

RADOMIR NOWAKOWSKI

Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy

BRDA JAKO PODSTAWA ORGANICZNEJ STRUKTURY BYDGOSZCZY

Abstract: Brda as a Base of Organic Structure of Bydgoszcz. Bydgoszcz as a metropolis faces an urgent necessity of decreasing unprofitable social-spatial processes and directing them towards development in agreement of the roles balancing social economical and ecological aims. At the same time as a settlement structure it has not a clear frame organizing its space. There is a lack of both nodes elements and paths connecting particular city districts as well.

The Vistula and Brda and the Bydgoszcz Channel are the spatial elements that define spatial-cultural identity of Bydgoszcz in the strongest way. They make the most interesting hydrographic node in the country both as natural values as well as functional ones. Though the most important element of this structure for Bydgoszcz is 12 km fragment of the Brda connecting the Vistula with the Bydgoszcz Channel. In result of very long social-economical changes this region characterises the most intensive coexistence and diffusion of natural and cultural elements there. It decides about its potentially high spatial – functional values. Besides due to central localization of the settled area and great spatial – composition values this region is the potential axes of Bydgoszcz development. In the same role it may also be the catalyzer of changes toward strengthening spatial potential as a base of competitiveness of metropolization process in social-economical aspect. Values of the Brda have not been used to great extent in contemporary process of city planning. The article indicates the city Brda region as a base of organic growth of Bydgoszcz.

Key words: City planning, landscape architecture, regional planning, sustainable development.

Wstęp

„Obserwując stosunek ludzi i narodów do wody
widzimy ich wartości jak w zwierciadle”.

Tołwiński¹

Bydgoszcz jest jedną z dziewięciu rozwiniętych aglomeracji miejsko-przemysłowych w Polsce. W ośrodkach tych szczególnie wyraźnie zarysowują się wszelkie niekorzystne zjawiska związane z procesami dezurbanizacji. Najważniejsze z nich to zagrożenie ekologiczne². Wynika ono z braku silnych ekosystemów wewnątrz układów osadniczych, które stanowią podstawę do realizowania postulatów równoważenia rozwoju społeczno-gospodarczego w skali aglomeracji. Szczególnie istotny jest aspekt ich ciągłości³. Zapewnia ona większą trwałość i odporność samego ekosystemu na niekorzystne zmiany. Pozwala także integrować struktury miejskie odśrodkowo, jako część wspólna różnych fragmentów, a jednocześnie pozwala łączyć obszary wewnętrzne z terenami otwartymi położonymi peryferyjnie i otwierać się w ten sposób na region miejski (por. Czarnecki 1968, s. 143-161). Równie istotnym zagrożeniem dla jakości życia mieszkańców jest niedorozwój infrastruktury komunalnej, której brak krępuje przestrzenny rozwój regionów w zakresie mieszkalnictwa oraz usług. Ponadto, powolne przekształcania miejskich układów transportowych wywołują narastające trudności w transporcie miejskim szczególnie widoczne na obszarze śródmieścia (por. Domański 1989, s. 102-110). W efekcie tych zjawisk struktura przestrzenno-funkcjonalna Bydgoszczy staje się nieadekwatna do potrzeb mieszkańców pod względem stopnia różnorodności funkcjonalnej na obszarze aglomeracji, oraz pod względem poziomu zorganizowania różnorodnych funkcji w obrębie poszczególnych jednostek (por. Böhm 1983, s. 42-45). Sytuacja ta skutkuje wzmożonym natężeniem ruchu i prowadzi do niewydolności w sferze organizacji dostępu do szerokiej oferty programowej. W konsekwencji następuje zerwanie ciągłości przestrzennej i fragmentacja obszaru miasta (fot. 1). W sferze społecznej z kolei prowadzi to do zjawisk wykluczenia i marginalizacji grup społecznych i w efekcie do peryferyzacji całych jednostek terytorialnych pod względem działalności społecznej i gospodarczej (Markowski 2005, s. 10). Wobec tych

¹ Tołwiński, za Novák (1997), s. 81.

² Por. Domański (1989), s. 102-110, oraz *Lokalny program...* (2009), s. 9-13.

³ Aspekt ciągłości systemów ekologicznych wewnątrz struktur miejskich rozwijany jest w praktyce planistycznej jako nurt krajobrazowy i ma swoje początki w Stanach Zjednoczonych w II poł. XIX w.



Fot. 1. Rozproszona, nieskoordynowana i anonimowa struktura przestrzenno-funkcyjna wywołuje dezintegrację mieszkańców – Bydgoszcz widok w kierunku zachodnim, na pierwszym planie port rzeczny

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com> (fot. 1, 2).

niekorzystnych, a postępujących zjawisk przestrzennych uzasadnione wydaje się podjęcie wysiłków zmierzających do ich wyhamowania i odwrócenia. Ponieważ zjawiska te są wynikiem tyle głębokich i długotrwałych procesów społeczno-gospodarczych, co wycinkowych, próba ich odwrócenia musi być zatem również głęboko osadzona w procesach społeczno-gospodarczych oraz wyznaczać cele strategiczne w szerokim kontekście i odległym horyzoncie czasu. Kierunek ten bliski jest założeniom rozwoju organicznego; powolnego, wszechstronnego i uwarunkowanego rytmem natury (por. Bogdanowski *at al.* 1979, s. 50-60). We współczesnych realiach, realizacja tych założeń musi ulec modyfikacjom, gdyż dynamika dokonujących się niekorzystnych zmian nie pozwala na powolne procesy ich ujarzmiania.

Najpoważniejszym niebezpieczeństwem przy formułowaniu kierunków rozwoju miasta jest pokusa tworzenia koncepcji arbitralnych, nie zakorzenionych w lokalnym środowisku przyrodniczym i kulturowym miejsca⁴. Kolejne niebezpieczeństwa to: odejście od działań całościowych w obrębie całej struktury miejskiej wraz z jej regionem, na rzecz koncepcji fragmen-

⁴ Zespół tych form i zależności między nimi, nazywany jest *tradycją miejsca* i ma swoją ponad stuletnią tradycję. Jako metoda wyznaczająca kierunki przekształceń zespołów osadniczych rozwijana jest konsekwentnie przez naukowców na Politechnice Krakowskiej tworzących nurt „krakowskiej szkoły” architektury krajobrazu. Por. Böhm (1994), s. 77-79.

tarycznych. Podejście to związane jest z kolejnym problemem bardzo często spotykanym w praktyce polskiej, czyli z działaniami doraźnymi, które mają realizować bieżące potrzeby przestrzenno-funkcjonalne i nie uwzględniają kolejnych etapów rozwoju (por. Jędraszko 2005, s. 439-466). Następnym, często popełnianym błędem w koncepcjach przebudowy miast jest ich powierzchowność. Wynika ona z braku rzetelnych badań w obszarze kontekstu ekologicznego, kulturowego, przestrzennego oraz społeczno-gospodarczego dla konkretnego regionu miejskiego.

Tak szeroko ujęty zakres problematyki prowadzi do konieczności zmiany paradygmatu rozwoju społecznego opartego na wzroście gospodarczym na paradygmat humanizowania tego rozwoju. Do przesłanek humanistycznych rozwoju społeczno-gospodarczego należy zaliczyć⁵:

- bezpieczeństwo fizyczne i duchowe,
- ład i porządek,
- identyfikacja ze środowiskiem materialnym i społecznym,
- potrzeby terenowe,
- swoboda wyboru miejsca zamieszkania, pracy i obsługi,

a ponadto przesłanki ekologiczne, jak:

- ochrona warunków biologicznych,
- zachowanie naturalnych elementów środowiska,
- estetyka sztucznych elementów środowiska i ich zharmonizowanie z krajobrazem naturalnym.

