

POTENCJAŁ RZEK JAKO ELEMENT ZRÓWNOWAŻONEJ POLITYKI MIEJSKIEJ – PRZYKŁAD BYDGOSZCZY

Krzysztof Rogatka, Agnieszka Kempa, Maciej Surmacewicz

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Streszczenie. Celem artykułu jest analiza potencjału rzek i jego wykorzystania w kontekście prowadzonej w Bydgoszczy polityki miejskiej. W badaniu przeanalizowano wpływ rzek na rozwój Bydgoszczy oraz możliwości wykorzystania potencjału transportowego i społeczno-gospodarczego wody. W Bydgoszczy znajduje się kilka cieków, m.in. Wisła, Brda, Kanał Bydgoski i Flis Północny – ich długość razem wynosi około 100 kilometrów. Od pewnego czasu obserwuje się „powrót miast nad wodę”, w tym także Bydgoszczy. Dlatego też rzeki wraz z terenami nadbrzeżnymi (waterfronty) są coraz częściej objęte działaniami rewitalizacyjnymi mającymi na celu nadanie im nowych funkcji w przestrzeni miejskiej. Stają się obiektem zainteresowania mieszkańców, turystów i inwestorów. W związku z tym odnowa waterfrontów stała się ważnym elementem polityki miejskiej wpisującym się w ideę zrównoważonego rozwoju, przemiany rewitalizacyjne czy nawet działania z zakresu tzw. smart city.

Słowa kluczowe: rzeka, miasto, zrównoważony rozwój, rewitalizacja, smart city, turystyka

WSTĘP

Początki cywilizacji należy w dużym stopniu łączyć z dostępem do wody, w tym przede wszystkim z dostępem do rzeki, który był jednym z kluczowych czynników decydującym o lokalizacji i rozwoju miast [Jażdżewska 2005, Francis 2012]. Wraz z rozwojem społeczno-gospodarczym miast pełnione przez rzeki funkcje zmieniały się i ewoluowały.

Cywilizacje wielu krajów od wieków rozwijały się nad rzekami, czego przykładem są m.in. Mezopotamia, Chiny, Egipt. Głównymi funkcjami rzek w dawnych czasach był transport oraz nawadnianie. Rzeka stanowiła także naturalną przeszkodę, dzięki czemu pełniła funkcje obronne decydujące o bezpieczeństwie i kreujące rolę obronną miast,

Adres do korespondencji – Corresponding author: Krzysztof Rogatka, Katedra Studiów Miejskich i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, ul. Lwowska 1, 87-100 Toruń, e-mail: krogatka@umk.pl

© Copyright by Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn 2016

podnosząc tym samym ich rangę. Wraz z rozwojem społeczno-gospodarczym rola rzek została zdewaluowana – w okresie industrializacji tereny nadrzeczne stały się zapleczem miasta, gdzie lokowane były składy, magazyny i infrastruktura służąca obsłudze ruchu wodnego. Przemiany te związane były z intensywną industrializacją i urbanizacją zapoczątkowaną na przełomie XIX i XX w. Tym samym następował proces dewastacji terenów okołorzecznych, utrata ich prestiżowej funkcji, a także postępująca deprecjacja terenów nadrzecznych w świadomości mieszkańców miast.

Aktualnie obserwujemy renesans rzek w miastach, swoisty powrót nad rzekę i zwrócenie się „ku wodzie” w większości ośrodków miejskich świata, Europy, w tym także Polski (m.in. Poznań, Warszawa, Wrocław). Zauważamy zatem intensywne działania rewitalizacyjne, jako element polityki miejskiej, które dotyczą całych miast w tym także waterfrontów. Przywracanie rzeki miastu to ważny element rozwoju zrównoważonego stawiającego na harmonię gospodarki, społeczeństwa i środowiska. Proces ten daje także możliwość zastosowania wielu rozwiązań z zakresu smart city [Carmon i Shamir 2010, Szwed 2011, Campbell 2012].

Ponowne wykorzystanie potencjału rzek, w tym także potencjału transportowego, to obecnie aktualny, ważny, ale i trudny temat podejmowany w ramach polityki rozwoju miast w Polsce. Miasta działają multidyscyplinarnie, aby na nowo wykorzystać rzeki, podejmując m.in. działania rewitalizacyjne polegające na wyprowadzaniu ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych. Prace te prowadzone są w sposób kompleksowy poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, które są skoncentrowane terytorialnie [art. 2 Ustawy z 9 października 2015... Dz.U. 2015 poz. 1777]. Polityka miejska, oprócz działań polegających na rewitalizacji, w tym także na odnowie waterfrontów, stawia na wdrażanie zasad zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju). Zrównoważony rozwój jest to taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności zarówno współczesnych, jak i przyszłych pokoleń. [art. 3 Ustawy z 27 kwietnia 2001... Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627]. Jest to zatem rozwój, w którym następuje zaspokojenie potrzeb mieszkańców miasta związanych m.in. z wypoczynkiem, transportem, a także z kulturą, kreacją nowego miejsca, zachowaniem dziedzictwa kulturowego (m.in. architektonicznego) z maksymalną ochroną podstawowych wartości systemu przyrodniczego. Aby realizować założenia ekorozwoju, nastawionego m.in. na zaspokojenie potrzeb przyszłych pokoleń, należy stosować nowoczesne i innowacyjne technologie, czyli takie, które są charakterystyczne dla idei smart city. W ciągu ostatnich lat ta idea stała się jednym z kluczowych mechanizmów do wdrażania optymalnych i efektywnych rozwiązań w zarządzaniu miastem, w tym także terenami nadrzecznymi [Szymańska 2015]. Smart city składa się, zdaniem Cohena [2012], z kilku głównych wymiarów:

- inteligentnych ludzi,
- inteligentnej gospodarki,
- inteligentnego środowiska,
- inteligentnego zarządzania,
- inteligentnej mobilności.

