

KANAŁ BYDGOSKI I JEGO POTENCJAŁ W KREOWANIU ZRÓWNOWAŻONYCH PRODUKTÓW TURYSTYCZNYCH I EKOTURYSTYCZNYCH NA PRZYKŁADZIE MIEJSKIEGO SZLAKU ZIEŁONEGO GREENWAY

Hanna MICHNIEWICZ-ANKIERSZTAJN¹, Iwona JÓZEFOWICZ²

Instytut Geografii Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, ul. Plac Kościeleckich 8, 85-033 Bydgoszcz, e-mail: banka@ukw.edu.pl¹, jozefowicz@ukw.edu.pl²

Michniewicz-Ankiersztajn H., Józefowicz I., 2019, *Kanał Bydgoski i jego potencjał w kreowaniu zrównoważonych produktów turystycznych i ekoturystycznych na przykładzie miejskiego szlaku zielonego Greenway*, „Czasopismo Geograficzne”, 90(1): 105-122.

Streszczenie

Przestrzeń miejska podlegająca w dużym stopniu procesom antropopresji wydaje się nie posiadać dostatecznego potencjału do rozwoju zrównoważonych form turystyki – zwłaszcza ekoturystyki kojarzonej z obszarami przyrodniczo cennymi. Jednak liczne przykłady [Flink, 1993; Hecker, 2006, Vanbutsele, 2009] wskazują, że również na obszarach zurbanizowanych turystyka zrównoważona bardzo pręźnie się rozwija. Kreowanie m.in. produktów ekoturystycznych opiera się bowiem o istniejące w miastach zasoby przyrodnicze (korytarze ekologiczne, tereny zieleni urządzonej itp.), zasoby społeczne (np. NGO, oddolne inicjatywy mieszkańców, działania samorządów lokalnych) oraz istniejącą infrastrukturę turystyczną i rekreacyjną. Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie potencjału wybranego obszaru Bydgoszczy w zakresie stworzenia miejskiego szlaku zielonego (*Greenway*) na terenach zielonych i nadrzecznych. Analiza miejskich dokumentów strategicznych, inwentaryzacja istniejących zasobów przyrodniczych i kulturowych oraz aktywność obywatelska miejskiej społeczności pozwoliły na wyznaczenie obszarów miasta predestynowanych do stworzenia produktu ekoturystycznego, jakim jest miejski szlak zielony.

Słowa kluczowe: miejski szlak zielony, produkt ekoturystyczny, Bydgoszcz

Wstęp

Zrównoważony rozwój rozumiany w wymiarze środowiskowym i społecznym jest współcześnie traktowany jako priorytet we wszystkich aspektach rozwoju cywilizacyjnego. Potwierdza to między innymi raport o rozwoju społecznym przygotowany

przez Program Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju (UNDP) [Raport... 2011]. Idea, która powstała pół wieku temu z inicjatywy ONZ [Thant 1969], zwróciła uwagę społeczności międzynarodowej na konieczność kompleksowego ujęcia problemu ochrony zasobów naturalnych i kulturowych zwłaszcza w środowisku podlegającym silnej antropopresji, jakim niewątpliwie jest miasto.

Istnieje wiele przykładów świadczących, że implementacja zasad zrównoważonego rozwoju w miastach zarówno w Polsce jak i na świecie jest obecnie powszechnie stosowana. Warto w tym miejscu wymienić chociażby ideę *Slow City* [Szymczak 2017], *Smart City* [Czupich i in. 2016], *Green City* [<http://thegreencity.com/green-cities-worldwide/>, 23.06.2019], czy wybrane dokumenty strategiczne jak *New Urban Agenda* przedstawiona przez UE w 2016 roku [<http://habitat3.org/the-new-urban-agenda>, 23.06.2019], czy opracowana w Polsce, Krajowa Polityka Miejska [Uchwała... 2015]. Idea zrównoważonego rozwoju przeniknęła również do turystyki stając się rdzeniem ekoturystyki. Jej głównym celem jest promowanie takich form aktywności turystycznej, które są zależne od jakości środowiska, w możliwie największym stopniu są mu przyjazne, a także przyczyniają się do rozwoju lokalnych społeczności. Ważnym elementem ekoturystyki jest również edukacja [Boyd, Butler 1996, Zaręba 2006].

Niniejsze opracowanie jest próbą odpowiedzi na pytanie czy istnieje możliwość stworzenia miejskiego szlaku zielonego w przestrzeni Bydgoszczy. Za cel pracy przyjęto określenie potencjału wybranej przestrzeni miejskiej i jej mieszkańców, w zakresie kreowania oferty ekoturystycznej.

Przyjęto, że obecność terenów zielonych, aktywność społeczności lokalnych na poziomie jednostek urbanistycznych (osiedli) oraz prośrodowiskowa i prospołeczna polityka samorządu lokalnego może przyczynić się do powstawania produktów turystycznych w zakresie turystyki zrównoważonej i ekoturystyki, służących nie tylko turystom, ale również mieszkańcom. Założono, że w wypadku Bydgoszczy, z uwagi na występowanie cennych siedlisk przyrodniczych na obszarze Plant nad Kanalem [Program ochrony środowiska... 2012] oraz funkcjonowanie Bydgoskiego Węzła Wodnego, istnieją sprzyjające warunki do stworzenia specyficznego produktu ekoturystycznego, jakim jest miejski szlak zielony.

Do weryfikacji powyższego założenia zastosowano metodę *desk research* tj. przeanalizowano opracowania i dokumenty Urzędu Miasta w zakresie polityki środowiskowej i społecznej oraz zwrócono uwagę na aktywność mieszkańców wybranych terenów w zakresie inicjatyw społecznych. Najważniejszym elementem badań stała się inwentaryzacja istniejącego potencjału przyrodniczego, kulturowego, a także infra-

struktury rekreacyjnej na wytypowanym obszarze. Spisem i dokumentacją fotograficzną objęto 164 obiekty zlokalizowane wzdłuż proponowanego szlaku. Uzupełnieniem inwentaryzacji była obserwacja terenowa służąca ocenie stanu technicznego obiektów (w skali od 0 do 5, gdzie 0 oznacza obiekt w budowie lub remoncie, a 5 stan techniczny bardzo dobry) oraz ocenie dostępności przestrzennej (skala trójstopniowa: brak dostępu, dostęp utrudniony, dostęp bezpośredni). Ponadto ocenie poddano natężenie ruchu na drogach publicznych i niepublicznych zlokalizowanych wzdłuż proponowanego szlaku. Badania terenowe przeprowadzono w dniach 3-5 czerwca 2019 roku.