Realizacja tych przesłanek odbywa się w wyniku pogodzenia ze sobą celów społeczno-kulturowych, ekologicznych i ekonomicznych (por. Kołodziejski 1991, s. 154-162). Skutki przestrzenne powstające w wyniku realizacji każdego z nich z osobna są wzajemnie szkodliwe. Pogodzenie ich wymaga uwzględnienia nadrzędnego czynnika kompozycji przestrzennej jako katalizatora umożliwiającego realizację wszystkich celów jednocześnie (Tołwiński 1947, s. 16-30).

W kontekście takiego podejścia uprzywilejowane, ze względu na perspektywy rozwoju, są zespoły osadnicze i powiązane z nimi regiony, które mają wybitne walory przyrodniczo-kulturowe, mogące stanowić punkt odniesienia dla wszystkich działań przekształcających (fot. 2). Począwszy od skali makroregionu, planowanie rozwoju przestrzennego zespołu osad-

⁵ Por. Malisz (1981), s. 116. Mimo że przesłanki te zostały sformułowane w latach 70. XX w. pozostają niezmiennie aktualne i mimo że dyskusja wokół tego modelu rozwojowego trwa i jest systematycznie pogłębianą, w praktyce jego realizacja wymaga społecznego zrozumienia i akceptacji.



Fot. 2. Układ przestrzenny Bydgoszczy formował się wzdłuż brzegów Brdy, czyniąc z niej w sposób organiczny główną oś miasta

niczego jest wynikiem nakładania się strategii planowania w skali makro, uwzględniającej rolę danego zespołu osadniczego w systemie powiązań zewnętrznych oraz strategii wynikającej z uwarunkowań regionalnych danej jednostki (por. Hall 1974, s. 82). Pod tym względem systemy hydrograficzne dzięki swojej rozległej skali, wykraczającej poza zasięg struktur miejskich, łączą je z obszarami zewnętrznymi i narzucając ograniczenia, wymuszają strategię proekologiczną i mogą odgrywać rolę drogowskazu dla zmian wewnątrz struktur miejskich.

1. Bydgoski Rejon Brdy – określenie zasobu

Region Bydgoski ma walory, które mogą skutecznie inspirować jego rozwój. W skali makro jest to unikatowy zespół hydrograficzny składający się z rzek: Wisły i Brdy, Kanału Bydgoskiego, strugi Flis oraz kanału Górnono-teckiego, w skali miasta jest to przede wszystkim rzeka Brda (ryc. 1).

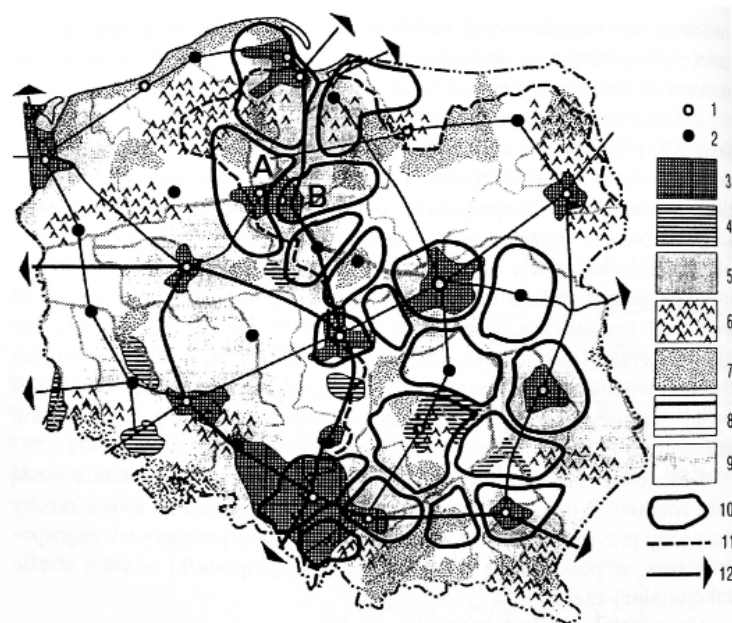


Ryc. 1. Wezeł hydrograficzny Wisła, Brda oraz Kanał Bydgoski jest najważniejszym elementem identyfikacji regionu Bydgoszczy

Źródło: *Studium...* (2005).

Ponieważ Brda leży w dorzeczu Wisły, stanowi wraz z nią jeden, największy w Polsce, system hydrograficzny. Zewnętrzne uwarunkowania jej zagospodarowania wynikać będą zatem w dużej mierze z przyjętej koncepcji zagospodarowania dla całego ekoregionu Wisły (ryc. 2).

Spośród scenariuszy zagospodarowania regionu Wisły zdecydowanie najbardziej racjonalny z punktu widzenia założeń równoważenia rozwoju



Ryc. 2. Ekoregion Wisły. A-B region metropolitalny Bydgoszcz–Toruń.
 1 – ośrodki centralne aglomeracji, 2 – ośrodki regionalne, 3 – obszary aglomeracji,
 4 – obszary okręgów przemysłowo-surowcowych, 5 – strefy wysokiej
 produktywności rolnej, 6 – strefy wysokiej produkcji leśnej, 7 – strefy koncentracji
 bazy rekreacyjnej, 8 – główne powiązania infrastruktury technicznej, 9 – Wisła i jej
 dolina, 10 – regiony węzłowe, 11 – granica dorzecza Wisły, 12 – główne powiązania
 międzynarodowe

Źródło: Kołodziejski (1999).

i realizacji celów ekologicznych⁶, jest koncepcja ekologizacji⁷. Praktyka i liczne doświadczenia w stosowaniu tej strategii potwierdzają, że proces

⁶ Cele te to; – usunięcie, a tam gdzie jest to niemożliwe ograniczenie, zagrożeń różnorodności biologicznej oraz przeciwdziałanie powstawaniu nowych; odtwarzanie zanikłych i wzbogacanie istniejących elementów różnorodności biologicznej; zwiększanie odporności gatunków i ekosystemów na antropopresję; rozwijanie wrażliwości oraz kształtowanie właściwego stosunku i zaangażowania społecznego w ochronę dziedzictwa przyrodniczego; stworzenie warunków do realizacji zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Por. Kołodziejski (1999), s. 34.

⁷ Obok koncepcji ekologizacji pojawia się scenariusz naśladownictwa, przez powtórzenie drogi rozwojowej rzek Europy Zachodniej, ze wszystkimi tego konsekwencjami ekologicznymi, społecznymi i ekonomicznymi. Kołodziejski (1999), s. 35.



Fot. 3. Rzeka jako element widoku stwarza warunki do teatralizacji przestrzeni, tj. określa miejsca obserwacji i temat obserwacji.

Świadomie stosowana zasada ta sprzyja integracji przestrzennej

Źródło: Autor (fot. 3-5).