Wymienione idee znajdują aktualnie zastosowanie w Bydgoszczy, która od początków swojego istnienia była mocno związana z Brdą i Wisłą, wzdłuż których przebiegało wiele ważnych szlaków handlowych. Już w czasach staropolskich spławiano tymi rzekami drewno, zboże, wyroby garncarskie oraz wiele innych regionalnych i zagranicznych towarów. Po wybudowaniu Kanału Bydgoskiego w latach 1773–1774 Bydgoszcz jeszcze bardziej zyskała na znaczeniu. Dzięki temu przez miasto przebiegają dwa międzynarodowe szlaki wodne: E40 (z Gdańska przez Brześć Dnieprem do Morza Czarnego) i E70 (z Antwerpii przez Berlin do Kłajpedy). Od XIX w. Brdę zaczęto wykorzystywać do celów rekreacyjnych – powstawały parki przy rzece, miejsca do uprawiania sportów wodnych, czyli szeroko rozumiane przestrzenie publiczne. Znaczenie rzeki zaczęło spadać wraz z rozwojem kolei i dróg samochodowych. Jednak od lat 90. XX wieku zaczęto ponownie dostrzegać potencjał rzek i ich rolę w rozwoju, a także, co istotne, w kształtowaniu wizerunku Bydgoszczy, której historia nierozzerwalnie związana jest z wodą [Śląski 1969, Bartowski 2005].

Celem artykułu jest analiza potencjału rzek w kontekście prowadzonej w Bydgoszczy polityki miejskiej, która bazuje na idei zrównoważonego rozwoju miast, uwzględnia działania rewitalizacyjne i koncepcję smart city. W badaniu przeanalizowano politykę miejską władz Bydgoszczy, w tym przede wszystkim rolę dokumentów strategicznych jako wyznaczników tej polityki, zakładając, że jasno określone działania władz miejskich wynikające z zapisów zawartych w dokumentach strategicznych mogą przyczynić się do ponownego wykorzystania potencjału rzek i terenów nadrzecznych w rozwoju Bydgoszczy *sensu largo*.

METODYKA BADAŃ

Zastosowano kilkietapowe postępowanie badawcze, wykorzystując następujące metody badawcze: *desk research*, analizę dyskursu, badania komparatywne, a także studium przypadku (*case study*). Korzystając z metody *desk research* oraz analizy dyskursu, polegającej na analizie materiałów zastanych, dokonano przeglądu artykułów naukowych oraz miejskich dokumentów strategicznych, m.in.: Strategii rozwoju Bydgoszczy, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bydgoszczy oraz Programu rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego. Metoda komparatywna pozwoliła na analizę i ocenę działań miejskich dotyczących wykorzystania potencjału rzek i terenów nadrzecznych w kontekście strategicznych dokumentów miejskich. W badaniu posłużono się *case study* Bydgoszczy jako ośrodka zlokalizowanego nad rzekami, dla którego woda jest ważnym elementem struktury przestrzennej, społecznej, gospodarczej i środowiskowej. Badanie uzupełniono o przedstawienie tzw. dobrych praktyk z zagranicy w zakresie kształtowania przestrzeni nadrzecznej.

POLITYKA MIEJSKA A DOKUMENTY STRATEGICZNE W KONTEKŚCIE POTENCJAŁU RZEK

Większość miast w Polsce posiada wieloletnie plany działań w sferze przestrzennej, społecznej, ekonomicznej, a także kulturowej, gospodarczej czy środowiskowej zapisane w dokumentach strategicznych. Dokumenty te stanowią swoistą inwentaryzację aktualnych zasobów oraz przedstawiają wizję rozwoju poszczególnych składowych systemu miejskiego. Wyznaczone są w nich konkretne cele, do których dąży miasto oraz przedstawione są możliwości ich osiągnięcia. Podobnie jest w przypadku Bydgoszczy. W prezentowanym artykule badanie oparto na trzech najważniejszych dokumentach strategicznych miasta:

1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bydgoszczy z 2009 r. [Uchwała Rady Miasta Bydgoszczy nr L/756/09 z 15 lipca 2009 r.]. Zawiera ogólne informacje na temat dróg wodnych znajdujących się w granicach administracyjnych miasta, m.in.: Wisły, Brdy oraz Flisu Północnego i Południowego, a także Kanału Bydgoskiego. W dokumencie zawarte są także podstawowe informacje o roli i przyszłym wykorzystaniu rzek w Bydgoszczy. Jest to zatem swoista analiza stanu obecnego i próba stworzenia wizji rozwoju terenów nadrzecznych, jako kluczowej osi społeczno-gospodarczej miasta.

2. Strategia rozwoju Bydgoszczy do 2030 r. [Uchwała Rady Miasta Bydgoszczy nr XLVIII/1045/13 z 27 listopada 2013 r.], w której zawarte są informacje na temat wizji rozwoju miasta, czterech celów strategicznych, tj.: wzmocnienia i rozwoju funkcji metropolitarnych w Bydgoszczy, wykreowania konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki, ukształtowania nowoczesnej i funkcjonalnej infrastruktury oraz ładu przestrzennego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, stworzenia warunków dla wszechstronnego rozwoju mieszkańców Bydgoszczy, w oparciu m.in. o potencjał „wodny”. Wskazane są także konkretne planowane działania, zawarte w 15 programach obejmujących ważne dla Bydgoszczy obszary, m.in. „Bydgoszcz na fali”. Program „Bydgoszcz na fali”, kluczowy biorąc pod uwagę cel prezentowanego artykułu, dotyczy m.in. rewitalizacji terenów zdegradowanych nad rzeką, stworzenia warunków do rozwoju turystyki i kultury czy promocji Bydgoszczy jako miasta silnie związanego z rzeką. Realizację tych założeń zaplanowano poprzez działania i przedsięwzięcia związane z aktywizacją Bydgoskiego Węzła Wodnego w zakresie żeglugi, rewitalizacji terenów śródmiejskich związanych z ochroną dziedzictwa kulturowego i promocją turystyki, zagospodarowania i przekształcenia terenów nadbrzeżnych, tak aby spełniały funkcje rekreacyjne.