Ekoturystyka na obszarach zurbanizowanych

Od drugiej połowy XX wieku, na grunt turystyki przenoszono idee odnoszące się do wartości zasobów, działania i zaangażowania społeczności lokalnych. Nawiązywały one do trzech filarów zrównoważonego rozwoju: środowiska, gospodarki i ludności [Huijbens 2011]. Wskazywano, że wśród zasad jakimi powinna kierować się branża turystyczna, należy wdrażać takie, które mówią o ochronie bioróżnorodności, integralności fizycznej krajobrazu i czystości środowiska. Ważnym elementem jest także wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami (ze szczególnym uwzględnieniem zasobów nieodnawialnych). W sferze gospodarczej, branża powinna dążyć do zapewnienia długookresowej opłacalności gospodarczej podmiotów turystycznych, dbać o jakość zatrudnienia oraz dobrobyt lokalny i równość społeczną (m.in. maksymalizacja i sprawiedliwa dystrybucja korzyści gospodarczych i społecznych płynących z turystyki). W zakresie społecznym natomiast, zadania turystyki odnoszą się do spełniania oczekiwań turystów, kontroli lokalnej, wspierania właściwego funkcjonowania lokalnych społeczności oraz ochronie bogactwa kulturowego [Huijbens 2011]. Wszystkie wspomniane zasady znalazły odzwierciedlenie w idei ekoturystyki, która według wielu badaczy jest „najczystsza” formą podróżowania przyjaznego środowisku [Wearing, Neil 1999; Zaręba 2006].

Pojęcie ekoturystyki miejskiej (*Urban Ecotourism*), które pojawiło się w literaturze w połowie lat 1990., jednoznacznie wpisuje się w ideę turystyki zrównoważonej i ekoturystyki. W pierwotnym znaczeniu dotyczyło zrównoważonych form podróżowania na terenach miejskich [Blackstone Corporation 1996]. Kolejne definicje podkreśliły jej edukacyjny i poznawczy charakter: eksplorowanie przestrzeni miejskiej i podmiejskiej przez turystów i mieszkańców w celu poznawania walorów przyrodniczych i kulturowych, przy pełnym ich poszanowaniu i ochronie [Gibson 2003,

Urban... 2006]. Warto w tym miejscu dodać, że ekoturystyka w przestrzeni miejskiej skierowana jest nie tylko do turystów, ale również, do samych mieszkańców [Tsipidis 2004; Sarkar 2016]. Tożsamym pojęciem ekoturystyki miejskiej wydaje się być miejska turystyka zielona (ang. *Urban Green Tourism*). Wynika to z faktu, że jej atrybuty: odpowiedzialność za środowisko przejawiająca się ochroną i wzmacnianiem bioróżnorodności ekosystemów, wspieranie lokalnej gospodarki, szacunek wobec różnorodności i odmienności kulturowej, a także zdobywanie doświadczenia poprzez aktywne, osobiste zaangażowanie mieszkańców i turystów w sprawy natury środowiskowej, społecznej i kulturowej [Joppe, Dodds 1998] ściśle wiążą się z ideą turystyki zrównoważonej, w tym ekoturystyki.

Specyfika zrównoważonych produktów turystycznych, w tym produktów ekoturystycznych, wynika ze sposobu ich powstawania i wykorzystywania istniejącego potencjału. Są tworzone z uwzględnieniem ochrony środowiska i bioróżnorodności. Ich celem jest edukacja, bazują one na lokalnych zasobach przyrodniczych i lokalnym potencjale społecznym. Często ich odbiorcami stają się zarówno turyści, jak i mieszkańcy. Spośród szeregu produktów turystycznych przyjaznych środowisku, jeden wydaje się być szczególnie dopasowany do specyfiki przestrzeni miejskiej – jest to miejski szlak zielony (ang. *Urban Greenway*). Według definicji jest to wielofunkcyjny szlak służący osobom niezmotywowanym (przystosowany również do potrzeb osób niepełnosprawnych) do bezpiecznego przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, rekreacji i interpretacji dziedzictwa [Flink 1993; European... 2000; Zaręba 2007, s. 40]. Wspomniany szlak powstaje nierzadko poprzez przystosowanie zdegradowanych przestrzeni miejskich – dawnych korytarzy transportowych (kolejowych, drogowych, rzek itp.) do celów turystycznych i rekreacyjnych. W założeniu ma służyć rozwojowi zrównoważonych form transportu, promocji zdrowego stylu życia, ochronie i promocji dziedzictwa naturalnego i kulturowego oraz wspieraniu rozwoju lokalnego i lokalnych społeczności [Zaręba 2007]. Ze względu na swoją specyfikę można wyróżnić trzy typy szlaków. Pierwszy typ determinowany jest obecnością ważnych korytarzy ekologicznych zapewniających zachowanie bioróżnorodności i ochronę dla migrujących dzikich zwierząt (w miastach są to m.in. obszary nadrzeczne). Drugi typ obejmuje szlaki o charakterze rekreacyjnym. Często lokalizuje się je na obszarach atrakcyjnych pod względem krajobrazowym – mogą one łączyć obszary miejskie o funkcjach wypoczynkowych. Trzeci typ stanowią zielone szlaki promujące i chroniące istniejące dziedzictwo historyczne i kulturowe. Jednocześnie są one wykorzystywane przez mieszkańców do celów transportowych oraz z racji wysokich parame-

trów środowiskowych ich otoczenie jest atrakcyjne jako miejsca zamieszkania [Fabos 1995].

