

**Opis koncepcji architektoniczno-urbanistycznej
„Starego Miasta” w Krośnie Odrzańskim**

IDEA

Głównym celem projektu jest przywrócenie obszarowi Starego Miasta roli centralnej dzielnicy Krosna Odrzańskiego, zintegrowanej z prawobrzeżną częścią miasta. Skuteczna rewitalizacja oraz niejednokrotnie odbudowa tkanki miejskiej powinna uwzględniać niezaprzeczalne walory miejsca, do których należą: unikalne położenie w sąsiedztwie wody i terenów zielonych a także historyczny charakter układu urbanistycznego.

Powyższa idea znajduje swoje odzwierciedlenie w szeregu celów, zdefiniowanych jako zadania odrębne lecz równoważne dla realizacji całej koncepcji. Realizacja poszczególnych celów będzie możliwa poprzez realizację konkretnych założeń urbanistycznych, szczegółowo sformułowanych w dalszej części.

CELE

1. **Stworzenie nowego układu komunikacyjnego** pozwalającego na wytworzenie stref ograniczonego ruchu kołowego i znaczne ograniczenie uciążliwości ruchu samochodowego w oparciu o obwodnicę Krosna Odrzańskiego planowaną w ciągu drogi krajowej nr 29 oraz nowe połączenie miasta na osi północ-południe przeznaczone dla ruchu lokalnego.
2. **Odtworzenie kwartałów zabudowy w „sercu” Starego Miasta** w obrębie przebiegu murów obronnych i wykształcenie tym samym wielofunkcyjnego rdzenia całej dzielnicy, cechującego się dużym i zróżnicowanym potencjałem.
3. **Wytworzenie wartościowych przestrzeni publicznych** w powiązaniu ze stworzeniem bogatej oferty programowej w zakresie świadczenia usług o charakterze publicznym (w tym komercyjnych), takich jak: edukacja, kultura, turystyka, sport i rekreacja, stymulujących zrównoważony rozwój centralnej dzielnicy miasta.
4. **Otwarcie miasta na rzekę i kanał Starej Odry** poprzez budowę odpowiedniej infrastruktury związanej z obsługą ruchu wodnego oraz ekspozycję walorów rzeki i nadrzecznych terenów zielonych.
5. **Rewitalizacja Osiedla Rybaki** w oparciu o rozwój funkcji mieszkaniowej i usług turystycznych bazujących na atrakcji sąsiedztwa Odry.
6. **Rewitalizacja zabudowy w strefie przemysłowej** poprzez ograniczenie zabudowy produkcyjnej i funkcji uciążliwych dla środowiska, na rzecz rozwoju funkcji usługowych.

ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO

Pierwotna wartość historycznego układu Starego Miasta uległa niemal całkowitemu zniszczeniu w schyłkowej fazie II Wojny Światowej. Wyraźne kwartały zwartej zabudowy miejskiej nie zostały odtworzone a ich miejsce zajęły rozległe obszary zieleni urządzonej, a także nowe budynki o gabarytach i standardzie znacznie odbiegającym od pierwotnych obiektów.

W ślad za drastycznym zmniejszeniem intensywności zabudowy doszło do depopulacji Starego Miasta oraz erozji funkcji centrotwórczych, które w ogromnej większości zostały ulokowane na prawobrzeżnej części miasta. W wyniku wieloletniego oddziaływania tych negatywnych procesów obecny obszar starówki ma charakter zabudowy podmiejskiej, a miejscami wręcz wiejskiej, niejednokrotnie chaotycznej i znajdującej się w bardzo złym stanie technicznym. W rezultacie stosunkowo nieliczna, lecz wartościowa istniejąca zabudowa zabytkowa zlokalizowana jest w sztucznym, nieprawidłowym dla niej kontekście. Z kolei tereny nadrzeczne, z natury atrakcyjne, są tu zaniedbane i zdewaluowane, a istniejąca promenada nie wykorzystuje w pełni walorów unikalnego położenia.

Na obniżenie atrakcyjności Starego Miasta ogromny wpływ wywiera obecny układ komunikacji kołowej, który stanowi jedną z głównych przeszkód utrudniających prawidłowy rozwój terenu objętego opracowaniem. Przebieg drogi krajowej przez centrum Starego Miasta i w oparciu o dwa istniejące mosty jest rozwiązaniem stwarzającym znaczną uciążliwość zarówno dla mieszkańców jak i użytkowników drogi. Zabytkowe przeprawy są zdecydowanie niewystarczające dla sprawnego prowadzenia ruchu ciężkich pojazdów. Mieszanie się ruchu tranzytowego i

lokalnego powoduje szereg obciążeń do których należą m.in. zatłoczenie dróg i wydłużenie przejazdu, zmniejszenie bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz mieszkańców, przyspieszone niszczenie infrastruktury i zabudowy, zwiększona emisja stresorów – spalin, hałasu i wibracji. W efekcie obszar starówki jest strefą mało przyjazną dla zamieszkiwania, ruchu pieszego oraz rozwoju funkcji o charakterze centrotwórczym.