Fot. 4. Środkowy, miejski odcinek Brdy stwarza warunki do rozwoju obszarów rekreacyjnych

ten, nieuchronny z punktu widzenia realizacji celów ekologicznych, będzie kształtował coraz korzystniejsze warunki rozwoju osadnictwa, zapewniającego **wysokie standardy jakości życia człowieka** w środowisku przyrodniczym, uwolnionym od antropopresji cywilizacji industrialnej. Już dzisiaj w całej Europie Zachodniej obserwuje się tendencje do restrukturyzacji miast położonych nad rzekami, w których przybrzegowe strefy przemysłowe coraz częściej zmieniają swoje tradycyjne funkcje. Powstają nowe śródmieścia, rozległe przestrzenne tereny rekreacyjne wysokostandarde osiedla mieszkaniowe. Ten interaktywny proces będzie eliminować także, z samej istoty swojego mechanizmu napędowego, wszystkie funkcje przyrodnicze i społecznie konfliktogenne, a stymulować nową rolę rzek, jako **atrakcyjnych szlaków turystycznych**. Siły motoryczne tego mechanizmu będą tworzyć coraz wyższą „masa krytyczna” czystych ekologicznie struktur zurbanizowanych, eliminujących uciążliwy dla otoczenia przemysł, ale też czynniki stymulujące masowy ruch turystyczny – nowy ład przestrzenny, oparty na symbiozie przyrody i urbanizacji, wysoki standard usług publicznych i wartości historycznych wkomponowanych w nowoczesne struktury zurbanizowane, oraz walory przyrodniczo-krajobrazowe ekosystemów rzecznych (Kołodziejcki 1999, s. 34-35) (fot. 3-5).

W skali regionu miejskiego elementy systemów hydrograficznych łączą w sposób naturalny elementy środowiska przyrodniczego i kulturowego two-

rząc zupełnie nową wartość przestrzenno-kulturową. Potencjalnie zespół tych elementów i cech może być podstawą działań zmierzających do realizacji przesłanek humanistycznych. W skali miejskiej na obszarze Bydgoszczy walory te związane są przede wszystkim z frontem wodnym Brdy oraz Kanalem Bydgoskim i Strugą Flis. O ich potencjalnie wysokich walorach przestrzenno-funkcjonalnych decyduje wielowiekowa tradycja traktowania rzeki jako kluczowego elementu kompozycji miasta, nie zawsze z należytą dbałością o jej walory przestrzenne, ale skutkująca współobecnością i przenikaniem się elementów naturalnych – pierwotnych oraz kulturowych (fot. 6). Dorobek ma-



Fot. 5. Przestrzeń kulturowa o wyraziastych i indywidualnych walorach jest silnym elementem tożsamości regionalnej



Fot. 6. Brda jeszcze w latach 50. i 60. XX w. jest silnie eksploatowanym szlakiem transportowym, który był ważnym ogniwiem obszaru kulturowego Bydgoszczy. Berlinki, holowniki i tratwy w Starym Porcie w Bydgoszczy – 1910

Źródło: Banach (2001).

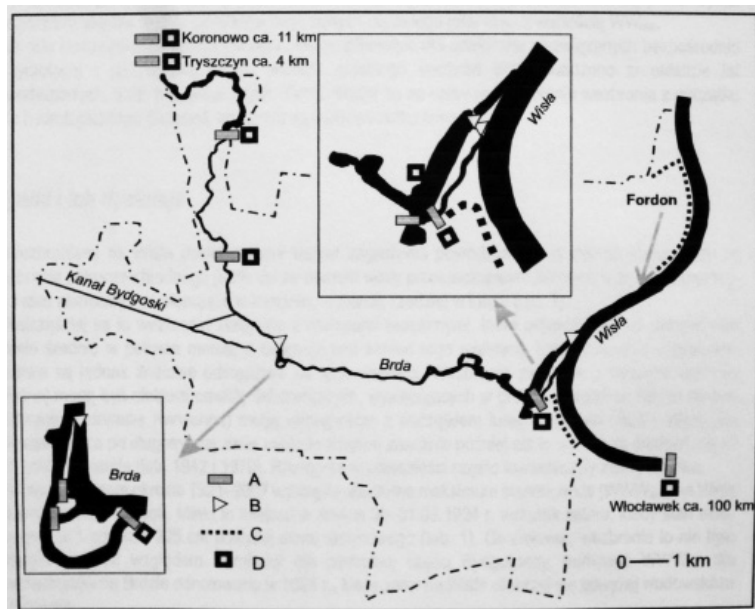
terialny świadczący o twórczym współlistnieniu tych elementów dokumentują liczne obiekty inżynierskie związane z ujarzmianiem wody i przystosowywania jej do wymagań gospodarki człowieka, w tym: mosty, kanały, śluzy żeglugowe, jazy, budowle regulacyjne, zbiorniki wodne, przystanie oraz pochylnie (slipy), nabrzeża przeładunkowe, przyczółki przeprawy promowej, zapora ziemna, elektrownie wodne, przerzutnia tratów, a także obiekty bezpośrednio związane z transportem wodnym, jak spichlerze, młyny, magazyny, stocznie, baseny służące do leżakowania drzewa (port drzewny), oraz elementy związane z rekreacyjnym wykorzystaniem rzeki, jak przystanie, obiekty sportowe, tor regatowy oraz nabrzeża i bulwary spacerowe. Obiekty te oddalone od siebie, często pozbawione czytelnych związków przestrzennych i funkcjonalnych, stanowiły na przestrzeni kilkunastu kilometrów silny system, którego nicią wiążącą była Brda. System ten po okresie dużego wykorzystania walorów użytkowych rzeki obecnie pozostaje niezadawalająco skuteczny w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, nie zapewnia realizacji potrzeb transportowych i energetycznych, nie zaspokaja wzrastających potrzeb rekreacyjno-turystycznych oraz ekologicznie czystej wody⁸. W zespole tym Brda, a w szczególności jej dolny ok. 12-km odcinek do ujścia odgrywają najważniejszą rolę w kolejnych etapach przebudowy i formowania struktury przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. Taką też rolę tego odcinka Brdy proponuje się utrzymać w przyszłych koncepcjach rozwoju.

Istotnym zewnętrznym aspektem planowania zagospodarowania Brdy jest to, że jest ona na odcinku bydgoskim fragmentem korytarza wodnego E-70 wschód-zachód o znaczeniu międzynarodowym, łączącym Antwerpię i Kłajpedę przez Holandię, Niemcy, Polskę (Odra-Warta-Notec-Kanał Bydgoski-Brda-Wisła)⁹, Rosję do Litwy. Jednak, ponieważ obecny stan techniczny możliwości transportowych Wisły, sytuuje ją jako peryferyjną drogę wodną (por. Kołodziejski 1999, s. 41), Brda automatycznie traci również na znaczeniu jako ważne ogniwo transportu wodnego. Rola ta jednak może okazać się ważna w kontekście rozwoju turystyki opartej na szlakach wodnych.

Jednym z priorytetów realizacji celów ekologicznych jest trwałe utrzymanie czystości ekologicznej rzek z jednoczesnym realizowaniem celów związanych z ochroną przed niebezpieczeństwem powodzi. Zadania te są komplemen-

⁸ Porównaj z diagnozą systemów hydrograficznych w Europie Środkowej i Wschodniej na tle systemów hydrograficznych Europy Zachodniej, Por. Kołodziejski (1999), s. 31.

⁹ W granicach administracyjnych Polski korytarz prowadzi od śluzy Hohensaaten w górę Odry, a dalej Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą do Wisły, a następnie 114 km Wisłą w dół (odcinek wspólny z drogą wodną E-40), Nogatem, Zalewem Wiślanym do Kaliningradu.