Geneza i czas powstania terenów, na których tworzone są miejskie szlaki zielone pozwalają z kolei na wyróżnienie kilku ich generacji. Pierwsza generacja obejmuje szlaki powstałe na terenach bulwarów, parków miejskich, utworzonych w latach 1700-1960. Druga generacja dotyczy szlaków o funkcji rekreacyjnej powstałych w okresie 1960-1985 zapewniających m.in. dostęp do terenów nadrzecznych, cieków i zbiorników wodnych. Trzecia generacja, to powstające „wielozadaniowe” zielone szlaki, które posiadają zarówno walory estetyczne i krajobrazowe, ale również zaspokajają potrzeby dzięki przyrodzie, ograniczają szkody powodziowe, pełnią funkcje edukacyjne [Searns 1995].

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że ważną rolę w tworzeniu i zarządzaniu miejskim szlakiem zielonym odgrywa lokalna społeczność. To właśnie oddolne inicjatywy na rzecz ochrony i promocji dziedzictwa, podejmowane przez mieszkańców, stanowią bazę dla funkcjonowania szlaku. Z drugiej strony powstanie miejskiego szlaku zielonego może stać się bodźcem przyspieszającym proces rewitalizacji i aktywizacji danego obszaru zarówno pod względem społecznym jak i ekonomicznym. Zgodnie z Deklaracją Greenways z Wiednia z 2016 roku [www.greenways.org.pl 18.04.2019] jednym z priorytetów idei zielonych szlaków jest wspieranie społeczności lokalnych zwłaszcza w zakresie budowania i rewitalizacji zdegradowanych zielonych korytarzy transportowych. Miejskie szlaki zielone są również przestrzenią kreowania innych produktów ekoturystycznych, które wykorzystują lokalne zasoby, produkty, miejsca, ofertę kulturalną itp. [Heliak 2010, s. 480].

Uwarunkowania rozwoju produktów ekoturystycznych w przestrzeni miasta Bydgoszczy

Według, opublikowanego w 2016 roku, raportu Fundacji im. Schumanna dotyczącego zrównoważonego rozwoju miast w Polsce, Bydgoszcz jest najbardziej zielonym miastem [Raport ... 2016, s. 26]. W środowiskowym wymiarze zrównoważonego rozwoju stolica województwa kujawsko-pomorskiego uzyskała 657,4 pkt., pokonując tym samym wszystkie 66 miast na prawach powiatu. Na drugiej pozycji znalazły się Świętochłowice, a na trzeciej Gdańsk [Raport ... 2016, s. 26]. Na wyniki raportu niewątpliwie mają wpływ zasoby zieleni miejskiej Bydgoszczy. Miasto charakteryzuje się wysokim udziałem terenów leśnych (28%) (wyższe wartości notowane są tylko w Sopocie i Koszalinie), terenów chronionych (35%) oraz stosunkowo niskimi

wskaźnikami zanieczyszczenia środowiska [Arak, Kusterka-Jefmańska 2016]. Parki i tereny wypoczynkowe zajmują 8 % powierzchni miasta [Raport ... 2016, s. 27].

Historycznie obszary zieleni w mieście kształtowane były od początku XVII. Niemal od początku ich osią był układ hydrograficzny i przebiegająca w kierunku równoleżnikowym rzeka Brda. Z chwilą rozpoczęcia budowy Kanalu Bydgoskiego (XVIII w.), na potrzeby zieleni miejskiej zagospodarowywano także tereny biegnące wzdłuż tej inwestycji. Wraz z rozwojem przestrzennym, w granice miasta włączone zostały duże kompleksy leśne (Las Gdański na północy i Puszcza Bydgoska w południowej części miasta). Jednocześnie kształtowano nowe obszary zieleni urządzonej. W przeszłości Bydgoszcz charakteryzowała się liniowym układem zieleni. Jego oś stanowiły śródmiejskie odcinki Brdy oraz Kanał Bydgoski. Planty założone wzdłuż Kanalu Bydgoskiego stały się wyznacznikiem kierunków rozwoju funkcjonalnego zieleni miejskiej [Strategia rozwoju..., 2011, s. 30] Współcześnie dominującym elementem układu są naturalne formy przyrodnicze (przede wszystkim kompleksy leśne) oraz tereny łąk, pastwisk i zadrzewień położonych w dolinie Brdy i Wisły oraz nad Kanalem Bydgoskim (ryc. 1).



Ryc. 1. Układ zieleni w Bydgoszczy. Źródło: opracowanie własne
Fig. 1. Distribution of green areas in Bydgoszcz. Source: author's elaboration

W ostatnich latach obserwuje się wzrost powierzchni zieleni przypadającej na jednego mieszkańca [Oleś, Harłodziński 2016 s. 360]. Biorąc pod uwagę średni wskaźnik zieleni publicznej urządzonej (parków, zieleńców, zieleni osiedlowej i zieleni ulicznej) na mieszkańca Bydgoszcz uplasowała się na pierwszym miejscu wśród 26 największych miast w Polsce [Godzina 2015, s. 26]. Zieleń urządzona stanowi element uzupełniający i spajający system przyrodniczy terenów położonych na obrzeżach miasta, jednocześnie służy jako miejsce rekreacji mieszkańców [Estetyka... 2002, s. 13]. Ten rodzaj terenów zielonych jest szczególnie ważny dla mieszkańców ponieważ jest najbardziej dostępny dla użytkowników i stanowi najważniejszy element łączący codzienną egzystencję człowieka z przyrodą. Wysokie wskaźniki zieleni publicznej świadczą jednocześnie o wysokim potencjale miasta w zakresie zrównoważonego rozwoju funkcjonalno-przestrzennego [Godzina 2015].

„Bydgoski Miejski Zielony Szlak” jako propozycja produktu ekoturystycznego

Jednym z najcenniejszych zasobów o charakterze przyrodniczo-kulturowym w Bydgoszcy jest obszar zlokalizowany w zachodniej części miasta i przylegający do Kanału Bydgoskiego – najstarszego czynnego śródlądowego kanału wodnego w Polsce (ryc. 2). Jest to obszar szczególnie predestynowany do lokalizacji nowego produktu o charakterze ekoturystycznym. Łączy w sobie walory krajobrazowe związane z ciekim, zasoby kultury materialnej oraz jeden z najcenniejszych obszarów zieleni urządzonej w mieście jakim są Planty nad Starym Kanalem. Zadrzewianie tego obszaru rozpoczęto w 1802 r. i praktycznie w sposób nieprzerwany trwało do wybuchu II wojny światowej [Zyglewski 2017, s. 40]. Na omawianym obszarze znajdują się zabytkowe urządzenia hydrotechniczne, jakimi są m.in. śluzy z przelomu XVIII i XIX wieku oraz zabytkowe kościoły (tab. 2).

