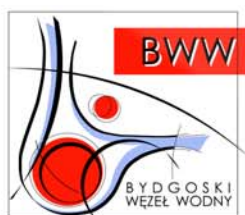




PREZYDENT MIASTA BYDGOSZCZY



MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA



PROGRAM REWITALIZACJI I ROZWOJU BYDGOSKIEGO WĘZŁA WODNEGO



PROJECT PART-FINANCED
BY THE EUROPEAN UNION



SYNTEZA

B Y D G O S Z C Z

2 0 0 6

*Gdy nie wiesz ,
do jakiego portu zmierzasz,
pomyślne wiatry nie będą
ci wiały*

Seneka

Program został sporządzony w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Bydgoszczy we współpracy ze specjalistami zewnętrznymi

Dyrektor
Z – ca Dyrektora

mgr inż. arch. GRZEGORZ ROSA
mgr inż. arch. BARBARA LISZKIEWICZ-CZYŻEWSKA

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:	STANISŁAW WROŃSKI mgr inż. arch. kraj. EWA PIETRZAK dr inż. arch. kraj. ALEKSANDER PIETRZAK inż. ALINA ROBAKOWSKA-PIETRZAK mgr inż. LUDGARDA IŁOWSKA mgr inż. ELŻBIETA LIS mgr inż. arch. MARTA PIĄTKOWSKA mgr inż. arch. TOMASZ WŁODARCZYK DANUTA KRUS RÓŻA ABRAM
KOORDYNACJA PRAC NAD PROJEKTEM:	STANISŁAW WROŃSKI mgr inż. arch. kraj. EWA PIETRZAK
WSPÓŁPRACA:	mgr KRZYSZTOF BARTOWSKI mgr PRZEMYSŁAW ZALAS WYDZIAŁ GOSPODARKI KOMUNALNEJ I OCHONY ŚRODOWISKA WYDZIAŁ ZARZADZANIA KRYZYSOWEGO WYDZIAŁ KULTURY I PROMOCJI MIASTA MIEJSKIE WODOCIĄGI I KANALIZACJE
PROJEKT GRAFICZNY ORAZ LOGO BWV:	mgr inż. arch. MARTA PIĄTKOWSKA

PROGRAM REWITALIZACJI I ROZWOJU BYDGOSKIEGO WĘZŁA WODNEGO

1	Abstrakt.....	6
2	Definicja BWW.....	6
3	Historia BWW	7
4	BWW w obowiązujących dokumentach.....	7
5	Uwarunkowania kształtowania sieci dróg wodnych BWW	7
6	Ogólna charakterystyka BWW	1010
7	Podział na typy krajobrazu BWW	11
8	Typ I krajobrazu - Zielona Dolina Brdy	13
8.1	Wytyczne do zagospodarowania.....	14
9	Typ II krajobrazu - Brda śródmiejska.....	16
9.1	Wytyczne do zagospodarowania Brdy Śródmiejskiej.....	18
10	Typ III krajobrazu - Brda gospodarczo-sportowa.....	20
10.1	Wytyczne do zagospodarowania strefy	23
11	Typ IV krajobrazu - Kanał Bydgoski.....	25
11.1	Wytyczne do zagospodarowania strefy	28
12	Typ V krajobrazu - Wiśła	29
12.1	Wytyczne do zagospodarowania strefy	31
13	Waloryzacja potencjałów poszczególnych typów krajobrazu	31
14	Zadania BWW	33
15	BWW – analiza swot	35
16	Warunki powodzenia rewitalizacji i rozwoju BWW	37
17	Określenie zasad i kierunków promocji BWW	38
18	Podsumowanie	39

1 Abstrakt

Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego (PRiBWW) jest jednolitym, spójnym i interdyscyplinarnym opracowaniem sporządzonym w granicach Bydgoszczy z uwzględnieniem szczególnej roli BWW na całym szlaku międzynarodowej drogi wodnej E-70, od Berlina do Kaliningradu. Uwzględniając uwarunkowania przestrzenne, krajobrazowe, kulturowe, przyrodnicze, techniczne, właścicielskie i formalno-prawne, program będzie miał za zadanie:

- wykreowanie Bydgoszczy jako „Wodnej Stolicy Polski” a docelowo „Europejskiego Centrum Wodnego”
- przywrócenie Bydgoszczy kluczowej roli na szlaku wodnym Berlin – Kaliningrad,
- wykreowanie nowej tożsamości przestrzeni miejskiej,
- ochrona wartości przyrodniczych i kulturowych miasta,
- aktywizacja działalności usługowo – turystycznej, rekreacyjnej i transportowej w obszarze BWW, skutkująca nowymi miejscami zatrudnienia,
- integracja mieszkańców oraz poprawa jakości zamieszkania poprzez przywrócenie i udostępnienie dla celów rekreacji nowych przestrzeni publicznych,

poprzez:

- określenie zasad i kierunków rozwoju BWW;
- określenie zasad zagospodarowania obszarów przybrzeżnych;
- propozycje działań planistycznych;
- wskazanie istniejących i nowo projektowanych terenów i urządzeń dla potrzeb turystyki i transportu wodnego;
- określenie zasad promocji BWW;
- określenie zadań inwestycyjnych;

Program rewitalizacji i rozwoju BWW nie rozstrzyga ostatecznie o kolejności i zakresie działań inwestycyjnych, gdyż te winny być zgodne z posiadanymi i pozyskanymi środkami, przyjętymi w Wieloletnim Planie inwestycyjnym, stosownie do założonych celów.

Program rewitalizacji i rozwoju BWW został sporządzony w ramach projektu „Wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych dla rozwoju regionalnego”, finansowanego ze środków Inicjatywy Wspólnotowej Interreg III – Region Morza Bałtyckiego (akronim In Water).

2 Definicja BWW

Bydgoski Węzeł Wodny – (BWW) jest najcenniejszym zasobem Bydgoszczy stanowiącym wiodący element międzynarodowej drogi wodnej E-70 łączącej wschód i zachód Europy. Stanowi unikatowy związek cech hydrograficznych Brdy, Wisły, Kanału Bydgoskiego, strugi Flis i Kanału Górnonoteckiego. Wraz z naturalnymi i utworzonymi przez człowieka walorami: przyrodniczymi, sprawnymi posiadającymi wartości kulturowe urządzeniami wodnymi, założeniami urbanistyczno-architektonicznymi terenów związanych z wodą, identyfikuje Bydgoszcz i stanowi o rozwoju, walorach, szansach i emocjach miasta.

3 Historia BWW

Pierwsze informacje o możliwości budowy kanału łączącego Wisłę z Odrą pochodzą z XVI wieku.

Najważniejsze daty i fakty:

- XVI wiek – pierwsze pomysły połączenia kanałem Wisły i Odry
- 1766r – polska koncepcja budowy kanału wg projektu Floriana Czaki
- 1773 – 74 budowa kanału,
- 1915r – przebudowa Kanału Bydgoskiego – pozostaje Stary Kanał Bydgoski
- 1969 – 70r. zasypianie części Starego Kanału Bydgoskiego,
- 1999r. - oddanie do użytku Śluzy Cersko Polskie,
- 2000r. – uchwalenie „Programu przywracania Miastu Rzeki Brdy,
- 2006r. – uchwalenie Programu Rozwoju i Rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego.

4 BWW w obowiązujących dokumentach

PRiRBWW jest zgodny z szeregiem dokumentów już obowiązujących i funkcjonujących na terenie miasta takich jak:

Koncepcja Programowej Rozwoju Turystyki Przyjazdowej do Bydgoszczy.

- Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2010, uchwalona 20 czerwca 2000r Uchwałą nr 439/2000 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
- Strategia Rozwoju Bydgoszczy do roku 2015 uchwalona uchwałą nr XXXVI/795/04 10 listopada 2004r.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalony Uchwałą Nr XI/135/03 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2003 roku.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy uchwalone Uchwałą Nr XLVI/980/05 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 kwietnia 2005r,
- Wieloletni plan inwestycyjny,
- Lokalny Program Rewitalizacji przyjęty Uchwałą Nr XLIII/914/05 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 23 lutego 2005r.,
- Plan Rozwoju Lokalnego, uchwalony 8 lutego 2006r uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy Nr LXIV/1200/06.

Dokumenty powyższe w sposób bezpośredni lub pośredni podejmują zagadnienia sprzyjające rozwojowi i rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego dzięki temu stwarzają warunki dla działania programu

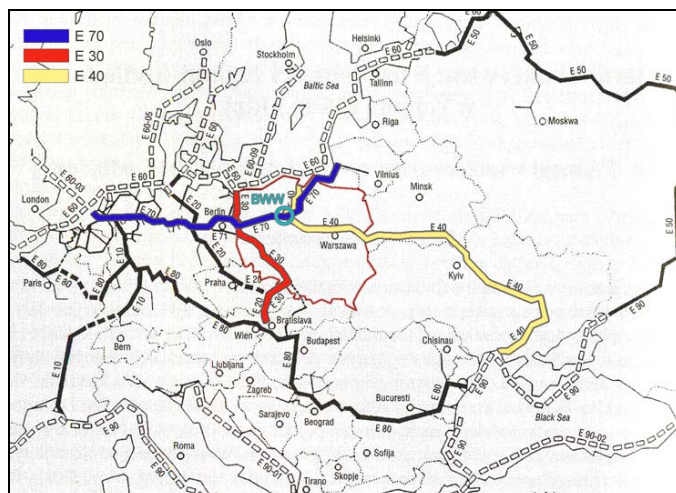
5 Uwarunkowania kształtowania sieci dróg wodnych BWW

Bydgoski Węzeł Wodny jest szczególnym miejscem w Polsce. Jego unikatowość polega na powiązaniu wschodnioeuropejskiego i zachodnioeuropejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych. Jest także punktem spinającym dwa główne korytarze wodne o znaczeniu międzynarodowym:

E- 40: prowadząca z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru,
E-70: z Antwerpii do Kłajpedy - poprzez Holandię, Niemcy, Polskę, Rosję do Litwy (W granicach administracyjnych Polski: prowadząca od śluzy Hohensaaten w górę Odry, a dalej Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą do Wisły, następnie 114 km

Wisłą w dół (odcinek wspólny z E-40), Nogatem, Zalewem Wiślanym do Kaliningradu (poprzez Zalew Wiślany istnieje naturalne połączenie z systemem dróg wodnych Europy Wschodniej)).

Drogi wodne Bydgoskiego Węzła Wodnego w granicach miasta Bydgoszczy tworzą rzeka Wisła, rzeka Brda skanalizowana oraz Kanał Bydgoski. Dzięki korzystnemu położeniu na przecięciu hydrograficznych osi kraju: **wschód – zachód** (droga wodna Odra-Warta-Noteć-Kanał Bydgoski-Brda-Wisła) oraz **północ – południe** (rzeka Wisła) mogą odgrywać znaczącą rolę w aktywizowaniu krajowego oraz międzynarodowego transportu wodnego oraz turystyki.



Śródlądowe drogi wodne w Polsce mają dziś 3643 km długości. Ich sieć została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz sztucznych połączeń kanałowych głównie w XVIII i XIX w. Ze względu na niedostateczne ich zagospodarowanie, znaczenie transportowe posiada tylko niewielka ich część. Główną wadą polskich dróg jest zróżnicowanie parametrów eksploatacyjnych poszczególnych odcinków, przez co nie tworzą one jednolitego systemu komunikacyjnego.

Skutecznie kontynuowane przez dziesięciolecia zaniedbania w rozwoju polskich dróg wodnych, będące wyrazem polityki selektywnego rozwoju transportu wyznaczyły im bardziej rolę wąskiego gardła niż zintegrowanego systemu europejskiego.

Jedynie około 5% długości dróg eksploatowanych w Polsce odpowiada parametrom klasy IV i V (a więc klasom dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym).

Omówiony powyżej stan śródlądowych dróg wodnych rzutuje na pozycję żeglugi śródlądowej w systemie transportowym kraju. Od lat obsługa przewozów w Polsce realizowana jest przez transport samochodowy i kolejowy, na które przy pada ponad 95% przewożonej masy ładunkowej.

Żegluga śródlądowa posiada najmniejszy udział w przewozach krajowych wynoszący ca 0,7% przewozów ogółem. Z tej ilości 80% przewozów stanowią przewozy na Odrze.