Ryc. 3. Elementy infrastruktury inżynierskiej na miejskim odcinku Brdy:

A – jaz, B – śluza, C – wał przeciwpowodziowy, D – elektrownia wodna

Źródło: Gorączko (2008).

tarne technicznie. Można je bowiem realizować za pośrednictwem tych samych inwestycji hydrotechnicznych, rozmieszczonych w całych dorzeczach (*ibidem*, s. 34) (ryc. 3). Mimo że Brda uznawana jest za rzekę bezpieczną pod względem zagrożenia powodziowego¹⁰, pozostaje pod wpływem stanów wody na Wiśle, która charakteryzuje się znacznie bardziej niespokojnym stanem wód i skłonnością do wylewów, co skutkuje na dolnym, ujściowym odcinku Brdy, zjawiskiem cofki¹¹. Sytuacja ta uległa zmianie na skutek kanalizacji Brdy, przeprowadzonej

¹⁰ Jest to związane z cechami jej dorzecza sprzyjającymi retencji wody i dominacji zasilania gruntowego, które jest bardziej równomiernie rozłożone w czasie od zasilania powierzchniowego. Obszar alimentacyjny Brdy charakteryzuje się wysokim udziałem powierzchniowym lasów występujących na sandrach. Ponadto, dorzecze Brdy cechuje się największą w Polsce koncentracją jezior, obiektów hydrograficznych powodujących wyrównanie przepływów w rzekach. Por. Gorączko (2008), s. 7-17.

¹¹ Aż do drugiej połowy XIX w. w trakcie wezbrań na Wiśle wywołana nim cofka rozwijała się bez przeszkód w górę biegu Brdy. W zależności od wysokości fali wezbraniowej oraz czasu jej przejścia dotyczyło to odcinka od kilku do kilkunastu kilometrów. Gorączko (2008), s. 15.

w dwóch etapach – w latach 70. XIX w. i na początku XX w. Polegała ona na podpiętrzeniu rzeki na stopniach wodnych wyposażonych w jaz i śluzę, w efekcie czego zwierciadło wody Brdy przy średnich stanach wody znajduje się ok. 3,5 m ponad zwierciadłem wody w Wiśle. Poziom wody powyżej stopni wodnych jest sztucznie stabilizowany i przez cały rok w normalnych warunkach praktycznie niezmienny. W ten sposób oddziaływanie wahań wód Wisły na Brdę zostało ograniczone do większych wezbrań, zaś cofka rozwija się w kierunku terenów zabudowanych dopiero po wyrównaniu poziomów wody w obu rzekach (Gorączko 2008, s. 16). Sytuacja związana z poziomem wód w Brdzie nie wywołuje zatem konieczności ograniczeń w zagospodarowywaniu strefy wzdłuż jej miejskiego koryta, a tylko konieczność uwzględnienia okresowych potencjalnych zagrożeń wezbraniem. Pozwala to postrzegać rzekę jako **akwen stabilny i bezpieczny**, który może zostać uznany za równoprawny element kompozycji miasta.

Kolejnym ważnym aspektem w realizacji celów ekologicznych jest atrakcyjność samej Brdy, która jako element przestrzenny o ściśle określonych parametrach spełnia warunki do tego, aby odgrywać nadrzędną rolę w kompozycji w skali całego miasta¹². Jest to możliwe dzięki:

- czytelnej i prostej formie w sensie geometrycznym oraz ciągłości i powtarzalności motywu;
- wielkości i intensywności oddziaływania, jako element w centrum uwagi sprawia, że w każdym otoczeniu staje się dominującym elementem układu;
- odmienności natury wody w stosunku do środowiska zbudowanego z trwałych elementów, zdolna jest do wchodzenia w czytelne związki z innymi trwałymi elementami struktury przestrzennej;
- silnemu ukierunkowaniu dzięki czytelnym granicom, które określają jej początek i koniec oraz podkreślają określoną pozycję w stosunku do stron świata (fot. 7);
- zdolności do pojawiania się w strukturze miejskiej jako element widoku w bardzo wielu ujęciach i kontekstach przestrzennych, ale również nie bę-

¹² Lynch określa 10 kategorii opisujących podstawowe cechy i właściwości, nie tylko fizyczne, elementów struktury przestrzeni miejskiej, którymi należy operować w procesie komponowania miasta. Są to; 1) wyjątkowość pod względem formy, funkcji, kontekstu przestrzennego, 2) jasność i prostota formy w sensie geometrycznym, 3) ciągłość, powtarzalność, 4) dominacja nad innymi elementami, 5) zdolność do wchodzenia w czytelne związki z innymi elementami, 6) ukierunkowanie, 7) widoczność, 8) element odniesienia dla uczestników ruchu, 9) melodyczność, 10) nazwa i znaczenie. Por. Lynch (1972), s. 105-108.



Fot. 7. Brda spełnia wszystkie warunki, aby stać się kluczowym elementem kompozycji Bydgoszczy

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com>.

dąc dosłownym elementem widoku jest obecna w wielu miejscach dzięki temu, że układ urbanistyczny odzwierciedla jej formę; zatem możemy powiedzieć, że jest elementem o dużej widoczności zarówno tej dosłownej, jak i symbolicznej (fot. 8), oraz jako

- drogowskaz: dający uczestnikom ruchu miejskiego możliwość odniesienia się i określenia kierunku poruszania, jego zmiany, a także dzielący dystans do przebycia na odcinki określając pozycję i czas pokonywania określonych odcinków;



Fot. 8. Rzeka otwiera szerokie przedpole i umożliwia dalekie widoki dzięki czemu pozwala łączyć widokowo i zbliża odległe fragmenty miasta. W głębi na skarpie zabudowa osiedla Kapuściska.

Źródło: Autor (fot. 8, 9).



Fot. 9. W wyniku intensywnych interakcji między rzeką i jej użytkownikami rodzi się więź emocjonalna, która buduje symbolikę rzeki. Zawody kajakowe na torze regatowym u ujścia Brdy

- element łączący, ze względu na najważniejsze cechy fizjonomiczne, a więc: swój liniowy charakter, a także szerokość koryta wraz z otaczającą je doliną; jest elementem struktury całego organizmu; jest ona postrzegana z różnych punktów miasta, często bardzo odległych nie mających ze sobą żadnych związków przestrzenno-widokowych, w ten sposób należy do różnych części miasta, a zatem jest ich częścią wspólną – łączy je; w przypadku obszarów sąsiadujących o różnym charakterze łągodzi różnice; ma również
- znaczenie w sferze niematerialnej, symbolicznej; jest źródłem znaczeń o charakterze społecznym, historycznym, funkcjonalnym, ekonomicznym oraz indywidualnym dla ludzi, których losy w jakimś momencie ich życia były związane z rzeką (fot. 9); w tym wypadku jest elementem tożsamości indywidualnej i zbiorowej.

Jednak cechy te mają charakter uniwersalny, charakteryzują większość rzek przepływających przez miasta i nie mówią nic o indywidualności Brdy pod względem jej formy, funkcji z nią związanych oraz szerokiego kontekstu przestrzennego. Brda ma zatem obok cech uniwersalnych również **walory unikatowe**. Wynikają one z silnie meandrującego koryta na całym problemowym (12 km) odcinku miejskim. Ta zmienność kierunku nurtu rzeki w sposób naturalny dzieli rzekę na fragmenty o różnej długości i pozwala na wprowadzanie różnorodnych rozwiązań przestrzennych w zagospodaro-

waniu jej otoczenia (fot. 10). Równie inspirująca dla stosowania różnych form zagospodarowania jest zmienna szerokość nurtu z licznymi aneksami i poszerzeniami, będącymi wynikiem procesów naturalnych, jak również przekształceń kulturowych np. porty drzewne, tor regatowy. Jednocześnie granice wahań szerokości nurtu utrzymują średnią, optymalną szerokość, która stanowi wyraźną granicę w krajobrazie miasta – krawędź w przestrzeni (pasma graniczne), ale też pozwala na skuteczne komponowanie obydwu brzegów przy zapewnieniu czytelnich związków widokowych między elementami zlokalizowanymi po przeciwnych brzegach rzeki¹³. Do walorów Brdy należą w jej dolnym odcinku obszary przyrodnicze w dużym stopniu zachowujące wartości naturalne krajobrazu. Z kolei niskie, łagodnie schodzące do wody brzegi, znacznie ułatwiają dostęp do lustra szeroko rozlewających się tam wód rzeki (fot. 11). Takie ukształtowanie potencjalnie umożliwi komponowanie związków widokowych między oddalonymi fragmentami miasta, w których rzeka może stanowić wspólny motyw.