Proponowany produkt ekoturystyczny – Bydgoski Miejski Zielony Szlak obejmuje 15-kilometrową trasę mającą swój początek przy zabytkowej Śluzie Prądy. Na całej długości przebiega wzdłuż Kanału Bydgoskiego. W pierwszym odcinku prowadzi w kierunku wschodnim, wzdłuż osiedlowej ulicy Spacerowej, a w dalszej części na obszarze Plant nad Starym Kanalem aż do Ronda Grunwaldzkiego. Szlak ma charakter mieszany – linearno-pętlowy (powrotna trasa wiedzie do końca zachodniej części Plant Nad Starym Kanalem) oraz wpisuje się w ideę szlaku kulturowo-przyrodniczego. Zgodnie z kryteriami *Greenways* [<https://www.greenways.org.pl/greenways/kryteria>, 20.06.2019] (tab. 1), trasa w większości charakteryzuje się pla-

skim przebiegiem. W znacznej części przebiega utwardzonymi drogami. Badania terenowe wykazały, że na analizowanym obszarze znajdują się miejsca rekreacji takie jak siłownia, plac do kalisteniki, plac zabaw, przystań, boisko do piłki nożnej, wybieg dla psów (łącznie 46 urządzeń rekreacyjnych), 13 tablic edukacyjnych, 73 miejsca spoczynkowe (lawki), a także fontanny na Kanale, stojaki na rowery oraz parking Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego. Ponadto na całej długości potencjalnego szlaku występuje infrastruktura pomocnicza np. pięć kładek nad Kanalem, czy 42 kosze na śmieci. Przeciętna ocena stanu technicznego wszystkich 164 zinwentaryzowanych obiektów wynosi to 4,14 (co oznacza stan dobry), ocena stanu dostępności przestrzennej wynosi 2,9 (obiekty są dostępne). Z obserwacji przeprowadzonych w trakcie inwentaryzacji wynika, że ruch samochodowy na drogach wewnętrznych i publicznych jest sporadyczny lub mały. Wyniki badań terenowych korespondują z analizami, które dotyczyły oceny stanu wszystkich terenów nadrzecznych przez mieszkańców Bydgoszczy. Najwyższe noty w opinii respondentów otrzymał Kanal Bydgoski [Józefowicz, 2015].



Ryc. 2. Lokalizacja obszaru proponowanego produktu ekoturystycznego w przestrzeni Bydgoszczy. Źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps

Fig. 2. Location of the proposed ecotourism product in the space of Bydgoszcz. Source: author's elaboration based on Google Maps

Tab. 1. Kryteria miejskiego zielonego szlaku oraz działania niezbędne do stworzenia proponowanego produktu ekoturystycznego – stan bieżący

Tab. 1. Criteria of the urban greenway in the area of the proposed ecotourism product – current status

	Kryteria miejskiego zielonego szlaku wg Stowarzyszenia <i>Greenways</i> Polska (https://www.greenways.org.pl)	Działania niezbędne do spełnienia kryterium na proponowanym przebiegu miejskiego szlaku zielonego w Bydgoszczy	Uwagi
1.	Przynajmniej 90% szlaku posiada utwardzoną nawierzchnię;	Utwardzenie nawierzchni (do poziomu 90% długości szlaku)	W chwili obecnej utwardzonych jest około 65% powierzchni, realizowane działania w tym zakresie m.in. z funduszy budżetu obywatelskiego
2.	Szlak stanowi korytarz komunikacyjny utworzony na niezależnej od transportu drogowego ścieżce służącej niezmotoryzowanym, łagodnym formom transportu	Budowa tras rowerowych i ciągów pieszych	W chwili obecnej działania realizowane m.in. z funduszy budżetu obywatelskiego
3.	Nachylenie szlaku (wielkości 0 lub kilka stopni) pozwala na korzystanie z niego przez wiele typów użytkowników, w tym osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich)	zgodne z wymogami	brak
4.	Na szlaku znajduje się przynajmniej 1 tablica informacyjna (jeśli szlak jest pętlą) lub 2 tablice informacyjne (w przypadku szlaków liniowych);	Uzupełnienie istniejących tablic	W chwili obecnej wzdłuż proponowanego szlaku znajdują się tablice informacyjne dotyczące dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego
5.	Na szlaku znajduje się przynajmniej 1 punkt wypoczynkowy i/lub punkt fitness.	zgodne z wymogami	brak

Zródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.greenways.org.pl> 18.04.2019

Source: author's elaboration based on <https://www.greenways.org.pl> 18.04.2019

Proponowana trasa Miejskiego Zielonego Szlaku przebiega wzdłuż Kanału Bydgoskiego, który stanowi wyjątkowy walor dziedzictwa kulturowego. Składa się na to unikalna infrastruktura hydrotechniczna Kanału Bydgoskiego, dziedzictwo przemysłowe wchodzące w skład Szlaku Wody, Przemysłu i Rzemiosła (TH₂O), obiekty sakralne i istniejące i powstające obiekty kultury (tab. 2).

Tab. 2. Zasoby kultury materialnej zlokalizowane wzdłuż proponowanej trasy Miejskiego Szlaku Zielonego w Bydgoszczy**Tab. 2.** Cultural heritage located along the proposed route of Bydgoszcz Urban Greenway

