjnych, kulturalno-rozrywkowych i technicznych.^{13/}

- ^{13/} - biologicznych - sen, odżywianie, wypoczynek /baza noclegowa, gastronomiczna i tereny zielone/,
- informacyjnych - znakowanie tras i obiektów, punkty informacji turystycznej,
- kulturalno-rozrywkowych - kina, teatry, urządzenia towarzyszące bazie noclegowej i gastronomicznej,
- technicznych - obsługa motoryzacyjna.

4. Wydobyć, powiększyć i uatrakcyjnić walory krajoznawcze miejsc i obiektów oraz zabezpieczyć ochronę ich walorów przed dewastacją.

5. Zagwarantować możliwość zachowania w planach miejscowych właściwych proporcji między celami zagospodarowania przestrzennego o charakterze turystycznym a innymi celami planowania przestrzennego, oraz pozaturystycznym wykorzystaniem obiektów krajoznawczych /np. naukowym/.

6. Zabezpieczyć rezerwy na wypadek dalszego, nie przewidzianego wzrostu ruchu turystycznego.

Sposoby i etapy realizacji celów turystycznego zagospodarowania przestrzennego w skali ogólnomiejskiej

1. Wyznaczenie terenów atrakcyjnych pod względem turystycznym /obecnie lub potencjalnie/, które powinny być przedmiotem działań w zakresie zagospodarowania przestrzennego dla potrzeb turystyki oraz terenów standardowo poprawnych, nadających się w pewnym zakresie do wykorzystania dla tych potrzeb, a także terenów zaniedbanych, na których /przynajmniej w pierwszym okresie/ wszelka działalność turystyczna jest niewskazana.

2. Wyznaczenie nowych lub typowanie istniejących tras dojazdowych, atrakcyjnych krajobrazowo i krajoznawczo, doprowadzających ruch turystyczny z poszczególnych kierunków regionalnych do miasta, a w mieście do zgrupowania walorów oraz określenie odcinków tras szczególnie nieciekawych, którymi nie należy prowadzić ciągów turystycznych.

3. Wyznaczenie systemu komunikacyjnego - złożonego z dróg /ulic/ turystycznych, pieszo-jezdnych, ścieżek i przejść pieszych oraz parkingów - umożliwiających organizację ruchu turystycznego w sposób nie kolidujący z ruchem miejskim, a jednocześnie maksymalnie skracającego czas dotarcia do walorów krajoznawczych.

4. Wydzielenie terenów, na których zlokalizowane zostaną podstawowe usługi o znaczeniu turystycznym, względnie ich zespoły.

5. Wyznaczenie systemu ciągów krajobrazowo-widokowych o funkcji rekreacyjnej oraz miejsc specjalnie przeznaczonych do wypoczynku.

6. Umożliwienie rozszerzenia zakresu zwiedzania przez udostępnienie obecnie nie zwiedzanych obiektów zabytkowych, zakładów pracy oraz pomników historii, współczesnej kultury i cywilizacji, a także miejscowości, krajobrazów i obiektów przyrodniczych położonych w pewnej odległości od ośrodka krajoznawczego.

7. Wytworzenie systemu informacji, złożonego z kilku szczebli punktów obsługi i informacji turystycznej, oznakowanie tras drogowych i pieszych /podstawowej trasy zwiedzania/, oznakowanie poszczególnych miejsc i obiektów o walorach krajoznawczych oraz punktów widokowych.

W ośrodkach krajoznawczych wskazane jest urządzenie punktów informacji i obsługi następujących szczebli:

- centralne biuro obsługi i informacji,
- punkty ogólnomiejskie przy wlotach lub parkingach,
- punkty przy zabytkach lub ich zespołach /niekoniecznie z obsługą/,
- tablice /przy drogach i przy zabytkach/.

8. Wyznaczenie dojść do walorów: przejść pieszych, mostów, przebieg międzyblokowych itd.

Środki realizacji celów turystycznego

zagospodarowania przestrzennego w skali obiektów

1. W y b u r z e n i a

- dla uzyskania widoku lub dostępu /dojścia/ do waloru krajoznawczego,
- dla odsłonięcia elewacji oraz pierwotnego kształtu i faktury /dot. m.in. przybudówek i nadbudówek na murach obronnych/,
- ze względu na uciążliwość /zakłady przemysłowe/ lub agresywność architektoniczno-urbanistyczną.