Odwrócenie powyższych tendencji możliwe jest jedynie w drodze zdecydowanej rewaloryzacji struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta oraz przebudowy układu komunikacyjnego. Istniejące przeszkody muszą zostać wyeliminowane, a naturalne atrakcje osadnicze Starego Miasta powinny być stymulowane aż do osiągnięcia poziomu równowagi i samopodtrzymywania.

PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA

KOMUNIKACJA

Warunkiem niezbędnym dla realizacji sformułowanej idei jest gruntowna transformacja układu komunikacyjnego. Dopiero na tym nowym „szkielecie” można będzie w pełni kształtować odnowioną tkankę Starego Miasta wraz z właściwymi mu strukturami funkcjonalno-przestrzennymi.

Zasadniczym elementem kształtowania nowego układu drogowego jest wybudowanie obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 29 i tym samym usunięcie niezwykle uciążliwego ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych. Koncepcja budowy obwodnicy od lat funkcjonuje w planach organów administracji (GDDKiA) a także stanowi żywą potrzebę społeczności miasta (projekt obywatelski) i choć nie jest ona elementem niniejszego opracowania to doskonale wpisuje się w przyjęte założenia. Uruchomienie obwodnicy (wg jednego z analizowanych wariantów) zlikwiduje barierę stojącą na drodze rozwoju zabudowy Starego Miasta i ponownie otworzy tę przestrzeń dla jego mieszkańców.

Ze względu na zabytkowy charakter istniejących mostów oraz integrację odbudowywanej dzielnicy z północną częścią Krosna Odrzańskiego, wskazane jest również stworzenie trasy alternatywnej, zdecydowanie bliższej miastu aniżeli planowana obwodnica, w celu przejęcia lokalnego ruchu i właściwego połączenia Starego Miasta z regionem. W tym celu zaproponowano budowę trasy o klasie drogi zbiorczej wraz z drugą przeprawą mostową na Odrze okalającej Stare Miasto od wschodu i południowego wschodu. Tak ukształtowana sieć dróg pozwoli całkowicie wyeliminować ruch tranzytowy z terenu Starego Miasta, a jednocześnie obie części miasta będą bardziej zintegrowane.

Usunięcie ruchu tranzytowego z obszaru Starego Miasta pozwoli na zdecydowane zmniejszenie natężenia ruchu i uspokojenie komunikacji kołowej, a tym samym wzmocnienie ruchu rowerowego i pieszego. Zaproponowany układ dróg na terenie starówki opiera się w większości na historycznej siatce ulic, z niewielkimi korektami, szczególnie w rejonie rond wjazdowych zlokalizowanych przy historycznych mostach. Przebudowa układu drogowego daje możliwość wprowadzenia większej liczby ulic jednokierunkowych, szerszego stosowania historycznych nawierzchni, swobodniejszego kształtowania zieleni przyulicznej oraz elastyczniejszych rozwiązań parkingowych (parkowanie pojazdów odbywać się będzie w znacznej mierze w obrębie ulic). Wszystko posłuży zwiększeniu atrakcyjności terenu Starego Miasta zarówno na płaszczyźnie estetycznej, jak również w sferze funkcjonalnej.

Szczególne znaczenie ma stworzenie strefy ruchu pieszego w rejonie Rynku, Zamku Piastowskiego i portu rzecznoego na Odrze, gdzie większość ulic została wyłączona z komunikacji kołowej. To w tej strefie będą koncentrować się główne funkcje centrotwórcze, stanowiące o unikalnym charakterze starówki.

Bardzo istotnym uzupełnieniem jest zaproponowany system ciągów pieszych i pieszo-rowerowych pozwalający na bezpieczne poruszanie się w przestrzeni Starego Miasta. Układ ten zachęca do niezmotoryzowanych form poruszania się podkreślając lokalne atuty miejsca takie jak unikalne położenie oraz historyczny charakter miejsca. Główny ciąg pieszo-rowerowy zaplanowano wzdłuż Odry od istniejącej promenady poprzez obrzeża Osiedla Rybaki a następnie wzdłuż kanału Stara Odra do mostu Elizy. W najbardziej wysuniętym na zachód punkcie obszaru opracowania przewidziano budowę kładki pieszej prowadzącej do rezerwatu archeologicznego położonego po drugiej stronie kanału. Dodatkowo ważny ciąg pieszo-rowerowy przebiega od

terenów rekreacyjnych przy Zamku Piastowskim poprzez ul. Wąską do kanału Stara Odra w rejonie mostu Elizy.

STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

Należy dążyć do stworzenia wielofunkcyjnej miejskiej dzielnicy pełnej historycznych odniesień, zapewniającej jednocześnie właściwą obsługę komunikacyjną i komfort użytkowników przestrzeni. Istotą przedstawionej koncepcji jest stworzenie struktury miejskiej łączącej walory współczesnej architektury i rozwiązań technicznych z historycznym charakterem Starego Miasta, przy jednoczesnym podkreśleniu kontaktu z rzeką.

Zaproponowana zabudowa opiera się w większości na historycznej siatce ulic i pierwotnej parcelacji. Natomiast budynki nawiązują skalą i formą do dawnej zabudowy. W efekcie powstająca zabudowa winna przywrócić staromiejski klimat pierwotnego „serca miasta”.

Odtworzenie kwartałów zabudowy i zwiększenie liczby mieszkańców da podstawę do kształtowania przestrzeni, które będą funkcjonować o każdej porze dnia i roku. Historyczna scena miasta musi odzyskać swoich aktorów. Właśnie dlatego budowanie nowej tożsamości Starego Miasta należy zacząć od decyzji lokujących na tym terenie ważne obiekty centrotwórcze i jednocześnie uzupełniające obecny program funkcjonalny Krosna Odrzańskiego.

Naturalnym sercem powstającego zespołu jest rynek, skupiający wiele różnorodnych funkcji i cechujący się zwykle największą rozpoznawalnością w strukturze niemal każdego miasta. Koncepcja zakłada zabudowę wschodniej pierzei rynku ogólnodostępnym obiektem użyteczności publicznej o wyróżniających się wartościach architektonicznych, który powinien stać się nową wizytówką miasta. To tutaj przewiduje się umiejscowienie m.in. wielofunkcyjnego centrum kultury z mediateką, salą koncertowo-konferencyjną, oranżerią i centrum informacji turystycznej. W połączeniu z programem Zamku i sąsiedztwem zabytkowego kościoła św. Jadwigi, obiekty te mają szansę stworzyć bogatą ofertę działalności, imprez i wydarzeń kulturalnych, kreując tym samym niepowtarzalną „przestrzeń ducha i umysłu”.

Z kolei teren od strony ul. Słonecznej do północnej pierzei rynku przeznaczono na zabudowę usługową z dopuszczeniem lokalizacji lokali mieszkalnych w części budynków, na najwyższych kondygnacjach. Ul. Ariańska o charakterze pasażu handlowego wraz z ul. Żymierskiego z parterami budynków o funkcji usługowej stanowi główną oś nowego układu.

Natomiast w północnej pierzei rynku, w miejscu historycznego ratusza, zlokalizowano galerię handlową. Dzięki temu publiczna funkcja wschodniej pierzei zostanie zrównoważona istotnym potencjałem ekonomicznym funkcji komercyjnych.

Dotychczasowy obiekt dworca i bazy PKS został usunięty z obrębu Starego Miasta, a w jego miejsce zaproponowano lokalizację przystanku wraz niezbędną infrastrukturą obsługi pasażerów (kasy, poczekalnia, zaplecze socjalne) zlokalizowane w rejonie nowego ronda przy ul. Ariańskiej. Dzięki temu mało atrakcyjna i terenochłonna funkcja ustąpi miejsca strukturom adekwatnym dla przestrzeni starówki, a jednocześnie teren opracowania nie zostanie pozbawiony komunikacji publicznej.

Innym filarem odnowionego centrum powinna stać się przystań turystyczna i ośrodek sportów wodnych. Ta nowa przestrzeń publiczna ma służyć wykorzystaniu walorów rekreacyjnych sąsiedztwa rzeki dla mieszkańców jak i turystów. W połączeniu z towarzyszącymi terenami usług w zakresie obsługi turystów i wodniaków stanowić będzie dodatkową wartość obszaru.

Tereny na zachód od ul. Marksa i ul. Wodnej przeznaczono w większości na funkcję zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z dopuszczeniem usług towarzyszących ze szczególną preferencją usług związanych z obsługą ruchu turystycznego.