3. Program rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego (BWW) [Uchwała Rady Miasta nr LXXIV/1420/05 z 25 października 2006 r.] jest to dokument zawierający m.in. ogólną charakterystykę BWW, podział BWW na typy krajobrazu: zieloną dolinę Brdy, Brdę śródmiejską, Brdę gospodarczo-sportową, Kanał Bydgoski, Wisłę; zasady i kierunki promocji BWW (m.in. turystyka i rekreacja) oraz warunki powodzenia działań rewitalizacyjnych i plany dotyczące dalszego rozwoju BWW. Warunki powodzenia są uzależnione od działań na poziomie lokalnych, ponadlokalnym i krajowym. W dokumencie podkreślono koherencję działań instytucji publicznych, prywatnych inwestorów, stowarzyszeń i mieszkańców. W programie zawarto łącznie 169 zadań

z zakresu ochrony środowiska, żeglugi, turystyki i wypoczynku, rewitalizacji bulwarów, komunikacji, kształtowania wizerunku, zagospodarowania przestrzennego, czyli zadań o charakterze kompleksowym.

Flagowym projektem Bydgoszczy, w ramach odnowy waterfrontów, jest zrealizowana w czterech etapach, od 2006 do 2012 r., rewitalizacja tzw. Wyspy Młyńskiej (rys. 1). Jest to obszar o powierzchni około 6,5 ha, otoczony przez Brdę i Młynówkę, z malowniczym widokiem na architekturę Wenecji Bydgoskiej i nowoczesną bryłę gmachu Opery Nova, która stanowi niekwestionowaną dominantę w tej części miasta, decydując o jej nowoczesnym charakterze. Rewitalizacja tego obszaru składała się z czterech etapów. Pierwszy miał na celu rozwój przedsiębiorczości i wsparcie otoczenia gospodarczego poprzez przekształcenie jednego z budynków na Centrum Pracy i Przedsiębiorczości oraz wybudowanie trzech kładek dla pieszych. Etap drugi obejmował działania związane z renowacją pięciu budynków na cele działalności Muzeum Okręgowego w Bydgoszczy. Na trzecim etapie zajęto się zagospodarowaniem terenów zieleni i nabrzeży, zmieniając przestrzeń na otwartą i przyjazną dla ludzi.



Rys. 1. Wyspa Młyńska w Bydgoszczy, widok na Most Miłości i Muzeum Okręgowo

Fig. 1. Mill Island in Bydgoszcz, view over Love Bridge and Museum

Źródło: Fotografia wykonana przez A. Kempę (2016)

Source: Photo made by A. Kempa (2016)

Na ostatnim, czwartym etapie, zbudowano przystań jachtową, której kluczowym elementem jest designerska marina oraz przeprowadzono remont północnych i zachodnich nabrzeży [Miejska Pracownia Urbanistyczna... 2011]. Na szczególną uwagę zasługuje tutaj marina zwana Przystań Bydgoszcz jako przykład elementu Wyspy Młyńskiej łączącego kilka funkcji: przystań, hotel, sale konferencyjne, restauracja, kawiarnia, punkt widokowy. Projekt tego budynku uhonorowano m.in. prestiżową nagrodą The World Leisure International Innovation Prize w 2012 r.

Projekt rewitalizacji Wyspy Młyńskiej jest ważną składową działaniem miasta polegającą na wykorzystaniu potencjału rzek na potrzeby transportu rzeczno-ego, którego rola podkreślana jest we wszystkich wymienionych dokumentach strategicznych – BWW jest ważnym elementem międzynarodowego szlaku wodnego. Choć zdaniem Jarzebińskiej [2006], żegluga śródlądowa stanowi w Polsce 0,7% w całości przewozów towarów, to w dokumentach strategicznych Bydgoszczy wyszczególniono ten element jako ważny i związany z rozwojem zrównoważonym miasta, który będzie w przyszłości nabierał znaczenia. Transport wodny jest zdaniem Wojewódzkiej-Król i Rolbieckiego [2008] jednym z najbardziej przyjaznych sposobów transportu dla środowiska, ze względu m.in. na relatywnie małe zużycie energii i niską emisję zanieczyszczeń powietrza, także wód. Wpływa ponadto na zmniejszenie kongestii i jest najtańszym rodzajem transportu. Są to cechy polityki miejskiej władz Bydgoszczy mające znamiona zrównoważonego rozwoju. Dlatego też polityka miejska ukierunkowana jest na przywrócenie rangi drogi międzynarodowej E70. Główne kierunki działań w tym zakresie to:

- modernizacja śródlądowych dróg wodnych do IV klasy, budowa pięciu stopni na Wiśle między Warszawą i Bydgoszczą oraz nowych śluz, modernizacja mostów;
- modernizacja szlaku E70 do II klasy, remonty obiektów hydrotechnicznych i elektryfikacja napędów śluz, pogłębienie rzek i prace regulacyjne, ocena stanu technicznego tamy we Włocławku.

Polityka miejska skierowana jest ponadto na promocję Bydgoskiego Węzła Wodnego jako jednego z elementów drogi E70 Antwerpia–Kłajpeda, który Bydgoszczy ma nadać nowy wizerunek jako „wodnej stolicy Polski” czy „europejskiego centrum wodnego”. Władze miasta świadome są, że kreowanie pozytywnego, „wodnego” PR miasta przyczyni się do wzrostu atrakcyjności Bydgoszczy wśród miast polskich i europejskich.

Większość opisanych działań wykracza poza kompetencje władz lokalnych, co wymaga współpracy z innymi jednostkami samorządu terytorialnego, w tym także spoza Polski, co stanowi ważne wyzwanie dla polityki miasta. Określono jednak działania niezbędne, które powinny zostać wykonane w Bydgoszczy, by w pełni wykorzystać potencjał dróg wodnych. Dlatego też przystosowanie trasy wodnej do rangi międzynarodowej, umożliwiającej tranzyt do 30 mln ton w obu kierunkach, jest priorytetem władz miasta. Działania te są jednak kosztowne i czasochłonne. Dlatego też istnieje wariant „minimum”, w którym określono szlak wodny E70 jako szlak rangi krajowej. W tym wariantcie postawiono na rozwój żeglugi śródlądowej wykorzystywanej głównie w celach turystycznych i rekreacyjnych o przepustowości do 6 mln ton.