2. Odsłonięcia i zasłonięcia /przy pomocy zieleni lub prac ziemnych/ :
- odsłonięcia, jeżeli wysoka zieleni uniemożliwia wgląd,
 - zasłonięcia, jeżeli ze względów ekonomicznych czy funkcjonalnych wyburzenie nie wchodzi w grę,
 - prace ziemne, jeżeli wymaga tego ukształtowanie terenu /kształtowanie skarp, schody, tarasy, prowadzenie ścieżek pieszych itd./,

3. Lokalizacja i urządzenie punktów widokowych i wypoczynkowych:

- o funkcji wyłącznie widokowej,
- przy okazji lokalizacji różnych innych usług /np. gastronomicznych/ w miejscach posiadających walory widokowe.

4. Zagospodarowanie obiektów dla celów turystycznych

Powinno ono obejmować /zależnie od atrakcyjności, wielkości i stopnia izolacji obiektu :

- w każdym przypadku - oznakowanie,
- w przypadku atrakcyjnych, dużych obiektów: zespół urządzeń sanitarno-gospodarczych /kasy, szatnie, punkty informacji i sprzedaży pamiątek, sanitariaty, hotele dzienne, punkty wypoczynkowe, tereny zielone, parkingi/, z zachowaniem zastrzeżeń lokalizacyjnych,

w przypadkach znacznego oddalenia od zespołu usługowego: punkty gastronomiczne.

5. Udostępnienie wszelkich atrakcyjnych dla turystów wnętrz i zespołów funkcjonalnych jak :

- wejście na wieżę /głównie dla młodzieży/ z urządzeniem podestów odpoczynkowych dla starszych,
- piwnice i podziemia /z odpowiednim urządzeniem lub przygotowaniem na cele muzealne, lub usługowe/,
- skarbce, podziemne przejścia tunelowe, biblioteki /bez naruszenia ich funkcjonalności/,

- urządzenia techniczne /wyciągi, mosty zwodzone/,
- wejście na mury obronne, baszty, bramy /rekonstrukcja ganków warowno-obronnych/.

6. Adaptacja obiektów zabytkowych :

- na cele turystyczne mogą być przeznaczone wszystkie obiekty zabytkowe nie przystosowane trwale do pełnienia obecnych funkcji.

7. Tworzenie zespołów typu skansen tj. fragmentów zabudowy historycznej, w których można by zachować lub odtworzyć klimat danej epoki historycznej. W tym celu nie należy wprowadzać w nich współczesnych form użytkowania /np. usług motoryzacyjnych/, ale funkcje dostosowane do pierwotnego przeznaczenia /np. spichrze mogą pozostać magazynami zbożowymi/. W każdym ośrodku przynajmniej jeden fragment miasta powinien być przeznaczony do odtworzenia funkcji i charakteru zespołu zabytkowego. W zespołach tych niektóre z obiektów można adaptować również na usługi turystyczne, pod warunkiem przystosowania ich form do charakteru zespołu zabytkowego /wystrój, zewnętrzne rodzaje reklamy i informacje, unikanie nowoczesnych funkcji i form usług/.

- rodzaje usług turystycznych : biura obsługi, hoteliki stylowe, obiekty gastronomiczne, drobne usługi handlowe /głównie pamiątnikarstwo/,
- przeciwwskazania: usługi motoryzacyjne, kina, dansingi, duże bary szybkiej obsługi.

Teza nr 2

Istotnym warunkiem właściwego, atrakcyjnego dla turystyki zagospodarowania przestrzennego jest stworzenie oryginalnego klimatu, charakterystycznego dla danego ośrodka turystycznego.

Wytworzenie owego klimatu należy oprzeć na :

1. Znalezieniu i odpowiednim wydobyciu jakichś charakterystycznych cech obiektów krajoznawczych, zagospodarowania czy położenia /np. bulwary, liczne mosty i wyspy/, bądź charakterystycznego wzajemnego stosunku tych cech /np. stosunek osied-

la i zamku w miastach rezydencyjnych - Rydzyna, Zamość, Nieświerz/, stanowiących o oryginalności krajoznawczej ośrodka i jego specyficznym charakterze.

2. Indywidualizowaniu charakteru i nadaniu odrębnej, specyficznej formy regionalnej wszystkim rozwiązaniom plastyczno - przestrzennym na obszarze penetracji turystycznej. O ile poszukiwania unikalnych cech miasta mogą iść nieomal w dowolnych kierunkach, o tyle indywidualizacja rozwiązań plastyczno-przestrzennych winno rozgrywać się głównie na płaszczyźnie :

a/ małej architektury ,

b/ rozwiązań przestrzenno-widokowych, powiązanych z terenami zielonymi.