Obszar na wschód od ul. Wąskiej, obejmujący obecnie w większości zabudowę przemysłową, proponuje się przekształcić w teren zabudowy produkcyjnej i usługowej z dopuszczeniem adaptacji zabytkowych budynków przemysłowych na apartamenty mieszkalne o wyższym standardzie (lofty) i lokale biurowe. Granicą lokalizowania obiektów produkcyjnych stanie się ul. Lipowa w nowym przebiegu od ul. Bankowej do ul. Pocztowej. Powyższy obszar z inwestycjami o niskiej uciążliwości i z bardzo dobrym skomunikowaniem z nowym układem drogowym ma szansę stać się wartościowym fragmentem dzielnicy.

Cały obszar Starego Miasta otacza pierścień terenów zielonych z terenami sportowymi i rekreacyjnymi. Od strony nowej drogi zbiorczej znajduje się zieleń o funkcji izolacyjnej.

USTALENIA SZCZEGÓŁOWE DLA JEDNOSTEK (oznaczenia wg planu na planszach nr 1 i 2):

1. KWARTAŁY ZABUDOWY USŁUGOWEJ – 1b, 1c.

- funkcja: usługi komercyjne,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - zabudowa plombowa w oparciu o historyczne podziały; w miejscu dawnego ratusza – galeria handlowa,
 - 3-4 kondygnacje,
 - wysokość elewacji – od 8 do 12 m,
 - wysokość kalenicy – od 11 do 20 m,
 - dachy – wysokie, od strony rynku mansardowe, z dopuszczeniem tarasów od strony wnętrza kwartału; dominanta wysokościowa w nawiązaniu do wieży dawnego ratusza,
 - obsługa komunikacyjna: przejazdy bramowe od strony planowanej ulicy „przymurnej”, Waryńskiego, z parkingu dwupoziomowego na terenie nr 17,
 - parkowanie: w przyziemiu budynków, pod płytą tarasową wewnątrz kwartału; dopuszcza się lokalizację parkingu wielopoziomego.

2. KWARTAŁ ZABUDOWY USŁUGOWEJ – 1a.

- funkcja: usługowa – biura, usługi, handel,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - usunięcie istniejącej zabudowy,
 - zabudowa plombowa w nawiązaniu do historycznej parcelacji,
 - 3-4 kondygnacje,
 - wysokość elewacji – od 8 do 10 m,
 - wysokość kalenicy – od 12 do 16 m,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów od strony wnętrza kwartału,
 - obsługa komunikacyjna: wjazd z przyległej od północy ulicy,
 - parkowanie: w przyziemiu budynków, pod płytą tarasową wewnątrz kwartału; dopuszcza się lokalizację parkingu wielopoziomego.

3. KWARTAŁY ZAB. USŁUGOWEJ Z DOPUSZCZENIEM FUNKCJI MIESZKALNEJ – 2a, 2b.

- funkcja: usługowa – usługi z dopuszczeniem funkcji mieszkalnej na dwóch ostatnich kondygnacjach; na terenie 2b – lokalizacja budynku obsługi podróżnych PKS (kasy, poczekalnia) z dostępem od ul. Ariańskiej i deptaku przy murach obronnych,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - zabudowa plombowa w nawiązaniu do historycznych podziałów;
 - od strony północnej teren z otwarciem w stronę rzeki, z zielenią izolującą od strony ul. 22 Lipca i z ekspozycją relikwów murów obronnych – teren o charakterze ogólnodostępnym (deptak z wejściem od ul. Słonecznej),
 - 2-3 kondygnacje (dla zabudowy w zachodniej pierzei rynku – do 4 kondygnacji),
 - wysokość elewacji – od 7 do 10 m,
 - wysokość kalenicy – od 10 do 16 m,
 - dachy – wysokie, od strony rynku mansardowe, dopuszczenie tarasu od strony Odry, ul. Marksa,
 - podcień od strony rynku,
 - obsługa komunikacyjna: przejazdy bramowe od strony przyległych ulic,
 - parkowanie: w przyziemiu budynków, pod płytą tarasową wewnątrz kwartałów.

4. TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ Z DOPUSZCZENIEM MIESZKALNEJ – 2c, 2d.

- funkcja: usługowa – usługi biurowe, administracyjne, funkcja mieszkalna - apartamenty,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - istniejący budynek – do zachowania,
 - zabudowa w formie zabudowy segmentowej,
 - do 3 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 4,5 do 6 m,