Te zróżnicowane walory przestrzenne pozwalają na zastosowanie dużej różnorodności form i funkcji zagospodarowania okolic Brdy, a jednocześnie



Fot. 10. Silnie meandrujący korytarz Brdy stwarza wyjątkowo inspirujące możliwości przestrzenno-widokowe dla różnorodnych form zagospodarowania jej otoczenia

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com>.

¹³ Zbyt szerokie koryto rzeki nie pozwala na skuteczne budowanie czytelnich związków widokowych elementów pozostających po przeciwnych stronach rzeki stając się elementem oddzielającym. Zbyt wąskie koryto z kolei przybiera formę kanału przez co staje się zbyt kameralne i traci atuty wnętrza krajobrazowego. Interesujące z tego punktu widzenia są studia proporcji szerokości rzeki Charles w Bostonie w kontekście związków widokowych między przeciwległymi brzegami. Por. Haglund (2003), s. 187-191.



Fot. 11. Szerokie rozlewiska i naturalne nieuregulowane brzegi bliskie są pierwotnym formom krajobrazu dolinno-rzecznej Brdy

Źródło: Autor.

zachować zgodność charakteru i struktury tego zagospodarowania, z cechami i walorami środowiska przyrodniczego.

Wiele z tych cech ma charakter przyrodzony i jako walory unikatowe są niedostępne innym elementom przestrzennym, jednak część z nich pojawia się w wyniku świadomego odkrycia, poznania, wyeksponowania i wkomponowania w kontekst przestrzenny miasta. Oczekiwany skutek przestrzenny, czyli zdolność do odgrywania roli osi kompozycji¹⁴ rzeka osiągnie tylko w przypadku, jeśli cechy te będą występowały razem i nie będą we wzajemnym konflikcie (fot. 12). Suma tych cech przyrodzonych i kulturowych Brdy wraz z doliną na analizowanym odcinku miejskim, również na odcinku staromiejskim o długości ok. 400 m, pozostaje w dalszym ciągu **niewykorzystanym bogactwem struktury miasta** (fot. 13).

Struktura przestrzenna, która umożliwia realizację celów społeczno-kulturowych, ekologicznych i ekonomicznych w obrębie zespołu osadniczego powinna stanowić układ czytelnych i łatwo rozpoznawalnych elementów, zarówno pod względem ich walorów przestrzennych, jak i walorów symbolicznych – kulturowych¹⁵. Istotą tych elementów, niezależnie od tego czy są

¹⁴ W istocie chodzi o oś organizującą przestrzeń, która nie ma w gruncie rzeczy służyć ruchowi, lecz przedstawia symboliczny kierunek, wiążący ze sobą ciąg elementów i często odnoszący je do większej całości. Oś składa się z poziomych, jak i pionowych elementów i opiera się na zasadzie ciągłości i pewnym podobieństwie przestrzeni, uczestniczących w „kompozycji”. Por. Norberg Schultz (2000), s. 49-50.

¹⁵ Elementy te określane przez Wejcherta *elementami krystalizującymi*, (por. Wejchert 1974, s. 51-52), autor zestawia z teorią obrazu miasta Lyncha (por. Lynch 1972, s. 46). W wyniku tego zestawienia elementami, które budują spójną identyfikowalną przestrzeń miejską są: elementy krystalizujące, znaki szczególne, wybitne elementy krajobrazu oraz ciągi, pasma graniczne, węzły, akcenty, rejony. Takie nałożenie nie jest istotne ze względu na liczbę



Fot. 12. Współobecność obiektów o wybitnych walorach przestrzenno-funkcyjnych i wielowymiarowego elementu rzeki przyczynia się do powstawania efektu synergicznego, w wyniku którego kształtują się elementy krystalizujące strukturę miasta

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com> (fot. 12-16).

to pojedyncze obiekty architektoniczne, zespoły urbanistyczne, elementy ukształtowania terenu, elementy przyrodnicze, czy wreszcie elementy złożone, łączące w sobie wartości poszczególnych elementów, jest ich wielowymiarowość. Powinny oddziaływać zarówno formą, jak i treścią funkcjonalną i symboliczną. Tylko jednoczesne połączenie tych cech stwarza elementy, które zdolne są do organizacji przestrzeni oraz pozwalają budować spójny i identyfikowalny układ przestrzenny i jednocześnie wyznaczają kierunki kolejnych przekształceń przestrzenno-funkcyjnych określając indywidualny model równoważenia rozwoju dla konkretnej aglomeracji (Wejchert 1974, s. 52).

Bydgoszcz w swojej historii rozwoju układu przestrzennego operowała skutecznie takimi elementami krystalizującymi, jak: wyodrębnione centrum, przedmieścia o czytelnych granicach, skarpa południowa doliny Brdy, czy wreszcie sama rzeka w kolejnych fazach rozwoju. Ciągłość została przerwana wraz z gwałtownym przyspieszeniem procesów rozwojowych i wzrostem miasta na bazie silnie rozwijającego się przemysłu w II połowie XIX w., oraz po okresie załamania w II połowie XX w. Współcześnie jako elementy krystalizu-

wyróżnionych elementów struktury, ale na rozszerzenie sposobu ich identyfikacji. Nie przypisuje ono określonym elementom stałej roli w strukturze, ale uzależnia ją w znacznym stopniu od ich społecznego odbioru.



Fot. 13. Stare Miasto nad Brdą to mimo upływu czasu i dużych zaniedbań, najsilniejszy i obok Nowego Miasta, jedyny wielowymiarowy element krystalizujący strukturę Bydgoszczy

jące w skali miasta można wymienić, odziedziczone po poprzednich epokach, historyczne centrum wraz z historycznym śródmieściem. W coraz mniejszym stopniu jednak spełniają one współczesne wymagania, ze względu na swoje ograniczone historyczną strukturą możliwości dostosowawcze w zakresie skali oraz dostępności. Spośród nowych elementów zagospodarowania można wymienić elementy układu komunikacyjnego, takie jak ronda, przeprawy mostowe, czy pewne odcinki dróg, które jednak ze względu na ich mechaniczny i jednowymiarowy charakter, oderwany od szerszego kontekstu przestrzenno-funkcjonalnego nie są w stanie wygenerować pogłębionych relacji z użytkownikami tej przestrzeni, *de facto* nie spełniają warunków koniecznych, aby odgrywać rolę elementów krystalizujących (fot. 14). Jednocześnie można również zaobserwować bardzo niepokojącą tendencję, która w poszukiwaniu elementów krystalizacji zmierza do eksponowania obiektów handlowych, formowania ich w zespoły urbanistyczne i w takiej formie świadomie i konsekwentnie, za pomocą zewnętrznego kapitału kreuje je na wielowymiarowe obszary węzłowe i powierza im rolę elementów ogniskujących życie poszczególnych dzielnic (fot. 15).