Lp.	Obiekt		Lokalizacja	Okres powstania	Uwagi
1	Kanał Bydgoski wraz z zabudową hydrotechniczną	śluza Prądy	Spacerowa i Mińska.	1773-1774	wpis do rejestru zabytków (A/900/1-27 30.XI.2005) obiekt ogólnodostępny
2	Stary Kanał Bydgoski wraz z zabudową hydrotechniczną	śluza IV Wrocławska,	ul. Wrocławska w parku nad starym Kanałem Bydgoskim.	1773-1774	wpis do rejestru zabytków (A/900/1-27 30.XI.2005) obiekt ogólnodostępny
3		śluza V Czarna Droga,	Czarna Droga 4	1773-1774	wpis do rejestru zabytków (A/900/1-27 30.XI.2005) obiekt ogólnodostępny
4		śluza VI Bronikowskiego	ul. Bronikowskiego w parku nad starym Kanałem Bydgoskim.	1773-1774	wpis do rejestru zabytków (A/900/1-27 30.XI.2005) obiekt ogólnodostępny
5	Kościół Miłosierdzia Bożego		Nakielska 68a,	1905-1906	pierwotnie kościół ewangelicki, obecnie rzymskokatolicki, wpis do rejestru zabytków (A/841 z 10.06.1998) obiekt ogólnodostępny
6	Kościół świętego Wojciecha		Kanałowa 6	1912-1913	wpis do rejestru zabytków (A/1354 z 26.02.2008) obiekt ogólnodostępny
7	Cmentarz Starofarny		Grunwaldzka 15	1889	wpis do rejestru zabytków (A/879 z 28.06.1993) obiekt ogólnodostępny
8	Fabryka Obrabiarek do Drewna		Nakielska 53	XIX w.	Dawna Fabryka Maszyn C. Blumwe i Syn Zwiedzanie po wcześniejszym kontakcie telefonicznym Czas zwiedzania: 60 min.

9	Muzeum Kanału Bydgoskiego	Nowogrodzka 3	XXI w.	Muzeum znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie tzw. Starego Kanału, gromadzi zdjęcia i eksponaty związane Kanałem Bydgoskim. Otwarte: wtorek – piątek 8.30-15.30. Możliwość zwiedzania w weekendy po uprzednim uzgodnieniu. czas zwiedzania: 45 min
10	Planty nad Starym Kanałem	Ronda Grunwaldzkiego od Śluzy VI Bronikowskiego	XIX w.	jeden z najstarszych parków miejskich obiekt ogólnodostępny
11	Teatr Rozmaitości IV Śluza (w fazie odbudowy)	ul Wrocławska 7	XIX w.	prywatna inwestycja mająca na celu przywrócenie dawnej funkcji rekreacyjnej, Kompleks restauracyjno-rozrywkowy „Schweizerhaus” wpis do rejestru zabytków (A/1678 z 4.06.2015)

Zródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji oraz rejestru zabytków nieruchomości http://www.torun.wkz.gov.pl/zalaczniki/bydgoszcz_miasto.pdf, 2019-04-23

Source: author's elaboration according to stocktaking and kujavian-pomeranian list of monuments http://www.torun.wkz.gov.pl/zalaczniki/bydgoszcz_miasto.pdf, 2019-04-23

Wyjątkowe walory przyrodnicze obszaru wiążą się natomiast z przebiegiem dwustuletniej drogi wodnej zlokalizowanej w zachodniej części Kotliny Toruńskiej (w skład Kotliny wchodzi Terasa Bydgoska i dolina Kanału Bydgoskiego). W bezpośrednim otoczeniu potencjalnego szlaku, znajdują się: zieleń krajobrazowa i ochronna, nadrzeczne łąki, zbiorowiska lasów łęgowych, roślinność synantropijna, pojedyncze okazy drzew, aleje i planty, a także grunty orne, ogródki działkowe, urządzone ogrody przyrodnicze i sady [Dombrowicz 2015]. Obszar ten przez stulecia poddawany był antropopresji, jednakże przeprowadzona waloryzacja przyrodnicza pozwala stwierdzić, że pod względem zasobów przyrodniczych obszar zwłaszcza Starego Kanału Bydgoskiego jest unikatowy w skali kraju. Występuje tam 13 gatunków roślin prawnie chronionych, w tym 7 podlegających ochronie ścisłej, obszar Parku nad Starym Kanałem zamieszkuje 21 gatunków ssaków, 70 gatunków ptaków, 30 gatunków ryb, owady i inne zwierzęta [Ratyńska i inni 2010]. Wzdłuż proponowanego szlaku znajduje się 15 stanowisk obejmujących drzewa wpisane do rejestru pomników przyrody – naj-

więcej w parku nad Starym Kanalem (26 drzew) oraz w okolicy śluzy Prądy (13 drzew).

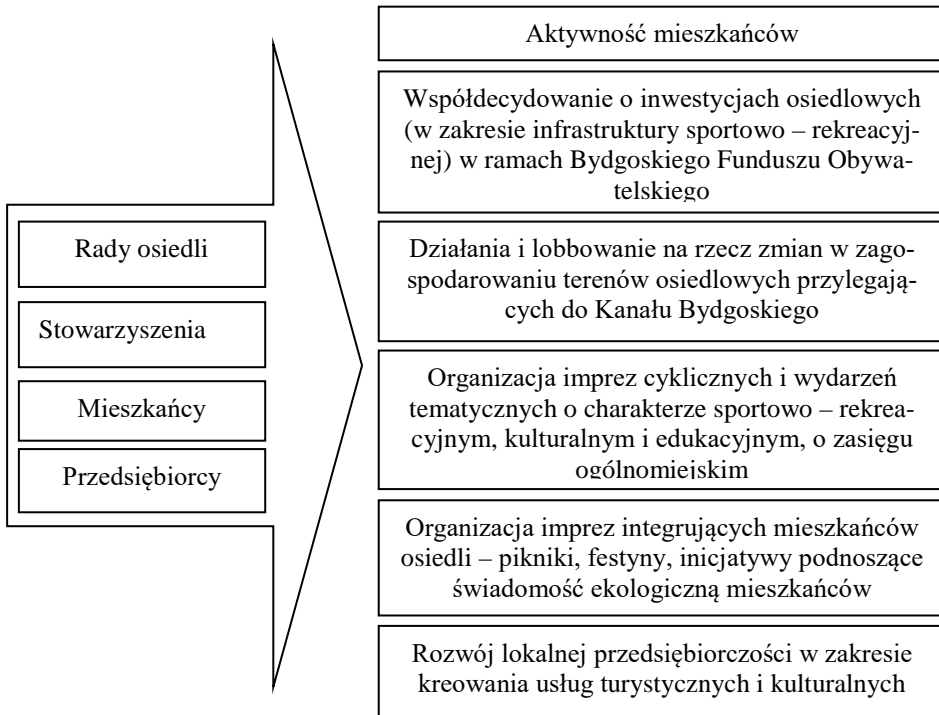
O dużym potencjale tej części miasta może świadczyć fakt, że już wraz z budową Kanalu Bydgoskiego prężnie rozwijała się na tym obszarze funkcja rekreacyjno-rozrywkowa. Rola Plant wzrosła po 1915 r. kiedy do użytku oddano nowy odcinek kanału, który umożliwiał przeprawy większych barek. Tym samym obszar nad Starym Kanalem Bydgoskim stał się jednym, z najchętniej odwiedzanych miejsc zarówno przez Bydgoszczan, jak i turystów. Okresem największej prosperity było dwudziestolecie międzywojenne [Kuczma 1995; Badtke 2006; Kozłowska-Adamczak, Zieliński 2012; Jankowski i inni 2014; Zyglewski 2017]. W okresie powojennym rola Starego Kanalu stopniowo malała, funkcja rekreacyjna zaczęła zanikać, zwłaszcza po zasypaniu jego wschodniego fragmentu. Spowodowało to zmniejszenie powierzchni Plant z 74 ha do 47 ha, W tym czasie rosła popularność zlokalizowanego w północnej części miasta Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku „Mysłęcinek” [Zyglewski 2017, s. 47]. Współcześnie (od początku XXI w.), po okresie zaniedbań, na proponowanym obszarze prowadzi się wiele działań mających na celu przywrócenie częściowo zdegradowanych terenów miastu.