- wysokość kalenicy – od 9 do 11 m,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów,
 - obsługa komunikacyjna: z ul. Słonecznej,
 - parkowanie: w przyziemiu budynków, parking przy bulwarze JPiI,
5. KWARTAŁY ZABUDOWY MIESZKALNO-USŁUGOWEJ – 3a, 3b, 3c, 3d, 3f, 3g, 3h.
- funkcja: mieszkaniowa wielorodzinna, usługowa – handel, biura, usługi,
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie istniejącej zabudowy zabytkowej,
 - usunięcie istniejących parterowych pawilonów handlowych,
 - zabudowa plombowa w nawiązaniu do historycznej parcelacji,
 - 2-4 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 7 do 10 m,
 - wysokość kalenicy – od 10 do 16 m,
 - dachy – wysokie o kącie od 38 do 45 stopni, od strony rynku mansardowe, z dopuszczeniem tarasów od strony wewnątrz kwartałów,
 - obsługa komunikacyjna: przejazdy bramowe z przyległych ulic,
 - parkowanie: w przyziemiu budynków, pod płytą tarasową wewnątrz kwartałów.
6. KWARTAŁ ZABUDOWY MIESZKALNO-USŁUGOWEJ – 3e.
- funkcja: mieszkaniowa wielorodzinna, usługowa – handel, biura, usługi,
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie zabytkowego budynku,
 - zabudowa zwarta,
 - od strony ronda – podcień w parterze budynków,
 - cofnięcie najwyższej kondygnacji w elewacji od strony Odry i ronda,
 - 4-5 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 12 do 16 m,
 - wysokość kalenicy (attyki) – od 12 do 16 m,
 - dachy – od strony ul. Wodnej, 22 Lipca – wysokie, od strony Odry i ronda - płaskie,
 - obsługa komunikacyjna: przejazdy bramowe od strony przyległych ulic z wyłączeniem rejonu ronda,
 - parkowanie: we wnętrzu kwartału, dopuszcza się lokalizację parkingu wielopoziomowego.
7. KWARTAŁY ZABUDOWY MIESZKALNEJ WIELORODZINNEJ Z DOPUSZCZENIEM FUNKCJI USŁUGOWEJ – 4a, 4b, 4c.
- funkcja: mieszkalna wielorodzinna z dopuszczeniem usług na 1. i 2. kondygnacji budynków,
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie istniejącej zabudowy zabytkowej,
 - usunięcie zabudowy gospodarczej i garażowej o niskim standardzie,
 - nowa zabudowa nawiązująca do istn. zabudowy historycznej,
 - zabudowa w formie plombowej,
 - od 3 do 4 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 7 do 10 m,
 - wysokość kalenicy – od 10 do 15 m,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów,
 - obsługa komunikacyjna: z przyległych dróg publicznych; ciąg pieszo-rowerowy (ul. Wąska),
 - parkowanie: w przyziemiu budynków, pod płytą tarasową we wnętrzu kwartału.
8. KWARTAŁ ZABUDOWY MIESZKALNEJ WIELORODZINNEJ Z DOPUSZCZENIEM FUNKCJI USŁUGOWEJ – 4d.
- funkcja: mieszkalna wielorodzinna z dopuszczeniem usług na pierwszej kondygnacji budynku od strony mostu Elizy,
 - gabaryty i forma zabudowy:

- zachowanie zabytkowego modernistycznego budynku przy ul. Lipowej 2,
- nowa zabudowa w nawiązaniu do formy i gabarytów budynku przy ul. Lipowa 2,
- obsługa komunikacyjna: z ulicy Bankowej,
- parkowanie: w obrębie terenu.

9. KWARTAŁY ZABUDOWY MIESZKALNEJ WIELORODZINNEJ Z DOPUSZCZENIEM FUNKCJI USŁUGOWEJ – 4e, 4f, 4g.

- funkcja: mieszkalna wielorodzinna z dopuszczeniem usług na pierwszej kondygnacji,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie istniejącej zabudowy zabytkowej,
 - usunięcie zabudowy gospodarczej i garażowej o niskim standardzie,
 - nowa zabudowa nawiązująca do istn. zabudowy historycznej,
 - od 2 do 3 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 6 do 9 m,
 - wysokość kalenicy – od 9 do 14 m,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów,
- obsługa komunikacyjna: z przyległych dróg publicznych,
- parkowanie: w obrębie terenu.

10. TERENY ZABUDOWY JEDNORODZINNEJ Z USŁUGAMI TURYSTYCZNYMI – 5a-e.

- funkcja: mieszkalna jednorodzinna z dopuszczeniem usług związanych z obsługą ruchu turystycznego (pensjonaty, usługi hotelowe, gastronomia); dla terenów 5b – dodatkowo dopuszczenie usług związanych z żeglugą (wypożyczalnie, konserwacja, naprawa i przechowywanie sprzętu wodnego), dla terenów 5c – dodatkowo dopuszczenie innych usług podstawowych (sklepy, niewielkie punkty usługowe),
- gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie istniejącej zabudowy zabytkowej,
 - usunięcie zabudowy gospodarczej i garażowej o niskim standardzie,
 - nowa zabudowa nawiązująca do istn. zabudowy historycznej,
 - od 2 do 3 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 3,5 do 7 m,
 - wysokość kalenicy – od 6 do 11 m,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów,
- obsługa komunikacyjna: z przyległych dróg publicznych,
- parkowanie: w obrębie terenu.

