

**Katarzyna Kubiak-Wójcicka**

**Sylwester Piszczek**

### **Propozycje uatrakcyjnienia fragmentu Kanału Bydgoskiego i Brdy w Bydgoszczy**

Kanał Bydgoski wzbudza zainteresowanie zarówno naukowców, jak i mieszkańców regionu. To szczególne zainteresowanie kanałem wynika z jego położenia, przeznaczenia oraz historii. G. Graczyk (2006) podkreśla nawet, że Bydgoszcz nie ma wielu zabytkowych obiektów znajdujących się na łądzie, ale w jej granicach znajduje się system wodny z zabytkową infrastrukturą hydrotechniczną.

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie stanu obecnego i propozycji zagospodarowania Kanału Bydgoskiego w granicach miasta Bydgoszczy. Zwrócono uwagę na istotne według autorów elementy infrastruktury, które towarzyszą lub powinny towarzyszyć kanałowi (oświetlenie, ścieżki utwardzone, ławki, tablice informacyjne itp.). Niewątpliwie uatrakcyjnią one teren nad kanałem do wykorzystania w celach rekreacyjnych. W opracowaniu skupiono się na Starym i Nowym Kanale oraz fragmencie Brdy na odcinku od ul. Jagiellońskiej na wysokości dworca PKS i Węzła Zachodniego, czyli tej części która znajduje się najbliżej centrum miasta.

Historia Kanału Bydgoskiego sięga XVIII wieku. Kanał Bydgoski wybudowano w latach 1773-1774 (Winid, 1928). Łączy on Brdę z Notecią i stanowi ważny element drogi wodnej Wisła-Odra. Pełne wykorzystanie kanału było możliwe po przeprowadzeniu prac regulacyjnych na dolnej Brdzie i dolnej Noteci. Znaczenie kanału wzrosło wraz z uruchomieniem żeglugi parowej (Kubiak-Wójcicka, 2006). Prace modernizacyjne na Kanale Bydgoskim przeprowadzono w latach 1860-1898. Kanał Bydgoski składał się z 7 śluz: II, III, IV, V, VI, VII i VIII. Kolejną jego przebudowę przeprowadzono w latach 1910-1915. Wybudowano nowy odcinek kanału, który uchodził do Brdy. Odcinek Starego Kanału (od śluzy II do VI) służył do końca lat 40. jako kanał ulgi dla nowego kanału na wypadek awarii urządzeń na nowym kanale. Ostatecznie wyłączono go z żeglugi w latach 60. W 1971 r. zasypano końcowy odcinek Starego Kanału o długości 624 m i wykonano rurociąg o średnicy 1,8 m w celu odprowadzenia nadmiaru wody oraz umożliwienia rozbudowy węzła komunikacyjnego przy Rondzie Grunwaldzkim. Zlikwidowano wówczas całkowicie śluzę II i III, natomiast śluzę IV (przy ul. Wrocławskiej), V (przy ul. Czarna Droga) i VI (przy ul. Bronikowskiego) wyłączono z eksploatacji. Do Starego Kanału odprowadzana jest woda z kanalizacji deszczowych oraz nadmiar wody ze śluzy na osiedlu Czyżkówko. W latach 1993-

1995 zrekonstruowano śluzy od IV do VI i oczyszczono Stary Kanał, a teren stał się miejscem rekreacyjnym (Kubiak-Wójcicka, 2006).

Okres rozkwitu żeglugi na kanale przypada na lata międzywojenne i powojenne do lat 60. Obecnie znaczenie Kanału Bydgoskiego jako drogi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym jest niewielkie. Pozostaje więc wykorzystanie kanału w celach sportowych, turystycznych i rekreacyjnych.

Obecnie Kanał Bydgoski bierze swój początek w miejscu połączenia z Brdą w Bydgoszczy w jej 14,4 km, a kończy w miejscu połączenia z Notecią w 38,9 km drogi wodnej. Całkowita długość kanału wynosi 24,5 km, z czego około 10 km kanału biegnie w granicach Bydgoszczy. Głębokość kanału wynosi 1,8 m, jednak w niektórych miejscach spada do 1,5 m. Szerokość kanału wynosi 25 m, a w niektórych miejscach spada do 17 m (Kubiak-Wójcicka, 2006).

Kanał Bydgoski uważany jest za najbardziej malowniczy element składowy Bydgoskiego Węzła Wodnego. W Bydgoszczy materialnym przejawem wielowiekowych związków z żeglugą śródlądową i transportem wodnym jest głównie centrum blisko 380 – tysięcznej aglomeracji, serce Bydgoskiego Węzła Wodnego. Uchowały się tu ślady szacowanego na 900 lat budownictwa hydrotechnicznego. Stąd Kanał Bydgoski i jego otoczenie coraz częściej postrzegane są jako potencjalny produkt turystyczny (Badtke, 2006).