Oprócz zasobów przyrodniczych i kulturowych, które stanowią główny walor proponowanego szlaku, na uwagę zasługują również działania lokalnych społeczności zamieszkujących osiedla położone na trasie szlaku (ryc. 3).

Do działań tych można zaliczyć: organizowanie cyklicznych ogólnomiejskich imprez o charakterze rekreacyjnym i sportowym m.in. festyn rodzinny „Śluzy” organizowany od 15 lat na plantach przy Kanale Bydgoskim, Bieg na Miedzyniu, turniej tenisa stołowego Bydgoski Społecznik, oraz pikniki i festyny integrujące lokalne osiedlowe społeczności.

Silne związki mieszkańców z obszarem objętym projektem zielonego szlaku przejawiają się również poprzez ich aktywny udział w dysponowanie środkami Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego. Analiza raportów wykazała, że w latach 2015-2018, blisko 40% zgłoszonych projektów obywatelskich w jednostkach na których przebiega potencjalny Miejski Zielony Szlak, dotyczyło obszaru przylegającego do Kanalu Bydgoskiego. Dominowały projekty związane z poprawą infrastruktury rekreacyjnej (stworzenie lub doposażenie placów zabaw, siłowni zewnętrznych, zagospodarowanie terenów zielonych itp.). Warto również wspomnieć o inicjatywach prywatnych przedsiębiorców, którzy w rejonie proponowanego szlaku podjęli działalność usługową związaną z branżą turystyczną. Są to m.in. usługi hotelarskie (dwa hotele trzy- i czte-

rogwiadzkowe z zapleczem gastronomicznym) i zakład przemysłowy udostępniony zwiedzającym w ramach tematycznego Szlaku Wody, Przemysłu i Rzemiosła (TH₂O). Na uwagę zasługuje również inicjatywa związana z reaktywacją przedwojennego teatru wodewilowego znajdującego się na terenie plant nad Kanałem Bydgoskim (inwestycja w fazie realizacji).



Ryc. 3. Aktywność społeczna mieszkańców bydgoskich osiedli położonych w bliskości potencjalnego miejskiego szlaku zielonego. Źródło: opracowanie własne

Fig. 3. Social activity of residents of housing estates located in the vicinity of the potential urban greenway. Source: author's elaboration

Miejski Zielony Szlak w Bydgoszczy – dla kogo?

Zgodnie z Deklaracją Greenways z Wiednia [Vienna ... 2016] jednym z priorytetów idei zielonych szlaków jest wspieranie społeczności lokalnych zwłaszcza, w zakresie budowania i rewitalizacji zdegradowanych zielonych korytarzy transportowych.

Istotnym aspektem projektów sygnowanych mianem *Greenways* jest więc określenie potencjalnych grup odbiorców oraz zaangażowanie społeczności lokalnych. Pro-

ponowany produkt ekoturystyczny zlokalizowany jest na obszarze pięciu jednostek urbanistycznych miasta (Flisy, Miedzyn, Okole, Jary, Wilczak – łącznie niespełna 5% powierzchni miasta). Zamieszkuje tam prawie 10% mieszkańców Bydgoszczy (stan na 2015 r.). Struktura wiekowa według ekonomicznych grup wieku we wszystkich jednostkach wygląda podobnie – największą liczbę stanowią osoby w wieku produkcyjnym (przeciętna dla wybranych jednostek – 60%). Na omawianym obszarze notuje się wysoki odsetek osób w wieku poprodukcyjnym (średnio 23%). Istotnym jest fakt, że w świetle Diagnozy służącej wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji dla miasta Bydgoszczy (Diagnoza ... 2016), jednostki Wilczak, Jary i Okole należą do grupy obszarów zdegradowanych. W przypadku pierwszych dwóch jednostek notuje się tam niższe niż przeciętne dla Bydgoszczy wartości wszystkich wybranych wskaźników społeczno-ekonomicznych, w przypadku ostatniej jednostki, niższe wartości występują w czterech z pięciu analizowanych obszarów badań [Diagnoza ... 2016, s. 59]. Biorąc po uwagę powyższe cechy, istotne wydaje się zintensyfikowanie działań mających na celu poprawę jakości życia i aktywizację społeczności lokalnych. Potencjalny szlak może służyć szerszemu gronu użytkowników – mieszkańców miasta oraz turystów. Przemawia za tym korzystna lokalizacja (w pobliżu centrum) i dobra dostępność transportowa. Szlak może służyć zarówno jako przestrzeń spacerowa i rekreacyjna, jak i jako ekologiczny korytarz transportowy przystosowany do łagodnych form transportu łączący centrum miasta np. z ogrodami działkowymi zlokalizowanymi bezpośrednio przy potencjalnej trasie.