Wobec tych nieskoordynowanych, wstecznych, pozbawionych wizji i fragmentarycznych działań, wydaje się uzasadnione wprzęgnięcie do procesu planowania dotychczas pomijanych elementów naturalnych i kulturowych jako jedyne go potencjału zdolnego do odwrócenia niekorzystnych zjawisk społecz-



Fot. 14. Współczesna struktura pozbawiona jest elementów krystalizujących. Porządkuje ją tylko anonimowy, jednowymiarowy oderwany od kontekstu miejsca układ komunikacyjny

nych i przestrzennych. Jako taki rejon Brdy spełnia wszystkie kryteria potrzebne do odgrywania roli nadrzędnego elementu kompozycji, krystalizującego cały miejski układ osadniczy. Nadrzędność w tym przypadku polega na tym, że ze względu na swoje walory przestrzenne Brda może być elementem różnych



Fot. 15. Współczesny element identyfikujący i organizujący strukturę przestrzenno-funkcjonalną. Jednorodna funkcja i pozbawiona jakichkolwiek walorów kulturowych forma, zastępuje skomplikowaną strukturę znaczeń formy i treści obiektów i układów dojrzałych

fragmentów struktury i niezależnie od ich kontekstu funkcjonalnego może odgrywać w nich rolę dominującego elementu inspirującego rozwiązania.

Bydgoszcz pozostaje nadmiernie rozbudowanym i rozluźnionym układem bez nowoczesnego centrum jako najważniejszego elementu krystalizacji (fot. 16). Zatem nacisk przy planowaniu przebudowy i wskazywaniu kierunku rozwoju należy położyć na budowę centrum oraz na związanie poszczególnych elementów struktury w czytelną i sprawnie funkcjonującą całość i wskazanie dalszego kierunku rozwoju. Kluczową rolę w tym przedsięwzięciu musi odgrywać Brda. Jej rola powinna przede wszystkim polegać na wyeksponowaniu potencjału walorów przestrzenno-funkcjonalnych form pierwotnych związanych z danym obszarem oraz form kulturowych organicznie wrośniętych w lokalną strukturę w wyniku długotrwałych procesów przystosowawczych, jako kanwy dalszych przekształceń. Atrakcyjność tych wartości połączonych w spójną strukturę ma szansę na zwrócenie uwagi mieszkańców na korzyści, jakich może dostarczyć codzienne obcowanie z tymi wartościami, to z kolei możliwe jest tylko w sytuacji funkcjonowania w określonej strefie sąsiedztwa, która umożliwi łatwy dostęp do tych wartości. Taki kierunek prowadzi do określenia całego rejonu skupionego wokół elementu centralnego, jakim może być Brda. W konsekwencji zainteresowanie tym rejonem może się przerodzić w proces, który skutecznie wyhamuje niekorzystne zjawiska i odwróci kierunek dalszych przekształceń.

Aby Brda mogła odgrywać rolę elementu kluczowego w formowaniu tekijego rejonu musi spełnić określone warunki wynikające z jednoczesne-



Fot. 16. Struktura Starego Miasta wraz z obszarem śródmiejskim nie podola roli centrum współczesnej metropolii bydgoskiej

go eksponowania jej cech przyrodzonych, przez przywracanie naturalnego ekosystemu rzeczno-ekologicznego, ale również ze zrównoważonego wykorzystywania jej potencjału przestrzennego jako katalizatora przekształceń przestrzennych w jej sąsiedztwie. Konieczne w tym celu jest włączenie rzeki Brdy wraz z przyległymi do niej obszarami w strukturę miejską w wyniku:

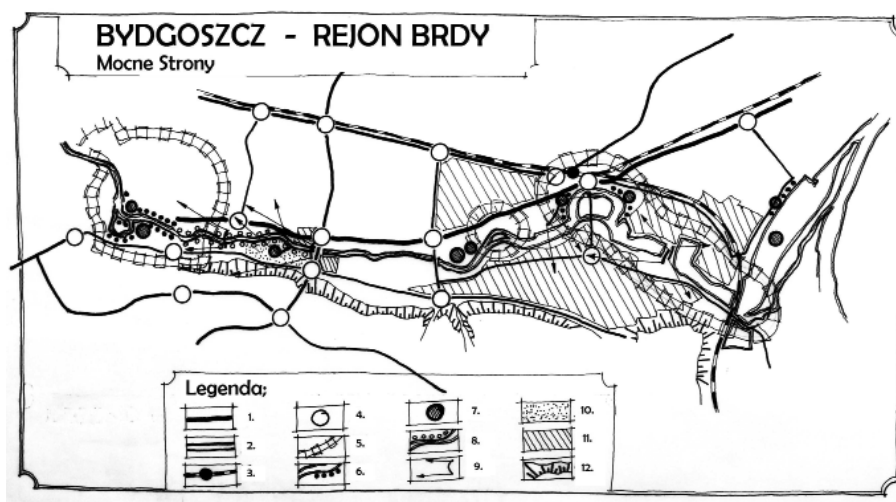
- udostępnienia obszarów przez wprowadzenie na problemowym obszarze zintegrowanego systemu komunikacji i włączenie go w system zewnętrzny, miejski i regionalny;
- budowania lokalnej społeczności, przez wprowadzanie zabudowy mieszkaniowej;
- rozwijania wielofunkcyjności sprzyjającej tworzeniu więzi z danym obszarem;
- wydobywania i podkreślania odmienności i wyjątkowości obszaru nadrzeczno-ekologicznego przez nietypowe dla innych terenów rozwiązania urbanistyczno-architektoniczne.

Wprowadzenie takich wytycznych wymaga po pierwsze, oceny walorów przestrzenno-kulturowych przemawiających za realizacją możliwości wprowadzenia zmian, po drugie, wskazania przeszkód i zagrożeń dla realizacji wskazanych celów.

2. Mocne strony rejonu Brdy

Spośród cech krajobrazu pozostającego w bezpośredniej strefie oddziaływania Brdy a stanowiących **mocne strony** (ryc. 4), potencjalnie sprzyjające realizacji celów nadrzędnych wyróżniono:

1. Główną oś komunikacyjną miasta W-Z, przebiegającą równoległe do rzeki na odcinku ok. 5 km od Starego Miasta w kierunku wschodnim i pozostającą w strefie bezpośredniego oddziaływania rzeki. Jednocześnie jest to główny kierunek rozwoju północnej części miasta.
2. Ciągi komunikacyjne o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym (fot. 17).
3. Szlaki kolejowe o randze regionalnej i ponadregionalnej wraz z dworcem pasażerskim Bydgoszcz Wschód.
4. Węzły komunikacyjne jako obszary wzmożonego ruchu.
5. Obszary wyróżniające się wysokimi walorami przestrzennymi:
 - a) zespół śródmiejski wraz z historycznym jądrem charakteryzujący się dojrzałą formą oraz wypełniony zrównoważonym programem funkcjonalnym;



Ryc. 4. 1 – ulica Fordońska, główna oś komunikacyjna Bydgoszczy, 2 – ciagi komunikacyjne o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, 3 – kolej i dworzec Bydgoszcz Wschód, 4 – węzły komunikacyjne, 5 – obszary o wysokich walorach przestrzennych, 6 – nabrzeża o walorach kulturowych, 7 – dominanty, 8 – bulwary, 9 – obszary ekspozycji panoramy, 10 – tereny zielone, 11 – obszary o niskim stopniu wykorzystania, 12 – skarpa.

Źródło: Opracowanie autora.

- b) obszar o wyrazistych cechach krajobrazu dolinno-rzecznej z wyraźnymi śladami antropopresji;



Fot. 17. Centralne położenie rzeki w strukturze miejskiej oraz sąsiedztwo podstawowych arterii komunikacyjnych miasta to najważniejsze atuty rzeki jako potencjalnej osi kompozycji

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com>.



Fot. 18. Walory Brdy w jej dolnym odcinku pozostają niedostępne i nieznane dla mieszkańców miasta
Źródło: Autor (fot. 18, 19).