Jak wynika z przedstawionych rozważań, priorytetowym działaniem władz miasta w ramach odnowy terenów nadrzecznych i aktywizacji potencjału wodnego są inwestycje w szeroko rozumianą infrastrukturę techniczną. W tabeli 1 przedstawiono działania rewitalizacyjne związane z infrastrukturą techniczną, które zawarte są w różnych dokumentach strategicznych.

Zapisy zawarte w dokumentach strategicznych stanowią integralny element polityki miejskiej przekładający się na konkretne działania w przestrzeni Bydgoszczy. Rezultatem tych działań jest poprawa dostępu m.in. do tramwaju wodnego oraz zwiększenie popularności tego środka transportu. Są one w większości związane z poprawą funkcjonowania tramwaju wodnego oraz z wydłużeniem jego trasy o dwie kolejne przystanki. Obecnie flotę tramwaju wodnego w Bydgoszczy stanowią dwa nowoczesne, napędzane przez

Tabela 1. Działania miasta w sferze rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego
 Table 1. Municipal activities in context of revitalization Bydgoszcz Waterway

Główne kierunki Main courses	Dokumenty Documents	Stan realizacji zadania Status of revitalisation of activity
Przebudowa i modernizacja wiaduktów, przepraw mostowych oraz budowa mostu tramwajowego łączącego ulice Toruńską i Fordońską Rebuilding and modernization overpasses, bridges and building a tram bridge connected Fordońska street and Toruńska street	Strategia rozwoju Bydgoszczy Strategy of Bydgoszcz Development	planowane planned
Budowa przystani (2 nowe) i urządzeń hydrotechnicznych, oznakowanie szlaku Building two new marinas and hydrotechnical facilities, labeling the sea lane	Program rewitalizacji i rozwoju BWW Strategia rozwoju Bydgoszczy Programme of revitalisation and development of Bydgoszcz Waterway, Strategy of Bydgoszcz Development	w trakcie realizacji during the revitalisation
Opracowanie oferty turystycznej Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego – budowa portalu internetowego Elaboration a touristic offer of Bydgoszcz – Toruń Metropolitan Area – building a website	Program rewitalizacji i rozwoju BWW Programme of revitalisation and development of Bydgoszcz Waterway	planowane planned

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów strategicznych
 Source: own studies based on the strategy documents

energię słoneczną statki, tzw. Słoneczniki, zdolne zabrać na pokład do 28 pasażerów oraz statek zabytkowy o napędzie motorowym „Bydgoszcz” zabierający do 24 pasażerów. „Słoneczniki” obsługują dwie linie – Słoneczną i Staromiejską, natomiast „Bydgoszcz” kursuje wzdłuż linii Wschodniej. Łącznie korzystać można z 11 przystanków tramwaju wodnego, co stanowi przejaw zastosowania idei smart city w rewitalizacji waterfrontów [Zarząd Dróg Miejskich... 2016]. Dzięki wykorzystaniu energii odnawialnej, tzn. energii słonecznej, jako napędu w tych jednostkach, kreuje się wizerunek Bydgoszczy jako miasta eko-friendly, czyli dbającego o środowisko naturalne. Działania te wpisują się ponadto w ideę smart city [Cohen 2012]:

- *smart environment* – wykorzystanie odnawialnych źródeł energii (panele fotowoltaiczne zamontowane na dachach „Słoneczników”);
- *smart mobility* – wykorzystanie alternatywnego w stosunku do tradycyjnego (kołowego) transportu wodnego;
- *smart living*, czyli szeroko rozumiana jakość życia, która wzrasta m.in. dzięki poprawie bezpieczeństwa poprzez budowę mobilnego posterunku Policji na wodzie.

Kolejnym ważnym wymiarem polityki miejskiej są działania o charakterze społecznym, czyli związane m.in. z rozwojem przestrzeni publicznych do celów turystycznych, rekreacyjno-sportowych i kulturalnych (tab. 2).

Tabela 2. Działania miasta związane z ofertą turystyczną, wsparciem kultury oraz sportu
 Table 2. Municipal activities connected with touristic offer, culture support and sport

Główne kierunki działań Main courses of activities	Oczekiwane rezultaty Expected results	Dokumenty Documents	Stan realizacji zadania Status of revitalisation of activity
Uruchomienie wypożyczalni sprzętu pływającego w śródmiejskim odcinku Brdy Building a rental company of water equipment in the city center on Brda	wsparcie turystyki indywidualnej support individual tourism	Program rewitalizacji i rozwoju BWW Programme of revitalisation and development of Bydgoszcz Waterway	zakończone finished
Rozbudowa bazy noclegowo-gastro-nomicznej w oparciu o stanicę wodną i pole namiotowe PTTK w Janowie Extension of gastronomic and overnight staying facilities based on marina and campsite in Janowo	zapewnienie bazy noclegowej i gastronomicznej turystom improvement overnight staying and gastronomic offer	Strategia rozwoju Bydgoszczy Strategy of Bydgoszcz Development	planowane planned
Utworzenie m.in. szlaku wodnego Bydgoszcz – Zalew Koronowski Create among other things a water lane Bydgoszcz – Zalew Koronowski	stworzenie nowych szlaków komunikacyjno-turystycznych create new communicational-touristic trails	Strategia rozwoju Bydgoszczy Strategy of Bydgoszcz Development	planowane planned
Zakup jednostek pływających do tramwaju wodnego Purchasing new watertram ships	wzrost wykorzystania OZE – pozytywny wpływ na środowisko przyrodnicze rising of using solar power – positive influence on environment	Strategia rozwoju Bydgoszczy Strategy of Bydgoszcz Development	planowane planned
Budowa mobilnego posterunku turystyczno-wodnego policji oraz miejsc do wodowania łodzi ratownictwa wodnego Building a touristic-water mobile Police station and a place to launching of water-life-saving boats	poprawa bezpieczeństwa nad wodą improvement of security by the river	Strategia rozwoju Bydgoszczy Strategy of Bydgoszcz Development	planowane planned
„Scena na wodzie” przy amfiteatrze Opery Nova 'The scene on the river' next to amphitheatre of Opera Nova	duży, zadaszony pomost poprawi estetykę i funkcjonalność miejsca a big, canopied landing stage for improving esthetics and practicality of this place	Strategia rozwoju Bydgoszczy Strategy of Bydgoszcz Development	zakończone finished
Rewitalizacja Arboretum – zielone nabrzeże Brdy Revitalization of Arboretum – green waterfront of Brda	rewitalizacja infrastruktury technicznej i sfery botanicznej poprawi funkcje dydaktyczno-naukowe i rekreacyjne revitalisation of technical infrastructure and botanic zone for improving educational-scientific and recreational functions	Strategia rozwoju Bydgoszczy Strategy of Bydgoszcz Development	planowane planned