Zakończenie

Miejskie szlaki zielone łączą ochronę istniejących zasobów zieleni w miastach wraz z promocją walorów przyrodniczych i kulturowych położonych w ich sąsiedztwie. Dodatkowo przyczyniają się do rozwoju lokalnych wspólnot nie tylko w aspekcie ekonomicznym ale również społecznym.

Wydaje się, że potencjał przyrodniczy i kulturowy Starego Kanału Bydgoskiego, wraz z istniejącą i stale modernizowaną infrastrukturą rekreacyjną, funkcjonującymi na tym obszarze produktami turystycznymi oraz podejmowane przez miasto i Rady Osiedli działania prospołeczne i prośrodowiskowe doskonale wpisują się w idee miejskich szlaków zielonych.

O dużym zapotrzebowaniu na funkcjonowanie tego typu szlaku – pełniącego zarówno funkcje transportowe jak i rekreacyjne, świadczy chociażby ulokowanie dwóch stacji roweru miejskiego w bliskości tras rowerowych biegnących wzdłuż kanału. Co

więcej widoczne jest zaangażowanie mieszkańców w tworzenie nowych i modernizację istniejących przestrzeni rekreacyjnych na analizowanym terenie. Są one postrzegane jako niezbędna przestrzeń interakcji i działań społecznych. Z punktu widzenia rozwoju turystyki jest to natomiast szansa do lepszego promowania walorów kulturowych (urządzenia hydrotechniczne, architektura przełomu XIX i XX wieku) leżących nieco na uboczu od głównych atrakcji turystycznych Bydgoszczy, a także powrót do historycznego znaczenia okolic Kanału Bydgoskiego jako przestrzeni rekreacyjnej.

W świetle typologii przedstawionej przez G.J. Fabos [1995] proponowany szlak biegnący wzdłuż Kanału Bydgoskiego można zakwalifikować do typu szlaków promujących dziedzictwo przyrodniczo-kulturowe. Pod względem genezy natomiast, szlak ten mógłby zostać przyporządkowany do I generacji, a więc do bulwarów, parków miejskich powstałych przed 1960 rokiem

W związku z powyższym, wykorzystując istniejące już miejskie produkty turystyczne i infrastrukturę rekreacyjną, po dokonaniu niezbędnych działań takich jak np. utwardzanie części nawierzchni, ustawienie tablic, w proponowanej lokalizacji istnieje realna szansa na stworzenie miejskiego szlaku zielonego zgodnego kryteriami Stowarzyszenia Greenways Polska.

Literatura:

- Arak P., Kusterka-Jefmańska M.,** 2016, *Zrównoważony rozwój miast, Europolis*, Polska Fundacja im. Roberta Schumana, Warszawa.
- Badtke M.,** 2006, *Kanał Bydgoski*, Wyd. Eko-Bad, Bydgoszcz.
- Blackstone Corporation,** 1996, *Developing an Urban ecotourism strategy for Metropolitan Toronto: A feasibility assessment for the green tourism partnership*, Toronto Green Tourism Association.
- Boyd S.W., Richard Butler W.,** 1996, *Managing ecotourism: an opportunity spectrum approach*, *Tourism Management*, 17, 8, 557-566.
- Czupich M., Kola-Bezka M., Ignasiak-Szulc A.,** 2016, *Czynniki i bariery wdrażania koncepcji Smart City w Polsce*, *Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 276, 223-235.
- De Leon R.C., Kim S.M.,** 2017, *Stakeholder perceptions and governance challenges in urban protected area management: The case of the Las Piñas – Parañaque Critical Habitat and Ecotourism Area*, *Philippines, Land Use Policy*, 63, 470-480.
- Diagnoza służąca wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji dla miasta Bydgoszczy*, 2016, Urząd Miasta Bydgoszcz, Bydgoszcz, <http://www2.um.bydgoszcz.pl/binary/>

- Diagnoza służąca wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji.pdf (29.06.2019).
- Dombrowicz M.**, 2015, *Revitalizacja zasobów przyrody w otoczeniu Kanalu Bydgoskiego* *Revitalization of natural resources in the environment of the Bydgoszcz Canal*, Geography and Tourism, 3, 1, 7-10.
- Estetyka i ład przestrzenny miasta Bydgoszczy*, 2002, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz, http://www.mpu.bydgoszcz.pl/pliki/Estetyka_i_lad_przestrzenny_miasta_Bydgoszczy.pdf, (02.07.20196).
- Fabos G. J.**, 1995, *Introduction and overview: the greenway movement, uses and potentials of greenways*, Landscape and Urban Planning, 33, 1-13.
- Flink C. A.**, 1993, *The American Greenway Movement*, Canadian Water Resources Journal, 18:4, 485-492, DOI: 10.4296/cwrj1804485
- Gibson A.**, 2003, *Ecotourism in the city? Toronto's Green Tourism Association*, International Journal of Contemporary Hospitality Management, 15, Issue 6, 324-327.
- Godzina P.**, 2015, *Tereny zieleni publicznej w kontekście zrównoważonego rozwoju miasta*, Prace Geograficzne, 141, 57-72.
- Hecker A.**, 2006, *Véloroutes et voies vertes : supports, ou objets touristiques ?*, Cahiers de géographie Année, 4, Collection EDYTEM, 199-208.
- Heliak M.**, 2010, *Zielone Szlaki Greenways jako produkt turystyczny*, Ekonomiczne Problemy Usług, 52, 475-483.
- Higham J., Lück M.**, 2002, *Urban Ecotourism: A Contradiction in Terms?*, Journal of Ecotourism, 1, Issue 1, 36-51.
- Huijbens E. H.**, 2011, *Turystyka w obszarach przyrodniczo cennych*, [w:] Dłużewska A. (red.), *Nowe wyzwania edukacji turystycznej. Turystyka w obszarach odmiennych kulturowo i przyrodniczo cennych. Turystyka osób niepełnosprawnych*, Wydział Turystyki i Rekreacji. Szkoła Wyższa Przymierza Rodzin w Warszawie, Warszawa.
- Jankowski A., Dombrowicz M., Obiała A.**, 2014, *Kanał Bydgoski. Harmonia techniki i natury*, Wyd. Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz.
- Joppe M.J., Dodds R.**, 1998, *The urban Green Tourism: Applying Ecotourism Principles to the City*, Toronto: Travel and Tourism Research Association – Canada. <http://www.csu.edu/cerc/researchreports/documents/UrbanGreenTourism1998.pdf> (08.07.2016).
- Józefowicz I.**, 2015, *Tereny nadrzeczne jako miejsce spędzania czasu wolnego mieszkańców Bydgoszczy. Riverside areas as places of leisure inhabitants of Bydgoszcz*, Journal of Education, Health and Sport, 5(12), 555-562, DOI <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.44218>
- Kozłowska-Adamczak M., Zieliński K.**, 2012, *Bydgoski Węzeł Wodny (BWW) jako miejsce rekreacji i wypoczynku bydgoszczan* [w:] Szumińska D., (red.), *Promotio Geographica Bydgestiensia*, tom VIII pt. „*Revitalizacja dróg wodnych szansą dla gospodarki*”, Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Bydgoszcz, s. 85-108.