W tym celu należałoby znaleźć dla każdego miasta pewną specjalizację plastyczno-przestrzenną, pozwalającą turystom identyfikować miasto z określonym typem krajobrazu miejskiego, zapamiętać go po powrocie do domu, a zapamiętany obraz rozpowszechniać /np. dywany kwiatowe w Ciechocinku czy rzeźby kwiatowe w Piwnicznej/. Sprawy nie można sprowadzać do rozwiązań typu: wprowadzenie szczególnego rodzaju koszy na śmieci /np. w formie betonowych zwierzątek w Toruniu/ choć są to poszukiwania słuszne, gdyż zmierzają do znalezienia własnego wyrazu plastycznego miasta. W skali małej architektury powinny one obejmować szereg drobnych zabiegów o charakterze kosmetycznym /tablice orientacyjne i drogowskazy wykonywane w określonym stylu, np. stosowane w Tatrzańskim Parku Narodowym, a także ławki, dobór roślin ozdobnych itp/ ułatwiających ową identyfikację miasta i tworzących nastrój odmienny od tego, jaki turysta ma w swym miejscu zamieszkania. Zaprzeczeniem omówionych zasad jest stosowanie typowych, dobrych form architektonicznych z katalogu : kiosków, pawilonów - tj. urządzeń, z którymi turysta najczęściej ma do czynienia.

Indywidualizowanie małej architektury wymaga również znalezienia pewnych form plastycznych właściwych regionowi /znaków, symboli, skrótów plastycznych/, a gdy brak jest inspiracji w tradycji kultury ludowej - stworzenie współczesnych form.

W zakresie rozwiązań przestrzenno-widokowych specjalizację stanowić mogą :

- długie ciągi widokowe - piesze /promenady, nadmorskie czy nadrzeczne,, aleje docelowe, aleje nadskarpowe/,
- wnętrza urbanistyczno-przyrodnicze wokół izolowanych zabytków lub punktów usługowych.

Wszystkie te rozwiązania powinny być funkcjonalnie i widokowo związane z głównym, dominującym akcentem danego miasta:

- przyrodniczym /morze, jeziora, rzeka, góra, dolina/
- dobór kultury /zespół zabytkowy, zamek, twierdza/.

W niektórych przypadkach celowym może okazać się ukierunkowanie większości ciągów i otwarcie widokowych na jeden punkt, gdy dominującym walorem miejscowości jest obiekt wysoki lub wysoko położony /np. Chęciny/.

Przedstawione opracowanie nie miało na celu wyczerpania wszystkich zagadnień związanych z tytułowym problemem turystycznego zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych. Jako jedno z pierwszych opracowań teoretycznych z tego zakresu wskazało ono na możliwość i celowość prowadzenia prac badawczych i praktycznych, zmierzających do usprawnienia procesu projektowania i zapewnienia problematyce turystycznej właściwego miejsca w planach urbanistycznych.

Wyniki opracowane mają dwojaki charakter. Z jednej strony istnieje możliwość praktycznego wykorzystania wniosków i propozycji projektowych w planie urbanistycznym miasta Chełmna, z drugiej, wysunięte wnioski teoretyczne - ograniczone zresztą w swym zakresie - wynikające z przeprowadzonych studiów modelowych można odnieść do innych ośrodków krajoznawczych, a także do ogólnej metodyki planowania przestrzennego.

Wymagają one niewątpliwie sprawdzenia na szerszym materiale badawczym, drogą przeprowadzenia analizy różnic i podobieństw struktury funkcjonalno-przestrzennej wielu miast, koncentrujących przyjazdowy ruch turystyczny. Na etapie badań jednego ośrodka /aczkolwiek porównywanego częściowo z wykonywanymi rów-

nolegle studiami nad trzema innymi miastami /wydaje się, że opracowanie spełniło swoją rolę: wskazało efekty, jakie można uzyskać w studiach, oraz na potrzebę ich kontynuacji.

Aneks do pozycji M. Drzewieckiego - Turystyczne zagospodarowanie
Chełmna jako ośrodka krajoznawczego.