W celu oceny stanu zagospodarowania terenu od rozwidlenia Kanału Bydgoskiego do jej ujścia do Brdy i w jej odcinku w centrum miasta dokonano szczegółowej obserwacji analizowanego obszaru. Badania rozpoczęto na lewym brzegu Brdy, na wysokości dworca PKS. Nabrzeże w tej części jest zaniedbane i wymaga odnowienia. Idąc wzdłuż ulicy Stary Port ku ulicy Mostowej sytuacja wygląda już znacznie lepiej. Pierwsze, co zwraca uwagę to zadbane nabrzeże z odrestaurowanymi budynkami, wyposażone w ławki, kosze na śmieci, oświetlenie, czy miejsca parkingowe. Niestety brak jest tam jakichkolwiek oznaczeń czy tablic informacyjnych na temat samej rzeki oraz zabytków Bydgoszczy. W związku z tym trudno jest przyciągnąć turystów, czy chociażby zainteresować mieszkańców Bydgoszczy tego typu obiektami. Na wysokości Opery od niedawna istnieje kładka umożliwiająca przejście na Wyspę Młyńską, jednak nie ma żadnej informacji o funkcjach wyspy w czasach historycznych. Kierując się dalej wzdłuż Brdy występuje utrudnione przejście pod Mostem Solidarności. Odcinek biegnący bulwarem do Mostu Królowej Jadwigi jest dobrze zagospodarowany. Za mostem jest już gorzej, ponieważ brak tam oświetlenia, ławek, koszy na śmieci itp. Odrębny problem stanowią zaniedbane tereny zlokalizowane na prawym brzegu Brdy, na zapleczu kamienic przy ulicy W. Łokietka. W pierwszej kolejności należy ten obszar

uporządkować. Na terenie graniczącym z jednej strony z Brdą, a z drugiej z ulicą Unii Lubelskiej proponuje się budowę placu zabaw dla dzieci, czy chociażby boiska np. do siatkówki lub koszykówki w bezpiecznej odległości od ulicy. Za wiaduktem kolejowym po obu stronach rzeki ponownie mamy do czynienia z brakiem podstawowych elementów infrastruktury – ławek, oświetlenia czy chociażby utwardzonej ścieżki, umożliwiającej swobodne spacerowanie czy jazdę na rowerze. Podobnie wygląda trasa prowadząca aż do mostu W. Hyszera, który umożliwia przedostanie się na prawy brzeg Brdy w pobliżu terenu będącego początkiem Kanału Bydgoskiego. Niestety jest ono utrudnione, ponieważ schody po obu stronach mostu są zagrodzone barierkami. W miejscu, gdzie Nowy Kanał wpada do Brdy niezbędna jest tablica informacyjna o Kanale Bydgoskim. Ten fragment Brdy i Nowego Kanału jest bardzo zaniedbany z licznymi, „dzikimi” wysypiskami śmieci. W odległości kilkudziesięciu metrów od mostu znajduje się śluza Okole. Nie ma możliwości zwiedzania śluzy, co powoduje, iż ten cenny obiekt hydrotechniczny nie jest w pełni wykorzystany np. do celów edukacyjnych lub turystycznych. Dalsza wędrówka wzdłuż kanału jest niemożliwa z powodu braku chodnika wzdłuż ruchliwej ulicy pomiędzy mostami Św. Antoniego z Padwy i Hyszera (węzeł zachodni). Za mostem Św. Antoniego swobodny dostęp do kanału możliwy jest na wysokości ulicy Flisackiej. Stamtąd można już dojść bez problemu do śluzy Czyżkówko. Podobnie, jak w przypadku śluzy Okole, brak jest możliwości zwiedzania obiektu. Jest to doskonale miejsce na punkt widokowy czy dydaktyczny, ponieważ znajduje się tu połączenie Nowego i Starego Kanału.