- Kuczma R.**, 1995, *Zielen w dawnej Bydgoszczy*, Instytut Wydawniczy „Świadectwo”. Bydgoszcz.
- Machnik A.**, 2010, *Wybrane modele ekoturystyki na obszarach przyrodniczo cennych w Polsce*, Geoturystyka 2 (21), 19-26.
- Oleś M., Harłodziński K.**, 2016, *Rola zieleni miejskiej w zrównoważonym rozwoju miasta Bydgoszczy*, Journal of Education, Health and Sport 6 (13), 349-412.
- Program Ochrony Środowiska dla miasta Bydgoszczy na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 roku*, 2012, Uchwała nr XXXV/721/12 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 listopada 2012 r. Bydgoszcz.
- Raport o rozwoju społecznym. Zrównoważony rozwój i sprawiedliwość: lepsza przyszłość dla wszystkich*, <http://www.unic.un.org.pl/aktualnosci/raport-o-rozwoju-spoecznym-2011/2238> (28.06.2019).
- Ratyńska H., Waldon B., Hoffmann R., Wachowiak E., Kilon D., Sękiewicz M., Zieliński K.**, 2010, *Stary Kanał Bydgoski Historia i przyroda*, Urząd Miasta Bydgoszczy.
- Sarkar S. K.**, 2016, *Urban Ecotourism Destinations and the Role of Social Networking Sites; A Case of Kuala Lumpur*, ECOCLUB.com, Ecotourism Paper Series, 39.
- Searns M. R.**, 1995, *The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form*, Landscape and Urban Planning, 33, 65-80.
- Strategia rozwoju terenów zieleni miasta Bydgoszczy*, Uchwała nr XVIII/348/11 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 7 grudnia 2011 r. Bydgoszcz.
- Szymczak H., Kmiecik G.**, 2017, *Idea Slow City jako metoda rewitalizacji i aktywizacji obszarów małych miast*, Przegląd Budowlany, 9, 70-71.
- The European Greenways Good Practice Guide: Examples Of Actions Undertaken In Cities And The Periphery*, 2000, European Greenways Association.
- Tsipidis V.**, 2004, *Assessing the Urban Ecotourism Potential of a Local Nature Reserve: The case of Corstorphine Hill*, Edinburgh, Scotland, ECOCLUB.com E-Paper Series, 10.
- Thant U.**, 1969, *The problems of human environment*, UN resolution no. 2390.
- Uchwała Nr 198 Rady Ministrów z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej*, Monitor Polski, Poz.1235.
- Urban Ecotourism Declaration*, 2006, Urban Ecotourism Conference White Rock, Kanada 2004, The Toronto Green Tourism Association, <https://planeta.com/urban-ecotourism-declaration/?fbclid=IwAR39H4oZoTcO1uwsGw97V3CwersVIELnmQzmYsgskhQkcf5BMyTZWozvls> (22.06.2019).
- Vanbutsele S.**, 2009, *Liaisons vertes: Les nouvelles voies de la ville nature*, <http://hdl.handle.net/2078.1/107937> (20.09.2019).
- Vienna Declaration on Central and Eastern European Greenways*, 2016, <https://www.greenways.org.pl/2016/12/08/deklaracja-greenways-wiednia/>
- Wearing S., Neil J.**, 1999, *Ecotourism*, Butterworth-Heinemann, Oxford.

- Weaver David B.**, 2005, *Mass and Urban Ecotourism: New Manifestions of an Old Concept*, Tourism Recreation Research, 30, 1, 19-26.
- Wu Y.Y., Wang H.L., Ho Y.F.**, 2010, *Urban ecotourism: Defining and assessing dimensions using fuzzy number construction*, Tourism Management, 31, 6, 739-743.
- Zaręba D.**, 2006, *Ekoturystyka*, Warszawa.
- Zaręba D. (red)**, 2007, *Zielone szlaki Greenways – praktyczny poradnik*, Partnerstwo dla środowiska, Kraków.
- Zyglewski Z.**, 2017, *Bydgoszcz – miasto nad wodą*, Kronika Bydgoska, 38, 33-61.

Strony internetowe

- <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda>
<http://thegreencity.com/green-cities-worldwide>
<http://www.greenways.org.pl>
<http://www.torun.wkz.gov.pl>

BYDGOSZCZ CANAL AND ITS POTENTIAL IN CREATING SUSTAINABLE AND ECOTOURISM PRODUCTS – THE EXAMPLE OF URBAN GREENWAY

The urban space, to a large extent subject to the processes of anthropopressure, does not seem to have sufficient potential for the development of sustainable forms of tourism – especially ecotourism associated with environmentally valuable areas. However, numerous examples [Flink 1993, Hecker 2006, Vanbutsele 2009] indicate that sustainable tourism is also developing very dynamically in urban areas. The creation of eco-tourism products, among others, is based on the natural resources existing in cities (ecological corridors, green areas, etc.), social resources (e.g. NGOs, grassroots initiatives of inhabitants, activities of local governments) and the existing tourism and recreation infrastructure. The aim of this study is to present the potential of a selected area of Bydgoszcz in terms of creating a greenway in green and riverside areas. The analysis of city strategic documents, inventory of existing natural and cultural resources and civic activity of the urban community allowed to determine the areas of the city predestined to create an ecotourism product, which is the city greenway.

Keywords: urban greenway, ecotourism product, Bydgoszcz