Wg Komisji Europejskiej transport wodny śródlądowy jest najczystsza gałęzią transportu lądowego. Polityka transportowa UE zapowiada renesans żeglugi śródlądowej i prognozuje, że w ciągu najbliższych 20 lat transport wodny śródlądowy odnotuje największy wzrost wielkości przewozów towarów w Europie.

Z przykrością trzeba stwierdzić , że w niewielu krajach europejskich posiadających naturalne sieci rzeczne wykorzystywane żeglugowo żegluga ma tak marginalne znaczenie jak w Polsce.

Zgodnie z postanowieniami Paneuropejskich Konferencji Transportowych (grupującej ministrów transportu głównie państw europejskich) w 1997 roku w Helsinkach postępuje proces modernizacji i budowy infrastruktury dziesięciu transportowych korytarzy paneuropejskich. Mają one za zadanie zwiększyć dostępność transportu w Europie poprzez współdziałanie różnych gałęzi transportu, koncentracji ruchu na wybranych szlakach komunikacyjnych i złagodzenia niekorzystnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Spośród 10 ustanowionych korytarzy paneuropejskich fragmenty czterech przebiegają przez terytorium Polski.

W raporcie Sekretariatu TINA , grupy powołanej w 1997 roku przez UE w celu koordynacji zadań związanych z realizacją priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych w ramach paneuropejskich korytarzy transportowych , zaliczono do ważnych śródlądowych szlaków transportowych w Polsce 1213 km dróg wodnych oraz 16 portów rzecznych.

Wśród dróg wodnych wymieniono m.in.:

- drogę wodną Wisła – Odra (w obrębie Bydgoszczy)

W strategicznym interesie Polski i Bydgoszczy leży wyciągnięcie maksymalnych korzyści z oczekiwanego intensywnego tranzytu dóbr inwestycyjnych i konsumpcyjnych w relacji Wschód – Zachód.

Nie wolno przegapić tego momentu.

Przywrócenie systemowi śródlądowych dróg wodnych w Polsce walorów użytecznych i wpisanie ich w relację Wschód – Zachód rozpatrywane jest w dwóch wariantach:

- minimalnym
- maksymalnym

Wariant minimalny

Polega na przywróceniu istniejącej sieci dróg wodnych parametrów, które posiadały przed degradacją techniczną.

Wariant maksymalny - wariant europejskiej tranzytowej drogi wodnej.

Wymaga przystosowania trasy do wymagań IV klasy międzynarodowej , umożliwiającej żeglugę: barek motorowych o nośności do 1500 ton , barek pchanych o nośności do 1300 ton.

Wariant ten wymaga kosztownych inwestycji. Dla których przewidywany horyzont realizacyjny to 40 lat.

6 Ogólna charakterystyka BWW

Położenie Bydgoszczy na obszarze 7 krain geograficznych sprawia że miasto posiada wielki potencjał przyrodniczo-krajobrazowy, który powinien być wykorzystany przy jego kształtowaniu. Cechy charakterystyczne to:

- położenie na poziomie od 28,0 m npm do 96,0 m npm.
- występowanie systemu rozległych równinnych poziomów tarasowych i wysokich obszarów wysoczyznowych oraz – szczególnie eksponowanych w krajobrazie Bydgoszczy – stref krawędziowych pradoliny i dolin rzecznych.
- systemem dolin erozyjnych dnem których często spływają ciek wodne.
- najniższa w kraju roczna suma opadów.
- bogaty układ wodny obejmujący: rz. Wisłę i jej dorzecze z rzeką Brdą a w zachodniej części miasta Kanał Bydgoski z Notecią - dorzecze Odry Dział I - go rzędu.

Bydgoski Węzeł Wodny tworzą rzeki : Brda, Wisła, Północny I Południowy Flis (Flies) z mniejszymi strugami i strumieniami oraz Kanał Bydgoski wraz z tzw. Starym Kanałem.

Długość miejskiego odcinka Wisły wynosi 14,4 km, Brdy (od ujścia do Wisły , do połączenia z Kanałem Bydgoskim – 14,4 km) oraz Brdy Spławnej powyżej Smukały ca 10 km. Kanał Bydgoski ma 6,5 km. Stary Kanał zaś posiada długość 2,2 km oraz 1,8 km rowu i kolektora biegnącego do Brdy.

Łączna długość linii brzegowej wszystkich cieków BWW sięga ca 100 km.

Jakość wód cieków wchodzących w skład Bydgoskiego Węzła Wodnego

Badania i oceny stanu jakości (Raport o stanie środowiska - WIOŚ 2005 rok) wykazują, że Brda należy do najczystszych rzek województwa kujawsko-pomorskiego. Na niemal całej swej długości prowadzi wody o zadowalającej jakości. W granicach miasta do mostu Pomorskiego rzeka niesie wody mieszczące się w II klasie czystości , poniżej jest to klasa III.

Zgodnie z oceną WIOŚ w 2005 roku jakość wód Kanału Bydgoskiego w przekroju pomiarowym w Bydgoszczy (przy połączeniu z Brdą) mieści się w V klasie stanowiąc wody złej jakości. Aż 12 badanych parametrów odpowiadało najgorszej klasie jakości wody.

Badania jakości wód Wisły w granicach województwa prowadzone są na siedmiu stanowiskach. Na pięciu z nich spełnia ona wymogi III klasy, na dwóch II klasy.

Poniżej Torunia stan sanitarny rzeki pogarsza się i rzeka niesie wody V klasy, ale pozostałe wskaźniki nadal mieszczą się w klasach I – III.

Jakość wody na wysokości Łęgowa wykazuje stałą poprawę. Jedynie trzy parametry ChZT- Cr, chlorofil a oraz liczba bakterii odpowiadały IV klasie. W Fordonie woda pod względem chemicznym nie wykazuje zmian, ale pod względem sanitarnym jej jakość pogarsza się (V klasa) .

W mieście realizowany jest aktualnie program racjonalizacji zużycia wody i wprowadzanych ścieków . Przyjął on za sprawę zasadniczą poprawę jakości życia oraz zasadę zrównoważonego rozwoju, adekwatnego do potrzeb zaopatrzenia w wodę w odpowiedniej jakości i w wystarczających ilościach, bez zakłócania

naturalnej równowagi w środowisku. Dane wskazują na pozytywne zmiany w gospodarce ściekowej miasta. Od 2000 roku w ogólnej liczbie ścieków oczyszczonych i nie oczyszczonych ilość ścieków odprowadzanych wylotami kanalizacyjnymi zmalała z 65% do 4,9% w 2005r.

Również odprowadzenie ścieków deszczowych podlega działaniom porządkującym i w ostatnich latach notuje się zdecydowaną poprawę w zakresie ich ilości i jakości. Zarówno rzeka Brda Skanalizowana, jak i Kanał Bydgoski oraz Wiśła są drogami wodnymi II klasy, mają w dniu dzisiejszym znaczenie jedynie regionalne.

Śluzy żeglugowe BWW.

Bydgoski Węzeł Wodny charakteryzuje duże nasycenie obiektami hydrotechnicznymi, wśród których na szczególną uwagę zasługują śluzy, które umożliwiają pełnienie przez cieki BWW funkcji żeglugowych.

I tak w obrębie miasta zlokalizowane są na drodze wodnej Wiśła – Odra czynne śluzy:

na rzece Brdzie

- | | |
|---------------|-----------------------|
| • w km 1,400 | Śluza Czersko Polskie |
| • w km 12,400 | Śluza Miejska |

na Kanale Bydgoskim

- | | |
|--------------|------------------|
| • w km | Śluza Okole |
| • w km | Śluza Czyżkówko |
| • w km | Śluza Prądy |
| • w km 20,00 | Śluza Osowa Góra |

Dodatkowo, na Starym Kanale Bydgoskim zlokalizowane są wyłączone z pełnienia funkcji eksploatacyjnej (Stary kanał pełni rolę otwartego kolektora wód deszczowych) trzy śluzy:

- Śluza Nr IV przy ul. Wrocławskiej
- Śluza Nr V przy Czarnej Drodze
- Śluza nr VI przy ul. Bronikowskiego

Na rzece Brdzie znajduje się również wyłączona z eksploatacji i zastąpiona przez śluzę Czersko polskie śluza Brdyjście.

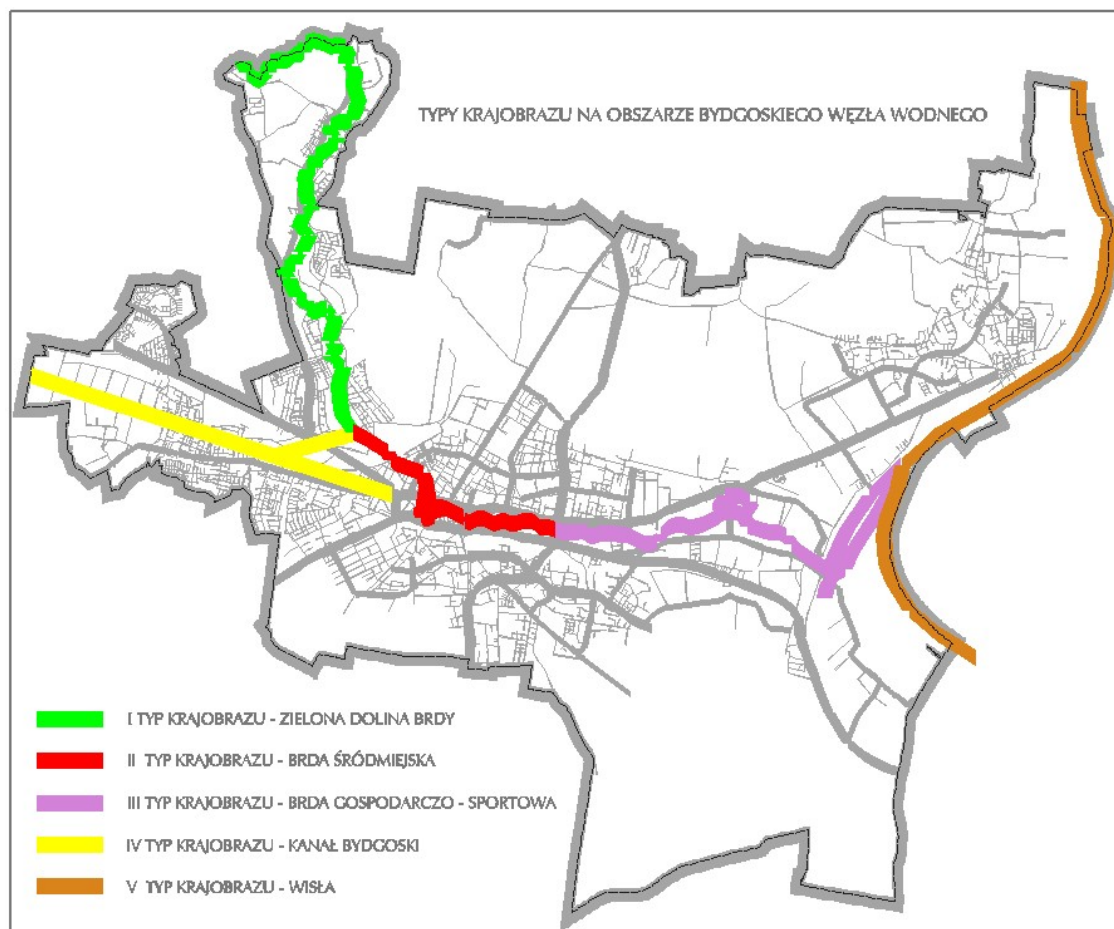
7 Podział na typy krajobrazu BWW

Wykorzystanie metodyki badań geografii fizycznej, urbanistyki, architektury krajobrazu, architektury, dziedzin pobocznych oraz bogatej literatury przedmiotu opracowania oraz inwentaryzacji terenowej, powoliło na określenie dominujących typów krajobrazu BWW przy zachowaniu podstawowego podziału na 7 stref użytkowania wód powierzchniowych BWW, ustalonych przez Wyższą Szkołę Gospodarki w Bydgoszczy - Instytut Gospodarki Regionalnej i Lokalnej, Bydgoszcz 2004r.