- c) obszar o wyrazistych cechach krajobrazu dolinno-rzecznej z dominacją krajobrazu pierwotnego (fot. 18).
- 6. Fragmenty nabrzeży podkreślające silne, utrwalone tradycją związki przestrzenno-funkcjonalne z rzeką (fot. 19).
- 7. Dominanty układu przestrzennego o charakterze architektoniczno-urbanistycznym i funkcjonalnym.
- 8. Przystanie i porty.
- 9. Korytarze zielone ułatwiające dostęp i kontakt z rzeką.
- 10. Obszary ekspozycji panoramy o walorach krajobrazowych.



Fot. 19. Nabrzeża przeładunkowe pozostają silnym elementem tożsamości miasta



Fot. 20. Obszary przemysłowe o niskim stopniu użytkowania skutecznie blokują dostęp do rzeki.
Źródło: <http://www.skyscrapercity.com>.

11. Tereny otwarte będące elementem systemu terenów zielonych miasta.
12. Obszary przemysłowe i poprzemysłowe o niskim stopniu zainwestowania i wykorzystania, wskazane do przekształceń funkcjonalno-przestrzennych (fot. 20).
13. Obszary skarpy czytelne w krajobrazie miasta, naturalnie podkreślające i ograniczające strefę dolinną rzeki od strony południowej.

4. Ograniczenia i zagrożenia dla rejonu Brdy

Niemniej istotne są ograniczenia i zagrożenia, które stanowią skuteczną przeszkodę w wyznaczaniu rzece roli klucza do kompozycji miasta. Najistotniejsze z nich to elementy stanowiące barierę oddzielającą rzekę od struktury osadniczej, uniemożliwiające dostęp do niej i są to:

1. Tereny produkcyjno-usługowe usytuowane wzdłuż rzeki po obydwu jej brzegach.
2. Od północy układ drogowy: dwupasmowa ulica Fordońska i jej przedłużenie – ul. Jagiellońska biegnąca równoległe do rzeki ze względu na jej tranzytowy charakter na całej długości, ograniczoną liczbę zjazdów, skrzyżowań, bezkolizyjnych przejść i ścieżek rowerowych stanowi silną barierę funkcjonalną i mentalną między rzeką a północną częścią miasta.
3. Od południa ulica Toruńska otoczona przede wszystkim dużymi terenami zamkniętymi ma charakter ulicy przemysłowej.
4. Wewnątrz terenów przemysłowych i magazynowych brak jest systemów sieci drogowej wewnętrznej powiązanej z systemem miejskim.

Spośród innych ograniczeń i zagrożeń należy wymienić:

- Rejony o strategicznym dla integracji wewnętrznej miasta znaczeniu zagrożone monofunkcyjnym zagospodarowaniem ukierunkowanym wyłącznie na infrastrukturę drogowo-komunikacyjną. Stanowiąc wyłącznie rozbudowane węzły komunikacyjne będą powodowały dalsze rozbicie struktury miasta w kierunku wschód-zachód pogłębiając jego dysfunkcje.
- Niedostępne lub zdegradowane działalnością gospodarczą nabrzeża rzeki o niskich walorach użytkowych i wizualnych.
- Strefy zagrożone hałasem.
- Miejsca zrzutu nieczystości.
- Korytarze techniczne ograniczające dostęp do rzeki i możliwości zagospodarowania.
- Obszary zagrożenia powodziowego (woda 100-letnia) i obszary podmokłe.

- Obiekty i zespoły obiektów o niskich walorach estetycznych degradujące wartości krajobrazowe i generujące kolizje wewnątrz struktury funkcjonalnej oraz konflikty ze środowiskiem.

5. Wyspa Młyńska – studium przypadku

Ciekawą próbą na drodze przywracania rzeki miastu są przekształcenia Wyspy Młyńskiej (ryc. 5). Już pobieżna analiza przekształceń zwraca uwagę na powierzchowność podejścia. Zabytkowa struktura Wyspy Młyńskiej oraz bezpośrednie sąsiedztwo Starego Miasta, czyli struktury o najwyższych wartościach historycznych, narzucają konieczność podjęcia działań, gdzie aspekty konserwatorskie, integracyjne i rekonstrukcyjne dominują nad aspektami rekompozycyjnymi (por. Bogdanowski 1985, s. 53-59). Działaniami przekształcającymi bezpośrednio objęto obszar Wyspy Młyńskiej. Jednak zasięgiem oddziaływania obejmują strefę bezpośredniego sąsiedztwa, tj. Stare Miasto i Nowe Miasto. Niezależnie od stopnia integracji proponowanych przekształceń z istniejącym historycznym kontekstem, w skali śródmieścia, zmiany te oddziałują pozytywnie. Przede wszystkim udostępniają zamknięty do niedawna i zdewastowany obszar wyspy, wzbogacają istniejący program o funkcje rekreacyjne, wzmacniając tym samym obszar śródmieścia i czyniąc z niego jednostkę bardziej dojrzałą. Pod tym względem działania te mają



Ryc. 5. Wyspa Młyńska to obszar o unikatowych walorach krajobrazowych w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com>.

charakter zbliżony do przekształceń organicznych, jednak tylko w stosunku do jednostki Starego Miasta i Nowego Miasta.

Wyspa Młyńska ze względu na oddalenie od jednostek mieszkaniowych kształtujących obraz miasta oraz charakteru organizacji przestrzeni w sferze rekreacji i wypoczynku, stwarza warunki do wypoczynku i rekreacji przede wszystkim w trybie świątecznym (Sierecka-Nowakowska 1982). Zatem oddziaływanie tego obszaru jest tylko odświeżające, sporadyczne. Służy przede wszystkim rozwijaniu turystyki dla mieszkańców oddalonych dzielnic oraz regionu. Jest elementem inspirującym dodatkowy ruch wewnątrz metropolii. Ze względu na to w niewielkim stopniu ma wpływ na poprawę jakości życia mieszkańców aglomeracji i wyhamowanie niekorzystnych procesów dekoncentracji.

Z kolei bogaty program użytkowy realizowany na jej obszarze, nie związany z pierwotnym zamierzeniem realizacji koncepcji Wyspy Muzeów, w postaci boiska do gry w piłkę, amfiteatru, placów zabaw dla dzieci, nowego kanału przecinającego wyspę oraz portu jachtowego wskazuje, w dużej mierze realizuje potrzeby rekreacji codziennej. Tak duże zagęszczenie rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych jest zbliżone do rozwiązań charakterystycznych dla parków rozrywki, które są opracowane jako zamknięta całość (fot. 21). Tymczasem obszar ten docelowo powinien stanowić jeden



Fot. 21. Silne, agresywne i obce formy zagospodarowania, oraz bogaty program funkcjonalny to elementy budujące nowy obraz wyspy

Źródło: Autor.

z wielu elementów sekwencyjnie następujących wzdłuż osi Brdy i wzajemnie się uzupełniających. W tej formie obszar Wyspy Młyńskiej, wbrew pozorom, zaledwie nieznacznie przyczyni się do humanizacji przestrzeni Bydgoszczy.

W kontekście przestrzenno-funkcyjnym koncepcja rewaloryzacji Wyspy Młyńskiej przyczyni się do pogłębiania dezintegracji struktury w skali metropolitalnej. Podjęte działania wpisują się swoją charakterystyką w nurt marketnigu urbanistycznego traktującego miasto jak przedsiębiorstwo, które należy promować w celu maksymalizacji zysków (Zuziak 1988, s. 23). Tymczasem przekształcenia na tym obszarze powinny zmierzać w kierunku wykreowania tła dla historycznego układu Starego Miasta, a nie obszaru konkurencyjnego. Z tego względu przyjęta strategia nie jest organicznie zakorzeniona zarówno w strukturze Starego Miasta, jak i w metropolitalnej koncepcji przekształceń strukturalnych i pozostaje sprzeczna z zasadami rozwoju równoważonego.