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów strategicznych
 Source: own studies based on the strategy documents

Działania miasta w sferze społeczno-kulturalnej kładą m.in. nacisk na rozwój turystyki i sportu na rzece, a także na terenach w jej bezpośrednim otoczeniu. Rozwój ten ma nastąpić m.in. poprzez utworzenie nowych szlaków turystycznych opartych na lokalnej i narodowej historii oraz dziedzictwie kulturowym. Szlaki te mają ważne właściwości dydaktyczno-edukacyjne, np.: Szlak wodny im. Stefana Batorego. Polityka miejska ma także na celu promocję i rozwój sportu, m.in. poprzez przebudowę toru regatowego w Brdyjuściu. Projekt przebudowy toru jest w fazie planowania i pozyskiwania funduszy. Istotnym elementem jest także działalność kulturalna polegająca m.in. na realizacji wielu wydarzeń np.: festiwalu „Scena na wodzie”. Poprzez budowę zadaszonego pomostu, który zapewni cień i ochronę przed opadami atmosferycznymi, poprawi się estetyka i atrakcyjność tego miejsca. Władze miejskie w ten sposób chcą zaprosić nad rzekę więcej turystów, szczególnie klasy średniej i wyższej. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego [2014], turysta spędził średnio 1,9 dnia w Bydgoszczy w 2014 r. Do wymienionych wcześniej działań dochodzą związane także z rozbudową bazy noclegowej, tak aby turyści spędzali jak najwięcej czasu w Bydgoszczy, która na przestrzeni ostatnich lat zmieniła się radykalnie, a w planach założono kolejne działania prorozwojowe (rys. 2).



Rys. 2. Rzeka w Bydgoszczy: *a* – dawniej (lata 1920–1930), współcześnie (2016 r.) i w przyszłości

Fig. 2. River in Bydgoszcz before (1920–1930), now (2016) and tomorrow

Źródło: opracowanie własne (zdj. 1 – spichrze nad Brdą, 1920–1930 [Fotopolska. 2016]; zdj. 2 – widok na przystanek tramwaju wodnego Wyspa Młyńska, autor Krzysztof Rogatka; zdj. 3 – przystanek PKS tramwaju wodnego – wizualizacja [Program rewitalizacji... 2007])

Source: own studies (phot. 1 – granaries on Brda, 1920–1930 [Fotopolska. 2016]; phot. 2 – view on a watertram stop ‘Mill Island’, phot. Krzysztof Rogatka; phot. 3 – visualization of watertram stop ‘Bus Station’ [Program rewitalizacji... 2007])

DOBRE PRAKTYKI

Wprowadzenie

W tej części artykułu autorzy przedstawili dobre praktyki dotyczące zagospodarowania terenów nadrzecznych i wykorzystania potencjału rzeki w mieście. Są to przykłady dobrych rozwiązań, które częściowo są już implikowane w Bydgoszczy i mogą stanowić ponadto inspirację do dalszych działań.

Projekt Emscher Park (Zagłębie Ruhry, Niemcy)

Zagłębie Ruhry jest jednym z największych obszarów postindustrialnych w Europie, związanym dawniej z intensywnym rozwojem górnictwa węgla kamiennego oraz hutnictwa żelaza i stali [Maciejewska i Turek 2014]. Projekt Emscher Park powstał w celu rewitalizacji terenów przemysłowych o powierzchni ok. 320 km², przylegających do cieku rzecznoego Emscher, na północy Zagłębia Ruhry. Obecnie obszar ten przyciąga turystów zainteresowanych funkcjonowaniem różnych obiektów industrialnych, które dostosowano do potrzeb turystyki [Pancewicz 2010]. Nie zaniedbano również procesu odnowy środowiska przyrodniczego, promocji i zastosowania odnawialnych źródeł energii na terenie poddanym odnowie. Główne działania ukierunkowano na stworzenie wspólnej strategii rewitalizacyjnej dla terenów zieleni 17 miast i gmin leżących wzdłuż rzeki Emscher, co doprowadziło do utworzenia Parku Krajobrazowego Emscher, poprzez połączenie tych terenów. Końcowym rezultatem całego projektu będzie silniejsza identyfikacja mieszkańców ze swoim regionem oraz przyciągnięcie większej liczby turystów i inwestorów [Chmielewska 2012, Kimic 2012, Maciejewska i Turek 2014]

Projekt Dortmund Phoenix (Niemcy)