W oparciu o cechy takie jak:

- położenie na tle jednostek geobotaniczno-krajobrazowych ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki przyrodniczo-krajobrazowej
- charakterystyka dróg wodnych na poszczególnych obszarach BWW,
- istniejące zagospodarowanie i zabudowa terenów bezpośrednio i pośrednio przyrodniczo i funkcjonalnie związanych z danym odcinkiem wodnym.
- rzeźba terenu,
- charakterystyczne siedliska,

- stan środowiska przyrodniczego.



I TYP KRAJOBRAZU – ZIELONA DOLINA BRDY – Krajobraz Głębokiej Doliny Smukalskiej z zabudową jednorodzinną. -Strefa użytkowania wód I,

II TYP KRAJOBRAZU – BRDA ŚRÓDMIEJSKA – Krajobraz Szerokiej Doliny centrum dużego miasta, nad rzeką z licznymi obiektami identyfikacyjnymi.

Strefa użytkowania wód IIa, IIb, IIc, III.

III TYP KRAJOBRAZU – BRDA GOSPODARCZO-SPORTOWA – Krajobraz zadrzewionej Doliny Zdominowanej przez przemysł i obiekty sportowe.

Strefa użytkowania wód IV, V

IV TYP KRAJOBRAZU – KANAŁ BYDGOSKI – Krajobraz płytkiej doliny z kanałem, komponowanymi zadrzewieniami i zabudową jednorodzinną.

Strefa użytkowania wód VIa, VIb.

V TYP KRAJOBRAZU – DOLINA WIŚŁY – Krajobraz Doliny Wisły z licznymi zadrzewieniami i wałami przeciwpowodziowymi.

Strefa użytkowania wód VII

Dla każdego typu krajobrazu przeanalizowano uwarunkowania przyrodniczo krajobrazowe, stanu zagospodarowania, wyodrębniono pozytyw i negatyw zagospodarowania terenu, gospodarczo-techniczne uwarunkowania wykorzystania wód BWW, w tym zabudowę hydrotechniczną, brzegową, gospodarkę ściekową, infrastrukturę transportową, urządzenia sportowe, uwarunkowania formalno prawne a następnie określono wytyczne do zagospodarowania. Kolejnym etapem było wyodrębnienie zadań BWW.

8 Typ I krajobrazu - Zielona Dolina Brdy

Krajobraz Głębokiej Doliny Smukalskiej z zabudową jednorodzinną

Makroregion

Pojezierze Pomorskie

Mezoregion

Dolina Brdy

Mikroregion Podstawowy

Dolina Sandrowa Brdy,

Dolina Smukalska

Strefa użytkowania wód - I

Brda spławna, o długości

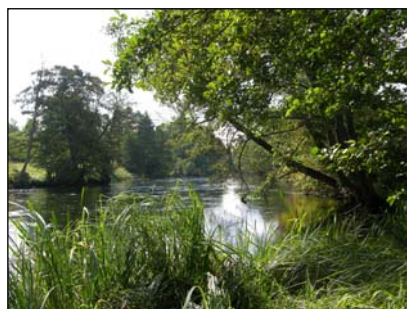
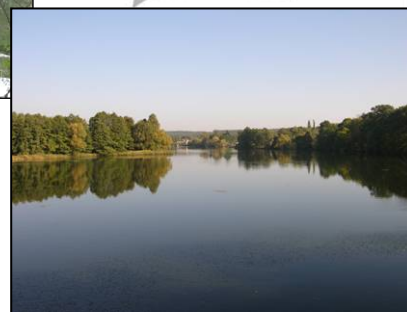
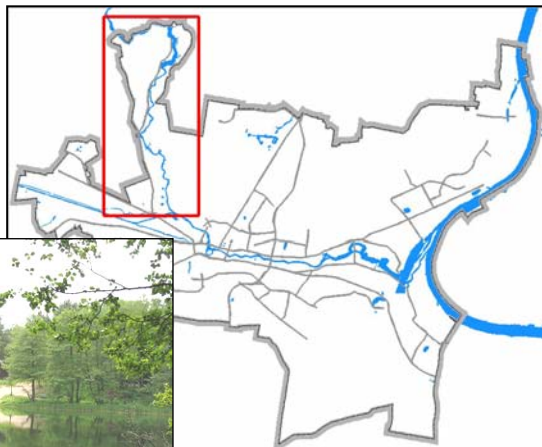
13 km od wysokości

14,4 km drogi wodnej Wisła-Odra do 27,4 km rzeki.

Granice od mostu w ciągu drogi gminnej relacji Janowo-Maksymilianowo, (Bożenkowo Zdrój) do miejsca, w którym łączy się z drogą wodną Wisła – Odra, tuż poniżej śluzy żeglugowej Okole, odcinek przylegający do Smukały Opatawca, Piasków, Czyżkówka, Jachcic .

Cechy charakterystyczne:

- dominacja krajobrazu naturalnego głównie rzeźby terenu i szaty roślinnej z przewagą elementów przyrodniczych nad kulturowymi,
- spadziste zbocza bogato rozrzeźbione /glacjalna rzeźba/ z czytelnymi tarasami,
- różnorodna naturalistyczna szata roślinną z dużym udziałem lasów oraz zadrzewień nadrzecznych, śródpolnych, łąk, upraw rolnych, zieleni nieurządzonej,
- rzeka nieuregulowana o meandrującym korycie,
- Stopień wodny Smukała, wraz ze zbiornikiem wodnym powyżej,
- Odcinek rzeki nieżeglowny wyłączony z użytkowania turystycznego,
- Nabrzeża naturalne nieumocnione,
- Brak widocznych bezpośrednich odprowadzeń ścieków do rzeki,
- Dominujący typ zabudowy - jednorodzinna, letniskowa,



- Rozległe powiązania widokowe,

Rzeka wolno płynąca, nieuregulowana, silnie meandrująca, pozbawiona nabrzeży i budowli regulacyjnych, o silnie zróżnicowanych przepływach. Nie pełni funkcji śródlądowej drogi wodnej.

Aktualnie zakres korzystania z wody powierzchniowej tego odcinka rzeki sprowadza się do pełnienia przezeń następujących funkcji:

a. gospodarczej

- naturalne źródło zaopatrzenia m. Bydgoszczy w wodę pitną,
- źródło czystej energii (elektrownia wodna w Smukale),
- ciek kształtujący zwierciadło wód gruntowych przyległych terenów, utrzymujący ekosystemy na terenach przyległych,
- ciek będący naturalnym odbiornikiem wód deszczowych,
- miejsce prowadzenia gospodarki rybackiej,

b. turystycznej i rekreacyjnej

- turystyka kajakowa (indywidualna, grupowa – spływy),
- wędkarstwo,
- pletwonurkowanie,
- atrakcyjny element składowy sieci szlaków turystyki pieszej i rowerowej, często główny cel wędrówek.

Brda na odcinku od Smukały do połączenia z Kanąłem Bydgoskim stanowi wyjątkowo urokliwy ciek o silnie zróżnicowanym spadku zwierciadła wody, jednak zmienne przepływy generowane przez kaskadę elektrowni wodnych obecność ujęcia wód ograniczają jej turystyczne i rekreacyjne wykorzystanie.

Wyposażenie w tereny i urządzenia sportu i rekreacji jest znikome ogranicza się do - Stacji Wodnej PTTK w Janowie. Brak jest urządzeń ułatwiających kajakarzom pokonywanie stopni piętrzących oraz jakichkolwiek elementów infrastruktury turystycznej.

8.1 Wytyczne do zagospodarowania

Naturalne warunki oraz fakt istnienia w tym rejonie ujęcia wód powierzchniowych predysponują obszar Zielonej Doliny Brdy przede wszystkim do pełnienia głównie funkcji ochronnej dla zabezpieczenia czystości wód stanowiących miejsce poboru wody dla miasta. Z tych względów funkcja rekreacyjno - turystyczna musi być na tym obszarze ograniczona i podporządkowana określonym rygorom.

Główne kierunki to:

- Zabezpieczenie wód przed zanieczyszczeniem w tym kontynuacja realizacji inwestycji w zakresie kanalizacji sanitarnej i deszczowej, obsadzenie roślinnością hamującą spływ powierzchniowy w kierunku rzeki, odpowiednie profilowanie nawierzchni dróg sąsiadujących z rzeką,
- zagospodarowanie terenów zabudowy mieszkaniowej w harmonii z krajobrazem tego rejonu miasta, z dużym udziałem zieleni i proporcjonalną bryłą zabudowy, z pozostawieniem powiązań widokowych pomiędzy rzeką a terenami sąsiednimi,
- wzmocnienie funkcji wypoczynkowych tego rejonu poprzez:
 - przystosowanie istniejących obiektów do wypoczynku całorocznego oraz lokalizację nowych ośrodków,
 - budowa bulwaru nadrzecznego,

- uatrakcyjnienie i czytelne oznakowanie szlaków turystycznych, wytyczenie nowych tras,
 - urządzenie bezpiecznych ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych,
 - wprowadzenie punktów rekreacji przy bulwarach i trasach turystycznych,
 - wprowadzenie usług związanych z BWW typu punkty gastronomiczne, wypożyczalnie sprzętu sportowego, inne,
 - lokalizację 2 kąpielisk otwartych (1 kąpielisko między ul. Smukalską a Palmową, 1 kąpielisko lokalizowane poniżej ujęcia wody: w rejonie ulic Obornickiej, Byszewskiej na Czyżkówku
 - modernizacja istniejących oraz lokalizacja nowych terenów rekreacyjno wypoczynkowych (Park Górski, park leśny, zieleńce)
- poprawa komunikacji w tym budowa 2 mostów i 2 kładek pieszo-rowerowych,
 - budowa pomostów cumowniczych ,
 - budowa wózków do przewozu kajaków
 - sporządzenia planu wymaga odcinek w rejonie Czyżkówka oraz tereny rekreacyjne w północnej części Opławca w rejonie Janowca.

9 Typ II krajobrazu - Brda śródmiejska

Krajobraz szerokiej doliny centrum dużego miasta nad rzeką, z licznymi obiektami identyfikacyjnymi.

Makroregion

Pojezierze Wielkopolskie

Mezoregion

Kotlina Toruńska

Mikroregion Podstawowy

Miasto Bydgoszcz, Dolina Miejska Brdy

Strefa użytkowania wód IIa, IIb, IIc i III,

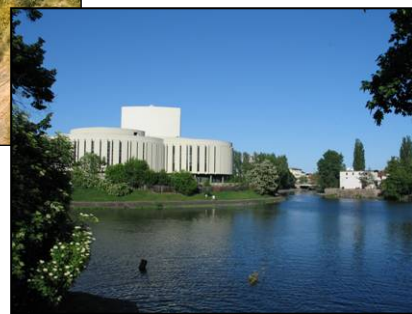
Brda uregulowana o długości 5,2 km od wysokości

14,4 km do 9,3 km drogi wodnej Wisła-Odra.

Obejmuje Brdę od połączenia Brdy z Kanałem Bydgoskim w km 14,400 drogi wodnej Wisła – Odra, tuż poniżej Śluzy Okole, zakończenie zaś Most Pomorski zlokalizowany w km 9,30 drogi wodnej Wisła-Odra. Odcinek przylegający do południowej części Jachcic, Okola, Śródmieścia, Babiej Wsi, Skrzetuska.

Cechy charakterystyczne:

- dominacja krajobrazu kulturowego ,
- występowanie obiektów zabytkowych,
- występowanie obiektów charakterystycznych „ikon” miasta Bydgoszczy,
- zabudowa zwarta śródmiejska,
- strefa lokalizacji funkcji prestiżowych o zasięgu ogólnomiejskim,
- Brda uregulowana,
- rozgałęzione koryto Brdy, z unikatową z Wyspą Młyńską,
- odcinek żeglowny z urządzeniami takimi jak Śluza Miejska, Przystań wodna,
- zróżnicowana jakość zagospodarowania nadbrzeży od braku przejść, poprzez ścieżki piesze do urządzonych prawidłowo bulwarów,
- Zieleń komponowana,



Dolina Miejska Brdy to najniższe tereny miasta, w których powiększenie otwartych przestrzeni przede wszystkim wodnych (ale nie tylko) jest ze względów higienicznych szczególnie wskazane. Główne zalety tego obszaru to możliwość wykorzystania wód o znacznej powierzchni i liczącym się udziale w strukturze przestrzennej obszaru, jako wiodącego wątku kompozycji urbanistycznej o wyjątkowych walorach, łatwa dostępność nabrzeży wód dla mieszkańców, zabytkowa architektura. Negatywem tego obszaru jest inwersyjność niekorzystna ze względów higienicznych i klimatycznych, oraz brak odpowiedniego zagospodarowania uwzględniającego rolę rzeki w centrum miasta.