11. TERENY ZABUDOWY MIESZKALNEJ JEDNORODZINNEJ - 6.

- funkcja: mieszkalna jednorodzinna,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie istniejącej zabudowy,
 - zabudowa szeregową,
 - do 3 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 3,5 do 7 m,
 - wysokość kalenicy – od 6 do 11 m,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów,
- obsługa komunikacyjna: z przyległych dróg publicznych,
- parkowanie: w obrębie terenu.

12. TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ – 7a, 7b.

- funkcja: usługowa – hotelowa, gastronomia, centrum konferencyjne,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie istniejącej zabudowy zabytkowej,
 - usunięcie zabudowy gospodarczej i garażowej o niskim standardzie,
 - od 2 do 3 kondygnacji,

- wysokość elewacji – od 4,5 do 7 m,
 - wysokość kalenicy – od 7 do 12 m,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów,
 - obsługa komunikacyjna: z przyległych dróg publicznych,
 - parkowanie: w obrębie terenu.
13. TEREN OBSŁUGI SPORTÓW WODNYCH – 8a, 8b.
- funkcja: obiekty i usługi związane z żeglugą (administracja, wypożyczalnia, konserwacja, naprawa i przechowywanie sprzętu wodnego),
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie istniejącej zabudowy zabytkowej,
 - usunięcie zabudowy o niskim standardzie,
 - od 2 do 3 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 4 do 8 m,
 - wysokość kalenicy – od 7 do 12 m,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów,
 - obsługa komunikacyjna: z przyległych dróg publicznych i wewnętrznych,
 - parkowanie: w obrębie terenu.
14. PRZYSTAŃ TURYSTYCZNA – 9.
- funkcja: usługowa: usługi związane z obsługą ruchu turystycznego: hotelowa, gastronomiczna; dopuszczenie usług związanych z żeglugą (wypożyczalnia, przechowywanie sprzętu wodnego),
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - od 2 do 3 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 4,5 do 8 m,
 - wysokość kalenicy – od 7 do 12 m,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów,
 - obsługa komunikacyjna: z ul. Bobrowej,
 - parkowanie: w obrębie terenu.
15. ZABUDOWA ADMINISTRACYJNA, BIUROWA – 10.
- funkcja: administracyjna i biurowa,
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie istniejącej zabudowy zabytkowej,
 - od 2 do 3 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 4 do 8 m,
 - wysokość kalenicy – od 7 do 12 m,
 - dachy – wysokie,
 - obsługa komunikacyjna: z ul. Bobrowej,
 - parkowanie: w obrębie terenu.
16. ZABUDOWA PRODUKCYJNA I USŁUGOWA – 11.
- funkcja: produkcyjna i usługowa – o uciążliwości ograniczonej do granic kwartału,
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - do 3 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – do 8 m,
 - wysokość kalenicy (attyki) – do 11 m,
 - dachy – o nachyleniu do 25 stopni,
 - nowa zabudowa o charakterze nawiązującym do XIX-wiecznej zabudowy przemysłowej,
 - od wschodu – zieleń izolacyjna,
 - obsługa komunikacyjna: z układu dróg na przedłużeniu ul. Słonecznej, Bankowej i Lipowej,
 - parkowanie: w obrębie terenu.

17. ZABUDOWA USŁUG SPORTU – 12.

- funkcja: utrzymanie funkcji związanej ze sportem i rekreacją,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - budynki istniejące do utrzymania,
 - dopuszczenie lokalizacji niewielkich obiektów kubaturowych związanych z obsługą funkcji sportowej, elementów małej architektury,
 - ochrona ekspozycji Zamku,
- obsługa komunikacyjna: planowanym sięgaczem z ul. Pocztowej,
- parkowanie: istniejące i projektowane parkingi w obrębie terenu.

18. „LOFTY” - APARTAMENTY, BIURA – 13.

- funkcja: funkcja mieszkalna – lofty, usługi biurowe, administracyjne,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - zachowanie istniejącej zabudowy zabytkowej,
 - nowa zabudowa o formie nawiązującej do historycznej architektury przemysłowej,
 - do 3 kondygnacji,
 - wysokość elewacji – od 6 do 9 m,
 - wysokość kalenicy – od 8 do 11 m,
 - dachy – o nachyleniu do 45 stopni,
- obsługa komunikacyjna: z nowoprojektowanej drogi na przedłużeniu ul. Lipowej oraz sięgaczem z Placu Wolności; z ciągu pieszo-rowerowego (ul. Wąska)
- parkowanie: w obrębie terenu.