Jest to jeden z projektów rewitalizacyjnych realizowany w ramach projektu Emscher Park. Zadaniem projektu była całościowa rewitalizacja przemysłowej części dzielnicy Hörde w Dortmundzie w Niemczech, o powierzchni ok. 200 ha, oraz przywrócenie wartości i funkcji przyrodniczych rzecze Emscher. Obszar podzielono na dwie części: Phoenix Ost (część wschodnia) i Phoenix West (część zachodnia) pełniące odmienne funkcje i oddzielone od siebie historycznym centrum Hörde oraz połączone opływającą je od północy rzeką Emscher. Ideą programu jest zbudowanie centrum technologiczno-usługowego, a pierwszy etap działań polegał na utworzeniu w części zachodniej parku technologicznego i terenów rekreacyjnych. Część wschodnią, po likwidacji huty, zaadaptowano na cele mieszkaniowe o powierzchni ok. 110 ha, gdzie realizowany jest projekt Phoenix See. W projekcie tym planowano utworzenie sztucznego jeziora o głębokości 3–4 metrów, zasilanego wodami gruntowymi [Maciejewska i Turek 2014]. Intencją władz miasta było stworzenie przestrzeni rekreacyjnej o walorach przyrodniczych, jednocześnie zapewniając ochronę okolic przed powodzią. Dzięki projektowi poprawiła się jakość krajobrazu oraz struktura społeczna dzielnicy [Chmielewska 2012].

Duisburg (Niemcy)

Duisburg jest kolejnym przykładem miasta rewitalizowanego w ramach projektu Emscher Park. Duisburg posiada 114-kilometrowe nabrzeże i ponad 10% udział powierzchni wodnych w skali miasta – jest to największy śródlądowy port w Europie. Dlatego też dominujący nad miastem port i spełniane przez niego funkcje decydują o kształcie i rozwoju miasta. W latach 90. XX w. rozpoczęły się dynamiczne prace rewitalizacyjne, szczególnie w części portu przylegającej do historycznego centrum miasta [Szwed 2011]. Główne działania koncentrowały się wokół hasła „Mieszkać nad wodą” i miały na celu rewitalizację terenów przemysłowych oraz stworzenie konkurencyjnego ośrodka w regionie. Na terenie dawnego portu zaczęto budować nowoczesne biurowce i projektować tereny mieszkaniowe według koncepcji najbardziej znanych architektów. Odrestaurowano także kilka zabytkowych obiektów [Czarnecka 2010].

Saarbrücken (Niemcy)

Saarbrücken nad rzeką Saarą to w przeszłości dobrze rozwijające się miasto przemysłowe, które obecnie powoli podupada. W mieście likwidowanych jest wiele miejsc pracy, co powoduje znaczną emigrację do innych regionów. Jednocześnie w Saarbrücken rozwinięty jest sektor biznesu, co jednak nie oznacza, że pracujący w nim ludzie tam mieszkają. Około 60% zatrudnionych osób mieszka poza opisywanym miastem. Zadaniem powstałego projektu „Miasto nad rzeką” jest podniesienie jakości życia i pracy w centrum Saarbrücken, pobudzenie tego miejsca do życia i zachęcenie do zamieszkania w nim. Cel ten ma być osiągnięty dzięki przebudowie struktur układu miejskiego. Projekt nawiązuje do historycznego wpływu rzeki Saary na rozwój miasta ma na celu lepsze wykorzystanie możliwości, które daje korelacja między architekturą i wodą [Szwed 2011, Węclawowicz-Bilska 2011].

Seul (Korea Południowa)

Częstą praktyką w miastach było kanalizowanie rzek, szczególnie mniejszych cieków. Doskonałym tego przykładem jest Seul. Poszukująca pracy w stolicy, uboga ludność z regionów wiejskich masowo osiedlała się nad brzegiem rzeki Cheonggye. Nastąpił intensywny proces eksploatacji cieków, co spowodowało degradację koryta i częste powodzie. Dlatego też rzekę przekształcono w kanał, a nad nim zbudowano wielopoziomą autostradę. W 2003 r. władze miasta zmieniły strategię – infrastrukturę drogową zdemontowano, a teren poddano rewitalizacji ekologicznej – rzeka została na nowo zwrócona miastu [Pleszko 2009, Szwed 2011].

Walencja (Hiszpania)

Już od zeszłego wieku w miastach nad rzekami zaczęły powstawać niesamowite dzieła architektury, które stały się niejednokrotnie wizytówkami miasta. Doskonałym tego przykładem jest Miasto Sztuki i Nauki Santiago Calatravy znajdujące się w wyschniętym korycie rzeki Turii w Walencji, która łączyła niegdyś Morze Śródziemne z historycznym centrum miasta oddalonym o 8 km od brzegu. Na terenie prawie 360 tys. m² zaprojektowano futurystyczne budynki mieszczące: oceanarium, muzeum nauki oraz operę, które otoczono basenami i bujnymi ogrodami. Wszystkie te elementy składają się na niepowtarzalny krajobraz miasta i decydują o jego wyjątkowym milieu [Szwed 2011, Bajgier-Kowalska 2014].

Salford (Wielka Brytania)

W XIX w. Salford był jednym z głównych miast przemysłowych i ważnym portem na drodze do Manchesteru. Z początkiem XX w. port Salford stracił na znaczeniu. Wzrost bezrobocia był powodem odpływu klasy robotniczej, co wpłynęło na powstanie w opuszczonych dzielnicach slumsów. Miasto podejmowało działania mające zapobiegać bezrobociu i zorganizowanej przemocy, jednak z niewielkim skutkiem. W 2007 r. rozpoczęła się dynamiczna rewitalizacja. Powstały dwa nowe wieżowce, hotel, restauracja i nowy plac miejski. Oprócz tego utworzono ekologiczny park łączący sąsiadujące regiony, którego osią kompozycyjną jest rzeka Irwell. Obecnie w mieście jest ok. 60% terenów zielonych (parków, cmentarzy, placów zabaw, boisk itp.). Zrealizowano główne założenia

rewitalizacji, m.in. stworzono spójny park, z którego użytkownicy korzystają jak z własnych ogródków, utworzono nowe trasy piesze i rowerowe, otwarte przestrzenie i mosty nad rzeką, wprowadzono nowe, różnorodne możliwości rekreacji i wypoczynku – stworzono sprzyjające warunki do spotkań dla lokalnych społeczności. Wykreowano w ten sposób miejsce charakterystyczne, wizytówkę miasta, która nawiązuje do wodnej przeszłości Salfordu [Maurer 2013, Salford City... 2016].