Bogactwo terenu pozwala na wyróżnienie 4 obszarów:

Obszar 1. Rejon ulic Nadrzeczna, Żeglarska, Ludwikowo. Predystynowany na wielofunkcyjne centrum edukacyjno-rekreacyjne/ park naukowy,

Obszar 2. Obejmuje teren od mostów kolejowych do mostów Solidarności. Południowa część obszaru posiada wysokie walory urbanistyczne (głównie zabudowy mieszkaniowej), choć o niskim standardzie. Natomiast część północno-wschodnia terenu ma niższe walory urbanistyczne a wyższy standard zabudowy.

Obszar 3. Stare Miasto z obiektami o znacznych walorach zabytkowo-historycznych i wysokim lub b. wysokim potencjale identyfikacyjnym krajobrazu (Wyspa Młyńska, Fara, Spichrze i szereg innych obiektów). Teren od mostów Solidarności do mostu Bernardyńskiego.

Obszar 4. pomiędzy mostami: Bernardyńskim i Pomorskim. Teren o zabudowie nieznacznie rozproszonej i różnych funkcjach . Wzdłuż południowego brzegu Brdy pas przybrzeżny zajęty przez przystanie wodne oraz Park Centralny z Halą Sportowo-Widowską „Łucniczka”. Na przeciwległym północnym brzegu znajduje się dworzec PKS, zespół XX-wiecznej zabudowy mieszkaniowej oraz były Młyn Parowy PZZ.

Rzeka Brda znajdująca się w obrębie II typu krajobrazu jest częścią tzw. Brdy Skanalizowanej. Odcinek ten pełni szereg istotnych funkcji w gospodarce wodnej miasta i regionu. Jest elementem drogi wodnej Wisła – Odra - miejscem uprawiania żeglugi, stanowiąc odcinek drogi wodnej II klasy wg klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

Aktualnie zakres korzystania z wody powierzchniowej tego odcinka rzeki sprowadza się do pełnienia przezeń następujących funkcji :

a. gospodarczej

- śródlądowa droga wodna II klasy, transport wodny
- ciek będący naturalnym odbiornikiem ścieków komunalnych, deszczowych i przemysłowych,
- źródło zaopatrzenia przemysłu w wodę,
- ciek kształtujący zwierciadło wód gruntowych przyległych terenów, utrzymujący ekosystemy na terenach przyległych,
- źródło czystej energii (elektrownia wodna Kujawska),

b. turystycznej i rekreacyjnej

- miejsce uprawiania sportów wodnych (kajakarstwo zorganizowane wokół Klubów, kajakarstwo górskie - tor na Brdzie Młyńskiej przy Farze),
- miejsce uprawiania turystyki wodnej (tramwaj wodny, turystyka indywidualna),
- wędkarstwa,

- ciek, wzdłuż którego zlokalizowane są nabrzeża, bulwary i ścieżki spacerowe oraz liczne punkty widokowe i charakterystyczne miejsca.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7.05.2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych rzeka Brda w obrębie typu II jako droga wodna II klasy spełnia wszystkie wymagane klasą drogi parametry takie jak szerokość szlaku, wymiary śluz, promień łuku szlaku, czy światła mostów na odcinku Brdy w obrębie strefy są spełnione.

Sporadycznie mogą pojawiać się problemy w związku z głębokościami tranzytowymi. Generalnie można stwierdzić, że głównym powodem występowania problemów z głębokościami tranzytowymi jest (poza problemami natury hydrometeorologicznej) brak regularnej żeglugi na drodze wodnej.

Innym utrudnieniem dla użytkowników drogi wodnej jest też w okresie późnego lata, spowodowana nadmierną eutrofizacją wód porastająca koryta roślinność wodna oraz rzęsa wodna.

W obrębie strefy Brda Śródmiejska zlokalizowane są na rzece Brdzie oraz Brdzie Młyńskiej obiekty hydrotechniczne tworzące stopień piętrzący Bydgoszcz, tzw. hydrowęzeł Bydgoski. W jego skład wchodzi:

- śluza Miejska nr 2,
- Jaz ulgowy i Farny Przepławka dla ryb,
- Tor kajakarstwa górskiego,
- Elektrownia wodna „KUJAWSKA”,

Nieomal wszystkie umocnienia brzegowe, wykonane w formie opasek brzegowych wykonane były w latach 70 – tych. Ich stan techniczny w większości jest dostateczny, nie budzi zastrzeżeń, estetyczny zaś poważne. Nie spełniają one jakichkolwiek standardów wizualnych.

Atrakcją turystyczną tego rejonu miasta jest tramwaj wodny. Tramwaj porusza się po trasie Astoria, - TESCO, ma aktualnie 5 przystanków.

9.1 Wytyczne do zagospodarowania Brdy Śródmiejskiej

Istniejący potencjał kulturowy, identyfikacyjny, lokalizacja w centrum miasta predestynują typ II krajobrazu do pełnienia funkcji centrotwórczych, regionalnych, reprezentacyjnych, integracyjnych dla społeczności miasta. Mimo pewnych negatywów rejon ten ma do zaoferowania miastu szereg unikalnych i różnorodnych terenów wskazanych do ujęcia w procesie rewitalizacji.

Do podstawowych kierunków należy:

- poprawa jakości wody,
- bagrowanie rzeki Brdy
- lokalizacja. wielofunkcyjnego centrum edukacyjno-rekreacyjnego/ park naukowy - „Inny Świat – Ogniw” na terenie od Węzła Zachodniego do mostów kolejowych.
- poprawa jakości zagospodarowania oraz wzbogacenie istniejących bulwarów o elementy programowe właściwe dla terenów wypoczynkowych oraz urządzenie brakujących odcinków bulwaru odpowiednio do rangi miejsca,
- poprawa jakości zagospodarowania terenów nadbrzeżnych i ich zapleczy m.in. w rejonie ul. Łokietka, Naruszewicza, rejonie ulic Grottgera i Garbary,



Marcinkowskiego, Obrońców Bydgoszczy i M. Focha, istniejących stanic wodnych, dworca autobusowego, terenów usługowych zlokalizowanych pomiędzy ul. Fordońską a Brdą,

- wyeliminowanie funkcji parkingowych z bezpośredniego sąsiedztwa rzeki
- opracowanie spójnej koncepcji zagospodarowania Opery, Placu Teatralnego i bulwaru, stosownie do rangi Opery w mieście i regionie,
- zrealizowanie programu rewitalizacji Wyspy Młyńskiej,
- podjęcie działań w kierunku skutecznej rewitalizacji Wenecji Bydgoskiej,
- zlokalizowanie przystani jachtowej na Wyspie Młyńskiej, w rejonie Młynów Rothera, oraz lokalizacja nabrzeża pionowego umożliwiającego cumowanie statków pasażerskich,
- połączenie terenów zabudowy mieszkaniowej bezkolizyjnymi ciągami pieszo rowerowymi z obszarami nadrzecznymi,
- odbudowa zniszczonej i wyeksploatowanej zabudowy brzegowej rzeki Brdy, wprowadzać typy zabudowy brzegowej ze schodami i miejscami widokowymi, które umożliwią bliższy kontakt z wodą. Z tego samego powodu warto wprowadzić niskie nabrzeża pionowe powiązane z bulwarem.
- Wskazana lokalizacja obiektów komercyjnych na wodzie (na statkach i barkach) typu restauracje, kluby, sklepy związanych z turystyką wodną, hotele.
- dbałość o pozytywny wizerunek miasta, spójność budynków remontowanych odbudowywanych, nowo projektowanych z zabytkowym charakterem i rangą miejsca, kształtowanie elewacji uprzywilejowanych od strony wody, iluminacja obiektów ,
- wydłużenie trasy tramwaju wodnego od parku nauki – centrum edukacyjno-rekreacyjnego do toru regatowego w Brdyjściu; proponowane przystanki pośrednie: Wyspa Młyńska, most Kazimierza Wielkiego, stara Śluza Kapuściska, tor regatowy - przy starym nabrzeżu K.S. Chemik, przystanek końcowy przy nabrzeżu pionowym w okolicy śluzy Czersko Polskie Wskazane zwiększenie liczby jednostek obsługujących oraz poprawa estetyki przystanków,
- możliwe szerokie uwzględnianie w planach zagospodarowania przestrzennego ustaleń niniejszego opracowania w zakresie zasad kształtowania przestrzeni miasta, z priorytetem z zakresie kształtowania ciągłości bulwarów.
- przystępowanie do sporządzania planów miejscowych na obszarach wniosków inwestorskich o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu niezgodnych z oczekiwanymi zasadami zagospodarowania właściwymi dla stref prestiżu miejskiego jakim są obszary nadwodne w centrum miasta.
- Wskazane sporządzeni opracowań planistycznych dla terenu Okola - pomiędzy torami kolejowymi a Brdą - obszar przewidywany pod lokalizację obiektu o randze regionalnej – wielofunkcyjne centrum edukacyjno-rekreacyjne - park naukowy oraz terenu pomiędzy ul. Łokietka a Brdą - dla zabezpieczenia odpowiedniej jakości zagospodarowania terenów nadbrzeżnych w tym urządzenia bulwarów.

10 Typ III krajobrazu - Brda gospodarczo-sportowa

Krajobraz zadrzewionej doliny zdominowanej przez przemysł i obiekty sportów wodnych

Makroregion

Pojezierze Wielkopolskie

Mezoregion

Kotlina Toruńska

Mikroregion

Podstawowy Miasto Bydgoszcz

Dolina Miejska Brdy, Dolina Łęgnowska,
Równina Łęgnowska



Strefa użytkowania wód IV i V
Brda uregulowana, o długości /9,3 km, od wysokości 9,3 km do 0,0 km do połączenia z Wisłą.



Granice: Od mostu Pomorskiego do śluz Brdyujście i Czersko Polskie.

Odcinek przylegający do Bartodziejów, Kapuścisk, Bydgoszczy Wschód, Siernieczka,

Cechy charakterystyczne:

- dominacja funkcji użytecznych w tym zakłady przemysłowe, magazyny oraz urządzenia sportów wodnych, porty, nadbrzeża cumownicze.
- względna równowaga terenów zabudowanych i otwartych,
- Zabudowa rozproszona, o zróżnicowanej wysokości,
- znaczny udział terenów i wieloprzestrzennych obiektów kubaturowych, zwróconych zapleciami do rzeki,
- Brda uregulowana,
- Nabrzeża umocnione,
- Zieleń naturalna - pasmowe zadrzewienia drzew liściastych.
- Zróżnicowana jakość zagospodarowania nadbrzeży od braku przejść poprzez ścieżki piesze do urządzonych prawidłowo bulwarów, na fragmentach.



W podziale na regiony fizyczno –geograficzne (patrz mapa) obszar III-go Typu Krajobrazu zajmuje środkowy i końcowy odcinek mikroregionu podporządkowanego Doliny Miejskiej Brdy.

Zagospodarowanie dużych parti obszaru funkcjami przemysłowymi znacznie ograniczają możliwości penetracyjno – pobytowe tego obszaru. Niewłaściwa gospodarka przestrzenna, brak reżimu porządkowego wewnątrz zakładów spowodował że funkcje gospodarcze blokują długie odcinki linii brzegowej Brdy choć ich działalność nie zawsze jest związana z wodą.

Istniejące obiekty i tereny sportowe, zlokalizowane nad rzeką są niedostępne od tej strony, brakuje urządzonych przestrzeni wypoczynkowych zwłaszcza na wysokości terenów zabudowy mieszkaniowej wielordzinnej. Zwracają uwagę liczne wysięki ścieków, zanieczyszczające rzekę. Urokiem obszaru jest szerokie koryto Brdy (znaczący a nawet miejscami dominujący element krajobrazu), duży udział zieleni z dorodnym drzewostanem, potencjałem tego obszaru jest możliwość rozwoju funkcji gospodarczo-żeglugowych.

Przedmiotowy odcinek Brdy stanowi kolejny fragment drogi wodnej Wisła – Odra . Zarządcą ciek jest Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku .

Aktualnie zakres korzystania z wody powierzchniowej tego odcinka rzeki sprowadza się do pełnienia przezeń następujących funkcji :

a. gospodarczej

- śródlądowa droga wodna II klasy, transport wodny,
- ciek będący naturalnym odbiornikiem ścieków komunalnych, deszczowych i przemysłowych,
- źródło zaopatrzenia przemysłu w wodę,
- ciek kształtujący zwierciadło wód gruntowych przyległych terenów, utrzymujący ekosystemy na terenach przyległych,
- źródło czystej energii (elektrownia wodna MEWAT-u na przelewie Bocznym w Czersku Polskim),

b. turystycznej i rekreacyjnej

- miejsce uprawiania sportów wodnych (tor regatowy, kajakarstwo zorganizowane wokół Klubów),
- miejsce uprawiania turystyki wodnej (tramwaj wodny, turystyka indywidualna),
- wędkarstwo,

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7.05.2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych rzeka Brda w obrębie strefy II jako droga wodna II klasy że wszystkie wymagane klasą drogi parametry takie jak szerokość szlaku, wymiary śluz, promień łuku szlaku na odcinku Brdy w obrębie strefy są spełnione.

Problemy eksploatacyjne stwarzają:

- most kolejowy w Łęgowie (w km 3,100) – światło pionowe przy WWŻ wynosi 3,20 , przy przechodzeniu większych jednostek niezbędne jest obniżanie zwierciadło wody (jaz walcowy),
- most w ciągu ul. Spornej (km 5,400) – światło pionowe przy WWŻ wynosi 3,99 m. Wskazana poprawa parametrów do III kl. Zgodnie z klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych.

Nie występują praktycznie problemy w związku z brakiem głębokości tranzytowych.

Innym utrudnieniem dla użytkowników drogi wodnej jest też w okresie późnego lata, spowodowana nadmierną eutrofizacją wód porastająca koryta roślinność wodna oraz rzęsa wodna.

Na Brdzie w do km 9,300 zlokalizowane są liczne obiekty hydrotechniczne tworzące stopień piętrzący Brdyujście – Czersko Polskie.

W jego skład wchodzi :

- Śluza żeglugowa Czersko Polskie nr 1,
- Śluza Brdyujście (wyłączona z eksploatacji),
- Jaz walcowy z elektrownią wodną,
- Przelew boczny z małą elektrownią wodną MEWAT-u,
- Przepławka dla ryb.

W obrębie strefy, a więc od mostu Pomorskiego do toru regatowego brzegi Brdy nie są umocnione. Rolę umocnień przejęła roślinność - korzenie drzew i krzewów. Gdzieśgdzie zdarzają się odcinki umocnione opaską betonową (znajdującą się w większości w złym stanie technicznym i wizualnym).

W obrębie toru regatowego występują nabrzeża pionowe znajdujące się w niezłym stanie technicznym.

Problemem tego odcinka jest pogarszająca się jakość wód, często widoczne są odprowadzenia ścieków do rzeki.

Podstawowym celem bagrowania rzeki jest renaturyzacja rzeki poprzez zlikwidowanie stożkowych nasypów osadów powstałych w jej korycie na odcinku o długości ok. 12 km oraz usunięcia nagromadzonych osadów na odcinku 5 km w Kanale Bydgoskim. Bagrowanie Kanału Bydgoskiego oraz usunięcie nagromadzonych osadów z rzeki Brdy zapewni prawidłową hydraulikę koryt odbiorników wodnych. Renaturyzacja rzeki wyeliminuje również gwałtowny rozwój roślinności oraz przywróci naturalną zdolność samooczyszczenia. Poza efektami czysto ekologicznym innym ważnym powodem elementem jest aspekt społeczny związany z przywróceniem miastu bulwarów biegnących wzdłuż Kanału i rzeki.

W obrębie strefy zlokalizowane są

4 mosty drogowe,

2 mosty kolejowe,

1 ciepłociąg

Jak wspomniano wcześniej problemy eksploatacyjne stwarzają -most kolejowy w Łęgowie (w km 3,100) oraz most w ciągu ul. Spornej.

- Tymczasowy, a eksploatowany od dziesiątków lat most w ciągu ul Spornej w najbliższym czasie zostanie zastąpiony konstrukcją docelową. W chwili obecnej trwają prace projektowe.
- Most kolejowy w km 3,10 drogi wodnej Wiśła - Odra to poważny temat inwestycyjny. Podniesienie spodu konstrukcji wiązałoby się z koniecznością przebudowy toru kolejowego na odcinku kilku kilometrów (ze względu na wymagane spadki podłużne) oraz zmiany lokalizacji dworca kolejowego ŁĘGNOWO. Przy obecnym natężeniu ruchu żeglugowego nie ma to ekonomicznego uzasadnienia.

W III typie krajobrazu znajduje się tor regatowy. Obiekt został wybudowany w 1924. Obecnie teren wymaga gruntownej rewitalizacji. Przystosowanie istniejącego toru regatowego w Brdyjściu do standardów umożliwiających organizowanie zawodów w randze międzynarodowej wymaga przedłużenia toru o co najmniej 20, m b i podniesienia standardu urządzeń i wyposażenia. (Brakują zaplecza hotelowego, gastronomicznego, i komercyjnego, niewystarczająca ilość miejsc parkingowych dla organizacji imprez masowych, brak oświetlenia). Miejsce posiada duży potencjał funkcjonalno-krajobrazowy który warto wykorzystać dla promocji miasta tak aby nazwa tor regatowy „Brdyjście” kojarzył się z Bydgoszczą jak „Malta” z Poznaniem.



1924r.



2006r.

Wzdłuż toru regatowego swoje tereny mają kluby jachtowe i wioślarskie (5) między ul Witebską a torem oraz w rejonie ul Toruńskiej (1).

10.1 Wytyczne do zagospodarowania strefy

Tereny mieszczące się w III typie krajobrazu są specyficzne, wymagają pogodzenia funkcji przemysłowych z rekreacyjno – turystyczno – sportowymi.

Podstawowe kierunki zagospodarowania to:

- poprawa jakości wód powierzchniowych,
- prowadzenie regularnych prac utrzymaniowych szlaku wodnego,
- podniesienie jakości zagospodarowania bulwarów, oraz uzupełnienie brakujących odcinków.
- wzbogacenie programu bulwarów o program wypoczynkowo-usługowy, zwłaszcza w rejonach sąsiadujących z zabudową mieszkaniową,
- stworzenie systemu czytelnych powiązań terenów sąsiadującej zabudowy mieszkaniowej z terenami nadrzecznymi,
- budowa przystani żeglarskiej na terenie Bazy Żeglugi Bydgoskiej, przeznaczenie terenu w/w bazy na port, brzeg cumowniczy, bazę remontu i ew. budowy małych jednostek wodnych; teren ten jest dla żeglugi i Bydgoskiego Węzła Wodnego bardzo cenny i winien zostać zaktywizowany w 1-szej kolejności. Bez ruchu pasażerskiego i towarowego atrakcyjność ekonomiczna i krajobrazowa maleje,
- aktywizacja funkcji gospodarczo-żeglugowych na odcinku Sporna – tor regatowy,
- przebudowa mostu kolejowego w km 3,100 na parametry wynikające z drogi śródlądowej klasy III lub wyższej),
- przebudować most w ciągu ul. Spornej na parametry klasy III wg klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych,
- przedłużenie Toru Regatowego do wskazanej długości 2100 – 2300m netto + 100m oraz zagospodarowanie terenów przyległych do toru odpowiednio do zakładanej funkcji sportowo-rekreacyjnej,

- lokalizacja urządzeń turystyki wodnej w tym min. dwupoziomowego portu jachtowego o standardzie mariny w rejonie śluży Brdyujście, oraz zagospodarowanie terenu śluży dla potrzeb usług turystyki wypoczynku,
- realizacja umocnień brzegowych, z wieloma elementami zabudowy roślinnej, Wprowadzenie typów zabudowy brzegowej ze schodami i punktami widokowymi, które umożliwią bliższy kontakt z wodą oraz niskich nabrzeży pionowych powiązanych z bulwarem,
- opracowanie planu zagospodarowania na teren w rejonie ul. Spornej, z uwagi na zmiany własnościowe i przestrzenne oraz potrzebę określenia zasad zagospodarowania terenu w kontekście przewidywanej lokalizacji przystani żeglarskiej i możliwości gospodarczego korzystania z nabrzeża oraz w rejonie toru regatowego z uwzględnieniem sportowo-rekreacyjnej funkcji terenu.

11 Typ IV krajobrazu - Kanał Bydgoski

Krajobraz płytkiej doliny z Kanałem, komponowanym zadrzewieniem i zabudową, głównie jednorodzinną.

Makroregion

Pojezierze Wielkopolskie

Mezoregion

Kotlina Toruńska

Mikroregion Podstawowy

Dolina Kanału Bydgoskiego

Strefa użytkowania wód - VI

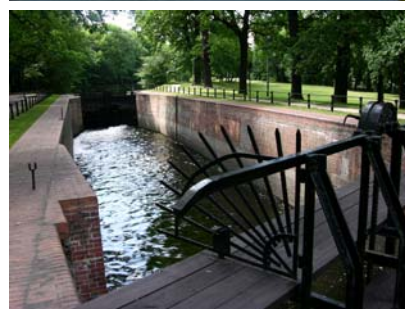
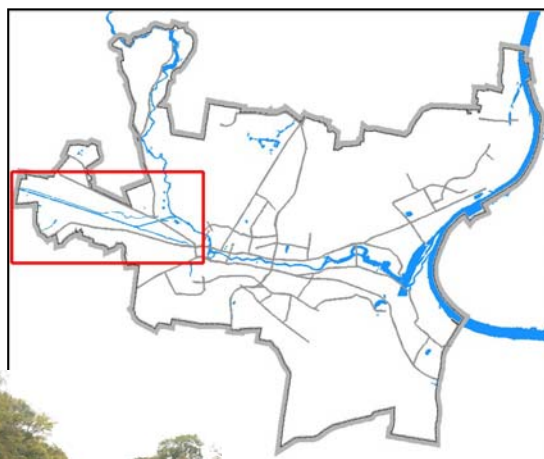
Kanał Bydgoski, o długości 6,5 km, od wysokości 14,50 km do 20,0 km drogi wodnej Wisła-Odra.

Granice: Od zachodniej granicy miasta (Śluza – Osowa Góra) do wpływu Kanału Bydgoskiego do rzeki Brdy. Odcinek przylegający do Osowej Góry, Flisów, Prądów, Miedzynia

Cechy charakterystyczne:

- w krajobrazie dominuje Kanał jako budowla hydrotechniczna „zbyt inżynierska”, ale z urozmaiconą w granicach miasta świadomie komponowaną szatą roślinną,
- prosta linia Kanału,
- nabrzeża dostępne na całej długości odcinka
- odcinek żeglowny z 4 śluzami oraz odcinek nieżeglowny - Stary Kanał z 3 nieczynnymi śluzami,
- w znacznej części krajobraz zrównoważony w zakresie proporcji terenów zabudowanych i otwartych, z dużym udziałem terenów zieleni w tym znaczny udział terenów urządzonych,
- w części wschodniej zabudowa jednorodzinna

wysokości 2-óch kondygnacji, w części zachodniej zabudowa przemysłowa oraz znaczny udział terenów otwartych łąk, pól.



III Typ Krajobrazu „Kanał Bydgoski” to kolejny przykład trafnego wykorzystania dna doliny (Pradolina Toruńsko – Eberswaldzka) dla gospodarki – transportu wodnego. Jest to obszar o korzystnych warunkach klimatycznych, rozległych powiązaniach widokowych. Walorem terenu jest występowanie tu szereg urządzeń hydrotechnicznych o walorach komunikacyjnych, gospodarczych i identyfikacyjnych jest to -7 śluz w tym 4 czynne i 3 wyłączane z eksploatacji stanowiące atrakcję w skali krajowej. Interesujący układ hydrotechniczny ukształtowany m.in. dzięki zmieniającym się potrzebom transportu wodnego (zmiana gabarytów taboru). Częściowo ukształtowany system terenów wypoczynkowych związanych z Kanałem. Negatywem tego obszaru są zbyt bliskie sąsiedztwo Kanału i tras komunikacyjnych, przy braku lub zbyt szczupłej rezerwie terenu dla celów ochronnych i wypoczynkowych, brak należytego zagospodarowania końcowego odcinka Starego Kanału, uszczuplanie terenów wypoczynku (niepotrzebna likwidacja Kąpieliska Miejskiego położonego za boiskami K.S. „Gwiazda” a ul. Plażową), potrzeba remontu istniejących parków i zieleńców.