Podsumowanie

Określenie całościowej roli rejonu Brdy jako kluczowego w strukturze miasta jest możliwe dzięki potencjałowi możliwości, jakie oferuje ten obszar:

- potencjał lokalizacyjny – położenie (zawsze w centrum aglomeracji);
- potencjał obszarowy – ilościowy (duże powierzchnie dające możliwości realizowania zróżnicowanego programu);
- potencjał kulturowy, (łatwo identyfikowalny charakter), dziedzictwo kulturowe;
- łatwość wchodzenia w związki przestrzenne ze wszystkimi elementami zagospodarowana z jednoczesnym wzbogacaniem ich wymiaru przestrzennego i funkcjonalnego;
- potencjał naturalnych elementów środowiska sprzyjający humanizacji środowiska w obszarze aglomeracji;
- liniowy charakter, czytelność w przestrzeni, co stanowi dużą siłę oddziaływania i predestynuje ten obszar do roli elementu krystalizującego strukturę przestrzenną w skali aglomeracji;
- trwałość i odporność środowiska naturalnego rzeki.

Jest to potencjał coraz częściej wykorzystywany w pełnym zakresie możliwości jako katalizator przekształceń społeczno-gospodarczych w ich przestrzennym wymiarze. Potencjałowi temu towarzyszy jednak pewien zakres ograniczeń. Pokonanie ich jest możliwe w wyniku podjęcia realizacji długotrwałej docelowej koncepcji przebudowy systemu osadniczego Byd-

goszczy podporządkowanej nadrzędnym założeniom. Przebudowa musi być realizowana we wszystkich aspektach, tj:

1. Funkcjonalnej integracji wewnątrz obszaru problemowego – rejonu Brdy, jak i jego rola w integracji poszczególnych fragmentów w skali całego miasta.
2. Społecznej integracji wokół:
 - a) odzyskiwania wspólnych wartości przestrzennych rzeki oraz kultywowania silnej spuścizny historycznej, w tym przemysłowej,
 - b) istniejących i nowo tworzonych wartości wspólnych, jak:
 - dzielnice mieszkaniowe,
 - miejsca pracy,
 - przestrzenie rekreacyjno-wypoczynkowe.
3. Integracji systemów ekologicznych:
 - a) wewnątrz systemu miejskiego,
 - b) wewnętrznych z systemem zewnętrznym – regionalnym.
4. Integracji systemów infrastrukturalnych, w tym:
 - a) komunikacyjno-transportowych,
 - b) przesyłowych (energetycznych, informacyjnych),
 - c) wodno-sanitarnych,

Brak strategicznych, wizjonerskich koncepcji doprowadzi do zaprzepaszczenia potencjału możliwości bydgoskiego rejonu Brdy. W wyniku niedowartościowania obszaru pojawią się realizacje zamierzeń o ograniczonym, lokalnym zasięgu, pozbawione szerokich powiązań, przez co błędnie lokalizowane. Będą one wynikały z realizacji chwilowych potrzeb powstających w warunkach zmiennej koniunktury. Doprowadzą do utraty rezerw terenowych w strategicznych, ze względu na rozwój miasta, obszarach centralnych (Malisz 1960, s. 56-57).

Realizacja śmiałych koncepcji rozwoju, aby była realna, musi uwzględniać stany pośrednie, z których każdy jest logiczną konsekwencją poprzedniego. Kluczem do tego jest etapowanie realizacji koncepcji (*ibidem*, s. 49). Podejście to zbliżone jest do modelu rozwoju organicznego, stopniowego i wieloaspektowego. Oparcie dodatkowo takiego modelu rozwoju na elementach przyrodniczych jako najstabilniejszych i najtrwalszych ze swej natury i powiązanych z nimi elementach kulturowych zapewni mu ciągłość, trwałość i indywidualność w wymiarze materialnym i niematerialnym. W tym ujęciu Brda jako element stymulujący kompozycję miasta, traktowana jako nadrzędny czynnik miastotwórczy na przestrzeni różnych, zmiennych okresów jego rozwoju, zbliży przekształcenia struktury Bydgoszczy do organicznego modelu rozwoju.

Literatura

- Banach W., 2001, *Czas odnaleziony: Bydgoszcz na dawnych pocztówkach 1884-1945*. Bydgoszcz.
- Bogdanowski J., 1985, *Problemy metodologiczne rewaloryzacji urbanistyczno-krajobrazowej miasta zabytkowego na przykładzie Kazimierza Krakowskiego*. Wyd. PKZ, Warszawa.
- Bogdanowski J., Łuczyńska-Bruzda M., Novák Z., 1979, *Architektura Krajobrazu*. PWN, Warszawa–Kraków.
- Böhm A., 1983, *Krajobraz śródmieścia Krakowa a jego użytkowa treść*. Teka Komisji Urbanistyki i Architektury, T. XVII, Ossolineum, Kraków.
- Böhm A., 1994, *Architektura krajobrazu jej początki i rozwój*. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Czarnecki W., 1968, *Planowanie miast i osiedli*, t. III, *Krajobraz i tereny zielone*. PWN, Warszawa–Poznań.
- Domański R., 1989, *Podstawy planowania przestrzennego*. PWN, Poznań–Warszawa.
- Gorączko M., 2008, *Geneza i przebieg wezbrań na Wiśle w rejonie Bydgoszczy oraz ich wpływ na zagrożenie powodziowe miasta*, [w:] *Problemy Ekologii Krajobrazu*, t. XXII.
- Haglund K., 2003, *Inventing the Charles River*. MIT, Cambridge Mass.
- Hall P., 1974, *Urban and Regional Planning*. Penguin Books, Middlesex.
- Jędraszko A., 2005, *Zagospodarowanie przestrzenne w Polsce – drogi i bezdroża regulacji ustawowych*. Unia Metropolii Polskich, Warszawa.
- Kołodziejcki J., 1991, *O przyszły kształt polskiej przestrzeni*. Ossolineum, Wrocław.
- Kołodziejcki J., 1999, *Rzeki w perspektywie integracji przestrzeni europejskiej XXI wieku*, [w:] *Rzeki – kultura, cywilizacja, historia*, J. Kultuniak (red.). Śląsk, Katowice.
- Lokalny program rewitalizacji dla miasta Bydgoszczy – 2009*, Bydgoszcz, 2009.
- Lynch K., 1972, *The Image of the City*. MIT, Cambridge Mass.
- Malisz B., 1960, *Elastyczność planu urbanistycznego jako kryterium jego realności*. PWN, Warszawa–Wrocław.
- Malisz B., 1981, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*. Arkady, Warszawa.
- Markowski T., 2005, *Procesy integracji i dezintegracji obszarów zurbanizowanych – wyzwania dla polityki metropolitalnej*, [w:] *Integracja i dezintegracja obszarów metropolitalnych*, P. Lorens (red.). „Urbanista“, Warszawa.
- Norberg Schultz Ch., 2000, *Bycie, przestrzeń i architektura*. Murator, Warszawa.
- Novák Z., 1997, *Planowanie regionalne i udział w nim architekta*. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Sierecka-Nowakowska B., 1982, *Wypoczynek świąteczny w strefie oddziaływania wielkiej aglomeracji przemysłowej np. Łodzi*. Maszynopis.
- Tołwiński T., 1947, *Urbanistyka*, t. I. Wyd. Ministerstwa Odbudowy, Warszawa.
- Wejchert K., 1974, *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Arkady, Warszawa.
- Zuziak Z., 1998, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*. Politechnika Krakowska, Kraków.