WNIOSKI

Jak wynika z przeprowadzonego badania, podejmowane przez miasto Bydgoszcz działania związane z odnową terenów nadrzecznych, zapisane w dokumentach strategicznych (m.in. w Strategii rozwoju Bydgoszczy, w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bydgoszczy, w Programie rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego), faktycznie przywracają tym terenom ich ważną rolę w przestrzeni miasta oraz kreują nowy wizerunek miasta. Podejmowane działania są ponadto spójne, a analiza wymienionych dokumentów ujawniła ich wewnętrzną koherencję i wzajemnie uzupełnianie się.

Miasto realizuje nad wodą wiele działań o charakterze twardym – infrastrukturalnym, wypełniając je, co istotne, działaniami społecznymi, czyli tzw. miękkimi o charakterze sportowo-kulturalnym (festiwale, imprezy, zawody). Aktywności te wzmacniają i utrwala ją wśród mieszkańców lokalną tożsamość, przypominając o bogatej historii miasta. Realizowane działania podnoszą także jakość życia (nowe przestrzenie publiczne, eko-przyjazne środki transportu, tereny zieleni) oraz stają się walorem turystycznym wpływającym na rozwój np. turystyki wodnej.

Wykorzystanie potencjału transportowego rzek w Bydgoszczy jest w pełni zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju i ideą smart city, m.in. poprzez stosowanie odnawialnych źródeł energii. Fakt ten wpływa na poprawę stanu środowiska naturalnego, sprzyja wizerunkowi miasta jako miasta ekologicznego i troszczącego się o zasoby wodne, w tym także o potrzeby przyszłych pokoleń.

Jak wynika z analizy, działania władz miejskich charakteryzują się etapowością i dostosowaniem do aktualnych potrzeb, ponieważ proponowane są różne scenariusze, w zależności od możliwości kooperacji, dostępności środków czy generalnie koniunktury społeczno-gospodarczej (warianty „maximum” i „minimum”). Wspomniana współpraca jest ponadto ważnym składnikiem sukcesu działań miejskich, ponieważ rzeki, jako liniowy element w przestrzeni, skupiają wokół siebie wielu interesariuszy, w tym także spoza gminy, regionu czy kraju. Istotne jest także koncentrowanie się władz miejskich na projektach kompleksowych oraz uwzględnienie przyszłych trendów związanych m.in. z rozwojem żeglugi śródlądowej w wymiarze komercyjnym i rekreacyjnym.

Stwierdzić należy, że bydgoska polityka miejska aktywizuje potencjał rzek – działania zgodne są z zasadami zrównoważonego rozwoju miast mają charakter rewitalizacyjny i implementują idee smart city. Zatem dobrze wykorzystany potencjał „wodny” Bydgoszczy decyduje o aktualnym i przyszłym dynamicznym rozwoju zarówno społecznym, jak i gospodarczym miasta.

PIŚMIENNICTWO

- Bank Danych Lokalnych, GUS, vdl.stat.gov.pl/BDL/start, dostęp: 15.05.2016.
- Bajgier-Kowalska, M. (2014). Rola przedsiębiorczości lokalnej w dywersyfikacji produktu turystycznego Walencji (Hiszpania), ss. 179–184.
- Bartowski, K. (2005). W 231. rocznicę Kanału Bydgoskiego (1774–2005), w: *Materiały do dziejów kultury i sztuki Bydgoszczy i regionu*, 10, 35–42.
- Bydgoski Obszar Funkcjonalny. Inwestycje kluczowe do realizacji do roku 2020. (2012). Zespół nr IV. Kultura, turystyka, promocja, rekreacja i sport.
- Campbell, B. (2012). *Rivers and the power of ancient Rome*. The University of North Carolina Press.
- Carmon, N., Shamir, U. (2010). Water-sensitive planning: integrating water considerations into urban and regional planning. *Water and Environment Journal* 24, 181–191.
- Chmielewska, M. (2012). Kompleksowa i wielokierunkowa rewitalizacja zdegradowanej przestrzeni miejskiej w dzielnicy Hörde miasta Dortmund (Zagłębie Ruhry, Niemcy), w: *Kształtowanie środowiska geograficznego i ochrona przyrody na obszarach uprzemysłowionych i zurbanizowanych*, Uniwersytet Śląski, Wydział Biologii i Ochrony Środowiska i Wydział Nauk o Ziemi, Katowice–Sosnowiec 44, 5–15.
- Cohen, B. (2012). The top 10 smart cities on the planet. *Co. Exist* 11.
- Czarnecka, D. (2010). *Relacja rzeka – miasto*, Wydział Architektury Politechnika Warszawska, Warszawa.
- Fijałkowski, W. (1995). *Miasto tyłem do rzeki – materiały sesji naukowej*, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, Warszawa.
- Fotopolska, <http://bydgoszcz.fotopolska.eu/13635,foto.html>, dostęp: 11.04.2016.
- Francis R., A. (2012). Positioning urban rivers within urban ecology. *Urban Ecosystems* 15(2), 285–291.
- Gorączko, M. (2008). Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej. Natężenie ruchu żeglugowego na bydgoskim odcinka drogi wodnej E-70 – stan obecny i perspektywy rozwoju, ss. 28.
- Januchta-Szostak, A. (2013). *Rzeka w mieście – temat rzeka*, <http://tup.poznan.pl/uploads/Rzeka%20w%20mieście%20-%20wersja%20online.pdf>, dostęp: 11.04.2016.
- Jarzębińska, T. (2008). Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej. *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła–Odra szansą dla gospodarki regionu*, ss. 13.
- Jażdżewska, I. (2005). Zróżnicowanie poziomu urbanizacji w Europie, w: *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki*. XVII Konwersatorium Wiedzy o Mieście. Red. I., Jażdżewska. Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, ss. 173–18.
- Kimic, K. (2012). Priorytety przyrodnicze i społeczne w rewitalizacji terenów przemysłowych kompleksu Emscher Landschaftspark w Niemczech, *Architektura Krajobrazu* 1, 79–85.
- Kosiński, W. (2001). *Rzeka w krajobrazie miejskim*, [w:] *Architektura krajobrazu a planowanie przestrzenne*. Red. K. Pawłowska, Kraków, ss. 283–296.
- Maciejewska, A., Turek, A. (2014). Rewitalizacja obszarów przemysłowych ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań środowiska przyrodniczego: wybrane studia przypadków, *Problemy Rozwoju Miast* 11(2), 81–94.
- Mauer, A. (2013). Przywrócenie rzeki miastu w kontekście rewitalizacji miast przemysłowych – wybrane przykłady, *Przestrzeń i Forma* 19, http://www.pif.zut.edu.pl/pif-19_pdf/C-02_PiF19_Maurer.pdf, dostęp: 27.05.2016.
- May, R. (2006). Connectivity in urban rivers. Conflict and convergence between ecology and design. *Technology in Society* 28, 477–488.

- Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, <http://www.mpu.bydgoszcz.pl/>, dostęp: 28.05.2016.
- Pancewicz, A. (2010). Środowisko przyrodnicze w odnowie krajobrazu przemysłowego, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego (2007).
- Projekt Reuris (2011). Rzeki w miastach – przestrzenie pełne życia, Urząd Miasta Stuttgart (W., Maier, E., Bender) i Uniwersytet w Lipsku (L., Bigga).
- Rolbiecki, R., Wojewódzka-Król, K. (2008). Mapa śródlądowych dróg wodnych. Diagnoza stanu i możliwości wykorzystania śródlądowego transportu wodnego w Polsce, Sopot, <http://docplayer.pl/2954795-Krystyna-wojewodzka-krol-ryszard-rolbiecki.html>, dostęp: 3.05.2016.
- Rzeki w miastach – przestrzenie pełne życia. Podręcznik projektu REURIS, http://reuris-f.gig.eu/downloads/REURIS_Podrecznik.pdf, dostęp: 28.05.2016.
- Salford City Council, www.salford.gov.uk, dostęp: 24.06.2016.
- Serce Walencji, Zielen Miejska (2012), nr 2, e-czytelnia. [abrys.pl](http://e-czytelnia.abrys.pl/zielen-miejska/2012-2-593/parki-i-ogrody-6691/serce-walencji-14142), <http://e-czytelnia.abrys.pl/zielen-miejska/2012-2-593/parki-i-ogrody-6691/serce-walencji-14142>, dostęp: 24.06.2016.
- Szwed, J. (2011). Współczesna rola bulwarów w mieście, *Przestrzeń i Forma* 16, http://www.pif.zut.edu.pl/pif-16_pdf/C-07_Szwed.pdf, dostęp: 3.05.2016.
- Szymańska, D., Korolko, M. (2015). Inteligentne miasta – idea, koncepcje i wdrożenia, Wydawnictwo Naukowe UMK, ss. 69.
- Śląski, K. (1969). Łądowe szlaki handlowe Pomorza w XI–XIII w., [w:] *Zapiski historyczne TNT XXXIV*, 3, ss. 29–44.
- The World Leisure International Innovation Prize 2012 dla Bydgoszczy! Bydgoszcz miasto, http://www.bydgoszcz.pl/miasto/aktualnosci/aktualnosci-2012-pazdziernik-grudzien/The_World_Leisure_International_Innovation_Prize_2012_dla_Bydgoszczy_.aspx, dostęp: 27.05.2016.
- Uchwała nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z 15 lipca 2009 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy.
- Uchwała Rady Miasta Bydgoszczy nr XLVIII/1045/13 z 27 listopada 2013 r. w sprawie Strategii rozwoju Bydgoszczy do 2030 r.
- Uchwała Rady Miasta Bydgoszczy nr LXXIV/1420/05 z 25 października 2006 r. w sprawie Programu rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego.
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627.
- Ustawa z 9 października 2015 r. o rewitalizacji. Dz.U. 2015 poz. 1777.
- Węclawowicz-Bilska, E. (2011). Kierunki współczesnego rozwoju przestrzennego miast europejskich, *Architektura* 12, 154–155.
- Wroński, S. (2011). Program rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, <http://www.czystabydgoszcz.pl/upload/file/739.pdf>, dostęp: 28.05.2016.
- Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, <http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl/index.php/pl/linie-turystyczne/1681-bydgoski-tramwaj-wodny>, dostęp: 28.05.2016.

THE POTENTIAL OF RIVERS AS THE ELEMENT OF THE BALANCED DEVELOPMENT – THE EXAMPLE OF BYDGOSZCZ CITY

Summary. The aim of this article is to analyze the potential of the rivers and its use in the context of urban policy in Bydgoszcz. In this research was analyzed the influence of rivers to a development of Bydgoszcz city and capabilities of use the transportic and the social-economic potential of rivers. Bydgoszcz city is located near the Wisła and

Brda rivers and also at the watercourses: Kanał Bydgoski and Flis Północny – the length of all is about 100 kilometers. Rivers with their watersides are actually areas with a revitalizations programs, which have to improvement their functionality in an urban area. Rivers become an object of interest of inhabitants, tourists and investors. Renovation of waterfronts is an important element of urban policy, compatible with the idea of the balanced development of cities, revitalization or even activities compatible with an idea of smart city.

Key words: river, city, sustainable development, revitalization, smart city, tourism

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 25.05.2016

Do cytowania – For citation:

Rogatka, K., Kempa, A., Surmacewicz, M. (2016). Potencjał rzek jako element zrównoważonej polityki miejskiej – przykład Bydgoszczy, *Acta Sci. Pol. Administratio Locorum* 15(2), 47–61.