Miejski odcinek kanału ma długość 6,5 km. Stanowi sztuczny element drogi wodnej Wisła – Odra . Kanał zabudowany jest stopniami piętrzącymi umożliwiającymi jednostkom pływającym pokonywanie wysokości

Odcinek ten pełni szereg istotnych funkcji w gospodarce wodnej zachodnich dzielnic miasta (Flisy, Miedzyń, Prądy i Osowa Góra).

Jest też elementem drogi wodnej Wisła – Odra - miejscem uprawiania żeglugi, stanowiąc odcinek drogi wodnej II klasy wg klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. wymagane klasą drogi parametry takie jak szerokość szlaku (kanał ma szerokość 27-29 m) , wymiary śluz, promień łuku szlaku , czy światła mostów na odcinku Kanału w obrębie miasta są spełnione.

Poza sytuacjami ekstremalnymi (warunki pogodowe , długotrwałe susze i drastyczne zmniejszenie się dopływów) nie występują praktycznie problemy z głębokościami tranzytowymi i eksploatacją kanału.

W km 16,100 znajduje się wlot do Starego Kanału Bydgoskiego.

Aktualnie zakres korzystania z wody powierzchniowej tego odcinka rzeki sprowadza się do pełnienia przezeń następujących funkcji :

a. gospodarczej

- śródlądowa droga wodna II klasy, transport wodny,
- odbiornik ścieków z oczyszczalni Osowa Góra i Białe Błota,
- odbiornik ścieków deszczowych,
- odbiornik cieków naturalnych : Strugi spod Lisiego Ogona , Strugi, spod Łabiszyna i Strugi Młyńskiej (Flis Południowy),
- kanał kształtujący zwierciadło wód gruntowych przyległych terenów, utrzymującym ekosystemy na terenach przyległych,
- kanał zasilający Stary Kanał Bydgoski,

b. turystycznej i rekreacyjnej (rola znikoma)

- miejsce uprawiania turystyki wodnej (znikoma turystyka wodna indywidualna),
- wędkarstwa (obecnie zanikło),
- ciek , wzdłuż którego zlokalizowane są nabrzeża, bulwary i ścieżki spacerowe.

Poważnym problemem jest natomiast jakość wód kanału oraz osady denne zdeponowane w korycie w wyniku ponad trzydziestoletniej pracy oczyszczalni Osowa Góra i Białe Błota.

Umocnienia brzegowe Kanału Bydgoskiego i awanportów śluz stanowią opaski betonowe (płyta betonowa, oczep betonowy na palisadzie i narzut kamienny podwodny. Im dalej na zachód, tym częściej zdarzają się odcinki pozbawione umocnień technicznych (umocnione naturalną roślinnością). Stan zabudowy przedstawia wiele do życzenia. Większość opasek pochodzi z lat siedemdziesiątych. Są zdegradowane i porośnięte roślinnością.

Sam sposób zabudowy jest bardzo monotony. Poza kilkoma ciągami schodów brak jakichkolwiek elementów urozmaicających zabudowę i przy jednoczesnym spełnieniu funkcji technicznej, pozwalających na bezpośredni kontakt z wodą.

W obrębie strefy zlokalizowane są:

6 mostów drogowych,

2 mosty kolejowe,

5 przejść infrastrukturą techniczną w tym 1 przejście połączone z kładką pieszą,

Parametry obiektów znajdują się w rozdziale 7.4.4.4.

Wszystkie obiekty spełniają wymogi wynikające z II klasy drogi wodnej.

Stary Kanał Bydgoski pozostający w zarządzie Miasta Bydgoszczy pełni funkcję głównego ciek, do którego ciążą wody związane z gospodarką wodną zachodniego obszaru miasta. Zasilany jest także wodami z Kanału Bydgoskiego w ilości 0,35 m³/s (przepływ nienaruszalny).

Aktualnie zakres korzystania z wody powierzchniowej Starego Kanału sprowadza się do pełnienia przezeń następujących funkcji :

a. gospodarczej

- odbiornik ścieków deszczowych
- odbiornik cieków naturalnych : rowu kolejowego
- kanał kształtujący zwierciadło wód gruntowych przyległych terenów,
- utrzymującym ekosystemy na terenach przyległych

b. turystycznej i rekreacyjnej (rola znikoma)

- atrakcyjnie turystycznie obiekt hydrotechniczny,
- miejsce odpoczynku – enklawa miejska Bydgoszczy,
- kanał, wzdłuż którego zlokalizowane są ścieżki spacerowe.

Obecnie Stary Kanał , mimo iż jest obiektem całkowicie sprawnym technicznie nie spełnia warunków śródlądowej drogi wodnej. Powodów jest kilka . Między innymi :

- brak połączenia z Brdą
- brak komunikacji pomiędzy wszystkimi obiektami – na dolnej głowie śluzy Nr V
- przebiega rurociąg (w najbliższym czasie ma zostać zlikwidowany)

- Istniejące plany i inne opracowania. Niewielka część terenów przylegających do kanału posiada obowiązujące m.p.z.p.(11%), jedna piąta terenów jest objęta uchwałami o przystąpieniu do opracowania m.p.z.p. (20%) pozostała część 69% terenu planów nie posiada. Tereny sąsiadujące ze Starym Kanałem nie są objęte obowiązującymi lub będącymi w trakcie opracowania planami zagospodarowania przestrzennego lecz są to obszary urządzone, których przeznaczenie pod funkcje wypoczynkowej jest ustalone i potwierdzone zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w związku z czym nie ma pilnej potrzeby sporządzania planów dla tego obszaru, podobna sytuacja dotyczy Flisów. .

11.1 Wytyczne do zagospodarowania strefy

Unikalność tego typu realizacji w granicach dużego miasta oraz mniejszy wpływ na środowisko przyrodnicze w porównaniu do rzek o wartkim nurcie (przepływie) wymaga dużej staranności technicznej w rewitalizacji i rozbudowie obszaru IV Typu Krajobrazu. Do podstawowych kierunków działania w tym rejonie należy:

- poprawa jakości wód powierzchniowych,
- bagrowanie kanału,
- budowa bulwaru wzdłuż kanału,
- przystosowanie do turystyki wodnej poprzez: lokalizację punktów cumowniczych dla drobnego sprzętu pływającego (kajaki), lokalizację portu jachtowego w górnym awanporcie śluzy Nr VI na Starym Kanale , w rejonie klubu sportowego Gwiazda; (projekt na etapie uzyskiwania pozwoleń).
- uatrakcyjnienie terenów przywodnych poprzez lokalizację małych nieuciążliwych punktów usługowych związanych z BWW (obsługa ruchu turystycznego BWW, gastronomia, wypożyczalnie sprzętu, sanitariaty) w formie wolnostojącej oraz wbudowanych w budynki mieszkalne.
- poprawa estetyki zabudowy przemysłowej usytuowanej zbyt blisko ul. Mińskiej i Kanału (np. podniesienie jakości elewacji od strony kanału, obsadzenie terenu zielenią). Obecny stan tworzy negatywny wizerunek i zniechęca do penetracji tych rejonów.
- odbudowa zniszczonej i wyeksploatowanej zabudowy brzegowej . Nie przewiduje się lokalizacji przystani i pomostów kajakowych. Dla krótko trwałego cumowania należy w miejscach lokalizacji ambon widokowych przewidzieć urządzenia cumownicze (w oczepach umocnień) dla kajaków
- remont parku przy Starym Kanale,
- wykorzystanie budynku przy ul. Wrocławskiej na cele - kulturalno-administracyjne, (muzeum Kanału, lokalny dom kultury, wystawy tematyczne, siedziba stowarzyszeń i organizacji związanych ze Starym Kanałem, siedziba kierownictwa Parku nad Starym Kanałem, oraz jako uzupełnienie ew. mała gastronomia, ogólnodostępne sanitariaty, itp.) ,
- objęcie miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego terenu między kościołem ul. Nakielską a Parkiem, oraz tereny Prądów określone w studium jako obszary mieszkalnictwa, lub wskazywane do przekształceń na funkcje mieszkaniowe,
 - wprowadzenie nowych szlaków turystycznych, łączyących okolicę z miastem
- poprawa komunikacji poprzez lokalizację nowych przepraw mostowych

12 Typ V krajobrazu - Wisła

Krajobraz podmiejski nieuregulowanej rozległej rzeki, z zadrzewieniami, żyznymi polami i wałami przeciwpowodziowymi

Makroregion

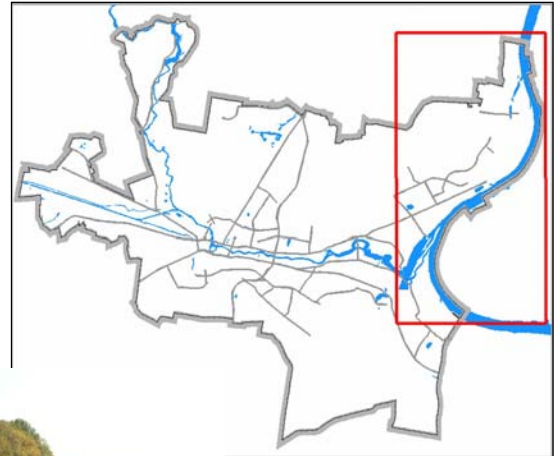
Pojezierze Wielkopolskie

Mezoregion

Kotlina Toruńska

Mikroregion Podstawowy

Równina, Łęgi Ostromeckie



Makroregion

Pojezierze Pomorskie

Mezoregion

Dolina Fordońska

Mikroregion Podstawowy

Przełom Doliny Wisły

Mikroregion

Podporządkowany Równina Strzelecka



Strefa użytkowania wód VII .

Wisła od km 768,000 do km 781,950 p.II

Granice: rzeka Wisła w granicach administracyjnych miasta Bydgoszczy,
dzielnice: Brdyujście, Fordon, Łęgowo.



Cechy charakterystyczne:

- Dominacja rzeki w krajobrazie,
- Obecność wałów przeciwpowodziowych,
- Przewaga terenów otwartych nad zabudowanymi,
- Duży udział łąk i upraw oraz zadrzewień nadbrzeżnych,
- Wisła nieuregulowana,
- Nieliczne tereny zabudowane o strukturze rozproszonej, Brak zagospodarowanych nadbrzeży,
- Zieleń naturalna,
- Odcinek żeglowny.



Obszar V-go Typu Krajobrazu mimo znacznego zróżnicowania naturalnego (położenie na terenie aż dwóch makroregionów) i równocześnie znacznego zróżnicowania pod względem użytkowania (rolnictwo, gospodarka komunalna, wypoczynek, drogi wodne, przemysł i mieszkalnictwo) zachował pewien typ swoistej jedności krajobrazowej tworzonej głównie przez dolinę największej rzeki kraju.

Obszar ten wyróżnia się dominacją w krajobrazie bardzo szerokiego koryta rzeki Wisły, różnorodnością rzeźby terenu, bujną roślinnością i rozległymi widokami. Atrakcją tego odcinka nabrzeża jest Grodzisko Wyszogród. Niestety obszar ten nie posiada systemu urządzonych nabrzeży /nadrzecznych ciągów spacerowo-rowerowych, znajdujące się tu waty przeciwpowodziowe utrudniają wykorzystanie części terenu dla celów rekreacji i wypoczynku.

Rzeka Wisła stanowi na odcinku w obrębie granic administracyjnych miasta szlak żeglowny II klasy. Parametry eksploatacyjne II klasy śródlądowej drogi wodnej zapewnione są przy każdym stanie wody jedynie w zakresie :

- szerokości szlaku żeglownego – wymagana 30 m,
- promienia łuku osi szlaku żeglownego – 300 m,

Poważne ograniczenie występuje w zakresie wymaganej głębokości tranzytowej wynoszącej 1,8 m, co stanowi poważny mankament drogi wodnej Wisły i praktycznie eliminuje ją z listy dróg wodnych w Polsce, zwłaszcza w latach hydrologicznie suchych.