B I B L I O G R A F I A

/nie obejmuje podręczników, pozycji encyklopedycznych i ogólnoturystycznych/

1. Adamczewska - Wejchert H. - Zatarłe relikty przeszłości urbanistycznej miasta jako problem współczesnego planowania miejscowego, Miasto nr 4/232/, kwiecień 1970 r.
2. Biskup M. /red./ - Dzieje Chełmna i jego regionu - zarys monograficzny, Towarzystwo Naukowe w Toruniu, Toruń 1968 r.
3. Błachnio J. - Zabytki pow. chełmińskiego, Grudziądz 1962 r.
4. Ceynowa - Giełdoń M. - Osobliwości florystyczne i rezerваты Ziemi Chełmińskiej /przewodnik florystyczny/, Towarzystwo Naukowe w Toruniu, Toruń 1971 r.
5. Chełmno - przewodnik /oprac. zbiorowe/, Wyd. Morskie, Gdynia 1967 r.
6. Chmielewski J. - Studia projektowe nad przebudową starego miasta Kazimierzowskiego w Radomiu, Miasto nr 4 /232/, kwiecień 1970 r.
7. Dąbrowski L. - Obrzeża miast zabytkowych, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, T. V, z 1/2 PWN, Warszawa 1960 r.
8. Dziedzic J., Ossowski P. - Powiat i miasto Chełmno /monografie krajoznawcze/, Chełmno 1923 r.
9. Gąsiorowski E. - Rynek i ratusz chełmiński, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, T. X, z. 1, Warszawa 1965 r.
10. Z. Grausch - Reprezentacyjne badanie drogowego ruchu turystycznego w Chełmnie /pomiarы w dniach 16 maja, 4 czerwca, 6 czerwca, 13 czerwca i 17 czerwca 1971 r./, maszynopis, Instytut Turystyki, Pracownia w Bydgoszczy
11. Hotke R. - Meischke R. - O projektach przebudowy urbanistycznej miast holenderskich, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, T.V. z 1/2, PWN, Warszawa 1960 r.
12. E. Hennig - Analiza ruchu turystycznego w Chełmnie w latach 1971 i 1972 /na podstawie obserwacji własnych/, maszynopis, Instytut Turystyki, Pracownia w Bydgoszczy.
13. E. Hennig - Od Chełmna do ... Chełmna, Światowid, Rok XVII, nr 30/536/, 1968 r.
14. W. Łęga - Ziemia Chełmińska, Wrocław 1961 r.

15. Maksimović B. - Problemy przebudowy zabytkowych ośrodków miejskich w Jugosławii, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, T. V, z. 1/2, PWN, Warszawa 1960 r.
16. Marczewski K. - Granice ingerencji urbanistyki współczesnej w zespoły zabytkowe, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, T. V, z. 1/2, PWN, Warszawa 1960 r.
17. Marzyński S. - Obiekty zabytkowe jako ośrodki ruchu pątniczego i turystycznego, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, T. V, z. 1/2, PWN, Warszawa 1960 r.
18. Orłowicz M. - Ilustrowany przewodnik po Chełmnie i Świeciu, Lwów 1924 r.
19. Pano R. - Zagadnienia urbanistyczne ośrodków zabytkowych, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, T. V, z. 1/2, PWN, Warszawa 1960 r.
20. Physical planning for tourism development - Interregional seminar of physical planning for tourism development, Dubrownik, Jugosławia, 1970 r.
21. Podlewski W. - Uwagi dot. projektowania nowych elementów przestrzennych w zespołach zabytkowych, Miasto nr 9, wrzesień 1972 r.
22. Przymusiński L. - Rozwój szczytów i elewacji w architekturze gotyckiej Ziemi Chełmińskiej i Pomorza Gdańskiego, Biuletyn Historii Sztuki nr 3, 1964 r.
23. Rejewski M. - Lasy liściaste Ziemi Chełmińskiej, Studia Societatis Scientiarum Torunensis, Toruń-Polonia, Vol. IX, nr 3 Sectio D /Botanica/, Toruń 1971 r.
24. R. Szymański - Analiza turystycznego ruchu noclegowego w Chełmnie w latach 1970 - 1971, maszynopis, Instytut Turystyki, Pracownia w Bydgoszczy.
25. The future of Tourism - International Union of Official Travel Organisations, Geneva 1970 r.
26. Tomaszewski L. - Zagadnienia komunikacji w rejonach miejskich o wartości zabytkowej, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, T. V, z. 1/2, PWN, Warszawa 1960 r.
27. Wośko Z. - Stare Miasto w Lublinie - rola i miejsce zespołu zabytkowego w mieście współczesnym, Miasto nr 3, marzec 1971 r.
28. Zobołowicz J. - Układ przestrzenny średniowiecznego Chełmna, Zeszyty Naukowe UMK Torunia. Nauki Humanistyczno-Społeczne - z. 28, Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo III, Toruń r. 1968

4667