Dotarcie nad Stary Kanał wymaga powrotu na most Św. Antoniego (brak kładki przy połączeniu kanałów). Teren nabrzeża wzdłuż Starego Kanału, znajdujący się na wysokości stadionu bydgoskiej „Gwiazdy” jest starannie odbudowany z nową przystanią. W pobliżu zlokalizowana jest śluza VI, która została odrestaurowana i jest ogólnodostępna. Atrakcyjność tego terenu wzrośnie, gdy zostaną zamontowane ławki, kosze na śmieci. Uporządkowane i odpowiednio wyposażone pole biwakowe przy ulicy Plażowej z pewnością przyczyni się do wzrostu jakości bazy noclegowej. Teren pomiędzy odrestaurowanymi śluzami V i IV, wzdłuż ulicy Nad Kanałem jest bardzo dobrze zagospodarowany. Trasa spacerowa sąsiaduje z parkiem, w którym zlokalizowany jest plac zabaw. Należy dodać, że blisko kanału przy ulicy Nowogrodzkiej (na drugim brzegu kanału) swoją siedzibę ma Muzeum Kanału Bydgoskiego, które niewątpliwie stanowi wspaniałą atrakcję turystyczną. Przy śluzie IV (na zapleczu kamienic przy ulicy Nakielskiej) znajduje się „dzikie” wysypisko śmieci. Po uporządkowaniu tego terenu proponuje się uruchomienie w tym miejscu małej gastronomii z ogródkami piwnymi.

Podsumowując należy stwierdzić, iż stan zagospodarowania Starego i Nowego Kanału oraz fragmentu Brdy na analizowanym obszarze jest bardzo zróżnicowany. Niewątpliwie ważnym niedopatrzeniem jest brak jakiegokolwiek oznaczenia w terenie np. tablic informacyjnych, planów sytuacyjnych itp.

Obszar przylegający bezpośrednio do Starego Kanału jest w miarę dobrze wyposażony w infrastrukturę (ścieżka rowerowa, chodnik, ławki, kosze na śmieci, oświetlenie). Należy zwrócić uwagę, że pomimo niezbyt sprzyjającej pory (okres zimowy) trasa nad Starym Kanałem była uczęszczana przez licznych spacerowiczów. Śluzy IV, V i VI, które aktualnie są nieczynne zostały odnowione i dostępne dla zwiedzających.

W przypadku Nowego Kanału sytuacja wygląda znacznie gorzej. Od Opery w stronę połączenia ze Starym Kanałem brak jest jakiegokolwiek infrastruktury. Obszar nad kanałem jest zaniedbany, brak jest chodników, a nawet zwykłych utwardzonych ścieżek. Sytuacja pogarsza również widok nielegalnych wysypisk śmieci, które znajdują się w pobliżu kanału. Nie ma możliwości zwiedzania działających śluz Okole i Czyżkówko, a przejście wzdłuż kanału jest miejscami niemożliwe, np. z powodu barierek przy moście na węźle zachodnim.

Bardzo łatwo jest krytykować obecny stan kanału, jednak bardziej wartościowe są propozycje rozwiązań. W obecnej sytuacji najmniej kosztowne wydają się prace związane z odpowiednim oznakowaniem Starego i Nowego Kanału oraz Brdy. Sposób oznakowania należałoby zastosować podobny jak w przypadku szlaku noteckiego. Zastosowano tam jednolity system identyfikacji wizualnej atrakcji i usług turystycznych nad rzeką oraz w miejscu postoju. Bardzo dobrym pomysłem było zastosowanie dwóch rodzajów tablic informacyjnych. Jedne widoczne z wody z piktogramami oraz drugie posadowione na terenie przystani z mapami (Strugała, 2008). Należy nadmienić iż zarówno nad Starym, jak i Nowym Kanałem są miejsca idealnie do tego pasujące.

Należy wspomnieć, że w strategii rozwoju miasta Bydgoszczy do 2015 r. uwzględniono aktywizację Bydgoskiego Węzła Wodnego, jego bagrowanie oraz wykorzystanie do celów sportowo-kulturowo-rekreacyjnych. Kanał Bydgoski wraz z Brdą stanowią znaczny potencjał turystyczny, który należy dobrze i odpowiednio szybko wykorzystać.

#### Literatura:

Badtke M., 2006, Kanał Bydgoski, Wyd. Eko – Bad, Bydgoszcz

Graczyk G., 2006, Problemy z rozwojem turystyki na rzekach hydrotechnicznie zabudowanych, Gospodarka Wodna, 1, s. 21-31

- Strugała F., 2008, Rozwój turystyki wodnej na rzece Noteć – doświadczenia Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, (w:) Przyroda i Turystyka Regionu Pomorza i Kujaw, 1, s. 42-47
- Kubiak-Wójcicka K., 2006, Kanał Bydgoski, (w:) Drogami wędrówek i badań profesora Rajmunda Galona w 100-ną rocznicę urodzin, przewodnik sesji terenowych, 55 Zjazd PTG, Toruń, 13-17 września 2006, s. 168-171
- Winid W., 1928, Kanał Bydgoski, Wydawnictwo Kasy im. Mianowskiego Instytutu Popierania Nauki, Warszawa