Poziom zwierciadła wody w rzece, a co za tym idzie i głębokość tranzytowa zależne są od sytuacji hydrologicznej i częściowo od pracy stopnia wodnego Włocławek. Z tego też powodu wykorzystanie Wisły jako śródlądowej drogi wodnej jest znikome. Dotyczy to zwłaszcza jednostek żeglugi śródlądowej.

W coraz większym stopniu rzeka wykorzystywana jest jednak turystycznie. Świadczą o tym wzrastające z roku na rok ilości śluzowań na śluzie Czersko Polskie (w roku 2004 – 209 śluzowań jednostek sportowych , zaś w roku 2005 – 193). Nie są to jednak wielkości zadowalające.

Poprawa warunków żeglugowych na Wiśle uzależniona jest od realizacji zabudowy kaskadowej rzeki . Wymaga to jednak konsekwentnie prowadzonej polityki państwa i odważnych, niepopularnych w środowiskach ekologicznych decyzji.

Aktualnie zakres korzystania z wody powierzchniowej tego odcinka rzeki sprowadza się do pełnienia przezeń następujących funkcji :

a. gospodarczej

- funkcja transportowa – śródlądowa droga wodna II klasy (droga wodna Wisła),
- naturalne źródło zaopatrzeni w wodę dla celów przemysłowych dla Zakładów Chemicznych ZACHEM,
- odbiornik oczyszczonych ścieków z dwóch oczyszczalni : FORDON i KAPUŚCISKA,
- naturalny odbiornik wód deszczowych,
- miejsce prowadzenia gospodarki rybackiej,
- kształtowanie zwierciadła wód gruntowych przyległych terenów, utrzymywanie ekosystemów na terenach przyległych,

b. turystycznej i rekreacyjnej (rola znikoma)

- turystyka motorowodna (indywidualna, grupowa) , rzadziej kajakowa,

- wędkarstwo,
- atrakcyjny element składowy sieci szlaków turystyki pieszej i rowerowej, częsty cel wędrówek.

Poza dawną przystanią sportową zlokalizowaną w km 772,600 brak obiektów służących do uprawiania sportu i rekreacji.,

12.1 Wytyczne do zagospodarowania strefy

Dla powiązania potrzeb ochronnych i użytkowych obszaru z równoczesnym utwaleniem i wzbogaceniem jego walorów przyrodniczych

Podstawowe kierunki działań:

- budowa bulwaru,
- budowa nadrzecznych parków wypoczynkowych (Parku Dzielnicowego „Wisła”, Park Brdyujście, Park „Glinianka”),
- zagospodarowanie terenu Grodziska Wyszogród – opracowanie specjalistyczne pod nadzorem konserwatora zabytków, z wymogiem wyeksponowania grodziska w krajobrazie zarówno od strony Wisły jak i ul. Fordońskiej,
- świadome kształtowanie pierzei Bydgoszczy od strony Wisły w rejonie mostu na trasie E80, m.in. poprzez odpowiednie zapisy w planach zagospodarowania przestrzennego oraz stawianie w decyzjach administracyjnych wymagań w zakresie kształtowania pozytywnej architektury, eksponowanie wartościowych obiektów takich jak kościół w Starym Fordonie, bryła starego więzienia, były budynek Dyrektora Żeglugi, grodzisko, budynek zakładów zbożowych, poprzez iluminację, właściwą gospodarkę roślinnością tj., wg potrzeb wycinka lub wprowadzenie nowych nasadzeń.
- Lokalizacja na bazie istniejącego, obecnie nie eksploatowanego nabrzeża pionowego w km 774,00 drogi wodnej Wisła, na wysokości elewatora zbożowego przystani wodnej. Nie zakłada się pełnienia przezeń funkcji innych poza umożliwieniem cumowania i pobytu. Nie przewiduje się budowy zaplecza technicznego i socjalnego.
- uruchomienie przewozów pasażerskich po Wiśle. Możliwe wykorzystanie jako przystani istniejących w km 774,70 powyżej mostu drogowego przyczółków (tzw. przymostków) przeprawy promowej,
- lokalizacja przystani żeglarskiej na lewym brzegu rzeki Wisły powyżej mostu drogowego, możliwe nabrzeże pionowe,
- poprawa warunków nawigacyjnych na drodze wodnej Wisła – Odra - leży poza możliwościami decyzyjnymi władz miasta.
- Opracowanie plaów zagospodarowania przestrzennego dla terenów: teren zlokalizowany pomiędzy ul Fordońską a Wisłą od mostu do Zakładów Zbożowych włącznie, teren zlokalizowany pomiędzy ul Wyszogrodzką a Wisłą od Zakładów Zbożowych do śluzy Brdyujście plan w rejonie ulic: Toruńska, Łęgnowska, Wypaleniskowa, Przytubska uwzględniającego wyznaczenie rejonów zabudowy zagrodowej i jednorodzinnej, oraz malejącą intensyfikację i wysokość zabudowy w kierunku od ul. Toruńskiej ku rzece

13 Waloryzacja potencjałów poszczególnych typów krajobrazu

Biorąc pod uwagę wiodącą przydatność poszczególnych Typów Krajobrazu przedstawia się ona następująco:

I Typ Krajobrazu „Zielona Dolina Brdy”	dla celów rekreacyjno – leczniczych i turystycznych
II Typ Krajobrazu „Brda Śródmiejska”	usługowych i poznawczych, krótkiego

	wypoczynku
III i V Typ Krajobrazu „Brda Przemysłowo – Sportowa” i „Dolina Wisły”	dla celów mieszkaniowo dla celów produkcyjnych, sportów wodnych i turystyki, żeglugi śródlądowej
IV Typ Krajobrazu „Kanał Bydgoski”	dla celów żeglugi śródlądowej, wypoczynku,

Udział wód powierzchniowych w kształtowaniu krajobrazu ma tendencje wzrastające od I-go typu do V-go typu

I-szy Typ Krajobrazu „Zielona Dolina Brdy”	średni bez stopnia wodnego „Zalew Smukalski byłby mały
II-gi Typ Krajobrazu „Brda Śródmiejska”	średni (fragmenty od małego do znaczącego),
III-ci Typ Krajobrazu „Brda Przemysłowo – Sportowa”	znaczący, na fragmentach w części wschodniej dominujący,
IV-ty Typ Krajobrazu „Kanał Bydgoski”	średni,
V-ty Typ Krajobrazu „Dolina Wisły”	dominujący

Przyjęto stopień skali ocen: mały, średni, znaczący, dominujący.

Udział rzeźby terenu, szaty roślinnej i zabudowy w kształtowaniu krajobrazu poszczególnych typów od I-go Typu do V-go Typu

Nr i nazwa typu	Nazwa elementu oceny		
	Rzeźba terenu	Szata roślinna	zabudowa
I -szy Typ Krajobrazu „Zielona Dolina Brdy”	dominujący	dominujący	mały
II-gi Typ Krajobrazu „Brda Śródmiejska”	średni	mały na odcinkach z parkami średni lub znaczący	dominujący
III-ci Typ Krajobrazu „Brda Przemysłowo - Sportowa”	mały na krótszych odcinkach średni	średni lub znaczący „Zielone Łęgi”	znaczący
IV-ty Typ Krajobrazu „Kanał Bydgoski”	mały	Znaczący na fragmentach dominujący „Park nad Kanałem”	mały na fragmencie przemysłowym średni
V-ty Typ Krajobrazu „Dolina Wisły”	średni na fragmentach znaczący	znaczący	mały

Łączna ocena waloryzacja środowiska przyrodniczego i antropogenicznego BWW. Potencjał zasobowo-użytkowy w rozbiciu na potencjały cząstkowe w pięciu typach krajobrazu (kolejność typów wg wzrostu danego elementu składowego).

Potencjał wodny					
Typ krajobrazu	IV	II	I	III	V

Potencjał surowcowy					
Typ krajobrazu	IV	II	I	V	III

Potencjał atmosferyczny					
Typ krajobrazu	II	III	V	IV	I

Potencjał transurbacyjny					
Typ krajobrazu	V	III	IV	I	II

Potencjał rekreacyjno – leczniczy					
Typ krajobrazu	III	II	V	IV	I

Potencjał samoregulacyjno - odpornościowy					
Typ krajobrazu	II	IV	I	V	III

Potencjał percepcyjny krajobrazu – identyfikacyjno-widokowy					
Typ krajobrazu	III	IV	V	I	II

14 Zadania BWW

Przeprowadzone analizy pozwoliły na zidentyfikowanie zadań do realizacji w ramach Programu Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego.

Zadania są zróżnicowane pod względem:

- **zakresu rzeczowego**, dotyczą: ochrony środowiska, żeglowności, turystyki wodnej, komunikacji, bulwarów, usług, turystyki, wypoczynku, zadań kompleksowych wieloaspektowych, zagospodarowania przestrzennego, kształtowania wizerunku miasta, informacji,
- **znaczenia dla kształtowania BWW**,
 - zadania niezbędne** - o znaczeniu podstawowym dla działania BWW, obejmują inwestycje dotyczące żeglowności i czystości wód, podstawowego wyposażenia turystyczno-wypoczynkowego - typu bulwary, pomosty cumownicze, przystanie,
 - zadania istotne** - obejmują inwestycje uzupełniające i wzbogacające podstawowy program BWW, ale również istotne dla wypoczynku i rekreacji sąsiadujących jednostek mieszkaniowych,
 - zadania strategiczne** - obejmują inwestycje o szczególnym znaczeniu dla BWW, stanowiące punkty węzłowe, zazwyczaj są to zamierzenia o znaczeniu ponadlokalnym.
- **pilności ich wykonania:**
 - zadania bieżące** - zadania do realizacji w pierwszej kolejności, systematycznie z roku na rok niezależnie od innych zadań realizowanych w ramach BWW,
 - zadania etapowe** - zadania do realizacji w drugiej kolejności w ciągu kilku - kilkunastu lat,
 - zadanie perspektywiczne** - zadania realizowane w ciągu kilkunastu lat, obejmują inwestycje skomplikowane wieloaspektowe,

Zbiór zidentyfikowanych zadań dla każdego typu krajobrazu, ma na celu przedstawienie wszystkich wskazanych do realizacji inwestycji, które winny być w całości lub wybiórczo zrealizowane w zależności od potrzeb i posiadanych środków zapisanych w Wieloletnich Planach Inwestycyjnych.

Zbiór zidentyfikowanych zadań, uszeregowany został wg dwóch kryteriów: ważności zadania (niezbędne, istotne i strategiczne) oraz czasu ich realizacji (bieżące, etapowe i perspektywiczne). Ustalony podział może ulec zmianie w przypadku przyjęcia innych priorytetów i możliwości finansowych.

Przy sporządzaniu szczegółowych harmonogramów prac oprócz wymienionych wyżej kryteriów należy brać pod uwagę lokalizację zadania/inwestycji w mieście. Podstawowa zasada to rewitalizacja od centrum w kierunku wschodniej i zachodniej granicy miasta, w następnym etapie kierunek północny. I tak jako obszary pierwszeństwa inwestycyjnego wskazuje się wg kolejności:

centrum miasta (od mostów kolejowych do mostu Bernardyńskiego),

tereny śródmiejskie (od mostu Bernardyńskiego do mostu Pomorskiego),

tereny śródmiejskie od mostów kolejowych do śluzy Okole,

tereny na wysokości osiedli mieszkaniowych wielorodzinnych (Bartodzieje Kapuściska, Wyżyny),

tereny na wysokości osiedli mieszkaniowych jednorodzinnych.