19. SZKOŁA – 14.

- funkcja: usługi oświaty, edukacji, biurowa, administracyjna,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - utrzymanie istniejącej zabudowy,
 - możliwość nadbudowy budynków do trzech kondygnacji,
 - wyeksponowanie i udostępnienie reliktyw murów obronnych,
 - dachy – wysokie, z dopuszczeniem tarasów,
- obsługa komunikacyjna: z ul. Pocztowej i Szkolnej,
- parkowanie: w obrębie terenu.

20. CENTRUM KULTURY, MEDIATEKA – 15.

- funkcja: miejskie centrum kultury, mediateka, informacja turystyczna, oranżeria, gastronomia, centrum konferencyjne.
- gabaryty i forma zabudowy:
 - w nawiązaniu do gabarytów i podziałów parcelacyjnych historycznej zabudowy,
 - wysokość elewacji – od 9 do 10 m,
 - wysokość kalenicy – od 14 do 16 m,
 - dachy – mansardowe,
 - podcień od strony rynku,
- obsługa komunikacyjna: od strony ul. Pocztowej,
- parkowanie: w liniach rozgraniczających przyległych dróg i na parkingach ogólnodostępnych; dopuszczenie lokalizacji parkingu wielopoziomowego.

21. PLAC ZAMKOWY – 16.

- funkcja: przestrzeń publiczna, strefa ekspozycji, wystaw, festynów, jarmarków itp.,
- gabaryty i forma zabudowy: zakaz lokalizowania stałej zabudowy.

22. PARKING DWUPOZIOMOWY – 17.

- funkcja: ogólnodostępny, dwupoziomowy parking dla około 60 samochodów osobowych,
- gabaryty i forma zabudowy: górna płyta parkingu wyniesiona o 2 m w stosunku do placu przed Zamkiem, ze schodami i stopniami w formie siedzisk; obsadzenia w formie drzew.

23. DOMINANTA ARCHITEKTONICZNA – 19, 20, 21.
- dominanta na osi wejścia do Zamku – propozycja odtworzenia fontanny pierwotnie usytuowanej na Rynku,
 - dominanta na osi wejścia do kościoła Św. Jadwigi i ul. Ariańskiej – fontanna/makieta z brązu Starego Miasta w Krośnie Odrzańskim,
 - dominanta na osi skrzyżowania ul. Lipowej z ul. Bankową – propozycja nowej lokalizacji Pomnika Powrotu Środkowego Nadodrza do Macierzy.
24. DEPTAK PRZY MURACH OBRONNYCH – 22.
- funkcja: przestrzeń publiczna związana z lokalami usługowymi zabudowy kwartału 2b, ekspozycja murów obronnych, zieleń niska, ogródki gastronomiczne,
 - gabaryty i forma zabudowy: zakaz lokalizowania stałej zabudowy.
25. PRZYSTANEK AUTOBUSOWY PKS – 23.
- możliwość postoju 3 autobusów,
 - powiązanie ciągiem pieszym z punktem obsługi podróżnych (kasy, poczekalnia) w parterze budynku w rejonie ul. Ariańskiej.
26. TERENY REKREACYJNE PODZAMCZA – 26.
- funkcja: utrzymanie funkcji publicznych związanych z rekreacją,
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - zabytkowe obiekty, bastionowe umocnienia ziemne do rewaloryzacji,
 - adaptacja schronu na funkcje towarzyszące związane z rekreacją,
 - dopuszczenie lokalizacji elementów małej architektury,
 - uczytelnienie formy umocnień bastionowych,
 - obsługa komunikacyjna: z terenu Zamku oraz nowym sięgaczem z ul. Pocztowej,
 - parkowanie: zakaz parkowania.
27. BULWAR JANA PAWŁA II, PORT RZECZNY
- funkcja: funkcje publiczne związane z żeglugą, rekreacją i obsługą komunikacji,
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - zakaz zabudowy kubaturowej; dopuszczenie lokalizacji obiektów związanych z obsługą żeglugi, elementów małej architektury, toalet,
 - obsługa komunikacyjna: istniejący wjazd z ul. Słonecznej,
 - parkowanie: istniejący parking.
28. TERENY SPORTOWO-REKREACYJNE – 27a, 27b.
- funkcja: utrzymanie funkcji związanych ze sportem i rekreacją,
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - budynki istniejące do utrzymania,
 - dopuszczenie lokalizacji niewielkich obiektów kubaturowych związanych z obsługą funkcji sportowej, elementów małej architektury,
 - ochrona ekspozycji Zamku,
 - obsługa komunikacyjna: z przyległych dróg, teren 27a - sięgaczem z ul. Pocztowej,
 - parkowanie: w obrębie terenu oraz na terenach przyległych.
29. PLAC WOLNOŚCI
- funkcja: przestrzeń publiczna – teren zieleni urządzonej i obsługi komunikacji,
 - gabaryty i forma zabudowy:
 - zakaz lokalizowania stałej zabudowy,
 - dopuszczenie lokalizacji elementów małej architektury,
30. PROMENADA ZACHODNIA