15 BWW – analiza swot

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
zadowalający stan techniczny urządzeń wodnych		możliwość natychmiastowego (ograniczonego) uruchomienia szlaku	
podjęcie działań dot. modernizacji miejskiego systemu wod.-kan oraz usuwanie osadów dennych Brdy i Kanału		poprawa jakości wody	niebezpieczeństwo osuwania się umocnień brzegowych
		poprawa estetyki Brdy i Kanału	
wysokie walory kulturowe (wpisanie Kanału do rejestru zabytków) oraz Przyrodnicze obszarów przybrzeżnych		możliwość przystosowania dla funkcji turystycznych, rekreacyjnych i wypoczynkowych urządzeń wodnych i obszarów przybrzeżnych	
		możliwość wpisania Kanału na listę UNESCO	
Program Rewitalizacji i Rozwoju BWW (w opracowaniu) obejmujący komple – ksową ocenę stanu BWW i określający spójną koncepcję rozwoju		umożliwienie racjonalnych i planowych działań	
		przywrócenie wizerunku Bydgoszczy jako miasta nad wodą ze szczególnym uwzględnieniem Centrum – „Salonem miasta na wodzie”	
		„przywrócenie” rzeki miastu poprzez wprowadzenie nowych funkcji i przywrócenie jakości zagospodarowania terenów nabrzeżnych	
		racjonalne wartościowanie obszarów nadwodnych	
		wyznaczanie obszarów dla nowych funkcji i urządzeń	
podjęte działania w kierunku rewitalizacji Wyspy Młyńskiej		przystosowanie do nowych funkcji najcenniejszego obszaru miasta i jego ożywienie	
		uzasadnienie działań w kierunku rewitalizacji obiektów „Wenecji Bydgoskiej”	
		poprawa dostępności (kładki) do Wyspy Młyńskiej i Wenecji Bydgoskiej	
pozytywne deklaracje instytucji oraz organizacji społecznych związanych z zarządzaniem i eksploatacją wód		• utworzenie szerokiego frontu instytucjonalnego i społecznego związanego z rewitalizacją i rozbudową	
	„Anonimowość” walorów BWW wśród mieszkańców Bydgoszczy		niedocenywanie BWW jako jednej z najważniejszych szans kreowania nowego wizerunku miasta
			brak możliwości samokreacji
	brak stosownej do możliwości i potrzeb reklamy i promocji BWW		anonimowość BWW w kraju i Europie
			brak dobrego public relations
			małe zainteresowanie szlakiem przez osoby fizyczne, firmy turystyczne i transportowe

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
	zbyt niskie nakłady finansowe, brak działań inicjatywnych		zastój w działaniach inwestycyjnych i remontowych
			bagatelizowanie problemu
			słaby rozwój lub jego brak
			niewykorzystane szanse
utworzenie Bydgosko – Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego		możliwości korzystania dla potrzeb BWW z funduszy U.E. na rozwój regionów	
		możliwość promocji w regionie i kraju	
		możliwość kompleksowego rozwoju drogi wodnej E-70 na dużym odcinku krajowym	
działania dot. opracowania wspólnej oferty turystycznej B.T.O.M. z BWW jako wiodącym walorem Bydgoszczy		zwiększenie potencjału turystycznego i wspólnej oferty turystycznej oraz skutecznej promocji Bydgoszczy	
obecność bydgoskiego taboru pływającego na drogach wodnych Niemiec i Europy		Promocja Bydgoszczy i kreowanie szlaku wodnego Europy	
uczestnictwo w programie In Water		bezpośrednie „otwarcie” Bydgoszczy na Europę	
		przywrócenie Bydgoszczy jako węzłowego miasta na międzynarodowej drodze wodnej Wschód – Zachód	
		wykorzystanie funduszy U.E. dla opracowań studialnych i projektowych	
	zła żeglowność na odcinku Dolnej Wisły oraz potrzeba pogłębienia Kanału i Brdy		niemożliwość bezpiecznego pływania przez średnie i większe jednostki w czasie niskich stanów wód
	brak narodowej Strategii Rozwoju Gospodarki Wodnej		niemożliwość wykreowania polityki – rozwoju gospodarki wodnej
	brak czytelnych instytucjonalnych zasad finansowania, utrzymania i rozwoju gospodarki wodnej		niemożliwość opracowania wiarygodnych wieloletnich programów i planów inwestycyjnych
	złe usytuowanie zarządzania gospodarką wodną na szczeblu centralnym		„spychanie” problematyki gospodarczego i turystycznego wykorzystania wód na dalszy plan

Jak wynika z przeprowadzonej analizy SWOT, istnieje wyraźna przewaga mocnych stron i szans dla Bydgoskiego Węzła Wodnego w stosunku do stron słabych i wynikających z nich zagrożeń. Podjęte działania jak modernizacja miejskiego systemu sieci wod.- kan. i usuwanie odpadów dennych, rewitalizacja Wyspy Młyńskiej, uczestnictwo w programie In Water oraz zadawalający stan techniczny urządzeń wodnych, tworzenie się Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego, w kontekście działań programowych i organizacyjnych, są przejawem dobrych praktyk w tym zakresie. Zidentyfikowane słabe strony i zagrożenia w aspekcie planowanych nakładów na BWW i przy skutecznej promocji nie powinny stwarzać przeszkód w osiągnięciu założonego celu, zwłaszcza przy spełnieniu ustaleń zawartych w „Warunkach powodzenia rewitalizacji i rozwoju BWW”. Konsekwentna realizacja Programu nada Bydgoszczy cechę „miasta na wodzie” t.j.n. przywróci jej „nadrzeczną tożsamość”.

16 Warunki powodzenia rewitalizacji i rozwoju BWW

Podstawowymi warunkami powodzenia procesu rewitalizacji i rozwoju BWW są następujące działania organizacyjne i inwestycyjne:

Na szczeblu lokalnym:

- Podjęcie wielokierunkowych działań sprzyjających rewitalizacji BWW:
 - tworzenie korzystnego klimatu dla rewitalizacji, informacja o walorach i możliwościach rozwojowych BWW, aktywna i inicjatywna polityka w zakresie poszukiwania inwestorów i zagospodarowania gruntów BWW,
 - systematyczne pozyskiwanie gruntów pod realizację bulwarów miejskich,
 - stwarzanie korzystnych warunków dla realizacji inwestycji nadwodnych usług związanych z wodą z zakresu turystyki, rekreacji, transportu wodnego,
 - zapewnienie bezpieczeństwa na terenach nadwodnych, odpowiednie oświetlenie, monitoring, zagospodarowanie podnoszące poczucie bezpieczeństwa użytkowników,
 - włączenie nadbrzeży w system miejskich terenów publicznych
- Budowa w pierwszej kolejności dwóch przystani w tym jednej w centrum miasta (Wyspa Młyńska),
- Tworzenie systemu kolejnych przystani (od marin do pomostów cumowniczych) w właściwych w zależności od potrzeb miejscach i wielkościach.
- Zabezpieczenie w kolejnych budżetach oraz w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym odpowiednich środków niezbędnych dla budowy i modernizacji infrastruktury BWW, w tym również środków z budżetu województwa, państwa i U.E.
- Wspieranie lokalnych i ponadlokalnych organizacji turystycznych promujących i organizujących działania związane z BWW.
- Zinstytucjonowanie działań koordynacyjnych związanych z rewitalizacją; rozwojem BWW poprzez utworzenie zespołu ds. BWW.
- Skuteczna promocja BWW

Na szczeblu ponadlokalnym:

- Współpraca – porozumienie samorządów gmin, miast, powiatów i województw oraz innych organizacji na co najmniej polskim odcinku drogi wodnej E-70.
- Powstanie regionalnego produktu turystycznego związanego z BWW, umożliwiającego wykorzystanie jego potencjału jako waloru Bydgoszczy.

Produktem takim winna być opracowywana wspólnie z Toruniem, w ramach projektu In Water, wspólna „Oferta turystyczna Bydgosko – Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego” z uwzględnieniem BWW. Wariantowa oferta winna uwzględniać podstawowe – główne walory turystyczne Bydgoszczy i Torunia oraz walory regionalne, m. in.:

- miasta na szlaku i w regionie (Nieszawa, Ciechocinek, Solec Kujawski, Chełmno, Nakło, Koronowo, Kruszwica, Inowrocław);
- Międzynarodowy Port Lotniczy w Bydgoszczy;
- wydarzenia kulturalne i sportowe;
- szlaki turystyczne: piesze, rowerowe, konne i.t.p.;
- pętle szlaków i dróg wodnych: wielkopolską, toruńską i kujawską, szlak Brdy i Wdy i.t.p.
- dziedzictwo kulturowe: Stare Miasto Torunia i Bydgoszczy, Kanał Bydgoski, Biskupin, Pałace Lubostroń i Ostromecko;
- krainy i regiony: Bory Tucholskie, Pojezierze Brodnickie, Pałuki, Kujawy, Zalew Koronowski, Parki Krajobrazowe i.t.p.:

Na szczeblu krajowym:

- Poprawa żeglowności na dolnym odcinku Wisły.
- Wspieranie uruchomienia – przywrócenia w właściwych rozmiarach - towarowego transportu wodnego zintegrowanego z transportem kołowym i kolejowym.
- Powstanie Narodowej Strategii Rozwoju Gospodarki Wodnej oraz zasad jej finansowania, utrzymania i rozwoju.

17 Określenie zasad i kierunków promocji BWW

Podstawowymi zasadami i kierunkami promocji BWW są:

- kreowanie BWW jako najistotniejszego węzłowego punktu na międzynarodowej drodze wodnej E-70 Berlin – Kaliningrad;
- przywrócenie „nadrzecznej tożsamości miasta”;
- propagowanie BWW wśród mieszkańców Bydgoszczy, w tym zwłaszcza edukacja młodzieży. Hasło! - „Każdy absolwent gimnazjum płynie po Brdzie i Kandle Bydgoskim”
- kreowanie Bydgoszczy jako Wodnej Stolicy Polski – w przyszłości Europejskiego Centrum Wodnego;
- promowanie BWW w kraju poprzez włączenie Bydgoszczy do krajowych tras i imprez turystycznych, w tym szczególnie wodniackich
- promowanie BWW poza granicami kraju m. in. wykorzystując fakt, że ok. 75% taboru pływającego w Niemczech jest taborem polskim, zarejestrowanym w Bydgoszczy z napisem „BYDGOSZCZ PL”
- promowanie BWW jako najważniejszego i najistotniejszego waloru Bydgoszczy w sporządzanej „Ofercie turystycznej Bydgosko Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego”, uwzględniając pozostałe walory jak: Bydgoszcz sportowa, kulturalna, i.t.p.;
- utworzenie strony internetowej drogi wodnej E-70 z szczególnym uwzględnieniem walorów Bydgoszczy i BWW;
- wprowadzenie na wody BWW statku wycieczkowego kontynuującego tradycje Londynu (np. Ondyna II) dla podkreślenia ciągłości tradycji żeglugowych i kreowania nowych elementów identyfikujących BWW i Bydgoszcz;
- udział w krajowych i zagranicznych targach turystycznych.

18 Podsumowanie

Unikatowy system wodny, nazywany Bydgoskim Węzłem Wodnym, jest jednym z najcenniejszych dziedzictw miasta, oraz wiodącym elementem międzynarodowej drogi wodnej, łączącej wschodnią i zachodnią Europę. Bydgoski Węzeł Wodny który stanowią: Kanał Bydgoski, Stary Kanał Bydgoski, Brda i Wisła z wszystkim sprawnymi, wartościowymi pod względem kulturowym urządzeniami wodnymi wraz z przyległymi terenami. Obszar ten jest jednocześnie podstawowym zasobem przyrodniczym miasta. Ten wartościowy zespół, identyfikuje Bydgoszcz i stanowi o walorach i szansach jej rozwoju.

Z szacunku dla dorobku pokoleń, Bydgoszcz dowartościowuje miejsca historyczne utrwalone w pejzażu miasta, poprzez konsekwentne dostosowywanie zarówno funkcji jak również architektury lokalizowanych w tych miejscach obiektów. Przykładem takich działań mogą być obiekty Banku BRE wyjątkowo trafnie wpisane i wzbogacające charakterystyczną elewację miasta tj. elewację, którą stanowi otoczenie Brdy, co przedstawiają pokazane dwa zdjęcia tego samego miejsca w perspektywie 70 lat.

Realizując „Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego,” zastępujący „Program Przywracania miast rzeki Brdy” Bydgoszcz ponownie otworzy się ku rzece, przywróci wzbogacone nowymi funkcjami i obiektami oblicze i ukształtuje swój specyficzny salon miasta – salon na wodzie.

Bydgoski Węzeł Wodny, racjonalnie zrewitalizowany, rozwinięty i przystosowany do współczesnych standardów technicznych i estetycznych jest nie tylko gwarantem europejskiej szansy miasta, ale przede wszystkim gwarantem Bydgoszczy – miasta europejskiego.



Fot. P. Wiszniewski, 1935



Fot. S. Wroński, 2004