- funkcja: tereny rekreacyjne i zieleni urządzonej,
- gabaryty i forma zabudowy:
 - dopuszczenie lokalizacji elementów małej architektury, toalet, placu zabaw, obiektów związanych z obsługą żeglugi (nabrzeże, zejścia, umocnienia, obiekty cumownicze).

31. RYNEK (Plac Św. Jadwigi Śląskiej).

Proponuje się odtworzenie Rynku w jego historycznym kształcie wraz z korektą przebiegu obecnej ul. Ariańskiej.

Zakłada się wyłączenie z ruchu kołowego całości Placu Św. Jadwigi z wyjątkiem przyległej od południa ulicy Partyzantów. W połączeniu z ciągami pieszymi w rejonie Zamku, ul. Ariańskiej i Słonecznej oraz bulwarem nadodrzańskim pozwoli na wytworzenie bezpiecznej i przyjaznej przestrzeni publicznej.

Najważniejszym elementem tworzącym nową obudowę Rynku jest budynek Centrum Kultury i Mediateki, mieszczący ponadto oranżerię i centrum informacji turystycznej. Zaproponowana forma budynków nawiązuje do parcelacji i kubatury przedwojennych kamienic. Znaczna transparentność obiektów i poszerzenie przejścia pomiędzy budynkami przed głównym wejściem do kościoła w stosunku do przedwojennego układu pozwala na zachowanie właściwej ekspozycji zabytku od strony Rynku.

Drugim ważnym obiektem generującym ruch pieszy w rejonie Rynku jest planowana w miejscu dawnego ratusza galeria handlowa.

Pozostałą zabudowę pierzei rynku tworzą usługowo-mieszkalne budynki nawiązujące swoimi gabarytami i klimatem do przedwojennych kamienic. Atrakcyjność i funkcjonalność wytworzonej przez zabudowę przestrzeni placu wzmacnia wykształcenie podcieni w pierzei zachodniej i wschodniej rynku.

Na przecięciu osi widokowych ul. Ariańskiej i Żymierskiego oraz wejścia głównego do kościoła Św. Jadwigi zlokalizowano dominantę architektoniczną w formie wykonanego z brązu modelu przedstawiającego XIX-wieczne Krosno Odrzańskie. Umieszczona na płaskiej misie makieta miasta, spoczywa na granitowej podstawie, na wysokości umożliwiającej swobodny dostęp dla dzieci. Kilkucentymetrowa warstwa wody wokół makiety odtwarzająca dawny układ rzek i ściekająca po kamiennej podstawie obiektu, stanowić będzie dodatkową atrakcję. Obiekt ten pozwoli w prosty sposób przedstawić mieszkańcom i przyjezdnym ideę odbudowy Starego Miasta.

Wytworzony wokół pomnika niewielki okrągły plac został wyróżniony poprzez układ kolorystyki nawierzchni i półokrągłych siedzisk po jego zachodniej stronie.

Rysunek posadzki placu i oświetlenie podkreśla najważniejsze kierunki i powiązania z otoczeniem oraz sugeruje podział na poszczególne strefy aktywności ludzi (ciągi komunikacyjne, zieleni, ogródki gastronomiczne, ławki i siedziska).

Południową krawędź placu zamyka i izoluje od przyległej ul. Partyzantów rząd niewielkich formowanych drzew z ławkami wokół każdego z nich.

Ograniczona ilość stałych elementów zagospodarowania pozwala na dużą elastyczność przy aranżacji różnych form użytkowania przestrzeni placu. Umożliwia organizację wydarzeń o różnym charakterze i skali – od jarmarków czy festynów do koncertów i projekcji kinowych.

Stonowana kolorystyka granitowej nawierzchni placu oraz oszczędne wzornictwo przyjętych elementów małej architektury z materiałów wysokiej jakości, tworzą uniwersalne tło dla powstającej zabudowy.

32. SKANSEN ARCHEOLOGICZNY.

- teren zabytkowego grodziska wpisanego do rejestru zabytków;
- zakaz zabudowy i dokonywania prac ziemnych.